

### **Příloha 3.d.1.**

#### **Vypořádání vyjádření veřejnosti 1**

Vzor 1 .....	4
Vzor 2 .....	7
Vzor 3 .....	10
Vzor 4 .....	19
Vzor 5 .....	24
Vzor 6 .....	33
Vzor 6a .....	35
Vzor 6b .....	37
Vzor 7 .....	40
Vzor 8 .....	44
Vzor 9 .....	46
Belica Petr .....	49
Benešová Blanka .....	52
<i>Bylo požádáno o skrytí identity</i> .....	62
Březovský Lumír .....	63
Brzobohatý Daniel, Ing. ....	73
Bubeníček Tomáš .....	81
Bubeníčková Kateřina .....	85
Bubeníčková Michaela .....	88
Bulková Gabriela .....	95
Cvaková Libuše, Hlavín Otakar .....	100
Čermák Martin .....	101
Česák Petr, Ing. ....	103
Čubanová Kamila, Mgr. ....	118
Dobšová Šárka .....	120
Doubek Martin .....	123
Drdová Marcela, Mgr. ....	137
Dušková Dana .....	147
Ehrenberger Roman, Ing. ....	148
Elexa Jan .....	158
Fazekaš Peter, Ing. a Fazekaš Petra .....	160

Georg Meger.....	167
Goralczyk Zbyněk, Goralczyková Iveta.....	180
Hábovčík Martin.....	188
Hábovčíková Jana, Ing. ....	192
Hálkov Dimitrij, Ing. ....	194
Hanková Marie, Ing., Ferzik.....	199
Hantych Petr.....	201
Heřman Jiří.....	209
Holík Libor.....	210
Horčíková Radka.....	222
Hoť Miroslav.....	228
Hynek Miroslav, Ing.....	228
Chaloupka Jindřich.....	229
Charvát Michal.....	232
Jakesch Radim.....	238
Janočková Zuzana.....	243
Janoušek Josef.....	245
Januš Vlastislav.....	254
Jarolínek Jan, Jarolínek Monika.....	256
Jeřábková.....	263
Jonášová Drahoslava.....	266
Viktor Kassl, Mgr., Pavlína Kasslová, Barbora Kasslová, Viktorie Kasslová.....	275
Kelisovi.....	282
Klečka Jaroslav, Ing. ....	283
Konopáskovi.....	284
Konupčík Petr, Ing. ....	285
Kortanová Tereza a Říha L.....	288
Kozlová Marie, Ing. ( vyjádření č.1).....	296
Kozlová Marie, Ing. ( vyjádření č.2).....	297
Kozová Iva (2 podání).....	298
Kubínovi, Michaela a Jan.....	299
Kučerová Pavla.....	335
Kulhánek Antonín.....	343
Kulhánková Vladimíra.....	344
Kurucovi, Jan, Julia a Roman.....	344

Kužlakov Pavel (I. –V. vzor 5).....	346
-------------------------------------	-----

### Vzor 1

Připomínka	Vypořádání
<p>Jako obyvatel dotčené obce Panenské Břežany, nesouhlasím se záměrem rozšíření letiště Vodochody a to minimálně z těchto důvodů:</p> <p>1. Vlivem plánované letištní dopravy by došlo k překračování hlukových limitů v naší obci, a v přepracované dokumentaci není splněn požadavek k vypracování varianty provozu ke snížení těchto limitů.</p>	<p>V procesu EIA je řadou podmínek zajištěno plnění hlukových limitů. Tyto limity budou muset být plněny i v Panenských Břežanech. Varianta s ekvivalentní hladinou hluku pro charakteristický letový den nižší než 60 dB v Panenských Břežanech v prostorech, kde platí hlukové limity je navržena k realizaci.</p>
<p>2. Nesouhlasím s návrhem Ochranného hlukového pásma ani s tím, aby v této oblasti nebyl povolen další rozvoj obce na úkor soukromého a pro nás nepotřebného projektu.</p>	<p>Ochranné hlukové pásmo (dále jen „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 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 „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>3. Vlivem záměru by došlo k trvalému a negativnímu zhoršení našeho životního prostředí včetně zasažení mnoha chráněných druhů rostlin a živočichů a ohrožení naší bezpečnosti s možným střetem letadel s početnými hejny migrujících havranů a kavek.</p>	<p>Podmínkami stanoviska je zajištěno bezpečné plnění všech ekologických limitů, vč. limitů pro ekosystémy. Dostatečná ochrana ptáků je v rámci procesu EIA respektována v souladu se zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Ke snížení vlivu na staré nocoviště havranů jsou ve</p>

	<p>stanovisku uloženy následující podmínky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v rámci ornitologické ochrany trvale kvalitativně i kvantitativně monitorovat výskyty jednotlivých druhů ptáků a na základě tohoto monitoringu operativně upravovat plán ornitologické ochrany a zpřesňovat konkrétní způsoby jednotlivých zásahů v rámci této ochrany, v rámci operativního vyhodnocování situace preferovat způsob ochrany prostřednictvím sokolovitých dravců; zvláštní pozornost věnovat monitoringu havranovitých ptáků na zimovišti Kralupy/Veltrusy; v rámci monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami</li> <li>- 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</li> </ul>
4. Provozem letiště dojde k zdravotnímu ohrožení obyvatel naší obce a možnému opožděnému vývoji dětí v naší škole.	<p>Součástí dokumentace je příloha č. 28: " Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody 13/81, Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011, Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011"</p> <p>Její autor MUDr. Havel je soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních setech expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně</p>

	<p>některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně veřejného zdraví).</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem</p> <p>"Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i</p>
--	--

	<p>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. Nesouhlasím s využíváním vzletové dráhy 10 a tím se starty ve východním směru nad naší obcí a to i pro cvičné okruhy.</p> <p>Vyjadřuji tedy touto cestou důrazný nesouhlas se záměrem s odvoláním na výsledek referenda v naší obci, který jasně a jednoznačně deklaruje NE pro letiště Vodochody.</p>	<p>Primární je nutnost plnění hlukových limitů leteckého provozu, které bude kontrolováno stanoveným monitoringem, kdy jak odletové, tak příletové trasy každé dráhy budou vybaveny samostatnými monitorovacími stanicemi. Hlukový limit je stanoven jako ekvivalentní hladina za 6 měsíců, takže v případě signalizace vyšších vlivů hluku na jedné dráze, bude možné provést v rámci technických možností optimalizaci využití drah pro minimalizaci vlivů hluku.</p> <p>Lze si také představit zcela reálnou situaci, kdy vzhledem k tomu, že nebude možné organizovat letecký provoz přesně podle předpokladů Akustické studie, nebude ani možné dosáhnout maximální kapacity 35 000 pohybů za rok. Povinnost plnit hlukové limity je primární a z tohoto důvodu nemusí být ani maximální povolené kapacity dosaženo.</p>

## Vzor 2

Připomínka	Vypořádání
<p>Jako obyvatel dotčené obce Panenské Břežany, nesouhlasím se záměrem rozšíření letiště Vodochody a to minimálně z těchto důvodů:</p> <p>1. Vlivem plánované letištní dopravy by došlo k překračování hlukových limitů v naší obci, jak je zřetelně zdokumentováno v hlukové studii předloženého záměru.</p>	<p>V procesu EIA je řadou podmínek zajištěno plnění hlukových limitů. Tyto limity budou muset být plněny i v Panenských Břežanech. Varianta s ekvivalentní hladinou hluku pro charakteristický letový den nižší než 60 dB v Panenských Břežanech v prostorech, kde platí hlukové limity je navržena k realizaci.</p>
<p>2. Nesouhlasím s návrhem Ochranného hlukového pásma ani s tím, aby v této oblasti nebyl povolen další rozvoj obce na úkor soukromého a pro</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o</p>

<p>nás nepotřebného projektu.</p>	<p>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>3. Vlivem záměru by došlo k trvalému a negativnímu zhoršení našeho životního prostředí včetně zasažení mnoha chráněných druhů rostlin a živočichů.</p>	<p>Podmínkami stanoviska je zajištěno bezpečné plnění všech ekologických limitů, vč. limitů pro ekosystémy. Dostatečná ochrana ptáků je v rámci procesu EIA respektována v souladu se zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Ke snížení vlivu na staré nocoviště havranů jsouz ve stanovisku uloženy následující podmínky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v rámci ornitologické ochrany trvale kvalitativně i kvantitativně monitorovat výskyty jednotlivých druhů ptáků a na základě tohoto monitoringu operativně upravovat plán ornitologické ochrany a zpřesňovat konkrétní způsoby jednotlivých zásahů v rámci této ochrany, v rámci operativního vyhodnocování situace preferovat způsob ochrany prostřednictvím sokolovitých dravců; zvláštní pozornost věnovat monitoringu havranovitých ptáků na zimovišti Kralupy/Veltrusy; v rámci monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami</li> <li>- 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</li> </ul>
<p>4. Provozem letiště dojde k zdravotnímu ohrožení obyvatel naší obce. Vyjadřuji tedy touto cestou důrazný nesouhlas se záměrem s odvoláním</p>	<p>Součástí dokumentace je příloha č. 28: " Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody 13/81, Vlivy na veřejné</p>



<p>na výsledek referenda v naší obci, který jasně a jednoznačně deklaruje NE pro letiště Vodochody.</p>	<p>zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011, Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011"</p> <p>Její autor MUDr. Havel je soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovateli posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem</p>
---	--

	<p>"Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
--	--

### Vzor 3

Připomínka	Vypořádání
<p>Zpracovatel posudku zasáhl nezákonně do dokumentace, kterou dle § 9, odst. 5 zákona 1100/2001 Sb. nesmí doplňovat ani přepracovávat, a to:</p> <p><b>a) přepracováním tabulky ze strany č. 118 dokumentace</b></p>	<p>Zpracovatel posudku byl povinen mj. zkontrolovat správnost dokumentace. Během této kontroly našel některé nesrovnalosti, ke kterým si vyžádal od oznamovatele podklady, které byly použity ke zpracování dokumentace na základě ustanovení § 9 odst. 6 zák. č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písařských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a</p>

	neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru.
<b>b)</b> doplněním správného názvu statě B.I.5. podle přílohy 4 zák. č. 100/2001 Sb., avšak bez odpovídajícího obsahu na uvedení více variant. Zpracovatel posudku tím navíc sám vypořádává připomínku naši i MŽP tak, že vyhledává v dokumentaci pasáže, které vydává za vypracované varianty, přestože je v dokumentaci několikrát uvedeno, že je zpracována jen v jedné variantě	Zpracovatel posudku nijak nerozporuje posouzení jednovariantního záměru, pouze upozorňuje na místo, kde je uveden přehled zvažovaných variant, které předcházely návrhu aktivní posouzené varianty v souladu se zák. č. 100/2001 Sb.
<b>c)</b> jako první uvádí možnost ojedinělých letů těžších letadel s MTOW nad 120 t pro zajištění výrobního programu a.s. AERO Vodochody, v dokumentaci vůbec neuváděnou. Vidím v tom kromě nezákonnosti i podjatost ve prospěch předkladatelů dokumentace. Posudek, který je nezákonně přepracováván, by měl být vyřazen z dokumentů, o které se pak následně opírá závěrečná hodnocení MŽP. V návrhu stanoviska je řada podmínek, které by však měly být součástí dokumentace.	Pohyby letadel s rozpětím křídel nad 36 m, která využijí letiště Vodochody v souvislosti s výrobním programem AERO Vodochody a.s. jsou v dokumentaci uvedeny – viz příl. č. 19 – Veřejný příslib. V posudku je tento stav konkretizován na 4 lety za rok a v zájmu objektivy zohledněn v podmínkách, vč. zařazení do monitoringu vlivů. Součástí dokumentace musí být tzv. obecná opatření. V posudku musí být uvedeny konkrétní podmínky – viz. příl. č. 4, 5 a 6 zák. č. 100/2001 Sb.
V posudku nejsou s dostatečnou argumentací a srozumitelně vypořádány tyto připomínky : <b>1.</b> zpracování takových variant, kdy dojde ke snížení hlukové zátěže v obci, oproti udávané v dokumentaci, tj. pod 60 dB ekvivalentní hladiny hluku, zasažení obce izofonou > 60db je ignorováno	Varianta s ekvivalentní hladinou hluku pro charakteristický letový den nižší než 60 dB v prostorech, kde platí hlukové limity je navržena k realizaci. Mj. toho bude dosaženo na základě následujících podmínek stanoviska: - systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů ve všech chráněných venkovních prostorech a ve všech chráněných venkovních prostorech staveb stanovených v ustanovení § 30 odst. 3 zákona, které vznikly před datem účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování

	<p>hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření, kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku</p> <p>- predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít</p>
2. otázka rizika střetu s hejny ptactva, migrujícího přes naši obec	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Tato problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení.</p> <p>Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika. Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, plně srovnatelná s některými evropskými letišti.</p>

<p>3. zdravotní dopady na naše děti a na obyvatelstvo obecné, absence přímých zdravotních rizik neznámá nulové zdravotní následky, příloha 28 dokumentace o vlivech na veřejné zdraví byla odbyta zadáním oponentního posudku, který zvýšení zdravotních rizik, tj. respirační choroby, srdeční choroby, poruchy učení u dětí a obecně kognitivní poruchy, nervozitu pro spánkový deficit a dalších uváděných v příloze, nevyloučil</p>	<p>Součástí dokumentace je příloha č. 28: " Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody 13/81, Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011, Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011"</p> <p>Její autor MUDr. Havel je soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovateli posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu</p>
---	---

	<p>expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme 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><b>4.</b> vůbec nebyla vypořádána otázka zvýšení hlukové zátěže při zvýšeném počtu startů z VPD 10, než se udává v dokumentaci, a které je závislé na provozu LKPR a povětrnosti</p>	<p>Primární je nutnost plnění hlukových limitů leteckého provozu, které bude kontrolováno stanoveným monitoringem, kdy jak odletové, tak příletové trasy každé dráhy budou vybaveny samostatnými monitorovacími stanicemi. V případě signalizace vyšších vlivů hluku na jedné dráze, bude možné provést v rámci technických možností optimalizaci využití drah pro minimalizaci vlivů hluku. V případě signalizace dosažení nebo překročení limitů budou muset být provedena technicko organizační opatření vč. např. snížení frekvence pohybů letadel.</p>

<p><b>5.</b> bagatelizována je zátěž z pozemní dopravy v naší obci, jako jedné z možných cest na letiště, a to zejména zvýšení koncentrace TZL frakce PM10 a PM 2,5 v důsledku špatných rozptylových podmínek daných profilem terénu obce, v posudku je žádána nová rozptylová studie podle nové legislativy, ale bez možnosti vyjádření občanů</p>	<p>Zpracování rozptylové studie podle aktualizované legislativy je nezbytné pro povolení umístění zdroje znečištění ovzduší - tedy pro fázi územního rozhodnutí podle stavebního zákona. Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. žádný zdroj znečištění ovzduší nepovoluje, nemá k tomu žádné oprávnění.</p> <p>Je uloženo podmínkou stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v rámci další projektové přípravy záměru bude zpracována detailní rozptylová studie v souladu s požadavky vyhl. č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, Příl. č. 15</li> </ul> <p>Aktualizovaná legislativa ochrany ovzduší vyžaduje stejné emisní faktory a stejné metody výpočtu rozptylu emisí jako jsou ty, které byly použité v rámci zpracované dokumentace EIA. Výpočet imisních koncentrací ze zdrojů záměru tedy bude zcela totožný podle staré i nové legislativy.</p> <p>Nové je pouze to, že dříve bylo možné stanovit imisní pozadí (stávající znečištění ovzduší bez ohledu na realizaci záměru) na základě úvahy zpracovatele - např. z různých měření apod. Nově je nezbytné hodnotu stávajícího znečištění ovzduší čerpat z pětiletých klouzavých průměrů, které zveřejňuje MŽP pro celou ČR. V posudku je podrobně dokladováno, že výsledkem tohoto postupu bude spíše nižší zatížení ovzduší než bylo zjištěno v dokumentaci EIA dle staré legislativy.</p> <p>Dále je nově stanoven postup pro případ, že by bylo signalizováno překročení imisních limitů (ve formě kompenzačních opatření). To podle staré legislativy možné nebylo.</p> <p>Zpracování nové rozptylové nijak nezmění závěry procesu EIA. Vlivy na ovzduší ve formě imisí budou stejné.</p>
<p><b>6.</b> s dostatečnou vážností nejsou posuzovány kumulace hluku z LKPR, z plánovaných cvičných okruhů a z motorových zkoušek na LKVO. Trajektorie cvičných okruhů nejsou vůbec dodržovány nyní, jak budou</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p>

<p>při případném plném provozu letiště dodržovány je bez jakékoli garance</p>	<p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie). Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze sčítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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. <math>L_{DVN}</math>, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc</p>
---	--



	<p>(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 <math>L_{DVN}</math>.</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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> pro kumulaci letecké (vč. letů po okruhu), 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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>Postupy pro vzlet a přistání jsou jasně stanoveny v podmínkách stanoviště. Pokud budou porušovány, pak nebude možné letiště provozovat a to zejména, pokud by mělo docházet k překročení</p>
--	---

	hlukových limitů.
7. stále je udávána možnost nočních letů, ačkoliv jsme vždy požadovali jejich úplné vyloučení	Podmínkou návrhu stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přelety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepříznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Řada evropských letišť má nějakou formou zakázány nebo silně omezeny noční pohyby letadel.
8. není s dostatečnou argumentací vypořádán požadavek na garanci provozu letiště pouze letadly s rozpětím křídel menším než 36 metrů, naopak je připouštěna možnost provozu těžkých letadel již ve fázi projektové přípravy	Pohyby letadel s rozpětím křídel nad 36 m (cca 4/rok), která využijí letiště Vodochody v souvislosti s výrobním programem AERO Vodochody a.s. jsou v dokumentaci uvedeny v příl. č. 19 - Veřejný příslib. V posudku je tento stav konkretizován na 4 lety za rok a v zájmu objektivy zohledněn v podmínkách stanoviska. Jsou vázány pouze a jedine (limitovány) na zajištění výrobního programu Aero. Tyto pohyby (pokud se uskuteční) budou zohledněny v rámci ročního limitu celkového počtu pohybů a budou neoddelitelně sumarizovány v monitoringu hluku, jako každá jiná hluková událost.
9. návrhem na vyhlášení OHP jsou nám upírána naše elementární práva k majetku  Žádám MŽP, aby vydalo, pro neúměrné zhoršení životního prostředí naší obce, k záměru výstavby letiště Vodochody podle předložené dokumentace negativní stanovisko a záměr zamítlo pro významný negativní vliv na životní prostředí	OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky." Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., a proto nepodléhá procesu EIA. Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající

	chráněné zástavby bez ohledu na OHP. Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.
--	---

#### Vzor 4

Připomínka	Vypořádání
<p>Mnohé výzkumy prokázaly, že děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných silnic, trpí více poruchou soustředění, ve škole jsou roztěkané, pomalejší či hůře chápou psaný text. Samotný posudek firmy EUROCONTROL upozorňuje na navrhovanou skladbu předpokládaného leteckého parku, která se může jevit nespolehlivá. Nejsou k dispozici údaje, které by podpořily odhadovanou skladbu tohoto budoucího leteckého parku, a tak nelze určit odolnost posuzovaného složení. Je proto možné, že budoucí hladiny hluku, vycházející z počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii. Letecký hluk může více odvádět dětskou pozornost a narušovat jejich komunikaci s učitelem. Studie nezamlčuje ani prokazatelné negativní účinky hluku z letecké dopravy na poznávací (rozumové) funkce u dětí.</p> <p>Výzkum Institutu hygieny a sociální medicíny v Innsbrucku před časem jednoznačně prokázal, že hluk způsobovaný nadměrnou automobilovou dopravou, kterou Letiště Vodochody bude generovat, má negativní vliv na psychický stav dítěte, přičemž tou nejvíce ohroženou skupinou jsou děti předčasně narozené či s nižší porodní hmotností. Navíc byla u dětí prokázána přímá úměra souvislosti intenzity hluku a závažnosti psychických problémů.</p> <p>Požadují, aby MŽP při formulaci Stanoviska uvažilo právě dopady u dětí. Nejmladší generace by byla hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských</p>	<p>Přílohou dokumentace č. 28 je Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody“ 13/81</p> <p>Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011</p> <p>Podklad pro dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.</p> <p>Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví. a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb.</p> <p>Tento Znalecký posudek zpracoval MUDr. Bohumil Havel, Soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik. Autor je dále držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydaného MZ ČR.</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými</p>

<p>školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo životního prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví. U autorizačního návodu AN 15/04 VERZE 2 je přihlédnuto k tomu, že je od podzimu 2008 vzhledem k novým poznatkům do doby aktualizace stažen a tyto nové aktuální poznatky jsou v provedeném hodnocení zdravotních rizik hluku aplikovány.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>Autor znaleckého posudku k uvedené problematice uvádí:</p> <p>U dětí ve školách v okolí letišť byla v řadě studií při ekvivalentní hladině hluku ve venkovním prostoru školy nad 70 dB popsáno nepříznivé ovlivnění kognitivních funkcí, projevující se sníženou schopností motivace, nižší výkonností při poznávacích úlohách a deficitem v osvojení čtení a jazyka. Děti byly více roztržité a dělaly více chyb. Nepříznivý účinek byl větší u dětí s horšími školními výkony. Zdá se také, že pravděpodobnější je deficit v osvojení čtení u dětí chronicky exponovaných hluku doma i ve škole ve srovnání s dětmi pouze navštěvujícími školu v hlučném prostředí.</p> <p>Studii, která sledovala tento efekt v souvislosti s uzavřením a přemístěním starého letiště v Mnichově v roce 1992, bylo zjištěno, že se jedná o účinek přechodný, který v daném případě vymizel do 18 měsíců po snížení hlukové expozice [2].</p> <p>V roce 2005 byly zveřejněny výsledky zatím nejrozsáhlejší tříleté</p>
--	---

	<p>mezinárodní evropské studie RANCH sponzorované Evropským společenstvím, zaměřené na výzkum účinků chronické expozice hluku z letecké a pozemní dopravy na školní výkonnost a zdraví dětí. Do studie bylo zařazeno téměř 3000 dětí ve věku 9-10 let z 89 škol z okolí 3 velkých evropských letišť, exponovaných různým hladinám denní ekvivalentní hladiny akustického tlaku v rozmezí 30 - 77 dB.</p> <p>Pro letecký hluk v okolí škol i při nižších hladinách, nežli v dřívějších studiích, byl nalezen lineární vztah odpovídající zpoždění úrovně čtení u dětí o 1 - 2 měsíce při 5 dB zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době. Pro hluk z pozemní dopravy tento vztah nalezen nebyl. Možným vysvětlením je odlišný charakter hlukové expozice, kde jednotlivé nepravidelné přelety letadel mohou více odvádět pozornost dětí a narušovat jejich komunikaci s učiteli, nežli více ustálený hluk z pozemní dopravy.</p> <p>V nejnovější publikaci WHO, zabývající se kvantifikací zdravotních dopadů hluku na evropskou populaci, je z výsledků relevantních epidemiologických studií včetně výše uvedené studie odvozen hypotetický vztah mezi hlukovou expozicí v <math>L_{dn}</math> a procentem dětí ve věku 7 - 19 let s předpokládaným nepříznivým ovlivněním kognitivních funkcí. Pro nejnižší expoziční pásmo 55 - 65 dB <math>L_{dn}</math> se předpokládá tento efekt cca u 20 % dětí.</p> <p>K hodnocení ovlivnění výkonu při jiných mimopracovních činnostech není dostatek studií, na základě kterých by bylo možné odvodit vztahy expozice a účinku.</p> <p>Při hodnocení zdravotních rizik hluku byly zohledněny nejnovější odborné poznatky o vlivech hluku z pozemní a letecké dopravy na zdraví. Podle aktuálních metodik doporučených pro země EU bylo do hodnocení zahrnuto subjektivní rušení spánku nočním hlukem a riziko kardiovaskulárních onemocnění. Z účinků spíše psychologicko - sociální povahy bylo zahrnuto obtěžování hlukem a ovlivnění školní výuky a rozvoje poznávacích funkcí u dětí školního věku.</p> <p>Podkladem k hodnocení byly výstupy akustických studií ve formě</p>
--	---

	<p>tabulkových údajů o distribuci hlukové expozice obyvatel jednotlivých obcí v hlukových pásmech. Proti hodnocení k oznámení záměru v roce 2008 byla v rámci maximálně konzervativního postupu vyhodnocena i nižší hluková pásma, zahrnující prahové hladiny hluku pro obtěžující a rušivý účinek, čímž došlo ke zvýšení teoretického počtu obyvatel, u kterých je možné předpokládat pocity obtěžování a rušení hlukem, aniž by došlo ke zvýšení hlukového dosahu provozu letiště. Pro skutečný stav je však třeba počítat s tím, že jde o údaj nadhodnocený, neboť lze předpokládat, že nižší hladiny hlukové zátěže budou částečně překryty hlukovým pozadím.</p> <p>Nově hodnoceným specifickým účinkem leteckého hluku je nepříznivé ovlivnění procesu učení v hlukově exponovaných školách, které se projevuje hlavně mírným zpožděním v řádu několika měsíců v osvojení čtení. V hlukovém pásmu 24hodinové ekvivalentní hladiny akustického tlaku 55 - 65 dB, kde se tento efekt již může podle nejnovějších odhadů začít projevovat, a to cca u 20 % dětí školního věku, je ZŠ v Dolanech a bydliště většiny obyvatel v obcích Dolany, Bašť a cca poloviny obyvatel Panenských Břežan.</p> <p>I když jde o efekt zjištěný pouze cílenými studiemi s použitím specializovaných testů, který nelze považovat za přímé zdravotní riziko, může být zlepšení podmínek výuky školních dětí k eliminaci tohoto účinku hluku jednou z oblastí případných kompenzací těmto hlukově nejvíce exponovaným obcím ze strany provozovatele letiště.</p> <p>U hlukové expozice z pozemní dopravy nedojde podle akustické studie vůči současnému stavu ke změnám, které by byly z hlediska zdravotních dopadů podstatné.</p> <p>Z výše uvedených výsledků hodnocení v souhrnu vyplývá, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Významné budou dopady v oblasti psychologické a sociální, především ve formě subjektivního obtěžování hlukem, způsobené vnesením hlukové zátěže z letecké dopravy do dosud převážně klidného území. Celé hodnocení je</p>
--	--

	<p>přítom zatíženo významnou nejistotu danou použitím vztahů expozice a účinku odvozených z výzkumů u největší světových a evropských letišť s celonočním provozem, zcela nesrovnatelných s letišťem Vodochody. Skutečné vlivy na obyvatelstvo v okolí letiště Vodochody proto mohou být podstatně příznivější.</p> <p>Únosnost zatížení území hlukem z hlediska společensky přijatelného a akceptovatelného rizika je dána hlukovými limity, stanovenými podle zákona o ochraně veřejného zdraví. Posouzení dodržení těchto limitů na základě zpracovaných pokladů je v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Smyslem hodnocení vlivů na veřejné zdraví v dokumentaci EIA je doplnění informačního obsahu dokumentace pro potřebu orgánu ochrany veřejného zdraví i dalších účastníků procesu EIA včetně veřejnosti o zdravotní charakteristiku hluku podle aktuálních odborných poznatků a odhad možných vlivů hlukové expozice na obyvatele dotčeného území.</p> <p>Pokud je výsledkem tohoto vyhodnocení kvantifikace zdravotního rizika, je třeba si uvědomit, že za stavu dodržení platných limitů nejde o riziko odporující zákonem dané ochraně zdraví obyvatel, neboť právě limity pro hluk z dopravy představují kompromis mezi snahou o ochranu zdraví a dosažitelnou realitou a nezaručují úplnou ochranu zdraví a pohody obyvatel.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace</p>
--	--

	<p>2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p><b>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky.</b> 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>Autor posudku EIA plně respektoval závěry znaleckého posudku a plně respektoval navržené opatření pro eliminaci vlivů v návrhu podmínek stanoviska.</p>
--	---

## Vzor 5

Připomínka	Vypořádání
<p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace</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>vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vše pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>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>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p>

<p>dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.</p>	<p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2</p>

<p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumulovat. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postržížín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech. Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p>	<p>aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie). Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze sčítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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. <math>L_{DVN}</math>, které jsou výsledkem matematických</p>
--	---

<p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>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 <math>L_{DVN}</math>.</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 stanoviska.</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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit</p>
--	--

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

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

	<p>soliterní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle § 90 stavebního zákona ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Stavební zákon - § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Nevypřádání mnou podaných připomínek</p> <p>K dokumentaci záměru jsem podával/a připomínky, ve kterých jsem uváděl/a zejména následující: vysoká hlučnost leteckého provozu, sníží kvalitu mého bydlení a ohrozí mé životní podmínky, mé nemovitosti budou znehodnoceny a nárůst dopravy zatíží obecní komunikace.</p>	<p>Hlučnost leteckého provozu je podrobně řešena v Akustické studii leteckého provozu, která je součástí dokumentace EIA. V rámci posudku byly stanoveny podrobné podmínky, které zajistí bezpečné plnění hlukových limitů.</p> <p>Základní limity pro venkovní hluk (např. u obytných domů) jsou</p>

Tyto mé připomínky ovšem nebyly řádně vypořádány.	<p>následující:</p> <table><tr><td>venkovní hluk</td><td>den (6:00-22:00)</td><td>noc (22:00-6:00)</td></tr><tr><td>základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy</td><td>50 dB</td><td>40 dB</td></tr><tr><td>pro hluk ze silniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>45 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z železniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro letecký hluk</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z hlavních silnic</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk v ochranných pásmech drah</td><td>60 dB</td><td>55 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)</td><td>70 dB</td><td>60 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž u železničních drah</td><td>70 dB</td><td>65 dB</td></tr></table> <p>Z uvedeného je zřejmé, že k hlukový limit pro letecký hluk je stejný jako pro nové hlavní silnice, ale nižší než pro železnice a silnice s korekcí pro starou zátěž.</p> <p>Vzhledem k povinnému plnění ekologických limitů se snížení kvality bydlení nepředpokládá. Ohrožení životních podmínek nebo znehodnocení nemovitostí nepřipadá v úvahu. Nárůst dopravy se v převážné míře odehraje na D8 bez signalizovaného překročení ekologických limitů.</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><u>Závěr</u></p> <p>Jsem přesvědčen/a, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>K závěru je možné konstatovat, že výše uváděné zásadní vady byly buď odstraněny nebo nejsou předmětem procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p>																											



## Vzor 6

Připomínka	Vypořádání
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti — investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu.</li> </ul>	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu má být záměr realizován".</p> <p>Pokud se jedná o nezbytnost záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr nezbytný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt letiště Vodochody nerespektuje zásady udržitelného rozvoje, jedná se o soukromý projekt, který by neúměrně zatížil celý region a naopak přinesl jen velmi málo pozitivního. I samotný investor přiznává, že projekt není nezbytně potřebný, ale uživí se. To není možné za cenu takových dopadů na okolní prostředí akceptovat.</li> </ul>	<p>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního plánu dle §52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Okolní obce budou dotčeny nejen hlukem z leteckého provozu — starty a přistání, ale také z případných motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generována letištěm Vodochody. Navrhovaný sjezd z dálnice je také</li> </ul>	<p>Hluk z leteckého provozu, motorových zkoušek a pozemní dopravy byly podrobně vyhodnoceny ve speciálních studiích k vlastním hlukovým limitům.</p> <p>Základní limity pro venkovní hluk (např. u obytných domů) jsou</p>

potřebný jen pro potřeby letiště, ovšem jeho realizace je více než nepravděpodobná, takže nárůst dopravy bude na místních komunikacích. Požaduji proto, aby MŽP při formulaci Stanoviska přihlédl k tomu, že údaje o dopravním zatížení jsou v dokumentaci EIA více než zavádějící.	následující:		
	venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)
	základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB
	pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB
	pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB
	pro letecký hluk	60 dB	50 dB
	pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB
	pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB
	pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB
	pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB
• Dokumentace nepracuje se skutečnými čísly, ale pouze s matematickými výpočty a simulacemi. Žádám, aby investor po dobu jednoho roku na své náklady měřil hladiny hluku ze současného provozu letiště v okolních obcích, a to ještě před případným územním a stavebním řízením, přičemž jedno z monitorovacích míst bude i obec Líbeznice. Při prováděných zkouškách v blízkosti našeho pozemku byla zaznamenána extrémní hluková zátěž, dochází k zásadní hlukové synergii	Z uvedeného je zřejmé, že k hlukový limit pro letecký hluk je stejný jako pro nové hlavní silnice, ale nižší než pro železnice a silnice s korekcí pro starou zátěž.		
	Dále byly tyto druhy hluku vyhodnoceny při kumulativním působení v ukazateli L <sub>dv</sub> a L <sub>n</sub> , které byly použity při posouzení vlivů na zdraví.		
	Zprovoznění sjezdu z D8 je podmínkou pro kolaudaci terminálu - viz podmínky stanoviska EIA. Bez zprovoznění tohoto sjezdu nelze letiště uvést do provozu.		
	Měření hladin hluku je pro potřeby EIA plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření a používá se pro posuzování leteckého hluku v Evropě. Při současném provozu rozhodně není dosažen nebo překročen hlukový limit pro charakteristický letový den. Charakteristický letový den stanovený legislativou představuje		

s leteckým koridorem na letiště Václava Havla.	průměr za 6 měsíců obdobně jako v jiných evropských zemích. Pro krátkodobé hlukové události žádný limit z principiálních důvodů stanoven není.
Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní, prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.	Reálné měření je nezbytné při větším provozu pro potvrzení plnění hlukových limitů, které lze prokázat jedině skutečným měřením.

### Vzor 6a

Připomínka	Vypořádání
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti — investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu.</li> </ul>	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu má být záměr realizován".</p> <p>Pokud se jedná o nezbytnost záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr nezbytný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt letiště Vodochody nerespektuje zásady udržitelného rozvoje,</li> </ul>	Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení

jedná se o soukromý projekt, který by neúměrně zatížil celý region a naopak přinesl jen velmi málo pozitivního. I samotný investor přiznává, že projekt není nezbytně potřebný, ale uživí se. To není možné za cenu takových dopadů na okolní prostředí akceptovat.	vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního plánu dle § 52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.																											
<ul style="list-style-type: none"><li>• Odolena Voda bude dotčena nejen hlukem z leteckého provozu — starty a přistání, ale také z případných motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generována letištěm Vodochody. Navrhovaný sjezd z dálnice je také potřebný jen pro potřeby letiště.</li></ul>	<p>Hluk z leteckého provozu, motorových zkoušek a pozemní dopravy byly podrobně vyhodnoceny ve speciálních studiích k vlastním hlukovým limitům.</p> <p>Základní limity pro venkovní hluk (např. u obytných domů) jsou následující:</p> <table><tr><td>venkovní hluk</td><td>den (6:00-22:00)</td><td>noc (22:00-6:00)</td></tr><tr><td>základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)</td><td>50 dB</td><td>40 dB</td></tr><tr><td>pro hluk ze silniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>45 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z železniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro letecký hluk</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z hlavních silnic</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk v ochranných pásmech drah</td><td>60 dB</td><td>55 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)</td><td>70 dB</td><td>60 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž u železničních drah</td><td>70 dB</td><td>65 dB</td></tr></table> <p>Z uvedeného je zřejmé, že k hlukový limit pro letecký hluk je stejný jako pro nové hlavní silnice, ale nižší než pro železnice a silnice s korekcí pro starou zátěž.</p> <p>Dále byly tyto druhy hluku vyhodnoceny při kumulativním působení v ukazateli L<sub>dn</sub> a L<sub>n</sub>, které byly použity při posouzení vlivů na zdraví.</p> <p>Zprovoznění sjezdu z D8 je podmínkou pro kolaudaci terminálu - viz</p>	venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)	základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB	pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB	pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB	pro letecký hluk	60 dB	50 dB	pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB	pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB	pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB	pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB
venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)																										
základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB																										
pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB																										
pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB																										
pro letecký hluk	60 dB	50 dB																										
pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB																										
pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB																										
pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB																										
pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB																										

	podmínky stanoviska EIA. Bez zprovoznění tohoto sjezdu nelze letiště uvést do provozu.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Část obce Dolínky je již nyní obtěžována hlukem z dálnice, kde nejsou provedena žádná funkční protihluková opatření, v případě realizace dálničního přivaděče a vyvedení dálnice ze zářezu, dojde k dalšímu výraznému nárůstu hluku - proto s tímto dálničním přivaděčem nesouhlasím. V případě jeho výstavby důrazně požaduji kvalitní protihluková opatření - protihlukový val, protihlukové stěny a výměnu oken v rodinných domech zasažených hlukem.</li> </ul>	<p>Dle zpracované dokumentace není signalizováno, že by realizace MÚK na D8 mohla výrazně ovlivnit životní prostředí v nejbližších obcích hlukem a emisemi z automobilové dopravy.</p> <p>Napojení na dálnici D8 je součástí uvažovaného záměru jako IO 01. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. V rámci přípravy (DÚR) napojení na D8 bude muset být zpracována detailní hluková studie a na jejím základě budou navržena a realizována protihluková opatření.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dokumentace nepracuje se skutečnými čísly, ale pouze s matematickými výpočty a simulacemi. Žádám, aby investor po dobu jednoho roku na své náklady měřil hladiny hluku ze současného provozu letiště v okolních obcích, a to ještě před případným územním a stavebním řízením, přičemž jedno z monitorovacích míst bude i obec Odolena Voda – lokalita Dolínky.</li> </ul> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní, prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Měření hladin hluku je pro potřeby EIA plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření a používá se pro posuzování leteckého hluku v Evropě. Při současném provozu rozhodně není dosažen nebo překročen hlukový limit pro charakteristický letový den. Charakteristický letový den stanovený legislativou představuje průměr za 6 měsíců obdobně jako v jiných evropských zemích. Pro krátkodobé hlukové události žádný limit z principiálních důvodů stanoven není.</p> <p>Reálné měření je nezbytné při větším provozu pro potvrzení plnění hlukových limitů, které lze prokázat jedině skutečným měřením.</p>

### Vzor 6b

Připomínka	Vypořádání
<p>Nesouhlasím s realizací projektu rozšíření letiště Vodochody, jako hlavní důvody uvádím následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti — investiční skupiny Penta, a to na</li> </ul>	<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>úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu.</p>	<p>Pokud se jedná o nezbytnost záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr nezbytný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nesouhlasím s vybudováním dálničního přivaděče na D8, který má sloužit výhradně k potřebám letiště Vodochody. Posudek se nevypořádal s požadavkem občanů i vedení města Odolena Voda na vybudování účinných protihlukových opatření na náklady investora záměru. Opakuji, že část obce Dolínky je již nyní obtěžována hlukem z dálnice, kde nejsou provedena žádná funkční protihluková opatření pro stávající stav a v případě realizace dálničního přivaděče a vyvedení dálnice ze zářezu, dojde k dalšímu výraznému nárůstu hluku. V případě jeho výstavby důrazně požaduji zpracování samostatné EIA na tento přivaděč, neboť se jedná o stavbu ovlivňující negativně kvalitu ŽP, v EIA pro Letiště Vodochody je tato stavba řešena jen velmi jednoduše. Požaduji kvalitní protihluková opatření - protihlukový val, protihlukové stěny a výměnu oken v rodinných domech zasažených hlukem ještě před výstavbou MÚK D8 a monitoring hluku na území města Odolena Voda a městské části Dolínky z pozemní dopravy před a po výstavbě MÚK na náklady investora záměru</li> </ul>	<p>Dle zpracované dokumentace není signalizováno, že by realizace MÚK na D8 mohla výrazně ovlivnit životní prostředí v nejbližších obcích hlukem a emisemi z automobilové dopravy.</p> <p>Napojení na dálnici D8 je součástí uvažovaného záměru jako IO 01. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. V rámci přípravy (DÚR) napojení na D8 bude muset být zpracována detailní hluková studie a na jejím základě budou navržena a realizována protihluková opatření.</p>

<p>• Nesouhlasím s vypořádáním bezpečnostních rizik při střetu letadla s ptactvem. Posudek uvádí, že tento region má průměrný výskyt ptactva, čili je nízká pravděpodobnost střetu s ptactvem a bezpečnostní opatření jsou řešena metodou plašení v areálu letiště. Požaduji podrobně dopracovat tuto problematiku ornitologie a konkretizovat adekvátní opatření, která by maximálně eliminovala vznik nebezpečné situace. Tento region je s nadprůměrným výskytem krkavcovitého ptactva s jeho migračními trasami vedoucími přes území letiště. Metoda plašení je v tomto případě nedostatečná.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Tato problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení. Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika. Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, plně srovnatelná s některými evropskými letišti.</p> <p>Ve stanovisku jsou uloženy následující podmínky k této problematice:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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</li> </ul>
---	--

	<p>dravců; zvláštní pozornost věnovat monitoringu havranovitých ptáků na zimovišti Kralupy/Veltrusy; v rámci monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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</li> </ul>
--	---

### Vzor 7

Připomínka	Vypořádání
<p>Posudek EIA končí kladným závěrem i přes množství věcných připomínek občanů z obcí v okolí letiště Vodochody. Autor posudku se s připomínkami vypořádal ledabytě nebo dokonce přezíravě. V připomínkách bylo upozorněno na nedostatečné zdůvodnění potřeby tohoto záměru. Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti. Podrobnější zdůvodnění potřeby záměru požadovalo v rámci doplnění původní dokumentace EIA i Ministerstvo životního prostředí. Přesto posudek konstatuje, že zdůvodnění potřeby záměru je dle zákona č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivu stavby na životní prostředí". Takový závěr je i s ohledem na přímý požadavek ministerstva neobhájitelný.</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle</p>



	<p>zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>MÚK na D8 (k.ú. Odolena Voda, silnice III/0087) je součástí podmínky souhlasného stanoviska posudku k záměru „Letiště Vodochody“. Proto musí být součástí dokumentace EIA Letiště Vodochody posouzení MÚK na D8 dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.</p> <p>Dokumentace k MÚK na D8 v EIA Letiště Vodochody neobsahuje:</p> <p>1.1. Rozptylovou studii znečištění ovzduší pro výstavbu MÚK na D8</p> <p>Dokumentace „P_16_RS_Výstavba“ srpen 2010 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena.</p> <p>Dokumentace „P_21_RS-Etapa výstavby“ červenec 2011 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena pro výstavbu MÚK.</p>	<p>Výstavba MÚK nepatří mezi vyjmenované zdroje znečištění ovzduší dle zák. č. 200/2012 Sb., o ochraně ovzduší a rozptylovou studii nevyžaduje.</p>
<p>1.2. Rozptylovou studii znečištění ovzduší provoz MÚK na D8</p> <p>Doplnit informace o vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) a zhodnotit jejich rozsah v dotčeném území v posledních letech. Vzhledem k překračování limitů pro kvalitu ovzduší v daném území je třeba rovněž navrhnout pro stávající i budoucí, obytnou zástavbu účinná ochranná opatření — např. protihlukové valy, výsadbu izolační zeleně, atd.</p>	<p>Dle legislativy ochrany ovzduší je nezbytné posoudit záměr k imisním koncentracím ve formě 5-letých klouzavých průměrů, které zveřejňuje každý rok MŽP. Tak je to také uloženo podmínkou stanoviska.</p> <p>Dle zpracované dokumentace není signalizováno, že by realizace MÚK na D8 mohla výrazně ovlivnit životní prostředí v nejbližších obcích hlukem a emisemi z automobilové dopravy.</p> <p>Napojení na dálnici D8 je součástí uvažovaného záměru jako IO 01. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání</p>

	<p>kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. V rámci přípravy (DÚR) napojení na D8 bude muset být zpracována detailní hluková studie a na jejím základě budou navržena a realizována protihluková opatření.</p>
<p>1.3. Přírodovědný průzkum pro MÚK na D8 Dokumentace „P_15_Zoologický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen. Dokumentace „P18 Aktualizovaný zoologický průzkum“ červenec 2011 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p>	<p>Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy, významné potravní niky ani rozmnožiště významných druhů živočichů se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný zoologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p>
<p>1.4. Dendrologický průzkum a ocenění dřevin pro MÚK na D8 Dokumentace „P_14_Botanický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen. Dopracovat dendrologický průzkum (chybí uvedení základních charakteristik dřevin, kterých se stavba dotkne a rovněž vyčíslení hodnoty ekologické újmy) a navrhnout plán sadových úprav, včetně specifikace druhu a velikosti navržených dřevin a zajištění následné péče o výsadbu.</p>	<p>Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy významných druhů rostlin se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný botanický a dendrologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p>
<p>1.5. Korozní průzkum pro MÚK na D8 Korozivní agresivita, bludné proudy nejsou pro MÚK na D8 v žádné dokumentaci řešeny.</p>	<p>Korozní průzkum není předmětem procesu EIA. Tento průzkum je podstatný pro zakládání staveb, nikoli pro hodnocení vlivů na ŽP.</p>
<p>1.6. Projekt odpadového hospodářství pro MÚK na D8 Projekt odpadového hospodářství přestavby MÚK na D8 není řešen. Není řešeno: - Odpady v průběhu výstavby MÚK na D8. Upřesnit a precizovat způsob nakládání s odpady a také upřesnit názvy některých odpadů. Dopravní zatížení při likvidaci odpadů je dvojnásobně podhodnoceno. - Druh a kategorizace odpadů z výstavby MÚK na D8 - Způsoby využití a zneškodňování odpadů MÚK na D8</p>	<p>Projekt odpadového hospodářství není předmětem procesu EIA, ale samostatného procesu dle zák. o odpadech. Odpady, která budou vznikat na MÚK (např. uliční smetky, odpady z údržby zeleně) jsou zahrnuty v bilancích odpadů uvažovaného záměru v tomto procesu EIA.</p>

<p>- Minimalizace dopadů na prostředí v důsledku tvorby odpadů MÚK na D8</p> <p>- Možnosti zneškodňování odpadů MÚK na D8</p>	
<p>1.7. Výkresovou dokumentaci pro MÚK na D8</p> <p>Výkresová dokumentace neobsahuje Přehlednou situaci, Komunikační objekty, Charakteristické příčné řezy, Podélný profil radiály, Podélné profily připojovacích pruhů.</p> <p>Výkresová dokumentace obsahuje ve složce „P_4 Situace stavby - P 4. 3. Napojení na D8" jen Koordinační situaci M 1:1000.</p>	<p>Uváděné výkresy budou náplní následujících technických projektů (DÚR, DSP, DPS apod.), pro proces EIA nejsou potřeba.</p>
<p>1.8. Ochrana vod</p> <p>a) Projekt neřeší odvodnění MÚK Odolena Voda ve variantách a je nutné doplnit bilanci dešťových vod;</p> <p>b) Je nutné upřesnit informace o vlivu záměru na povrchové vody pro jednotlivé varianty řešení zejména s přihlédnutím ke kapacitám recipientů a s ohledem na předcházení znečišťování povrchových vod splachy z komunikací. Dále je třeba vyhodnotit vhodnost jednotlivých variant odvodnění rovněž z hlediska řešení havárií;</p> <p>c) Je nutné navrhnout řešení retence srážkových vod přímo v místě jejich vzniku a prověřit kapacitu dešťových a usazovacích nádrží a jímek, popřípadě zvážit navýšení jejich kapacity. Dále zpracovat návrh čištění povrchových vod i provádění stavby a ze zařízení staveniště před jejich zaústěním do vodních toků vody musí být řádně zbaveny jakéhokoliv znečištění, včetně zemních částic.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto Ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Odvodnění včetně všech detailů bude muset být provedeno podle příslušných technických norem v rámci dalších stupňů projektové dokumentace.</p> <p>Bilance dešťových vod je uvedena v dokumentaci EIA na str. 269.</p>

## Vzor 8

Připomínka	Vypořádání
<p>Ve smyslu ustanovení § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) tímto v zákonné lhůtě podávám k posudku následující nesouhlasné vyjádření:</p> <p>I. Porušení procesních pravidel - neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepřacovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15.9.2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15.5.2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyni téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>

<p>výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčen, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA. V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné rovněž v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut.</p> <p>Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú.</p>

	<p>Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle ustanovení § 90 stavebního zákona ve zcela odlišném procesu a za účasti zcela jiných autorizovaných osob podle stavebního zákona (než autorizace EIA).</p> <p>Územní plán stanovuje funkční využití ploch.</p> <p>Zajištění souladu s územním plánem je předmětem následného procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA (viz stavební zákon). Pokud by záměr nebyl v souladu s územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Stavební zákon - § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
--	--

## Vzor 9

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

<p>Nesouhlasím s realizací projektu rozšíření letiště Vodochody. Jako hlavní důvody uvádím následující:</p> <p>Nelze souhlasit s vypořádáním připomínek týkajících se možné kolize s ptactvem. Oblast letiště Vodochody nelze hodnotit jako území se standardním výskytem a koncentrací ptactva. Výskyt velmi početných migrujících hejn havranů a kavek v nízké letové výšce je jednoznačný. Dále nepovažujeme za vypořádané riziko kolize se zásobníky rafinerie v Kralupech nad Vltavou a zásobníky plynu v Chvatěrubech jako potenciálního ohrožení značného počtu obyvatel.</p> <p>Upozorňujeme, že není technicky možné migrující hejna ornitologicky ani jinak plašit. Zde je vypořádání jednoznačně liché. Dále upozorňujeme, že označení kolize s ptákem za běžnou událost v letovém provozu zde není při přihlédnutí k velikosti jedinců a jejich koncentraci na místě.</p> <p>Požadujeme vypracovat nezávislou ornitologickou studii, jejíž součástí bude přesné polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami.</p> <p>Dále požadujeme simulaci kolizní události (parametry kolize s ptáky obdobné události v NY) a to s jednoznačným řešením ve vztahu k zásobníkům rafinerie Kralupy nad Vltavou plynu v Chvatěrubech.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Toto problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení. Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika. Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.</p> <p>Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází z certifikovaných předpisů ÚCL a problematika údržby a kontroly letadel není předmětem procesu EIA.</p> <p>Parametry kolize obdobné jako v NY reálně nelze aplikovat na letiště Vodochody vzhledem k podstatným rozdílům. Při této kolizi došlo ke střetu s hejnem hus kanadských. Jedná se o ptáky s hmotností 2,3 - 7,3 kg. Havran polní má hmotnost 0,2 - 0,625 kg, kavka 0,22 - 0,27 kg. Havran a kavka jsou tedy ptáci s 10x - 36x menší hmotností než</p>
---	--

	<p>husa kanadská a také podstatně menší relativní nebezpečností. Požadavek na vypracování ornitologické studie byl plně respektován jako upřesnění podmínky stanoviska pro monitoring havranovitých ptáků:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– v rámci ornitologické ochrany trvale kvalitativně i kvantitativně monitorovat výskyty jednotlivých druhů ptáků a na základě tohoto monitoringu operativně upravovat plán ornitologické ochrany a zpřesňovat konkrétní způsoby jednotlivých zásahů v rámci této ochrany, v rámci operativního vyhodnocování situace preferovat způsob ochrany prostřednictvím sokolovitých dravců; zvláštní pozornost věnovat monitoringu havranovitých ptáků na zimovišti Kralupy/Veltrusy; v rámci monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami</li> <li>– 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</li> </ul> <p>Zhodnocení rizika havárií byla v dokumentaci řešeno pro řadu provozů a prostorů. V oblasti je skutečně řada provozovatelů, kteří však plní ustanovení zákona o prevenci závažných havárií (č. 59/2006 Sb.). V rámci tohoto zákona se k bezpečnostní dokumentaci těchto provozovatelů jménem občanů vyjadřoval i odbor krizového řízení města Kralupy nad Vltavou. K riziku těchto výrob vyjádřené v části „Analýza a hodnocení rizika“ příslušné bezpečnostní dokumentace nebyla vznesena žádná zásadní připomínka k nepřijatelnosti rizika těchto výrob. Zde je nutno si připomenout – letadlo nezpůsobí havárii jako takovou, může být jen iniciační událostí, která způsobí havárii příslušných zařízení. Pád letadla jakožto iniciační událost má nižší pravděpodobnost, než havárie vzniklá z vnitřních příčin. Následky však teoreticky hrozí v obou</p>
--	--



	případech stejné. Jinými slovy – není namístě obava z havárie způsobené velmi nepravděpodobným pádem letadla, když není obava z havárie způsobené jinou, mnohem pravděpodobnější příčinou. Zdrojem rizika není provoz letiště, ale přítomnost chemických výrob. Odstraněním letiště rizika chemických výrob nezmizí.
--	--

### Belica Petr

Připomínka	Vypořádání
- Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti - investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu.	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. 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 a vlivy jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu má být záměr realizován".</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle</p>

	<p>zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>																								
<p>- Projekt letiště Vodochody nerespektuje zásady udržitelného rozvoje, jedná se o soukromý projekt, který by neúměrně zatížil celý region a naopak přinesl jen velmi málo pozitivního. I samotný investor přiznává, že projekt není nezbytně potřebný, ale uživí se. To není možné za cenu takových dopadů na okolní prostředí akceptovat.</p>	<p>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního plánu dle ustanovení §52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p>																								
<p>- Okolní obce budou dotčeny nejen hlukem z leteckého provozu - starty a přistání, ale také z případných motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generována letištěm Vodochody. Navrhovaný sjezd z dálnice je také potřebný jen pro potřeby letiště, ovšem jeho realizace je více než nepravděpodobná, takže nárůst dopravy bude na místních komunikacích. Požaduji proto, aby MŽP při formulaci Stanoviska přihlédlo k tomu, že údaje o dopravním zatížení jsou v dokumentaci EIA více než zavádějící.</p>	<p>Hluk z leteckého provozu, motorových zkoušek a pozemní dopravy byly podrobně vyhodnoceny ve speciálních studiích k vlastním hlukovým limitům.</p> <p>Základní limity pro venkovní hluk (např. u obytných domů) jsou následující:</p> <table><tr><td>venkovní hluk</td><td>den (6:00-22:00)</td><td>noc (22:00-6:00)</td></tr><tr><td>základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)</td><td>50 dB</td><td>40 dB</td></tr><tr><td>pro hluk ze silniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>45 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z železniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro letecký hluk</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z hlavních silnic</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk v ochranných pásmech drah</td><td>60 dB</td><td>55 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž ze silnic</td><td>70 dB</td><td>60 dB</td></tr></table>	venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)	základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB	pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB	pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB	pro letecký hluk	60 dB	50 dB	pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB	pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB	pro starou hlukovou zátěž ze silnic	70 dB	60 dB
venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)																							
základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB																							
pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB																							
pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB																							
pro letecký hluk	60 dB	50 dB																							
pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB																							
pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB																							
pro starou hlukovou zátěž ze silnic	70 dB	60 dB																							

	<table><tr><td>(např. z D8)</td><td></td><td></td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž u železničních drah</td><td>70 dB</td><td>65 dB</td></tr></table> <p>Z uvedeného je zřejmé, že k hlukový limit pro letecký hluk je stejný jako pro nové hlavní silnice, ale nižší než pro železnice a silnice s korekcí pro starou zátěž.</p> <p>Dále byly tyto druhy hluku vyhodnoceny při kumulativním působení v ukazateli L<sub>dn</sub> a L<sub>n</sub>, které byly použity při posouzení vlivů na zdraví.</p> <p>Zprovoznění sjezdu z D8 je podmínkou pro kolaudaci terminálu - viz podmínky stanoviska EIA. Bez zprovoznění tohoto sjezdu nelze letiště uvést do provozu.</p>	(např. z D8)			pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB
(např. z D8)							
pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB					
<p>- Nejasnosti ohledně řešení sjezdu z dálnice D8</p> <p>Dokumentace „P 16_RS_Výstavba“ srpen 2010 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena. Dokumentace „P 21_RS-Etapa výstavby“ červenec 2011 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena pro výstavbu MÚK.</p>	<p>Výstavba MÚK nepatří mezi vyjmenované zdroje znečištění ovzduší dle zák. č. 200/2012 Sb., o ochraně ovzduší a rozptylovou studii nevyžaduje.</p>						
<p>- Dokumentace nepracuje se skutečnými čísly, ale pouze s matematickými výpočty a simulacemi. Žádám, aby investor po dobu jednoho roku na své náklady měřil hladiny hluku ze současného provozu letiště v okolních obcích, a to ještě před případným územním a stavebním řízením, přičemž jedno z monitorovacích míst bude i obec Zlončice.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Měření hladin hluku je pro potřeby EIA plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření a používá se pro posuzování leteckého hluku v Evropě. Při současném provozu rozhodně není dosažen nebo překročen hlukový limit pro charakteristický letový den. Charakteristický letový den stanovený legislativou představuje průměr za 6 měsíců obdobně jako v jiných evropských zemích. Pro krátkodobé hlukové události žádný limit z principiálních důvodů stanoven není.</p> <p>Reálné měření je nezbytné při větším provozu pro potvrzení plnění hlukových limitů, které lze prokázat jedině skutečným měřením.</p>						

**Benešová Blanka**

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem (spolu)vlastníkem pozemků parc. č. 408.. a parc. č. v k. ú. Dolany u Prahy zapsaných na listu vlastnictví č: 543... v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Mělník. Na pozemku parc. č. 408 je umístěna budova, jíž jsem (spolu)vlastníkem.</p> <p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vše pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány."</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze</p>	<p>Součástí dokumentace je příloha č. 28: " Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody 13/81, Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011, Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011"</p> <p>Její autor MUDr. Havel je soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona č. 258/00 Sb., v platném znění.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona č. 258/2000 Sb. a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem</p>

<p>konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem: "Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem: "K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>V souladu s definicí WHO se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně</p>
--	---

	<p>obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.</p> <p>Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky KHS jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje.</p> <p>Problematika vlivů na zdraví a zdravotních rizik musí být v dokumentaci EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. zpracována příslušně autorizovanou osobou (pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik).</p> <p>Ustanovení § 19 zák. č. 100/2001 Sb.:</p> <p>"U záměrů uvedených v příloze č. 1 kategorii I a dále u ostatních záměrů, pokud se tak stanoví v závěru zjišťovacího řízení, musí být část dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví zpracována osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví." V tomto případě byl navíc nad rámec zákonných požadavků zpracován i oponentní posudek prostřednictvím jiné autorizované osoby pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje, který jak s posouzením vlivů na zdraví, tak s posudkem EIA souhlasil.</p> <p>Zpracovatel posudku EIA, který je autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na životní prostředí a není autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na zdraví pak na tyto dokumenty nemůže nijak</p>
--	---

	<p>měnit, jeho povinností je tyto dokumenty respektovat a v případě, že obsahují nějaká doporučení nebo podmínky, tak je zohlednit v podmínkách pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Jeho úkolem není měnit závěry příslušně autorizovaných osob, ale dále formulovat takové podmínky návrhu stanoviska, aby veškeré předpoklady a ekologické limity byly bezpečně plněny. Tak to také bylo provedeno.</p> <p>Obecným problémem posouzení zdravotních rizik v procesech EIA je to, že musí být zpracováno podle příslušných metodik vycházejících z metodik WHO, které jsou velmi odborné a bez podrobné znalosti jejich metodologie obtížně pochopitelné. Laickou veřejností je pak nezbytná vysoká odbornost mnohdy považována za rozporuplnost a následně nedostatečnost nebo nesprávnost.</p>
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle</p>

<p>letišť Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p><i>„ nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</i></p> <p>Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.</p>	<p>zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu,</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k</p>



<p>železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřižín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „<i>Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde.</i>”</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak</p>	<p>příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení §12 zák. č. 17/1992 Sb.: 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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. <math>L_{DVN}</math>, 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 <math>L_{DVN}</math>.</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</p>
--	--

<p>nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>IV. Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci</p>

<p>nebyly vůbec dodrženy. Přepřacovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	<p>dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
---	--

<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplňuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle 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. Stavební zákon - ustanovení § 90: "Posuzování záměru žadatele V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součást - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>																											
<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>K dokumentaci záměru jsem podávala připomínky, ve kterých jsem uváděla zejména následující:</p> <p>Žádám Vás o odpověď k nesouhlasnému vyjádření. Argumenty jsem Vám již psala několikrát, ale Vy se ani nenamáháte s odpovědí. Proč taky, že? Zlikvidovat život slušným lidem (a není jich málo) je ostuda. Tyto mé připomínky ovšem nebyly řádně vypořádány.</p>	<p>Hlučnost leteckého provozu je podrobně řešena v Akustické studii leteckého provozu, která je součástí dokumentace EIA. V rámci posudku byly stanoveny podrobné podmínky, které zajistí bezpečné plnění hlukových limitů.</p> <p>Základní limity pro venkovní hluk (např. u obytných domů) jsou následující:</p> <table><tr><td>venkovní hluk</td><td>den (6:00-22:00)</td><td>noc (22:00-6:00)</td></tr><tr><td>základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy</td><td>50 dB</td><td>40 dB</td></tr><tr><td>pro hluk ze silniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>45 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z železniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro letecký hluk</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z hlavních silnic</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk v ochranných pásmech drah</td><td>60 dB</td><td>55 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)</td><td>70 dB</td><td>60 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž u</td><td>70 dB</td><td>65 dB</td></tr></table>	venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)	základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy	50 dB	40 dB	pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB	pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB	pro letecký hluk	60 dB	50 dB	pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB	pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB	pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB	pro starou hlukovou zátěž u	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	70 dB	65 dB																										

	<p>železničních drah</p> <p>Z uvedeného je zřejmé, že k hlukový limit pro letecký hluk je stejný jako pro nové hlavní silnice, ale nižší než pro železnice a silnice s korekcí pro starou zátěž.</p> <p>Vzhledem k povinnému plnění ekologických limitů se významné snížení kvality života nepředpokládá.</p>
<p><b>Závěr</b></p> <p>Jsem přesvědčena, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>K závěru je možné konstatovat, že výše uváděné zásadní vady byly buď odstraněny nebo nejsou předmětem procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p>

***Bylo požádáno o skrytí identity***

Připomínka	Vypořádání
<p>Stanovisko</p> <p>k Posudku dokumentace EIA záměru Letiště Vodochody - č. MZP 257</p> <p>Ve smyslu ustanovení zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) tímto v zákonné lhůtě podávám následující ŽALOBU, PROTEST, STÍŽNOST PRO PORUŠENÍ SPRÁVNÍHO ŘÁDU</p> <p>A také VYJÁDŘENÍ</p> <p>měl jsem připravené stanovisko k Posudku dokumentace EIA záměru Letiště Vodochody - č. MZP 257, ve kterém jsem měl výhrady ke kvalitám a obsahu posudku. Upozorňoval jsem také na povrchní zpracování posudku, kdy celý posudek je naplněn pomocí kláves CTRL+C a CTRL+V bloky a tabulkami ze zveřejnění záměru. Ovšem při závěrečné kontrole mého textu a potřeby použít citace z posudku jsem</p>	<p>K opakování některých formulací vypořádání lze uvést, že pokud se jedna a tatáž připomínka ve vyjádřeních opakuje n-krát, potom musí být n-krát stejně vypořádána.</p> <p>Ke zveřejnění lze uvést, že nejdříve byl zveřejněn posudek včetně všech příloh 15.5.2013.</p> <p>Poté byly zjištěny některé písařské chyby a nebylo vypořádáno jedno vyjádření, které bylo jeho autorem označeno jako vyjádření k oznámení (ve skutečnosti se však následně zjistilo, že se zřejmě jedná vyjádření k doplněné dokumentaci) a jedno vyjádření bylo ztraceno na cestě mezi příslušným úřadem a zpracovatelem posudku.</p> <p>Opravy byly zapracovány do tzv. Dodatku - samostatného svazku a</p>

<p>zjistil, že v průběhu zveřejnění posudku bylo manipulováno se zveřejněným textem posudku. V příloze zasílám printscreen obrazovky zveřejnění posudku ze kterého je patrné časové razítko zveřejnění informace o posudku (14.05.2013 15:41:10). Přibližně ve stejný čas byl také zveřejněn původní text posudku. Skutečnost je však taková, že podle časového razítka u textu posudku (22.05.13 19:14:21) je zřejmé že s původním textem posudku bylo nějakým způsobem manipulováno nebo byl celý zaměněn. Dotčené subjekty nebyli žádným způsobem o této skutečnosti informováni. Tímto jednáním byla prakticky zkrácena lhůta pro zaslání stanoviska k posudku, a já byl omezen ve svých občanských právech</p> <p>Z výše uvedených důvodů prohlašuji, že posudek nebyl zpracován v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., že naopak tento zákon závažným způsobem porušuje. Proto požaduji, aby tento posudek byl v rámci procesu EIA ODMÍTNUT jako nezákonný a aby k jím navrhovanému stanovisku nebylo přihlíženo. Naopak navrhuje, aby MŽP k danému záměru Letiště Vodochody vydalo NEGATIVNÍ STANOVISKO a celý záměr byl zamítnut.</p> <p>Z výše uvedených důvodů také prohlašuji, že vyvěšení posudku neproběhlo v souladu se zákonem, že naopak tento zákon byl závažným způsobem porušen, proto požaduji aby byl proces schvalování záměru zastaven.</p> <p>Žádám Vás, aby v dokumentech MŽP byla skryta má identita! Přílohy: printscreen obrazovky 1x</p>	<p>souboru a tento byl dodatečně zveřejněn 22.5.2013. Tato situace je v Dodatku dostatečně popsána.</p> <p>Lhůta pro zasílání vyjádření k posudku nebyla zkrácena, ale počítala se od 22.5.2013 a navíc se přihlíželo i k vyjádřením obdrženým po této lhůtě.</p>
--	---

### Březovský Lumír

Připomínka	Vypořádání
<p>Odůvodnění všeobecně: 1) Zpracovatel posudku vychází většinou z podkladů, které jsou součástí,</p>	<p>Prověřením uvedených podkladových dokumentů bylo zjištěno, že jsou aktualizovány dostatečně. Aktualizovány byly především</p>

vrácených studií pro posouzení vlivu (EIA) a nejsou aktualizovány nebo jen částečně.	dokumenty z části posuzování vlivů hluku a veřejného zdraví, zoologický a dendrologický průzkum, environmentální rizika, dopravně inženýrská studie, klimatologická studie a potvrzené počty obyvatel.
2) K dispozici nebyla dána dokumentace EUROCONTROL v plném znění v překladu, na kterou se ve velké míře zpracovatel odvolává. Po 8 dnech byla doplněna novou složkou EUROCONTROL bez autorizace překladu.	Studie Eurocontrol byla objednána a zajištěna MŽP mimo režim posudku EIA. Je uvedena jako příloha, která nemusí být přeložena, resp. překlad autorizován.
3) Není pravda, že zpracovatel zcela zahrnul doporučení a připomínky do Podmínek souhlasného stanoviska. Viz. pasáže z dokumentace EUROCONTROL.	Zpracovatel zcela zahrnul závěry a doporučení Studie Eurocontrol týkající se posuzování vlivů na ŽP dle zák. č. 100/2001 Sb. do podmínek souhlasného stanoviska.
4) EUROCONTROL požádal o předložení marketingové/rozvojové strategie k navrhovanému rozvoji, která by podle předpokladů měla zohlednit turistiku a poptávku dopravců, demografii, rozvoj tras atd., s cílem podložit předpoklady pro počty pohybů, načasování letů a typy letadel použité při posouzení hluku. Po zaslání žádostí navrhovateli rozvoje nebyla předložena žádná konkrétní marketingová/rozvojová strategie, takže přes přesvědčení navrhovatele o existenci poptávky má návrh v zásadě spekulativní charakter.	<p>Marketingové/rozvojové strategie nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na předložení marketingové/rozvojové strategie.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o předložení marketingové/rozvojové strategie, účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda bude záměr marketingově úspěšný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné</p>



	<p>subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>5) Odd. STÄTFOR organizace EUROCONTROL v současnosti odhaduje, že evropský letecký provoz dosáhne úrovně roku 2008 přibližně až v roce 2020. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně o téměř 20 % oproti svému maximu v roce 2008. Paralelní dráha na Ruzyni zvýší rezervu v počtech pohybů minimálně o dalších 20 %.</p>	<p>Tento trend nijak nemění posuzování vlivů na ŽP. V rámci procesu EIA byly stanoveny maximální možné kapacity záměru z hlediska přijatelnosti vlivů na ŽP. Minimální kapacity z záměru z hlediska přijatelnosti vlivů na ŽP nebylo nutné stanovovat.</p>
<p>6) Nebyla provedena žádná místní měření za účelem ověření kumulativního zatížení hlukem v Dolanech současným provozem letiště Ruzyně a alespoň cvičných letech prováděných na letišti Vodochody. Průlety v malých výškách přímo nad obcí jsou pravidlem i přes zabezpečování, že jsou v platnosti od roku 2009 nové provozní postupy pro Letiště Vodochody a trasy na Ruzyni jdou mimo obec. Konstatování zpracovatele, že hlukový příspěvek Ruzyně je v dokumentaci zohledněn dostatečně neobstojí v konfrontaci s realitou.</p>	<p>Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie) dostatečně pro proces EIA. V případě, že by se prokázalo na základě reálného měření, že by kumulativní letecký hluk překračoval hlukový limit leteckého hluku, pak by nebylo možné záměr provozovat - viz podmínky stanoviska k monitoringu hluku.</p> <p>Charakteristický letový den stanovený legislativou představuje průměr za 6 měsíců obdobně jako v jiných evropských zemích. Pro krátkodobé hlukové události žádný limit z principiálních důvodů stanoven není.</p> <p>Reálné měření je nezbytné při větším provozu pro potvrzení plnění hlukových limitů, které lze prokázat jedině skutečným měřením. Ovšem v tomto případě bude muset být plněn hlukový limit pro letecký hluk ve vztahu k leteckému provozu letiště Vodochody + Ruzyně, protože se jedná o stejný typ hluk.</p>
<p>7) Zpracovatel zcela odmítá připustit vliv „Obchvatu Kralup nad</p>	<p>Obchvat Kralup představuje vymístění dopravy z intravilánu města a</p>

Vltavou", který do katastru Dolan převede velkou hlukovou i emisní zátěž ze silniční dopravy. Pro tento projekt obchvatu Kralup nad Vltavou je EIA s kladným posudkem a v celkovém posuzování záměru Letiště Vodochody musí být zohledněn, protože dojde k dlouhodobému hraničnímu zatížení, jak hlukem, tak emisemi. Za tohoto stavu i malé ovlivnění realizací záměru rozvoje Letiště Vodochody bude v reálu dosahovat nadlimitních hodnot.

Smutné je, že údajně neexistují limity pro kumulativní působení vlivu na životní prostředí tak, jak tvrdí zpracovatel.

snížení vlivů na životní prostředí a zároveň snížení počtu obyvatel z hlediska vlivů na zdraví. Z tohoto důvodu byla řešena varianta bez tohoto obchvatu, která představuje celkově větší vlivy na ŽP (v rámci principu předběžné opatrnosti). Vzhledem k tomu, že v rámci přípravy, výstavby a provozu tohoto obchvatu budou muset být dodrženy limity ŽP, nelze předpokládat významné vlivy na ŽP, které by mohly ovlivnit posouzení uvažovaného záměru.

Kromě toho kumulativní vlivy hluku z různých zdrojů nemají stanoven žádný limit.

Z hlediska vlivů na ovzduší:

V dokumentaci EIA (Veselý P., 2005, Obchvat Kralup nad Vltavou včetně mostu, jako součást aglomeračního okruhu - I. etapa - EIA - dokumentace) k tomuto záměru se v kapitole Vlivy na ovzduší a klima uvádí: Z výše uvedených tabulek je zřejmé, že vlivem provozu zdrojů spojených s realizací záměru nebude docházet k nadlimitnímu imisnímu zatěžování území, naopak povede zejména v oblasti Kralup ke snížení imisní zátěže oproti stavu bez realizace. Dle aktualizované legislativy je záměr typu obchvat jedním z kompenzačních opatření, která musí být realizována např. při signalizaci překročení imisního limitu.

Záměr letiště Vodochody pak bude v prostoru Kralup (Rozptylová studie - varianta 3) generovat následující imise (bod 5004 Rozptylové studie):

Látka/Roční koncentrace	Pozadí v prostoru LV 415/2012 (MŽP) $\mu\text{g.m}^{-3}$	Příspěvek záměru LV V3 $\mu\text{g.m}^{-3}$ (dle dokumentace)	Celkem $\mu\text{g.m}^{-3}$	Limit $\mu\text{g.m}^{-3}$ 201/2012
Benzen	1,2	0,00023	1,2	5
NO <sub>2</sub>	12	0,49	12	40
PM <sub>10</sub>	27	0,016	27	40

	PM <sub>2,5</sub>	16	(0,016)	16	25
	<p>Tato situace, kdy se vlivy záměru letiště Vodochody, při povinném zaokrouhlování na jednotky stanovených imisních limitů, rovnají nule nemůže vést k překročení imisních limitů.</p> <p>Kromě toho jsou příspěvky záměru letiště Vodochody tak malé, že jsou velmi jednoduše kompenzovatelné v rámci legislativy ochrany ovzduší.</p>				
<p>8) Ve všech vyjádření k „EIA“ byl požadavek dlouhodobé měřit emisní zatížení oblasti Dolan, hlavně v období inverzí a topné sezony. Bylo provedeno pouze krátkodobé měření za téměř ideálního počasí, bez topení. Toto měření je vydáváno za objektivní údaj.</p> <p>Navíc k posouzení emisní zátěže s následným monitoringem je vybrán prostor Letiště Vodochody, kde k výraznému zhoršení stavu ovzduší dojde jen za velmi nepříznivých až extrémních okolností, vzhledem k umístění Letiště Vodochody.</p>	<p>Podmínkou stanoviska EIA je uloženo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v rámci další projektové přípravy záměru ve spolupráci s ČHMÚ rozpracovat projekt kontinuálního monitoringu kvality ovzduší v areálu letiště Vodochody a to tak, aby tento monitoring byl zahájen s dostatečným předstihem před zahájením provozu letiště Vodochody</li> </ul> <p>Reálně je cílem imisního monitoringu měřit skutečný příspěvek záměru, nikoli znečištění lokálním vytápěním v okolních obcích, takže umístění v prostoru letiště je logické. Stanovení imisního pozadí je pak dáno legislativou - tedy 5-ti letými průměry zveřejňovanými MŽP.</p>				
<p>9) Zdůvodnění potřeby rozvoje Letiště Vodochody zpracovatel odbývá konstatováním, že nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Opak je pravdou. Viz rozhodnutí Nejvyššího správního soudu v případě původně povolené výstavby bytů v oblasti Milíčovských rybníků na pražském Jižním Městě.</p> <p>Soud rozhodl, že nesporným veřejným zájmem je ochrana ohrožených druhů a ne zájem společnosti, která hodlá realizovat svůj investiční záměr, jehož cílem je zisk. Ministerstvo v tomto případě nedostatečně zdůvodnilo, v čem spatřuje naléhavý veřejný zájem a pokud by snad i existoval, nebylo prokázáno, že jej nelze uspokojit jiným řešením, které by minimalizovalo zásah do životního prostředí.</p> <p>Z toho analogicky vyplývá, že nesporným veřejným zájmem je ochrana životního prostředí pro cca 30 000 obyvatel a ne zájem soukromé investiční společnosti realizovat svůj záměr, jehož cílem je zisk. (Pan</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona</p>				

<p>Ing. Kačur osobně potvrdil, že po realizaci záměru bude Letiště Vodochody v rámci strategie Penty na prodej.)</p> <p>Pokud by snad existoval veřejný zájem o zvýšení obslužnosti okolí Prahy leteckou dopravou, není zde prokázáno, že toto nelze uskutečnit jiným způsobem, který by minimalizoval zásah do životního prostředí.</p> <p>Vše lze shrnout konstatováním, že tyto požadavky zcela pokryje letiště Ruzyně, kde po schváleném rozšíření o paralelní dráhu bude kapacita pokryta s velkou rezervou. EUROCONTROL ve svém materiálu uvádí...</p> <p>Dokumentace EIA se v plné míře nezabývá skutečností, zda předpokládaná hluchost kolem letiště Vodochody je odůvodnitelná s ohledem na obsluhu očekávané poptávky na letišti Ruzyně, kde dochází k běžným přeletům nad centry osídlení.</p> <p>Nicméně je předmětem státních úřadů posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat souběžně s provozem letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde.</p>	<p>č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Popisovaná výstavba bytů v oblasti Milíčovských rybníků se netýká procesu EIA podle zák. č. 100/2001 Sb., ale procesu Natura dle ustanovení §45i zák. č. 114/1992 Sb, o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V případě posouzení Natura, v případě nemožnosti vyloučit významný vliv se skutečně posuzuje, zda veřejný zájem výrazně převažuje nad zájmem ochrany přírody. Ale zde se jednalo o přímý pozemkový zábor chráněného území.</p>
<p>10) Vyhlášení ochranného hlukového pásma bude mít negativní, až likvidační vliv do rozvoje obcí. Režim OHP velmi limituje jakoukoliv stavební i rekonstrukční činnost, nebo ji neúměrně zdražuje při reálném poklesu cen nemovitostí. I při nevyhlášení OHP musí být dodrženy veškerá omezení a limity týkající se ovlivnění životního prostředí bez výjimky.</p>	<p>Případné vyhlášení OHP nijak nemění hodnoty platných limitů ŽP.</p>
<p>11) Kompenzace z hlukové zátěže do oblasti vzdělávání a péče o děti jsou v případě Dolan problematické. Škola i školka leží v odletové trase RWY 28. Stále uzavřená okna a ne pro každého vhodný a zdravý chod klimatizace nevytvoří kvalitní podmínky pro výuku. O pobytu ve venkovním prostředí ani nemluvě. Snížení počtu dětí ve třídách je přímo</p>	<p>V případě plnění hlukových limitů nejsou stále uzavřená okna a chod klimatizace podmínkou. Snížení počtu dětí je myšleno prostřednictvím zvýšení počtu tříd na základě kompenzace od oznamovatele, resp. provozovatele.</p>

úsměvné.	
<p>Připomínky k Podmínkám souhlasného stanoviska:</p> <p>1) v rámci další projektové přípravy záměru bude zpracována detailní rozptylová studie v souladu s požadavky vyhl. č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, Příl. č.15</p> <p>Požadavek: Vycházet z dlouhodobě naměřených hodnot v obcích bezprostředně zasažených záměrem. Údaje monitorovacích stanic vzhledem ke své poloze nemají pro danou oblast vypovídající hodnotu.</p>	<p>Stanovení imisního pozadí je dáno legislativou - tedy 5-ti letými průměry zveřejňovanými MŽP a není pouhým výsledkem měřících stanic.</p>
<p>2) v rámci další projektové přípravy záměru ve spolupráci s ČHMÚ rozpracovat projekt kontinuálního monitoringu kvality ovzduší v areálu letiště Vodochody a to tak, aby tento monitoring byl zahájen s dostatečným předstihem před zahájením provozu letiště Vodochody.</p> <p>Požadavek: Zavést monitoring ovzduší v Dolanech. Neřešeny požadavky k dříve předložené, vrácené dokumentaci ( EIA) na zavedení trvalého monitoringu znečištění ovzduší v Dolanech. Důvod: Odletový koridor RWY 28, obec v údolí s velkým počtem inverzních stavů v ovzduší a minimální možností „provětrání“ severním větrem. Převaha západních větrů.</p>	<p>Reálně je cílem imisního monitoringu měřit skutečný příspěvek záměru, nikoli znečištění lokálním vytápěním v okolních obcích, takže umístění v prostoru letiště je logické.</p> <p>Stanovení imisního pozadí je pak dáno legislativou - tedy 5-ti letými průměry zveřejňovanými MŽP, kde jsou respektovány i morfologické parametry území.</p>
<p>Hluk:</p> <p>3) v rámci další projektové přípravy záměru v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku <u>podstatně</u> lišit od předpokladu v akustické studii dokumentace EIA, bude zpracována nová detailní akustická studie leteckého provozu.</p> <p>Požadavek: Objasnit, co znamená pojem „podstatně“ ve složení leteckého parku a zahrnout do omezujících podmínek, jak uvádí Eurocontrol</p>	<p>Eurocontrol zde doporučuje nechat na úvaze příslušného orgánu státní správy. Obdobnou formulaci používá i zák. č. 100/2001 Sb.</p>

<p>4) v rámci další projektové přípravy záměru budou respektovány následující základní požadavky pro kontinuální monitoring akustického tlaku A z leteckého provozu:</p> <p>Požadavek: Rozšířit monitoring na obec Dolany. Odletová trasa z RWY 28.</p> <p>- v dalším rozšíření uvažovat i s kontrolou dráhy letu (výšky, body točení, výšek letu na přiblížení, apod., případně dalších provozních omezení, např. brzdění reverzací tahu v definované době, či motorové zkoušky, apod.)</p> <p>Požadavek: Spustit se začátkem provozu. Jsou to základní parametry určující dodržování letových postupů.</p> <p>- zpracování naměřených hodnot (výstupní protokoly a celkové zprávy) bude možné přizpůsobit požadavkům provozovatele letiště, či kontrolních orgánů</p> <p>Požadavek: Zaručit neovlivnitelnost primárních dat.</p>	<p>Předpokládané rozmístění stacionárních stanic je následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jižní okrajová zástavba obce Panenské Břežany (měřicí kontrolní bod musí být situován s ohledem na hluk z D8)</li> <li>- Jižní okrajová zástavba (pravý břeh Vltavy) obce Zlončice</li> <li>- Západní okraj obce Baš'</li> <li>- další stanice pro monitorování hluku na východní straně letiště, která bude brát v úvahu rozdělení přepravy, když bude v provozu RWY10</li> </ul> <p>Jeden mobilní bod, který by byl nasazován do sporných prostorů, případně kde by docházelo ke stížnostem.</p> <p>Stanice jsou navrženy v místech s předpokládaným největším působením vlivů hluku. Vzhledem k tomu, že monitoring bude vybaven mobilní stanicí a výpočtovým modulem, bude schopen velmi dobře pokrýt i prostor Dolan.</p> <p>K neovlivnitelnosti primárních dat je stanovena podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví</li> </ul>
--	--

<p>Fáze provozu Monitoring hluku</p> <p>95) po dosažení 1 400 pohybů proudových letadel za rok budou zahájena reálná měření hluku z leteckého provozu a zbytkového hluku v předpokládaných oblastech a zahájeny práce na finalizaci výběru vhodné lokality a konkrétních monitorovacích bodů, včetně zajištění budoucích smluv o pronájmu měřicích míst</p> <p>96) po dosažení 1 400 pohybů proudových letadel v charakteristickém letovém období bude v následujícím roce zahájen postupně průběžný monitoring hluku z leteckého provozu a to tak, aby prioritně byl zprovozněn monitorovací bod v lokalitě Panenské Břežany</p> <p>97) plné nasazení a plná funkce monitorovacího systému kontinuálního monitoringu hluku pro kontrolu navrženého OHP bude při dosažení 2 850 pohybů proudových letadel za rok</p> <p>Požadavek: Spustit s uvedením Letiště Vodochody do provozu dle uvedeného záměru, jinak hrozí nekontrolovatelné zatížení hlukem po dobu min. 2 let, zvláště při nedodržování pravidel letového provozu na Letišti Vodochody, jako dosud.</p>	<p>Realizace monitoringu je uložena postupně. Dle zpracovaných podkladů lze usuzovat, že realizace je v dostatečném předstihu před případným přiblížením se hlukovým limitům.</p> <p>Spuštění monitoringu je uloženo při dosažení cca 5% cílové kapacity proudových letadel, plný provoz monitoringu při dosažení cca 10% cílové kapacity.</p> <p>Dodržování pravidel letového provozu je předmětem kontroly ÚCL a v případě potvrzeného překračování těchto pravidel může vést k penalizaci, až k zastavení provozu.</p>
<p>Do podmínek souhlasného stanoviska doplnit:</p> <p>Jakékoli porušení omezujících podmínek navržených a doplněných do podmínek souhlasného stanoviska, jako „Podmínky pro udělení povolení projektu rozvoje“, by zrušilo platnost posouzení EIA, se všemi důsledky pro další provoz Letiště Vodochody, až po zastavení provozu, (doporučení EUROCONTROL).</p> <p>Při prokazatelném rušení vysílání TV, rozhlasu a provozu bezdrátových komunikačních systémů zvýšeným provozem letadel, zajistí provozovatel letiště nerušené využívání těchto služeb, v původním rozsahu, na svůj náklad.</p> <p>Podmínky souhlasného stanoviska v plném znění zapsat jako věcné břemeno, tak aby bylo vždy zřejmé, že podmínky z tohoto dokumentu jsou závazné i pro případné nové provozovatele Letiště Vodochody.</p>	<p>Stanovisko EIA je nezbytným podkladem pro vydání rozhodnutí popř. opatření dle ustanovení § 10 zák. č. 100/2001 Sb. Podmínky stanoviska musí zohlednit úřad, který vydává rozhodnutí. Např. stavební úřad, který vydává územní rozhodnutí. Dále se tyto podmínky promítnou do stavebního povolení a povolení provozu.</p> <p>Podmínky v procesu EIA lze ukládat pouze záměru ve formě podmínek pro přípravu, výstavbu a provoz. Nelze ukládat podmínky povolujícímu úřadu. Z toho důvodu nelze požadovanou podmínku splnit.</p> <p>Jako zdroje elektromagnetického záření se uplatňují systémy letecké</p>

	<p>zabezpečovací techniky, zejména prostředky radiové navigace, radarové systémy a komunikační prostředky. Letadlo samo o sobě není zdrojem rušivých elektromagnetických záření. Silové elektrické soustavy jsou na něm všechny stíněné. Pro letadlo je mimořádně důležitá činnost vlastních citlivých radionavigačních přístrojů avioniky, která by mohla být negativně ovlivněna takovým elektromagnetickým zářením. Proto se například zakazuje použití mobilů na palubě. Palubní radar a vysílač radiového spojení jsou certifikovaná zařízení s malým výkonem, u nichž výrobci museli prokázat, že nejsou zdrojem nepříznivého rušení. Tuto záležitost řeší výrobce při typové certifikaci a všichni provozovatelé používají jen tu výstroj schválenou a mezinárodně certifikovanou.</p> <p>Rušení televizního signálu není typický vliv letecké dopravy, není veřejně znám z jiných letišť. Zde lze doporučit obrátit se na Český telekomunikační úřad z vlastní iniciativy, v případě prokázání rušení ze strany provozu letiště Vodochody navrhnout jeho řešení ve spolupráci s ČTÚ.</p> <p>Tuto záležitost řeší výrobce při typové certifikaci a všichni provozovatelé používají jen tu výstroj schválenou a mezinárodně certifikovanou.</p> <p>Pozemní vysílače jsou zdrojem elektromagnetického záření na úrovni běžně používaných radiokomunikačních prostředků a nepředstavují významný vliv na ŽP.</p>
<p>Shrnutí:</p> <p>1) V této fázi posuzování záměru je třeba zdůraznit, že veškerá zodpovědnost přechází na státní orgány (hlavně MŽP), které jasně musí stanovit na základě čeho a čí zájmy bude hájit. Zda zachování stávajícího stavu s možností dalšího rozvoje celé oblasti ku prospěchu všech a nebo krátkodobý záměr soukromého investora za účelem generování zisku na úkor zdraví a majetku obyvatel, kteří odvádějí daně zde a ne v daňových rájích.</p>	<p>Podle ustanovení §5 zák. č. 100/2001 Sb.: Způsob posuzování vlivů záměru na životní prostředí Posuzování zahrnuje zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení záměru na životní prostředí.</p> <p>Posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení</p>



<p>2) Náhrady, plynoucí z případných soudních jednání o cenových vyrovnání za znehodnocení nemovitostí v držení obcí i soukromých majitelů, půjdou na stát = daňové poplatníky. Ne na Pentu, jako vlastníka letiště.</p> <p>3) EUROCONTROL ve svých závěrech a doporučeních k dané problematice také uvádí, že je nutné, aby státní orgány jasně stanovily priority, ze kterých vychází jejich stanovisko a zabývaly se tím, zda je tento záměr skutečně veřejným zájmem, který nelze uspokojit s daleko menším negativním vlivem na životní prostředí (alternativa Letiště Ruzyně). Zvláště, když EUROKONTROL ve svých závěrech konstatuje, že nebyla předložena, ani na vyžádání, žádná konkrétní marketingová/rozvojová strategie.</p> <p>Pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště Ruzyně vyloučení kvůli vysokým nákladům, nebyly poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody, je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců atd.</p> <p>Návrh rozvoje letiště Vodochody, odůvodněný existencí poptávky, má v zásadě spekulativní charakter.</p> <p>Přes dílčí posun v některých bodech, je i nadále celý záměr rozvoje Letiště Vodochody pro jeho okolí tak silně zasahující do životního prostředí a vlastního života obyvatel, že se záměrem nelze souhlasit.</p>	<p>nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření.</p> <p>Posuzování ekonomických faktorů, marketingových podkladů apod. v procesu EIA prakticky nelze provést. Navíc proces EIA pro takové posuzování nedisponuje ani dostatečně autorizovanými osobami.</p> <p>Posouzení musí být provedeno výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
---	--

### Brzobohatý Daniel, Ing.

Připomínka	Vypořádání
<p>Jakožto vlastník pozemků p.č.98/44, st.846 (LV635) a rodinného domu č.p.699 (LV1195) v katastrálním území Bašť, Vám zasílám své vyjádření k posudku záměru „Letiště Vodochody“. Po prostudování posudku záměru sděluji následující:</p>	

<p>1. Při posuzování nebyly vzaty v úvahu následující skutečnosti:</p> <p>a) v současné době je v provozu obchvat obce Líbeznice, který zvýšil oproti stavu, kdy byla ze strany zadavatele prováděna měření hluku (a obchvat nebyl v provozu), hlukovou zátěž a toto by mělo být opětovně zapracováno do Akustické a hlukové studie, která tím pádem není aktuální a nezahrnuje všechny současné hluky v prostředí (hodnota hluku se pohybuje okolo 50 dB)</p> <p>b) provoz přistávacích drah letiště Ruzyně, byl ve studii zanedbán, i když při přistávání letadel na toto letiště nelze na pozemku po dobu jedné minuty slyšet mluvené slovo na vzdálenost jednoho metru. Silně nesouhlasím s tím, že tento hluk je zanedbatelný a musí být zahrnut také do Akustické a hlukové studie (v současné době je výluka dráhy na letišti Ruzyně, což je pouze dočasný stav)</p> <p>c) narozdíl od letiště Vodochody, které není v územních plánech veřejným mezinárodním letištěm, je v územním plánu kolem obce Bašť plánována železniční rychlodráha, která hlukové poměry zcela jistě negativně dále zhorší. Jelikož tato rychlodráha je již v územním plánu, musí být Akustické a hlukové studie doplněna o hluk z jejího provozu</p> <p>d) po případné výstavbě letiště Vodochody se značně zvýší i hluková zátěž na místních komunikacích což také není ve studii zohledněno a posouzeno</p> <p>Na základě výše uvedeného opětovně požaduji, aby do akustické a hlukové studie (posudku) byly zahrnuty všechny zdroje hluku. Jsem přesvědčen, že v takovém případě bude prokázáno, že občané v obci Bašť budou ohroženi nadlimitními hodnotami hlukové zátěže, což by mělo vést k odmítnutí tohoto záměru a ne k vydání kladného posudku (připomínky, které jsem zde uvedl, jsou jen částí z předešlých nesouhlasných stanovisek s tímto záměrem doručených v předchozích</p>	<p>1. a) V Akustické studii z leteckého provozu je tento obchvat respektován – viz přílohy 8 a 9.</p> <p>1.b) Provoz přistávacích drah letiště Vodochody a Ruzyně je podrobně řešen v Akustické studii z leteckého provozu – viz přílohy č. 4 a 5.</p> <p>1.c) Vysokorychlostní trať bude muset být posouzena v rámci příslušných procesů EIA a dále připravována v souladu s předpisy ŽP. Její vlivy jsou řešeny v Akustické studii – doprava na pozemních komunikacích a v Akustické studii z leteckého provozu viz přílohy 8 a 9.</p> <p>1.d) Zvýšení hlukové zátěže na místních komunikacích je řešeno v Akustické studii – doprava na pozemních komunikacích a v Akustické studii z leteckého provozu viz přílohy 8 a 9.</p> <p>Do akustických studií byly zahrnuty všechny zdroje hluku, nadlimitní hodnoty hlukové zátěže nesignalizují.</p>
---	---

stupních posuzování EIA).	
<p>2. Posudek předpokládá zřízení monitoringu hluku v obci Panenské Břežany po dosažení určitého počtu pohybů letadel na zbudovaném letišti Vodochody, což považuji za nedostatečné. Žádám o zpracování monitorovacího zařízení i v obci Bašť a to již před rozhodnutím o výstavbě letiště. Jsem přesvědčen, že hluková studie by měla být ověřena v praxi před vydáním konečného stanoviska ze strany MŽP a to simulací pohybů letadel na letišti Vodochody a po otevření obvyklé přibližovací trasy na letiště Ruzyně.</p> <p>a) Žádám MŽP o vydání konečného stanoviska k záměru po provedení měření hluku při simulaci provozu na letišti Vodochody (přiblížení průměrného počtu letadel během jednoho dne). Toto množství je možné kontrolovat i ze strany občanů, kteří si tímto budou moci ověřit i výšky a případné trasy letů.</p> <p>b) Žádám MŽP o nařízení provedení hlukových zkoušek bez provozu mezinárodního veřejného letiště Vodochody, před vydáním konečného stanoviska, aby bylo možno určit, o kolik by se zhoršil stav hlukové zátěže po jeho případném zprovoznění</p>	<p>2. Předpokládané rozmístění stacionárních stanic je následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jižní okrajová zástavba obce Panenské Břežany (měřicí kontrolní bod musí být situován s ohledem na hluk z D8)</li> <li>- Jižní okrajová zástavba (pravý břeh Vltavy) obce Zlončice</li> <li>- Západní okraj obce Bašť</li> <li>- další stanice pro monitorování hluku na východní straně letiště, která bude brát v úvahu rozdělení přepravy, když bude v provozu RWY10</li> </ul> <p>Jeden mobilní bod, který by byl nasazován do sporných prostorů, případně kde by docházelo ke stížnostem.</p> <p>Stanice jsou navrženy v místech s předpokládaným největším působením vlivů hluku. Monitoring bude vybaven mobilní stanicí, výpočtovým modulem a predikčním modulem.</p> <p>Realizace monitoringu je uložena postupně. Dle zpracovaných podkladů lze usuzovat, že realizace je v dostatečném předstihu před případným přiblížením se hlukovým limitům. Spuštění monitoringu je uloženo při dosažení cca 5% cílové kapacity proudových letadel, plný provoz monitoringu při dosažení cca 10% cílové kapacity.</p> <p>Měření hladin hluku je pro potřeby EIA plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření a používá se pro posuzování leteckého hluku v Evropě. Při současném provozu rozhodně není dosažen nebo překročen hlukový limit pro charakteristický letový den. Charakteristický letový den stanovený legislativou představuje</p>

	<p>průměr za 6 měsíců obdobně jako v jiných evropských zemích. Pro krátkodobé hlukové události žádný limit z principiálních důvodů stanoven není.</p> <p>Reálné měření je nezbytné při větším provozu pro potvrzení plnění hlukových limitů, které lze prokázat jedině skutečným měřením.</p>
<p>3. Posudek k záměru letiště Vodochody ukládá různá opatření zpracovateli záměru, ty však ve svém důsledku nesledují, zda bude ochráněn současný zájem, který se odráží v platných územních plánech obcí (tj. zajistit klidné bydlení a výchovu dětí ve vesnickém, maloměstském prostředí). Zcela ignoruje charakter zdejší krajiny a kulturních vazeb. Pomíjí fakt, že většina obyvatel se v tomto území v poslední době usadila proto, že jim poskytuje klid, bezpečí a čisté prostředí pro výchovu jejich dětí a jejich život, oproti blízkému velkoměstu - Praze. Značná část obyvatel se zde usadila proto, aby právě unikla hluku a emisím velkoměsta i za cenu, že pro ně bude nepohodlné dojíždět za prací, kroužky a školními zařízeními pro své děti. Vzdali se výhod velkoměsta, aby za ně obdrželi relativní klid a čistotu prostředí, ve kterém žijí. Toto by bylo záměrem letiště Vodochody zcela pošlapáno. Toto však posudek zcela pomíjí, neboť neposuzuje ochranu stávajícího využití a životního prostředí, ale pouze určuje podmínky, jak zmírnit negativní dopady provozu letiště tak, aby alespoň zčásti splnilo maximální limity uložené předpisy. Sám posudek vychází z toho, že tyto limity mohou být dokonce i porušovány. Proto nemohu s tímto záměrem souhlasit, posudek považuji za jednostranný, řešící kosmetické limitní nedostatky nesmyslného záměru, nikoli však podstatu problému.</p> <p>Touto podstatou je, že občané realizovali investici v tomto regionu na základě územních plánů obcí a kraje, a byli tudíž v tomto území první, by měli ze strany státu požívat ochranu svého životního prostředí, svých investic ve shodě se stávajícím využitím území. Zájem letiště Vodochody není veřejným zájmem, ale zájmem soukromé společnosti (Penta), která navíc své investice přeprodává dalším společnostem po jejich zhodnocení (sít' prodejen Žabka atd.). Tato společnost není a nemůže být garantem</p>	<p>Z hlediska územních plánů bylo v procesu EIA zjištěno:</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, trávnickové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Podle ustanovení §5 zák. č. 100/2001 Sb.: Způsob posuzování vlivů záměru na životní prostředí - Posuzování zahrnuje zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení záměru na životní prostředí. Posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů,</p>

<p>trvalejšího vztahu k území, které chce značně ovlivnit. Navíc se jedná o společnost, která v sousední zemi proslula neetickým chováním (kulantně řečeno).</p> <p>Žádám proto MŽP, aby se zastalo zájmů občanů, kteří chtějí oblast, ve které žijí dlouhodobě kulturně rozvíjet, vychovávat v ní nové generace občanů a využívat toto území v souladu s udržitelným rozvojem. Žádám o odmítnutí posudku a záměru letiště Vodochody, který nemá žádné opodstatnění, kromě zisku společnosti (může to být i ztráta - v takovém případě to nemá smysl vůbec). Žádám MŽP o vydání záporného stanoviska k tomuto záměru a o podporu, zde žijících občanů.</p> <p>V případě kladného stanoviska MŽP budou odstraněny veškeré výhody tohoto území pro obyvatele a zbudou jen negativa (dojíždění za prací, do škol atd.), která by se dala snést, pokud by byla vyvážena právě klidem a relativně čistým životním prostředím, které tady většina obyvatel našla. Posudek by neměl mít pro státní instituce chránící práva občanů větší váhu, nežli připomínky obyvatel daného území, proto Vás žádám o zahrnutí všech aspektů do Vašeho rozhodování a možná i o osobní statečnost.</p>	<p>popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření.</p> <p>Posudek nikde nepočítá s možností překračování ekologických limitů.</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>4. Letecký provoz bude realizován nad jedním z mála souvislých lesů, které jsou v této oblasti. Toto bude nepochybně negativně působit na zdejší zvěř. Posudek se s tímto faktem nevypořádal, stejně jako s připomínkami ohledně možné kolize s ptactvem, a to především v souvislosti s migrací a hnízděním havranů.</p>	<p>Dostatečná ochrana ptáků je v rámci procesu EIA respektována v souladu se zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Ke snížení vlivu na staré nocoviště havranů je ve stanovisku uložena následující podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v rámci ornitologické ochrany trvale kvalitativně i kvantitativně monitorovat výskyt jednotlivých druhů ptáků a na základě tohoto monitoringu operativně upravovat plán ornitologické ochrany a zpřesňovat konkrétní způsoby jednotlivých zásahů v rámci této ochrany, v rámci operativního vyhodnocování situace preferovat způsob ochrany prostřednictvím sokolovitých dravců; zvláštní pozornost věnovat monitoringu havranovitých ptáků na zimovišti Kralupy/Veltrusy; v rámci monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především</li> </ul>

	kolizní místa s letovými trasami
<p>5. Pokud by byl záměr letiště Vodochody realizován a ze strany státu povolen, budu to považovat za zmaření své investice, která byla provedena právě na základě státem garantovaných regulativů (územní plány, využití území atd.). Ze strany státu by mělo dojít k rozhodnutí, zda je pro stát hospodárné zvýhodnit soukromou společnost a povolit jí zásah do krajiny a životního prostředí v tomto území. Přes pochybný přínos tohoto záměru je zcela nepochybné, že se budu já a předpokládám i mí spoluobčané domáhat na státu náhrady újmy, která nám byla zhoršením životních podmínek způsobena. Nejsme žádní stěžovatelé, neboť respektujeme územní plán (obchvat Líbeznice, rychlodráha atd.) a současné využití území (současný rozsah letecké dopravy na neveřejném letišti Vodochody a mezinárodním letišti Ruzyně), který platil před naším rozhodnutím investovat v této lokalitě.</p>	<p>Z hlediska metod posuzování vlivů na životní prostředí v procesu EIA, v případě, že jsou splněny ekologické limity, ekologická újma nevzniká.</p>
<p>6. Je pro mne nepřijatelné, abych byl omezen na svých vlastnických právech ke svým pozemkům a stavbách na nich. Za žádných okolností nesouhlasím s omezením svého vlastnického práva a práva užívání těchto pozemků obvyklým způsobem. Jsme zvyklí užívat dům tak, že téměř neustále větráme, odmítám omezit tento komfort proto, že bych měl být rušen hlukem z letecké dopravy. Naopak žádám, aby bylo toto moje právo státem ochráněno. Žádám, aby za daného komfortu (otevřená ventilace u okna při přirozeném větrání) nedosahoval hluk v pobytových místnostech nadlimitních hodnot. Dále žádám, aby bylo ochráněno moje právo na užívání zahrady u domu (dítě spící v kočárku, srozumitelné mluvené slovo, využití zahrady ke klidnému odpočinku atd.). Jelikož máme zkušenost ze Zdib, kde je koridor na letiště Ruzyně (ale letadla přelétají ve vyšších výškách, nežli by k tomu mělo docházet v Bašti), tak víme, že toto právo užívání je značně omezeno. Není slyšet mluvené slovo, musí se čekat nežli letadlo přelétne. Dále ze zkušenosti víme, že při každodenním přistávání letadel a komunikaci na zahradě působí na člověka psychicky špatně, že je při hovoru každých 5 minut přerušen</p>	<p>Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, který bude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>Bude muset plnit jak hlukové limity pro venkovní prostory, tak pro vnitřní chráněné prostory.</p> <p>Legislativou je stanoven hlukový limit pro charakteristický letový den. Pro krátké doby nebo pro jednotlivé hlukové události žádné hlukové limity stanoveny nejsou.</p>

<p>letadlem a musí se sdělením počkat minutu, nežli může dořici svou myšlenku. Toto má na psychiku člověka velmi negativní účinek. Z tohoto důvodu si nepřeji, aby nad mým pozemkem létalo jakékoli letadlo. Toto běžné užívání posudek taktéž neřeší. V posudku a taktéž v akustické a hlukové studii musí být zohledněn především tento hlukový stav (intenzivní hluk omezující dorozumívání v pravidelných intervalech) a ne jen akustická hladina hluku rozložené do celého dne. Z těchto důvodů žádám o doplnění tohoto vlivu do posudku, o jeho zhodnocení. Nepřeji si, abych byl v jakoukoli dobu rušen nadlimitním hlukem a vibracemi na mém pozemku a abych nemohl svůj pozemek plnohodnotně užívat. Žádám stát, aby toto mé právo ochránil zamítnutím záměru letiště Vodochody.</p>	
<p>7. Žádám, aby si posuzovatel uvědomil, že na hluk, na rozdíl třeba od pachu, se nedá přivyknout a je vnímán neustále ve stejné intenzitě, která má subjektivně zvyšující se tendenci, neboť působí na psychiku daného člověka, který ji intenzivněji vnímá, což však nesnižuje jeho utrpení. Dále bych chtěl upozornit, že již dnes je kvalita vzduchu v našem regionu na hranici únosnosti viz denní koncentrace prachových částic z roku 2006 ( zdroj; <a href="http://www.mzp.cz/cz/znecisteni_ovzdusi_vytapeni">http://www.mzp.cz/cz/znecisteni_ovzdusi_vytapeni</a>)</p> <p>Vlivem zvýšené dopravy jak letadel, tak automobilové dopravy, by tato zátěž nadále narůstala,- což by také negativně ovlivnilo zdravotní stav občanů regionu. Navíc by byl opět setřen v tomto ukazateli rozdíl mezi velkoměstem a vesnicí (vesnice by přišla o to málo, co má oproti velkoměstu, ale nedostala by za to nic). Z těchto důvodů taktéž žádám o zamítnutí tohoto záměru.</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>8. Žádám, pokud bude záměr povolen, aby byla stanovena podmínka pro vznik provozního řádu letiště s uvedenými povolenými hodnotami hluku a vibrací, s povoleným množstvím příletů a odletů, včetně časových limitů přistání a vzletů. Dále, aby byl zprovozněn monitorovací systém těchto limitů s přístupem pro všechny občany regionu. Součástí tohoto řádu by měla být stanovena i výše pokut za jednotlivá porušení, která by</p>	<p>Stanovisko EIA je nezbytným podkladem pro vydání rozhodnutí popř. opatření dle ustanovení § 10 zák. č. 100/2001 Sb. Podmínky stanoviska musí zohlednit úřad, který vydává rozhodnutí. Např. stavební úřad, který vydává územní rozhodnutí. Dále se tyto podmínky promítnou do stavebního povolení a povolení provozu vč. provozního řádu.</p>

<p>letiště Vodochody vyplácelo všem dotčeným občanům (majitelům obytných budov, rodinných domů) regionu. Dále, aby bylo stanoveno, že při podezření na porušení těchto limitů nebude dokazovací povinnost na straně občanů, ale naopak, že letiště Vodochody bude muset prokázat, že nic neporušilo.</p>	<p>K monitoringu jsou stanoveny mj. následující podmínky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů</li> <li>- 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</li> <li>- systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem</li> <li>- bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS)</li> </ul> <p>Kompenzační opatření obsahují podmínky stanoviska EIA.</p>
<p>Závěr: Nesouhlasím s celým záměrem přeměny mezinárodního neveřejného letiště Vodochody na veřejné mezinárodní letiště. Posudek je spíše snahou, jak zmírnit neopodstatněné dopady z provozu ze soukromého záměru letiště Vodochody, místo skutečného posouzení vlivu na životní prostředí a dopady na chráněné zájmy občanů a životního prostředí v regionu. Na jedné straně je nový, krátkodobý zájem soukromé společnosti se snahou generovat zisk z nepotřebného projektu, který není ve veřejném zájmu, na straně druhé životní prostředí, obce, občané, kteří s tímto regionem spojili své životy a chtějí tu především vychovávat své děti, žít v klidu a rozvíjet tento region v intencích udržitelného rozvoje. Občané své rodinné domy a byty postavili v souladu se všemi předpisy na místech, která by měla ze strany státu požívat ochrany a neměla by být dále zatěžována negativními účinky neveřejných zájmů. Je nesporné, který model by měl požívat státní ochrany. Žádám stát, aby ochránil životní a kulturní prostředí regionu, mou investici do klidného a zdravého bydlení, jak je deklarováno v územním plánu obce Bášť a nedovolil zhoršit již dnes nevyhovující stav v okolí. Dále, aby zamezil ohrožení rozvoje celého regionu, které by na základě hlukových pásem znemožnilo některým obcím další rozvoj. Všechny obce v okolí letiště Vodochody v uplynulých letech investovaly</p>	<p>Povinností procesu EIA je postupovat podle zák. č. 100/2001 Sb.: Podle ustanovení § 5 zák. č. 100/2001 Sb.: Způsob posuzování vlivů záměru na životní prostředí - Posuzování zahrnuje zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení záměru na životní prostředí. Posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní</p>



<p>nemalé prostředky do infrastruktury a i soukromí vlastníci na základě územních plánů investovali do rozvoje klidových oblastí pro bydlení rodin s dětmi, a proto žádám o zamezení realizace záměru letiště Vodochody. Záměr letiště Vodochody mne omezuje na mých právech, zdraví, snižuje hodnotu mého majetku a komfort jeho užívání. Žádám stát, aby proti tomuto záměru zaujal negativní stanovisko a dostál své povinnosti hájit zájmy skutečných obyvatel a občanů tohoto regionu. Současný provoz letiště respektuji, nesouhlasím však s jeho rozšiřováním a změnou statusu letiště, což vede k úplně jinému způsobu jeho užívání.</p>	<p>prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
--	--

### Bubeníček Tomáš

Připomínka	Vypořádání
<p>1. HLUK A KUMULACE JEHO VLIVŮ Zpracovatel dostatečně jasně neuvedl na pravou míru hlukovou zátěž z pohybů stojících letadel na letišti včetně při použití reverzace tahu motorů při přistání.</p>	<p>Pozemní operace letadel včetně použití zpětného tahu jsou zohledněny v Akustické studii.</p>
<p>3. DOPRAVA ve zpracovaném posudku stále není zmínka o potřebě řešit komplexně dopravní situaci v regionu, zejména výstavbou obchvatu Kralup nad Vltavou a SZ okruhu Hl.m.Prahy. Napojení na D8 jako takové situaci</p>	<p>Uvedené klíčové dopravní stavby nejsou pro provoz záměru nezbytné, jak dokládá Dopravně inženýrská studie.</p>

<p>neřeší, je spíše úlitbou Městu Odolena Voda a jejímu bývalému vedení. Při mimořádné situaci na D8 se veškerá doprava převede na komunikaci II/608, která se již teď v podobných situacích stává neprůjezdnou. S uvažovaným rozvojem Letiště Vodochody je naprosto nutné začít až poté, co budou oba výše uvedené obchvaty postaveny, odpověď zpracovatele na tuto problematiku „Problematika Silničního okruhu kolem Prahy a obchvatů měst je samozřejmě velmi důležitá věc, ovšem zdaleka ne jen pro obsluhu letiště Vodochody." je naprosto nic neříkající a objednatel i zpracovatel se touto záležitostí vůbec nezabývali.</p>	
<p><b>4. DOPRAVA LPH DO AREÁLU LETIŠTĚ</b> odpověď zpracovatele je nedostatečná, nejsou zde vyřešeny postupy při případné havárii cisteren jak v blízkém okolí domů, tak v nepřístupném lesním terénu.</p>	<p>Doprava LHP podléhá příslušným předpisům pro převoz látek škodlivých vodám. V tomto případě je z hlediska rizika havárií podstatně příznivější než běžná přeprava po silnici. Postupy při případné havárii bude řešit provozní řád vlečky.</p>
<p><b>5. NAKLÁDÁNÍ S ODPADNÍMI VODAMI</b> Zpracovatel posudku přiznal a potvrdil zvýšení odtoku srážkových vod do Postřižinského potoku, čímž se zvyšuje riziko situace s možností rozvodnění tohoto toku. tato situace opět není zpracována, včetně dalších připomínek, na které je odpovězeno velmi povrchně a teoreticky.</p>	<p>K minimalizaci tohoto jevu je uložen následující podmínka: - v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí bude přesně specifikováno množství vod odváděných do Postřižinského potoka, včetně zhodnocení kapacity kritických profilů na toku s důrazem na zamezení vymývání staré ekologické zátěže ve směru proudění do Obce Postřižín</p>
<p><b>6. NOČNÍ PROVOZ LETIŠTĚ</b> opět není jasně vysvětleno, proč se v dokumentaci EIA i v posudku nedodrží ustanovení leteckých předpisů.</p>	<p>Termín „hygienické noci" 22 - 06 hod. nezavádí oznamovatel, ale národní legislativa veřejného zdraví. Při posuzování vlivů hluku z jakéhokoli zdroje je nezbytné jej respektovat.</p>
<p><b>7. BEZPEČNOSTNÍ RIZIKA</b> odpověď zpracovatele posudku, která kopíruje dokumentaci EIA, je výsměchem. Nezabývat se možnými riziky pádu letadla do nebezpečných provozů s tím, že jsou velmi nepravděpodobná, je naprosté diletantství a opět výsměch občanům v okolí. Některá rizika se zdají být minimální, ale pokud propuknou, jejich následky bývají tragické. Např. záplavová vlna v JE Fukušima, která se také, jak se zdálo, nikdy neměla objevit. Znovu jednoznačně musím odmítnout projekt rozšíření Letiště Vodochody vzhledem k existenci rizika spojeného s havárií letadla do</p>	<p>V posouzení environmentálních rizik je řešeno riziko vzniklé havárií dopravního letadla. Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází z certifikovaných předpisů ÚCL a problematika údržby a kontroly letadel není předmětem procesu EIA. Zhodnocení rizika havárií byla v dokumentaci řešeno pro řadu provozů a prostorů. V oblasti je skutečně řada provozovatelů, kteří</p>

<p>jaderného provozu v Řeži, kde jsou dva funkční jaderné reaktory a sklad jaderného i vyhořelého jaderného paliva. Toto riziko je zpracováno zcela minimálně. Poslední dokumentace se opírala o studii hodnotící pád letadla do prostoru Jaderného výzkumného ústavu , ovšem sportovního letadla typu Zlín apod. Pád dopravního letadla např. B - 737 apod, není vůbec řešen. Zde musím upozornit na pád, který může být způsoben i vlivem teroristického útoku jak na VÚJ Řež, tak na chemické objekty v Kralupech. Je smutné, že zpracovatel na toto upozornění zmohl pouze na odpověď: „Teroristický útok není problémem letiště Vodochody, ale existence letecké dopravy obecně"</p>	<p>však plní ustanovení zákona o prevenci závažných havárií (č. 59/2006 Sb.). V rámci tohoto zákona se k bezpečnostní dokumentaci těchto provozovatelů jménem občanů vyjadřoval i odbor krizového řízení města Kralupy nad Vltavou. K riziku těchto výrob vyjádřené v části „Analýza a hodnocení rizika“ příslušné bezpečnostní dokumentace nebyla vznesena žádná zásadní připomínka k nepřijatelnosti rizika těchto výrob. Zde je nutno si připomenout – letadlo nezpůsobí havárii jako takovou, může být jen iniciační událostí, která způsobí havárii příslušných zařízení. Pád letadla jakožto iniciační událost má nižší pravděpodobnost, než havárie vzniklá z vnitřních příčin. Následky však teoreticky hrozí v obou případech stejné. Jinými slovy – není namístě obava z havárie způsobené velmi nepravděpodobným pádem letadla, když není obava z havárie způsobené jinou, mnohem pravděpodobnější příčinou. Zdrojem rizika není provoz letiště, ale přítomnost chemických výrob. Odstraněním letiště rizika chemických výrob nezmizí. Teroristický útok je problém letecké dopravy obecně, provoz letiště Vodochody jej nijak nezvýší ani nesníží.</p>
<p>Námítky jiných osob :</p> <p>Jako perličku , která potvrzuje „kvalitu" posudku EIA, musím uvést námitku mojí manželky, Michaely Bubeníčkové, která nesouhlasila s uvedenými hodnotami v dokumentaci EIA, konkrétně s uvedením, že v okolí letiště je 0 dnů s mlhou. Cituji:</p> <p>„při výpočtech je uvažován v této lokalitě nulový výskyt mlh, což je neslučitelné s realitou, neboť díky řece Vltavě je v této lokalitě v podzimním i jarním období vysoký výskyt mlh."</p> <p>Odpověď na tuto námitku není z pera členů recesistické skupiny Monty Python, ale opravdu ji napsal zpracovatel posudku, který si z nás asi dělá také legraci:</p> <p>.Pravděpodobnost výskytu mlhy 0, vzlet a přistání letadel svítání/soumrak 0 se týká podmínek pro lety po okruhu - za uvedených podmínek se nelétá, a proto se během letu po okruhu nemohou</p>	<p>Za mlhy se výcvikové lety po okruhu neprovádějí, a proto je pro během těchto letů počítán výskyt mlh nulový.</p>

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

obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.	
IV. 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. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.	Vytýkané nedostatky byly odstraněny nebo se netýkají vlivů na životní prostředí a zdraví.

### Bubeníčková Kateřina

Připomínka	Vypořádání
<p>I. Nevypořádání mnou i jiných podaných připomínek</p> <p>V rámci odpovědi zpracovatele posudku na dokumentaci EIA LKVO chci opět upozornit na problém, který s provozem Letiště Vodochody významně souvisí a nebyl řešen jak v dokumentaci, tak ani v posudku. Resp. byl řešen, ale hodnoty uváděné jak v dokumentaci tak i v posudku jsou zcela mylné a nepravdivé. Jde existence tradičních hnízdišť a sletišť netopýrů v obci Postřižín:</p> <p>Naprosto nesouhlasím s odpovědí zpracovatele posudku na tuto námitku, která je stejná a opakující „Závěry šetření ohledně potenciálního výskytu netopýrů, který je přílohou nově předložené studie EIA.“</p> <p>Cituji z dokumentace EIA :</p> <p>Během terénního průzkumu v červnu 2011 bylo výše uvedenými metodami a přímým pozorováním zjištěno celkem pouze 5 druhů: Netopýr rezavý - nejpočetnější druh, detektorován a pozorován v obcích Odolena Voda, Úžice, Máslovice, Vodochody a Panenské Břežany. Pozn. - opakovaně pozorován v okolí sídlištních budov v Odolene Vodě v počtu 3-7 jedinců.</p>	<p>Chiropterologický průzkum je obsahem příl. č. 2 Aktualizovaného zoologického průzkumu (příl. č. 18 dokumentace). Prováděl jej Mgr. Martin Průcha a RNDr. Vladimír Hanzal v červenci 2011.</p> <p>Kromě vlastního areálu letiště byla sledována plocha vymezená obcemi Úžice - Kozomín - Chvatěruby - Zlončice - Máslovice - Vodochody - Klíčany - Panenské Břežany - Odolena Voda. V předmětném území dále leží obec Postřižín. Jedná se téměř výhradně o kulturní zemědělskou krajinu. Vlastní letiště leží v kvadrátu 5752 standardní mapovací sítě systému KFME (11,2 x 12 km).</p> <p>Vymezená oblast byla navštívena celkem 5x v průběhu měsíce června 2011: 4.6., 17.6., 22.6., 25.6. Celková prohlídka areálu letiště za účelem zjištění možné existence letních kolonií netopýrů pak byla provedena 13.6. V ostatních dnech byly realizovány detektorovací transekty a odchyty do sítí, vždy od setmění do 24.00 hod. SEČ. Pro detekting byl použit typ Pettersson D 230, pro odchty byly</p>

<p>Netopýr dlouhouchý - v Odolene Vodě 1 exp. odchycen u rybníka Jordán, 2 exp. u rybníka ve Velkém Háji", v roce 2010 byl hlášen zimující jedinec z „Panských Teras" v Odolene Vodě.</p> <p>Netopýr večerní - detektorován při silnici Postřižín - Kozomín, odchycen 1 ex. na kraji obce Máslovice. - jedná se o nově obsazený kvadrát druhem v rámci rozšíření na území ČR</p> <p>Netopýr hvizdavý - odchycen (1 ex. na kraji obce Máslovice).</p> <p>Netopýr velký - odchycen v Odolene Vodě (1 ex u rybníka ve „Velkém Háji") a detektorován v Panenských Břežanech (okolí Horního zámku).</p> <p>Speciální chiropterologický průzkum nebyl prováděn a musel by být řešen pomocí sonaru specialistou, jde zejména o případná ověření dutinových stromů pro letní úkryty, event, pro letní kolonie. Stromy s vhodnými dutinami pro letní kolonie v částech porostů, dotčených pravděpodobným kácením v lokalitě 2, nebyly do roku 2010 včetně doloženy, jednotlivé denní úkryty pro jedince některých druhů ve štěrbinách apod. nelze s jistotou vyloučit. Analogie takových úkrytů však platí i pro starší stromy v areálech parkových ploch ve vlastním závodě AERO, tyto plochy nebudou záměrem dotčeny vůbec. Jak již bylo uvedeno, 13.6. byla provedena celková prohlídka areálu letiště za účelem zjištění možné existence letních kolonií netopýrů - s negativním výsledkem. Literární zdroje uvádí ze sledované oblasti a blízkého okolí doposud 9 druhů netopýrů: V nejbližším okolí letiště je pak uváděn pouze výskyt 3 druhů.</p> <p>Ve sledované oblasti byl prokázán výskyt 5 druhů netopýrů, s výjimkou netopýra rezavého byly zaznamenány pouze jednotlivé exempláře. Nebyla nalezena žádná letní kolonie, snaha o dohledání případné letní kolonie netopýra rezavého v Odolene Vodě, stejně jako celková prohlídka v areálu letiště Vodochody, dopadla negativně. Z doposud získaných výsledků lze vyvodit, že druhové spektrum a početnost netopýrů ve sledované oblasti je na takové úrovni, že populace jednotlivých druhů leteckým provozem ovlivněny pravděpodobně nebudou.</p>	<p>použity ornitologické sítě. Pro vyhodnocení historických literárních údajů byly, vzhledem k migračním schopnostem netopýrů, uvažovány i sousedící kvadráty sítě KFME, tj. 5651, 5652, 5653, 5751, 5753, 5851, 5852 a 5853.</p>
--	---

Proti tomuto znění jsem se ohradila následovně:

Proti výše popsanému stavu se musím ostře ohradit. Je zcela evidentní, že se zpracovatelé této přílohy EIA evidentně hodnověrně v reálu nezabývali studiem počtu netopýrů v těsné blízkosti letiště, a to jak v dlouhodobém horizontu, tak i v krátkodobých výzkumech, a to hlavně v obci Postřižín. Z mých osobních zkušeností je v obci Postřižín každoročně v letních měsících sletiště hejn netopýrů s odhadem tak 20-35 kusů, v periodách cca 4-5 / měsíc. Tento jev se děje dlouhodobě a nezanikl ani po výstavbě nových rodinných domů v dané lokalitě. Tato lokalita se nachází na jihozápadním konci obce, tedy nejbližší ke startovací RWY 10, která je odtud vzdálená cca 800 metrů. Vzdálenost vlečky, po které by se mělo vozit palivo do areálu letiště, je od této části obce cca 500 m. Tyto slety mohou potvrdit obyvatelé Postřižína žijící v ulici Máslovická, Na Skále, Krajní a Pod Vinicí. Výsledky studie uvádějí, že nebyla objevena žádná letní kolonie, což je v této souvislosti evidentní nepravda. Lze odůvodněně předpokládat, že tyto kolonie netopýrů by byly negativně ovlivněny leteckou dopravou a mohlo by dojít decimování jejich stavu.

Proto je v zájmu ochrany přírody, a zvláště ohrožených druhů, aby MŽP zcela jasně a nekompromisně vrátilo dokumentaci k přepracování a požadovalo detailní zpracování hnízdišť netopýrů, zjištění jejich počtů a posouzení vlivu letiště na jejich život. Dále aby požadovalo speciální chiropterologický průzkum sonarem, a to nejen v areálu letiště, ale i v lese od letiště směrem na Postřižín a ve starých nemovitostech a všech potencionálních úkrytech netopýrů, a to i v obci Postřižín.

Vypořádání zpracovatele posudku:

Na základě požadavku č. 32 příslušného orgánu byl proveden aktuální průzkum netopýrů sofistikovanou metodikou (detektorem) s tím, že ani v porostech dřevin, ani v budovách, které jsou navrhovány k demolici, nebyl prokázán výskyt letních kolonií ani jednotlivých jedinců. Ve

<p>sledované oblasti kolem letiště byl prokázán výskyt 5 druhů netopýrů, s výjimkou netopýra rezavého byly zaznamenány pouze jednotlivé exempláře. Nebyla nalezena žádná letní kolonie, snaha o dohledání případné letní kolonie netopýra rezavého v Odolene Vodě, stejně jako celková prohlídka v areálu letiště Vodochody, dopadla negativně. V rámci průzkumu ohledně stavu stromů, které jsou navrženy ke kácení, nebyly nalezeny stromy s vhodnými dutinami pro letní kolonie. V návrhu stanoviska EIA je uvedena následující podmínka:</p> <p>- demolice vybraných objektů výhradně řešit v mimohnízdním období; před zahájením stavebních úprav či bourání starých budov v areálu letiště bude provedena kontrola zda nedošlo k jejich osídlení netopýry (koloniemi či jednotlivými exempláři), např. ve vztahu k zimování.</p> <p>K odpovědi zpracovatele se musím ostře ohradit. Jeho odpověď je opsaná z dokumentace, a je nepravdivá, nechci říkat lživá. Objednavatel ani zpracovatel posudku nemají evidentně zájem na ochraně životního prostředí vůči vlivům provozu letiště Vodochody a z občanů, kteří poslali své námítky proti rozvoji letiště Vodochody, dělají hlupáky.</p> <p>Jsem přesvědčena, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“ trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p> <p>Jako občanka obce Postřižín zásadně nesouhlasím s plánovaným rozvojem letiště Vodochody.</p>	
--	--

### **Bubeníčková Michaela**

Připomínka	Vypořádání
<p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo</p>	<p>V OHP budou muset být dodrženy naprosto stejné hlukové limity</p>



<p>doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>jako všude jinde v ČR.</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 plnit ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p>
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu</p>

<p>letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný slav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„ nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučení kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců."</p> <p>Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.</p>	<p>na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie). Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např.</p>

<p>uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřížín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p>	<p>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 PM<sub>10</sub>. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM<sub>10</sub> + NO<sub>2</sub> a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L<sub>DVN</sub> a L<sub>AeqN</sub> 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<sub>DVN</sub>, 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</p>
--	---

<p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>řešeny ve formě <math>L_{DVN}</math>.  Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého leteckého provozu bude garantováno navrženým systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modelu, jak je stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviště.  V dokumentaci je uvedeno, jaký bude synergický vliv provozu letiště a automobilové dopravy a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.  Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).  V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v Akustické studii leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.  Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.  Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.  Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu."  Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>IV. Neaktuálnost posudku  Vzhledem k uplynutí značné doby od zpracování dokumentace k záměru</p>	<p>Prověřením uvedených podkladových dokumentů bylo zjištěno, že jsou aktualizovány dostatečně. Aktualizovány byly především</p>

<p>je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsánému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Předložená dokumentace a posudek, podle mého názoru, již nevycházejí z aktuálního skutkového stavu.</p>	<p>dokumenty z části posuzování vlivů hluku a veřejného zdraví, zoologický a dendrologický průzkum, environmentální rizika, dopravně inženýrská studie, klimatologická studie a potvrzené počty obyvatel.</p> <p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoúčelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p>

<p>územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle 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</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat</p>
---	--

	jeho závěry. Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".
<p>VI. Nedostatečné vypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>K dokumentaci záměru jsem podával/a připomínky, ve kterých jsem uváděl/a zejména také absenci důvěryhodné a kvalitní rizikové analýzy projektu, zahrnující všechny možné aspekty a specifika lokality se zahrnutím širšího okolí. Bohužel musím konstatovat, že zpracovaný posudek některá zřejmá rizika opomíjí a některá dokonce bagatelizuje, což ukazuje na tendenční zpracování posudku, který, především ze všech výše uvedených důvodů, nepovažuji za kvalitní a nezávislý. Mé připomínky nebyly při zpracování posudku řádně vypořádány.</p>	<p>Vzhledem k velmi přísným bezpečnostním standardům letecké přepravy je technický stav letadel dobrý, provádění údržby letadel je certifikovanou činností kontrolovanou ÚCL. Letadlová flotila nízkonákladových leteckých společností, pro než je primárně projekt připravován, patří mezi ty nejmladší (např. průměrný věk letadel společnosti Ryanair je v současné době 4 roky).</p> <p>Riziko blízkosti skladu kapalných plynů, chemických závodů a UJV Řež je v dokumentaci podrobně prověřena ve formě posouzení environmentálních rizik vč. zjištění pravděpodobnosti vzniku havárie v důsledku leteckého provozu s tím, že tato pravděpodobnost je několik řádů nižší než příčiny jiné. Obdobně je podrobně prověřena možnost rizika střetu s ptáky. Teroristický útok není problémem letiště Vodochody, ale existence letecké dopravy obecně. Během procesu EIA nebyly zjištěny významně nepříznivé nebo vysoce rizikové vlivy.</p>
<p>Závěr</p> <p>Jsem přesvědčena, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Vytýkané nedostatky byly odstraněny nebo se netýkají vlivů na životní prostředí a zdraví.</p>

### Bulková Gabriela

Připomínka	Vypořádání
1. Posudek EIA nereflektuje velké množství vznesených věcných připomínek.	Posudek vypořádal připomínky dle požadavků zák. č. 100/2001 Sb.
2. Posudek EIA nereflektuje připomínky okolních obcí a občanů v nich	Posudek vypořádal připomínky okolních obcí a občanů dle

žijících.	požadavků zák. č. 100/2001 Sb.
3. Vypořádání připomínek je nedostatečné až přezíravé.	Vypořádání odpovídá požadavkům zák. č. 100/2001 Sb.
4. Záměr není dostatečně odůvodněn. Není sledován veřejný zájem, ale ryze soukromý zájem investora.	Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.
5. Projekt je soukromou investicí na úkor životního prostředí a zdraví lidí.	<p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. 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</p>



	závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu má být záměr realizován".
6. Projekt nesplňuje zásady udržitelného rozvoje a ani práva občanů na zdravé a čisté životní prostředí.	Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního plánu dle ustanovení § 52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. Čisté životní prostředí je zabezpečeno ekologickými limity, které budou splněny.
7. Lokalizace investice je v hustě osídlené oblasti a průmyslové oblasti s vysokou koncentrací rizikových provozů chemického průmyslu.	Právě proto je podmínkami stanoviska EIA zajištěno bezpečné plnění ekologických limitů.
8. V případě jakékoliv havárie (např. kolize letadla s četně se vyskytujícími ptactvem) hrozí vznik vysoce nebezpečné až krizové situace (petrochemický průmysl v okolí a riziková výroba s chlórem, rtutí a plynem v technologii atd.) poté by nastala situace s velkým zamořením životního prostředí a poškozením zdraví lidí s nedozírnými následky.	Vzhledem k velmi přísným bezpečnostním standardům letecké přepravy je technický stav letadel dobrý, provádění údržby letadel je certifikovanou činností kontrolovanou ÚCL. Letadlová flotila nízkonákladových leteckých společností, pro něž je primárně projekt připravován, patří mezi ty nejmladší (např. průměrný věk letadel společnosti Ryanair je v současné době 4 roky). Riziko blízkosti skladu kapalných plynů, chemických závodů a UJV Řež je v dokumentaci podrobně prověřena ve formě posouzení environmentálních rizik vč. zjištění pravděpodobnosti vzniku havárie v důsledku leteckého provozu s tím, že tato pravděpodobnost je několik řádů nižší než příčiny jiné. Obdobně je podrobně prověřena možnost rizika střetu s ptáky. Teroristický útok není problémem letiště Vodochody, ale existence letecké dopravy obecně.
9. Obyvatelé žijící na území (severně od Prahy) jsou vystaveni mnoha dalším faktorům znečišťování ŽP v důsledku přítomnosti petrochemického průmyslu, chemického průmyslu a elektrárny a další zdroj znečišťování v důsledku produkce produktů spalování v motorech letadel a znečištění výfukovými plyny v důsledku zvýšené silniční dopravy je neúnosný a nepřijatelný a povede k nárůstu onemocnění dýchacích cest a dalších nemocí obyvatel. Je neopodstatněně preferován soukromý investor na úkor zdravých tisíců lidí.	Pro indikovanou látku – PM10 je imisní pozadí uvažováno v koncentraci = 31 μg.m-3, max. příspěvek záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 μg.m-3. Vliv na zdraví je pak příslušnými odbornými studiemi vyhodnocen jako nepatrný.

10. Hlukem bude ohrožen vývoj tisíců malých dětí, protože v okolí plánované investice je nyní velmi čilý urbanistický rozvoj. Středočeský kraj je kraj s nejvyšší migrací nových obyvatel na jeho území.	Dolní hranice možného vlivu na děti se může týkat 3 škol. Vliv je kompenzován příslušnou podmínkou.
11. Studie nejsou ověřeny reálným měřením, takže poskytují jen teoretické závěry.	Všechny studie vycházejí z reálných měření.
12. Budou znehodnoceny majetky tisíců lidí, kteří věřili státní správě, při zvažování své investice do výstavby rodinných domů. V době jejich investic jim byla zaručena platnost územních plánů a věřili, že stát ochrání jejich práva, což nyní je ohroženo.	V případě plnění ekologických limitů se se znehodnocením majetku nepočítá.
13. Za sebe a další požadují, aby nebyl preferován záměr jednoho soukromého investora na úkor zájmů tisíců dalších investorů - trvale nebo přechodně žijících obyvatel okolních obcí.	Dle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzování vlivů na životní prostředí provádí tak, že se stanoví všechny významné vlivy záměru na zdraví lidí a životní prostředí a porovnají se s příslušnými ekologickými limity. Žádné poměrování veřejných zájmů tento zákon nestanovuje.
14. Vybudování letiště není z hlediska strategického nezbytné. V blízkosti Prahy s cca jedním milionem obyvatel je již v provozu Letiště Ruzyně s dostatečnou kapacitou.	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z</p>

	formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.
15. Projekt není výhodný ani pro stát, ani pro obyvatele daného území. Přínos projektu je zcela pochybný. Vyjadřuji jasný nesouhlas s projektem.	V procesu EIA se posuzují vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, nikoli přínosy.
16. Z environmentálního hlediska je zcela nepřijatelné povolit takovou stavbu, která vede k nárůstu znečištění ovzduší v již velmi průmyslové oblasti a v hustě obydlené oblasti Středočeského kraje s nejrychleji rostoucím počtem mladých rodin s malými dětmi. Obyvatelé jsou v produktivním věku a budou ohroženi na zdraví v důsledku provozu plánovaného letiště. Děti a mládež jsou ve vývinu a bude ohroženo jejich zdraví.	Pro indikovanou látku – PM10 je imisní pozadí uvažováno v koncentraci = 31 $\mu$ g.m-3, max. příspěvek záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 $\mu$ g.m-3. Vliv na zdraví je pak příslušnými odbornými studiemi vyhodnocen jako nepatrný.
17. V předvolebních kampaních bylo slibováno volenými představiteli kraje, že bude podporována environmentálně přijatelná doprava, tedy např. podpora železniční dopravy na úkor silniční dopravy. Tento projekt zcela jistě není z tohoto hlediska výhodný ani akceptovatelný.	Sliby představitelů kraje nejsou předmětem procesu EIA.
18. Domáhám se základních práv a svobod daných mě Listinou základních práv a svobod, která je součástí ústavního pořádku České republiky. Stát mi má zaručit dle článku 35 Listiny právo na příznivé životní prostředí, což tento projekt zcela jistě porušuje. Dále mě má být zaručeno podle článku 31 Listiny právo na ochranu zdraví, přičemž projekt ohrožuje zdraví mé i mých dětí. Žádám o ochranu mých práv a práv mých dětí. Nesouhlasím s rozšířením letiště a zvýšením leteckého provozu ve Vodochodech a okolí. Žádám zamítnutí projektu investičního záměru - Letiště Vodochody.	Příznivé životní prostředí je zajištěno plněním ekologických limitů.

## Cvaková Libuše, Hlavín Otakar

Připomínka	Vypořádání
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt není ve veřejném zájmu, neposkytuje společenský přínos a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti — investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu. Rovněž argument, že projekt přinese nové pracovní příležitosti, není relevantní v okrese s nejnižší nezaměstnaností v ČR.</li> </ul>	<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>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt letiště Vodochody nerespektuje zásady udržitelného rozvoje, jedná se o soukromý projekt, který by neúměrně zatížil celý region a naopak přinesl jen velmi málo pozitivního. I samotný investor přiznává, že projekt není nezbytně potřebný, ale užívá se. To není možné za cenu takových dopadů na okolní prostředí akceptovat.</li> </ul>	<p>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního plánu dle ustanovení § 52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. Záměr není v rozporu se ZÚR Středočeského kraje.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Okolní obce budou dotčeny nejen hlukem z leteckého provozu — starty a přistání, ale také z případných motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generována letištěm Vodochody. Navrhovaný sjezd z dálnice je také potřebný jen pro potřeby letiště, ovšem jeho realizace je více než nepravděpodobná, takže nárůst dopravy bude na místních komunikacích. Požaduji proto, aby MŽP při formulaci Stanoviska přihlédlo k tomu, že údaje o dopravním zatížení jsou v dokumentaci EIA více než zavádějící.</li> </ul>	<p>MUK Odolena Voda je součástí záměru a podmínkou stanoviska EIA, jeho realizace je věcí oznamovatele, nikoli ŘSD. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dokumentace nepracuje se skutečnými čísly, ale pouze s matematickými výpočty a simulacemi. Nedošlo ani k měření v rozsahu odpovídajícímu předpokládanému plnému provozu. Žádám, aby investor doplnil komplexní dopad všech negativních faktorů zpracovaný metodou DALY, s uvedením počtu ztracených let zdravého života obyvatel v celé zasažené oblasti, a to ještě před případným územním a stavebním řízením. Stále chci věřit, že ministerstvo, které má již ve svém názvu životní prostředí, nepovolí projekt s tak devastujícím dopadem na životní prostředí v celé oblasti.</li> </ul>	<p>Vzhledem k tomu, že v procesu EIA se posuzuje budoucí záměr, musí být proveden pomocí matematických výpočtů a simulací.</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</p>

<p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>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 zdravotních rizik 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 vydělit počtem posuzovaných obyvatel).</p>
---	--

## Čermák Martin

Připomínka	Vypořádání
<p>- Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti - investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu.</p>	<p>Dle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzování vlivů na životní prostředí provádí tak, že se stanoví všechny významné vlivy záměru na zdraví lidí a životní prostředí a porovnají se s příslušnými ekologickými limity. Žádné poměrování veřejných zájmů tento zákon nestanovuje.</p>
<p>- Nesouhlasím s vybudováním dálničního přivaděče na D8, který má sloužit výhradně k potřebám letiště Vodochody. Posudek se nevypořádal</p>	<p>MÚK Odolena Voda je součástí záměru a podmínkou stanoviska EIA, jeho realizace je věcí oznamovatele, nikoli ŘSD. Navíc je</p>

<p>s požadavkem občanů i vedení města Odolena Voda na vybudování účinných protihlukových opatření na náklady investora záměru. Opakuji, že část obce Dolínky je již nyní obtěžována hlukem z dálnice, kde nejsou provedena žádná funkční protihluková opatření pro stávající stav a v případě realizace dálničního přivaděče a vyvedení dálnice ze zářezu, dojde k dalšímu výraznému nárůstu hluku. V případě jeho výstavby důrazně požaduji zpracování samostatné EIA na tento přivaděč, neboť se jedná o stavbu ovlivňující negativně kvalitu ŽP, v EIA pro Letiště Vodochody je tato stavba řešena jen velmi jednoduše. Požaduji kvalitní protihluková opatření - protihlukový val, protihlukové stěny a výměnu oken v rodinných domech zasažených hlukem ještě před výstavbou MÚK D8 a monitoring hluku na území města Odolena Voda a městské části Dolínky z pozemní dopravy před a po výstavbě MÚK na náklady investora záměru</p>	<p>podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Provedená Akustická studie pozemní dopravy dosažení nebo překročení hlukových limitů nesignalizuje. Detailní protihluková opatření v prostoru MÚK budou předmětem další projektové dokumentace.</p>
<p>- Nesouhlasím s vypořádáním bezpečnostních rizik při střetu letadla s ptactvem. Posudek uvádí, že tento region má průměrný výskyt ptactva, čili je nízká pravděpodobnost střetu s ptactvem a bezpečnostní opatření jsou řešena metodou plašení v areálu letiště. Požaduji podrobně dopracovat tuto problematiku ornitologie a konkretizovat adekvátní opatření, která by maximálně eliminovala vznik nebezpečné situace. Tento region je s nadprůměrným výskytem krkavcovitého ptactva s jeho migračními trasami vedoucími přes území letiště. Metoda plašení je v tomto případě nedostatečná. Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Toto problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty. V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení. Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika. Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se</p>

	<p>ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.</p>
--	---

### Česák Petr, Ing.

Připomínka	Vypořádání
<p>Vyjádření k posudku „Letiště Vodochody“ – kód záměru MP257</p> <p>Pro lepší čitelnost jsem se pokusil rozdělit vyjádření do částí, označeno písmeny A,B,C, atd. Pořadí písmen nemá žádný účel (nehleďte v tom jinou logiku, než logické oddělení jednotlivých připomínek, které spolu nějak souvisí).</p> <p>Dopředu bych chtěl upozornit, že se necítím odborníkem na právo ani na hlukovou zátěž obyvatelstva, proto nemusí být mé připomínky zcela korektní.</p> <p>Nedokázal jsem za 30 dní prostudovat veškerá fakta, která byla zveřejněna.</p> <p>A (zjištění po zveřejnění posudku)</p> <p>Důvodem žádosti [1] byl fakt, že v dokumentu [4] je na straně 123-127 špatně citováno moje doplněné vyjádření k dokumentaci. Zpracovatel posudku se nevypořádal s doplněným vyjádřením [3] na straně 127-130. Zpracovateli posudku, stejně jako MŽP, jsem zaslal žádost [5] dne 16.5.2013, abych zjistil, kdo udělal chybu. Na základě poskytnutých informací MŽP a informací v dokumentu [4] uvádím fakta:</p> <p>1. MŽP obdrželo obě moje vyjádření k dokumentaci [6].</p> <p>a. Vyjádření [2] bylo přijato 11. 10. 2011</p> <p>b. Vyjádření [3] bylo přijato 17. 10. 2011.</p> <p>c. Přičemž doplněné vyjádření [3] bylo doplněním vyjádření [2] s jasným</p>	<p>A. Ke kombinaci dvou vyjádření došlo v důsledku havárie počítače, kdy příslušný pracovník po opravě pokračoval v přepisu vyjádření pana Česáka, ale již druhého vyjádření.</p>

<p>označením změn.</p> <p>2. MŽP správně předalo obě moje vyjádření k dokumentaci [6] zpracovateli posudku a to 12. 12. 2011.</p> <p>3. Zpracovatel posudku začal citací datumu, který odpovídá vyjádření [2], dále pokračuje citací vyjádření [3] a v okamžiku připomínek začal citovat opět vyjádření [2], kde bylo méně připomínek.</p> <p>Moje připomínky jsou následující:</p> <p>1. Chyba citace nastala na straně zpracovatele posudku. <i>Nemám v tuto chvíli dostatek důkazů, abych mohl doložit, jestli to byl jen omyl či naopak úmysl zpracovatele posudku. V případě omylu bych se domníval, že by bylo citováno buď celé jedno [2] nebo celé druhé [3] vyjádření, ale ne kombinace obou. V případě úmyslu bych předpokládal, že spíše dojde ke kombinaci obou posudků, což nastalo.</i></p> <p>2. Na základě chybné citace konstatuji, že dokument [4] není nedokončený a následně tedy nemusí být správné stanovisko!</p> <p>3. Chyba v citaci znamená, že zpracovatel posudku se nevypořádal s vyjádřením [3]. Žádám nápravu, tj. vypořádání mého vyjádření [3] a případně upravení stanoviska (včetně podmínek).</p> <p>4. Žádám MŽP, aby před vydáním stanoviska zajistilo či samo provedlo formální a věcnou kontrolu veškerých vyjádření, že došlo k jejich vypořádání, protože sám nejsem schopen v časově omezeném úseku tuto kontrolu provést.</p> <p>Poznámka. Prošel jsem strukturu posudku, která se mi přijde správná (formálně).</p>	
<p>B (dodržování zákona)</p> <p>Po prostudování zákona 100/2001 Sb. ve znění, tak jak byl v okamžiku podání oznámení docházím k těmto závěrům</p> <p>1. §5 odst. 1. Posuzování nezahrnuje zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení předpokládaných vlivů neprovedení záměru na životní prostředí.</p>	<p>B.1. Proces EIA obsahuje popis stávajícího stavu, který je totožný jako stav za nepovedení záměru.</p> <p>B.2. Tento požadavek platí v případě, že jsou etapy navrženy.</p> <p>B.3. Ukončení záměru nebylo do procesu EIA předloženo, v zákoně je uvozeno slovem popřípadě.</p> <p>B.4. Jedná se o nevýznamnou chybu, která je napravena.</p>



<p>2. §5 odst. 2. Jedná se o dlouhodobý záměr a neposuzují se jeho etapy samostatně a v kontextu vlivů.</p> <p>3. §5 odst. 3. Není hodnocen vliv na životní prostředí při ukončení záměru, důsledky jeho likvidace.</p> <p>4. §9 odst. 2. Zpracovatel posudku nezpracoval posudek na základě všech podaných vyjádření k nim. Minimálně vynechal [3].</p> <p>5. §9 odst. 3. Toto považuji za velmi závažné porušení zákona ze strany zpracovatele posudku. Doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace včetně všech obdržených vyjádření k ní zpracovateli posudku doručena. Tato lhůta může být překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Zde byla několika násobně překročena doba zpracování!!! Lidsky chápu, že dokumentace je obsáhlá, ale veřejnost má taky pouze 30 dní na vyjádření. Domnívám se, že zákonodárce chtěl právě dosáhnout toho, aby se to posoudilo co nejdříve od okamžiku podání oznámení. Pokud se lhůta prodlouží porušením zákona, může docházet k zásadní změně vstupních údajů a nelze vydat správné stanovisko (bude nesprávné hodnocení dopadů na životní prostředí).</p> <p>6. Příloha č. 4. V oznámení nejsou správně označení, jak požaduje příloha č. 4 zákona.</p> <p>Upozorňuji MŽP na</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Došlo k dost vážnému porušení zákona 100/2001 Sb. §9 odst. 3.</li> <li>2. Odpovědnost, zda nečinností MŽP nedojde k porušení zákona 100/2001 Sb. §19 odst. 9.</li> <li>3. Nemám indicie, že MŽP upozornilo příslušné úřady/ministerstva, které moje vyjádření [3] k dokumentaci obsahovalo. Pokud nebylo uděláno, prosím o nápravu.</li> <li>4. Z posudku nelze vyčíst, kdo je autorem příslušných částí posudku a kdy byla daná část vytvořena a nelze tak dojít ke správnému stanovisku, pokud nelze ověřit fakta.</li> </ol> <p>a. Upozorňuji, že podle zákona 100/2001 Sb. §18 odst. 1 a 2 musí být</p>	<p>B.5. Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska. Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p> <p>B.6. Příloha č. 4 zákona stanovuje náležitosti dokumentace. Dokumentace splňuje veškeré tyto náležitosti.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Viz předchozí bod B.5.</li> <li>2. není věcí posuzování vlivů na ŽP.</li> <li>3. Bylo provedeno.</li> <li>4. Část dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví zpracoval MUDr. Havel, který je soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních setech expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.</li> </ol> <p>Zpracování oponentního posudku Ing. Kubinou bylo provedeno zcela nad rámec požadavků zákona.</p>
---	---

<p>část dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví zpracována osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.</p> <p>b. Podle Evidence držitelů osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na veřejné zdraví Podle prováděcí vyhlášky Ministerstva zdravotnictví č. 353/2004 Sb. k zákonu č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí (stav k 30. 6. 2012) má Ing. Jaroslav Kubina platnost osvědčení do 22. 4. 2013.</p> <p>c. Posudek má uveden pouze měsíc (březen 2013), ale dle souboru je pravděpodobný vznik k 14. 4. 2013.</p> <p>d. Posudek MŽP zaslalo ke zveřejnění 9.5.2013 a podle zákona 100/2001 Sb. §9 odst. 7 je lhůta do 10 pracovních dnů ode dne jeho obdržení, což je 23.4.2013?. Tedy po době platnosti osvědčení.</p> <p>e. Z toho důvodů mám pochybnosti, které nejsem schopen ověřit, zda byl posudek opravdu posouzen držitelem platného osvědčení! Prosím o ověření.</p>	
<p>C (vypořádání vyjádření)</p> <p>Moje oponentura posudku na straně 123-128 v dokumentu [4]. Chápejte prosím moji citaci označenou jako "" tak, že se snažím reagovat postupně ve stejném pořadí, jako je to v dokumentu [4].</p> <p>K zákonu:</p> <p>1. Citace [4], strana 127. "Neprovedení záměru není navrženo jako aktivní varianta, je řešen stávající stav k roku 2009."</p> <p>i. Nejde o to, jestli se jedná o aktivní variantu, ale o to, že to ukládá zákon a není zde možnost výběru.</p> <p>ii. Pokud to nechce vyhodnotit autor dokumentace, musí to vyhodnotit MŽP, protože neprovedení záměru znamená, že bude menší hluková zátěž obyvatelstva.</p> <p>2. Citace [4], strana 128. ""</p> <p>i. Souhlasím jen částečně, protože daný odstavec zákon pokračuje větou. "V dlouhodobém záměru se jeho jednotlivé etapy posuzují samostatně a</p>	<p>C.1.i. a ii. Ukončení záměru nebylo do procesu EIA předloženo, v zákoně je uvozeno slovem popřípadě.</p> <p>C.2.i. Viz B.2.</p>

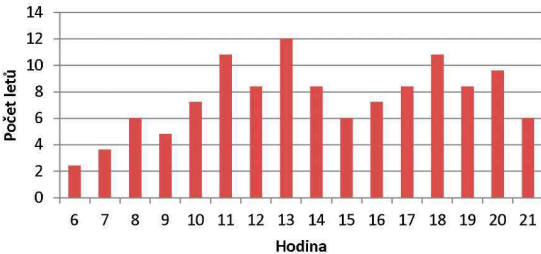
<p>v kontextu vlivů záměru jako celku."</p> <p>ii. Dále je důležité, že v době zpracování posudku existují reálné hodnoty měření a je lepší jim dát přednost před modely.</p> <p>iii. Např. Porovnáním izofon Laeq D [8] a [9] je patrné, že pro [9] bylo použito modelu, který má řádově o 5dB nižší hodnoty, než odpovídá reálnému měření [8]. Na základě toho usuzuji, že dopady na obyvatelstvo z hlediska hluku jsou podhodnocené. Důsledek je, že zákonných limitů bude dosaženo při nižším počtu pohybů.</p> <p>3. Citace [4], strana 128. "varianta ukončení záměru není navržena k realizaci, není známa. V případě ukončení, že by nastala, bude řešena samostatným procesem EIA."</p> <p>i. Souhlasím jen částečně, protože: <i>Je to podobné jako stavět něco, co se na konci životnosti bude likvidovat a je nutné to posoudit dopady na životní prostředí už před zahájením. Lze si snad představit to, kdyby se stavěla jaderná elektrárna bez ohledu na to, jaké dopady bude mít následná likvidace.</i> To, že se pak posoudí samotná likvidace samotným procesem EIA je pravda, ale nyní se má posuzovat vznik a jeho následky (tedy možné dopady při ukončení záměru), ve smyslu hrubého posouzení.</p> <p>K připomínkám:</p> <p>1. Citace [4], strana 128. ""</p> <p>a. Tato možnost je stanovena podmínkami návrhu stanoviska EIA.</p> <p>i. Není, nebo jsem ji nenalezl v podmínkách. Prosím uvádějte konkrétní odkaz na podmínku.</p> <p>ii. Pravděpodobně si nerozumíme, nemyslím tím dráhu letu při přistávání či vzletu letadla, protože tu těsně před přistáním určuje orientaci přistávací plochy. Myslel jsem tím podmínku fyzického naklonění plochy RWY na zemi, jejíž orientace určuje, jak se bude přistávat. Byla by pravděpodobně nižší hluková zátěž.</p> <p>2. Citace [4], strana 128. ""</p> <p>i. Garantuje podmínka 89, souhlasím.</p>	<p>C.2.ii. Jedná se o stav v roce 2009 [8], v dokumentaci je dokumentován výhledový stav, který více odpovídá stavu po realizaci záměru. Z porovnání izofon nelze usuzovat na rozdíl 5 dB. Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s prediktivním modulem. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude zjišťovat, zda nepřekračuje hlukové limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>C.3.i. Viz B.2.</p> <p>1.i. Podmínka:</p> <p>- systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů ve všech chráněných venkovních prostorech a ve všech chráněných venkovních prostorech staveb stanovených v ustanovení § 30 odst. 3 zákona, které vznikly před datem účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření, kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku</p> <p>Varianta fyzického naklonění plochy RWY na zemi nebyla navržena do procesu EIA.</p> <p>2.i. Bez nutnosti vypořádání.</p> <p>3.i. Systémem monitoringu hluku s výstupem do predikčního modulu</p>
--	---

<p>3. Citace [4], strana 128. ""</p> <p>i. Systém monitoringu tomu nepřejde, ten jen zjistí, až k tomu dojde a to je pozdě.</p> <p>ii. Není vše vypořádáno (zejména odklon letu na jiné letiště při nepříznivých metrologických podmínkách)</p> <p>4. Citace [4], strana 128. ""</p> <p>i. Odpověď je na něco jiného, než je připomínka.</p> <p>K dalším připomínkám:</p> <p>1. Citace [4], strana 128-129. ""</p> <p>i. Není pravda, již oznámení počítalo s nočními lety.</p> <p>ii. Nesouhlasím, že počet 730 příletů za rok je nahodilost. To je u mě již opakovaný jev s dost velkou pravděpodobností.</p> <p>iii. Proč není možné mít alespoň 8 hodin na spánek? Tedy zakázat úplně noční provoz a pokud nastanou zpožděné přílety, tak je přesměrovat na letiště Ruzyně.</p> <p>2. Citace [4], strana 129. ""</p> <p>i. Souhlasím částečně, protože údaje by měli sloužit jako podklad pro posudek a ověření pravdivosti hypotéz stanovených v oznámení. (místo používání modelů/úvah).</p> <p>3. Citace [4], strana 129. ""</p> <p>i. Navrhuji přeformulovat slovo "nezbytné", které v praxi bude znamenat "všechny".</p> <p>ii. Jinými slovy to nyní znamená, že se budou plánovat lety i v 18-22, protože nezbytné znamená ty, které si určí letecká společnost podle ceny.</p> <p>iii. Navrhuji spíše zakázat plánovat lety do času 18-22 a omezit je pouze na zpožděné lety, dokud nebude vyčerpána kapacita v době 6-18.</p> <p>4. Citace [4], strana 129. ""</p> <p>i. Není možné používat slova minimalizován. Kolik to je? Prosím o čísla, ne slova.</p>	<p>může s dostatečným předstihem signalizovat možné překročení limitu - limit je 6 měsíční průměr. Zároveň je uloženo, že každý roční plán na následující rok bude podrobně prověřen z hlediska možnosti překročení limitu a to na základě detailních znalostí z předcházejícího roku.</p> <p>3.ii. Není jasné o jaký vliv na ŽP jde.</p> <p>4.i. Není jasné o jaký vliv na ŽP jde. Vstupní údaje leteckého provozu specifikovány v Akustické studii leteckého provozu.</p> <p>1.i. Původní dokumentace s nočními lety nepočítala.</p> <p>1.ii. Počet 730 opožděných příletů za rok nelze plánovat, ale pro posouzení vlivů musela být max. hodnota stanovena. Reálně se nepředpokládá, že bude naplněna, ale rámci povinného principu předběžné opatrnosti s ní muselo být počítáno.</p> <p>1.iii. Nikde v procesu EIA se nepočítá s tím, že nelze mít alespoň 8 hod. spánek. Zákaz nočního provozu není nezbytný jednak z hlediska plnění hlukových limitů z leteckého provozu, jednak z hlediska vlivů na zdraví - viz odborné studie zdravotních rizik. Úplný zákaz let. provozu nastává od 24 do 6 hod.</p> <p>3.i., 3.ii. a 3.iii. Nelze. Jedná se o podmínku nad rámec legislativy.</p> <p>4.i. Jedná se o běžný pojem používaný mj. i zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>4.ii. Záměr je připravován pro osobní dopravu.</p> <p>4.iii. Není jasné o jaký vliv na ŽP jde.</p> <p>5.i. Posuzování dostatečnosti velikosti parkoviště není předmětem posuzování vlivů.</p> <p>6.i. Opožděné přílety nelze plánovat, jedná se o pohyby naplánované před 22. hod.</p> <p>7.i. Viz bod 4.i.</p> <p>8.i. Zkušební provoz představuje funkční napojení.</p> <p>9.i. Viz bod 8.i.</p> <p>10.i. Jedná se o ilustrační údaj, který se nepodílí na posouzení vlivů.</p> <p>10.ii. Není navržen jako součást záměru.</p>
--	---

<p>ii. Na základě čeho se vychází, že zde budou cestující? Když připouštíte, nevylučujete existenci nákladní dopravy.</p> <p>iii. Upozornil jsem na kolizi faktů v dokumentaci (nepravdivost), proč není vypořádáno?</p> <p>5. Citace [4], strana 129. ""</p> <p>i. Není posouzen dostatečně Upozorňuji na velkou obsazenost (spíše překročení) současné kapacity parkoviště.</p> <p>6. Citace [4], strana 129. ""</p> <p>i. Nevyřešeno, proč musí být výjimky, když nejsou potřeba? Výjimka není, že k něčemu dochází 4x denně a 730x ročně, to už není nahodilost, ale jistota.</p> <p>7. Citace [4], strana 129. ""</p> <p>i. Totéž co bod 4., viz výše.</p> <p>8. Citace [4], strana 129. ""</p> <p>i. Je nutné mít funkční napojení D8, tedy vyškrtnout text "minimálně zahájení zkušebního provozu".</p> <p>9. Citace [4], strana 129. ""</p> <p>i. Totéž co bod 8., viz výše.</p> <p>10. Citace [4], strana 129. ""</p> <p>i. Nechápu, jak může vysokoškolsky vzdělaný člověk vycházet z wikipedie. Chybí opření faktů o kvalitní a věrohodné údaje (konkrétní osoby či instituce).</p> <p>ii. Pokud se nepočítá, pak je to nutné zahrnout jako další podmínku vydání rozhodnutí.</p> <p>11. Citace [4], strana 130. ""</p> <p>i. Trvám na tom, že by to mělo MŽP uvážit při vydání stanoviska.</p> <p>12. Citace [4], strana 130. ""</p> <p>i. Prosím citovat, který a kdy veřejný sdělovací prostředek to uvedl.</p> <p>ii. Trvám na předání informace</p> <p>13. Citace [4], strana 130. ""</p> <p>i. Nejde o zabezpečení, ale o to, že vzniká nový cíl, který by normálně neexistoval.</p>	<p>11.i. Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p> <p>12.i iDnes a Týden 27. dubna 2010.</p> <p>13.i. Bude provedeno dle legislativy.</p> <p>14.i. Nárůst 230 vozidel z celkem 17 910 vozidel/24 hod.</p> <p>14.ii. Specifikováno příl. dokumentace Dopravně-inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště a napojení na komunikační síť</p> <p>15.i. Není jasné o jaký vliv jde.</p> <p>16.i. Specifikováno příl. dokumentace Dopravně-inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště a napojení na komunikační síť</p> <p>16.ii. Není jasné o jaký vliv jde.</p> <p>17.i. Hluková zátěž je minimalizována dostatečně zejména podmínkami pro predikční monitoring.</p> <p>18.i. a ii. Záměr je připravován pro osobní dopravu.</p> <p>18.iii. Vyplývá z charakteru záměru.</p>
---	---

<p>ii. Trvám na předání informace 14. Citace [4], strana 130. ""</p> <p>i. Kvantifikovat slova "výrazný nárůst". ii. Kudy přijede 1,5 tisíce zaměstnanců AERO Vodochody, kudy 3,5 tisíce zaměstnanců Letiště Vodochody a kudy 3,5 miliónu cestujících? 15. Citace [4], strana 130. ""</p> <p>i. Zůstalo vyčísleno. 16. Citace [4], strana 130. ""</p> <p>i. Není odpovězeno kam budou cestovat, tak jak je možné určit, kudy budou cestovat? ii. Pokud nedojde ke splnění předpokladů, co se stane potom dojde k ukončení provozu? 17. Citace [4], strana 130. ""</p> <p>i. Dále zůstává neminializována zejména hluková zátěž. 18. Citace [4], strana 130. ""</p> <p>i. Pozor. Uvádíte, že nevíte je jedno jestli bude osobní či nákladní doprava. Ale celá studie se opírá o to, že se jedná o osobní dopravu. ii. Podmínka EIA dovoluje obě varianty (osobní i nákladní dopravu), ale pak počítá s tím, že se bude využívat MHD, tedy i pro nákladní dopravu? Pak se jedná o stanovisko k jinému projektu. iii. Pokud se dokumentace opírá o výpočty v případě osobní dopravy a používání MHD a D8, pak je nutné tot zadat jako nutnou podmínku.</p> <p>Kromě výše uvedených námitek k vypořádání mého vyjádření upozorňuji na fakt, že nedošlo k vypořádání připomínek, které MŽP obdrželo 17.10.2011.</p>	
<p>D (validace vstupních údajů) Domnívám se, že do hlukové studie není uvažována stavba PHARMA NORD PRAHA s.r.o., nacházející na parcele st. 455 v katastrálním území Dolínky 708984. Dále zdůrazňuji nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o hluku na pracovišti § 2, že hygienický limit ustáleného a proměnného hluku pro pracoviště, na nichž je vykonávána duševní práce náročná na</p>	<p>Uvedená stavba není významným zdrojem hluku. NV 148/2006 Sb. bylo novelizováno NV 272/2011 Sb.</p> <p>V procesu EIA byla posouzeno letiště s dráhou 10/28.</p>

<p>pozornost a soustředění a dále pro pracoviště určená pro tvůrčí práci vyjádřený ekvivalentní hladinou akustického tlaku <math>A_{eq,8h}</math> se rovná 50 dB.</p> <p>Dále upozorňuji na rozpor mezi [11], kde se uvádí dráha <math>104^\circ/284^\circ</math>, současným stavem dle AIP <math>102^\circ/282^\circ</math> a dokumentací [2]. Doporučuji vyzvat oznamovatele k potvrzení a prohlášení jednotlivých odborných studií, kterou variantu posuzují.</p> <p>Provedl zpracovatel posudku nebo MŽP nebo věcnou kontrolu údajů, na základě které se bude rozhodovat o zvýšení hlukové zátěže na obyvatelstvo?</p>	
<p>E (Pokyny předpisu L14 na umístění RWY)</p> <p>Zdůrazňuji existenci pokynů v Dodatku A předpisu L14 [10] na umístění RWY (Topografie místa jeho přibližovacích prostorů a okolí, zejména: Současné a výhledové využití pozemků. Směr a poloha mají být vybrány tak, aby co nejvíce ochránily zvláště citlivé plochy, jako jsou zóny bydlení, škol a nemocnic, před nepříznivými účinky leteckého hluku.) Na tomto základě bych chtěl uplatit námitku, že v bezprostředním okolí se nachází střední škola. Řešit tuto situaci protihlukovým valem mi připadá nevhodné, protože ve škole jsou lidé v dospívajícím věku. Doporučuji dát podmínku k přestěhování této školy mimo zónu letiště na náklady Letiště Vodochody, aby nebyl hlukově a emisemi ohrožen pohyb studentů o přestávkách ve venkovním prostředí. Schopnost soustředit se na učení při impulzním rušení za vzletu letadel považuji z vlastní zkušenosti za prakticky nemožné, což potvrzuje i nařízení vlády č. 148/2006 Sb.</p>	<p>Protihlukovým valem je řešeno zabezpečení motorové stojánky. Chráněný venkovní prostor střední školy bude chráněn protihlukovou stěnou.</p>
<p>F (Nařízení vlády)</p> <p>Nejsem schopen zjistit, jestli byla uvažována korekce -10dB pro obytné místnosti v nočních hodinách dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb?</p>	<p>Ano, byla.</p>
<p>G (Provozní doba letiště)</p> <p>Vzhledem k prohlášení (zveřejnění informace) letiště [10], cituji: "V noci mezi 22. a 6. hodinou ranní nebude letiště v provozu", dále informace oznamovatele dle jeho dokumentace [6] (pro přehlednost převádím do následujícího grafu)</p>	<p>Plánování pohybů letadel v noci není povoleno. Jsou povoleny pouze zpožděné přílety plánované před 22. hod.</p> <p>V době od 24 do 06 hodin bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno.</p>

		
<p>doporučuji</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zcela vyloučit noční provoz od 22.00-6.00 a nedovolovat výjimky, když samo letiště nechce noční provoz. Je sice hezké, že by možná zpožděná letadla splnila hlukový limit, ale k čemu to je, když člověk přitom prakticky neusne do 24.00 (do kdy je nyní povoleno přijímání opožděných letů) a v 6.00 už bude muset kvůli prvním vzletům vstávat. Tomu odpovídá doba spánku 6 hodin, což v mém případě je málo.</li> <li>2. Pokud noční provoz přesto považujete za přípustný v počtu 4 přistání, tak prosím o specifikaci do podmínek, o jaké typy pohybu (vzlet, přistání) se 20.00-21.00 a 21.00-22.00h (kde je naplánováno 6 pohybů) jedná. Přijde mi podstatný ve hluku, pokud <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Např. v 21.59 bude vzlétávat letadlo nebo přistávat.</li> <li>b. Podstat</li> </ol> </li> <li>3. Před prvním pohybem letadla ve dni, které může začít v 6.00 musí předcházet příprava (příjezdy pracovníku, cestujících atd). Upozorňuji tak na zásadní rozdíl mezi provozní dobou letiště a provozní dobou pro pohyby. Doporučuji to lépe specifikovat v podmínkách.</li> <li>4. Po posledním pohybu letadla ve dni, které může podle současného posudku přistát v 23.59 bude následovat ještě ukončení samotného provozu letiště. Doporučuji to lépe specifikovat v podmínkách.</li> </ol>		
<p>H (veřejný příslib)</p> <p>Veřejný příslib [11] neobsahuje adekvátní výši plnění v případě porušování závazků, které mají negativní vliv na životní prostředí. Výše plnění by měla být vyšší než může být ekonomický přínos firmě Letiště</p>		<p>Adekvátní výše plnění není předmětem posuzování vlivů. Primárně musí být plněny podmínky stanoviska EIA. Tzn., že části Veřejného příslibu, které jsou v rozporu s podmínkami stanoviska nemohou být</p>



<p>Vodochody a.s. či jiné firmě mající prospěch z pohybu letadel. Dále není odůvodněné, proč je plnění pouze za každého odlétajícího cestujícího. Slovo „odlétajícího“ by mělo být vyškrtnuto. Připomínám fakt, že ve večerních hodinách se dovolují opožděné přílety (tedy přistávání ne odlétání/vzlet). Prostředky by měly být primárně určeny ke snížení dopadů na životní prostředí (hluk, znečištění ovzduší).</p>	<p>realizovány.</p>
<p>I (ochranné pásmo letiště) Nerozumím tomu, jak mohlo být vyhlášeno ochranné pásmo letiště Vodochody [12] před vydáním rozhodnutí procesu EIA.</p>	<p>Vyhlášení OHP nijak nesouvisí s procesem EIA. Podléhá režimu podle zák. o ochraně veřejného zdraví. OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky." Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., a proto nepodléhá procesu EIA. Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p>
<p>J (město Odolena Voda) Jako občan města Odolena Voda nechápu, proč Rada města Odolena Voda se nesnaží ochránit své obyvatelstvo [13] a bez připomínek akceptuje posudek.</p>	<p>Bez nutnosti vypořádání.</p>
<p>K (Eurocontrol) Moje velmi kritická připomínka je k tomu, proč byla po zveřejnění 15.5.2013 posudku 1. Byl následně upraven obsah zveřejněného materiálu a to 22.05.2013 2. Nebyla ponechána lhůta 30 dní na vyjádření po takto upraveném obsahu.</p>	<p>Ke zveřejnění lze uvést, že nejdříve byl zveřejněn posudek včetně všech příloh 15.5.2013. Poté byly zjištěny některé písařské chyby a nebylo vypořádáno jedno vyjádření, které bylo jeho autorem označeno jako vyjádření k oznámení (ve skutečnosti se však následně zjistilo, že se zřejmě jedná vyjádření k doplněné dokumentaci) a jedno vyjádření bylo ztraceno na cestě mezi příslušným úřadem a zpracovatelem posudku.</p>

<p>Upozorňuji na nedostatky, týkající se Eurocontrol.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ani jedna otázka nemíří na to, jestli jsou vstupní údaje správné. Asi nevědomě předpokládáte, že veškeré podklady oznamovatele a zpracovatele jsou pravdivé. Na rozpor některých faktů jsem upozornil ve svém vyjádření již 17.10.2011.</li> <li>2. Otázky na "neurčitost výpočtu". Jakožto absolvent Katedry měření, Fakulty elektrotechnické, ČVUT v Praze, si dovoluji podotknout, že byste se měli ptát na nejistoty měření!</li> <li>3. Pokud dáváte posouzení někomu, kdo nemluví česky, je nutný překladatel v oboru (udělat ověřený překlad), stejně tak, jako to vyžaduje Ministerstvo vnitra při akceptaci stanov u společností, které zde mají zahraniční. Zejména je to důležité v tomto případě, kde bude chybou zatíženo mnoho obyvatel.</li> <li>4. Formální poznámka. Slovo "neoptimálnější" neexistuje, buď je něco optimální (a víc to být nemůže) nebo není.</li> </ol> <p>Upozorňuji na důležité závěry Eurocontrol</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cituji na straně závěry [14], strana 39: "However, EUROCONTROL recommends that there should be an explicit limiting condition relating to the fleet mix." <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Souhlasím, že by se mělo být vyjmenována do podmínek, přesně jaká letadla (ne pouze kategorie).</li> <li>b. Zpracovatel posudku sám uvádí, že nevylučujete existenci nákladní dopravy.</li> </ol> </li> <li>2. Cituji na straně závěry [14], strana 39: "However, EUROCONTROL considers the process to use monitoring to verify compliance to be flawed as it does not control noise, but actually allows breaches of the stated noise restriction. This is because, due to the processes and rules required to prepare a flight schedule, noise modelling should be able to anticipate if such limits are likely to be exceeded and the schedule should be adjusted accordingly before flight services are offered publicly." <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Souhlasím, že pouze měření hluku nemůže zaručit, že limity nebudou</li> </ol> </li> </ol>	<p>Opravy byly zpracovány do tzv. Dodatku - samostatného svazku a souboru a tento byl dodatečně zveřejněn 22.5.2013. Tato situace je v Dodatku dostatečně popsána.</p> <p>Lhůta pro zasílání vyjádření k posudku nebyla zkrácena, ale počítala se od 22.5.2013 a navíc se přihlíželo i k vyjádřením obdrženým po této lhůtě.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vstupní údaje byly zkontrolovány, chybné vesměs typů písarských chyb uvedeny na pravou míru.</li> </ol>
--	--

<p>překračovány. Měření může pouze potvrdit, že dochází nebo nedochází k porušování zákona. Pokud dojde, tak už je pozdě. Studie EIA má vyřešit, aby k tomu nedocházelo ne dovolit, aby k tomu mohlo dojít.</p> <p>Závěrem konstatuji, že nebyl dostatek času na prostudování, protože nebylo ponecháno celých 30 dní na prostudování.</p>	
<p>L (Záměry oznamovatele) Cituji z rozhovoru E15 dne 4.1.2012 1. "E15: Chce Penta nové letiště provozovat dlouhodobě? Martin Kačur: Řekl bych, že Penta není takovým typem investora. Dříve nebo později dojde k prodeji nějakému strategickému investorovi." a. Tedy zájmem oznamovatele je vyjednat co nejlepší podmínky (maximalizovat hlukovou zátěž obyvatelstva co nejbližší hornímu limitu zákona) a takto poškozené obyvatelstvo projekt následně prodat. Takže souhlasné stanoviska vznikne prospěch investiční skupině a dojde ke zvýšení hlukové expozice na obyvatelstvo. Prosím, aby MŽP posoudilo i tento poměr. 2. " Martin Kačur: Počítáme s tím, že až půjde letiště do provozu, tak by měl být hotový tunel Blanka. Ten velkou část aut odvede." a. Blanka ale vede směrem k Ruzyni? 3. "E15: Letiště ovšem zátěž v těchto místech ještě zvýší, nebo ne? To zvýší, ale ten příspěvek bude minimální. My neříkáme, že letiště nebude mít žádný negativní dopad. Jde o to, zda bude v limitech, které dává zákon." a. K tomu sděluji, že slovo minimální příspěvek znamená, že bude dosaženo maximálních hodnot stanovené zákonem. Ve zprávě Eurocontrol se též píše, že omezujícím faktorem kapacity letiště není technické omezení, ale hlukové omezení. Tedy kdyby zákon dovolil větší zátěž pro obyvatelstvo, mohlo by na stejném letišti být více pohybů.</p>	<p>V procesu EIA se posuzují vlivy záměru popsané v dokumentech EIA, nikoli v tisku.</p>
<p>M (objektivnost posudku) Upozorňuji, že RNDr. Ludvík Vladimír a RNDr. Bajer Tomáš, CSc. se střídají v psaní oznámení (včetně dokumentací) a zároveň posudků, což</p>	<p>Není divu, že autoři několika set dokumentů zpracovávaných v procesu EIA se několikrát podílí na posuzování téhož záměru.</p>

<p>může budít dojem, že existuje motivace, aby posudek "dobře dopadl". Viz MZP257 a MZP259.</p> <p>Doporučuji MŽP (případně oponentovi), aby se jelo podívat před rozhodnutím do terénu a porovnálo si stav okolí (zeleně/přírody) v roce 2008/2009 (při podání oznámení) a současným stavem. Mám osobní pocit, že se to dost změnilo (ubýlo).</p>	
<p><b>Závěr</b></p> <p>Toto vyjádření píšu několik dní a snažím se dodržet termín 14.6.2013, proto nemám dostatek času na opravu veškerých překlepů (nedejbože hrubek). Za případné chyby se omlouvám a v případě nejasností mě prosím kontaktujte na e-mailu petr@cesak.com, či mobilu +420 775 338 528. Případné nesrovnalosti jsem připraven objasnit.</p> <p>Doporučuji všechny předpoklady, ze kterých se vychází při posuzování dopadů, byly stanoveny jako podmínky pro vydání stanoviska.</p> <p>Předem děkuji, že velmi pečlivě posoudíte MP257. Minimálně v mém případě, to bude mít pro moji budoucnost a život závažné následky!</p>	<p>Veškeré podstatné předpoklady jsou uvedeny jako podmínky stanoviska EIA.</p>
<p><b>Použitá literatura</b></p> <p>[1] Obsah e-mailu od petr@cesak.com ze 17.5.2013 7:53 odeslaný na Jana.Pieknikova@mzp.cz Dobry den,</p> <p>adresa: Petr Cesak Pod Tvrzi 389 250 70 Odolena Voda</p> <p>jeste pro jistotu co presne potrebuji.</p> <p>1) dne 17.10.2011 jsem predal dopis pres podatelnu mesta Odolena Voda. Predpokladam, ze oni to za par dni predali s dalsima vyjadrenima na podatelnu ministerstva. Tady bych chtel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kopii celeho dopisu, co jste obrdzeli.</li> <li>- vyznacet datum, kdy prisel</li> <li>- vyznacet datum, kdy je porizena kopie pro me</li> </ul> <p>2) nejakym zpusobem se pak vyse zmineny dopis dostal RNDr. Vladimírovi Ludvíkovi. Tady bych chtel (tykajiciho se meho vyjadreni)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kopii celeho dopisu, co se mu z MZP posilalo</li> <li>- vyznacet datum, kdy to odeslo</li> </ul> <p>Cele je to z duvodu, ze nebylo citovana cele me vyjadreni. Jestli mi</p>	

<p>muzete doporučit/poučit nejvhodnější způsob (abych vytezoval MZP,Ludvik,Cesak co nejme), aby posudek oponoval vse, co jsem napsal (zejmena bez vynechani dulezitych pasazi).</p> <p>Velmi dekuji za spolupraci, Petr Cesak</p> <p>[2] Česák, Petr. Vyjádření.</p> <p>[3] Česák, Petr. Doplněné Vyjádření.</p> <p>[4] Posudek "Letiště Vodochody - Příloha č. 4";soubor "4-Vodochody_Veřejnost.pdf"</p> <p>[5] Obsah e-mailu od <a href="mailto:petr@cesak.com">petr@cesak.com</a> ze 16.5.2013 10:24 odeslaný zpracovateli posudku</p> <p>Vazeny pane doktore, na zaklade zverejneho dokumentu <a href="http://portal.cenia.cz/eiasea/download/EIA_MZP257_posudek_7930305369611021173.zip?uuid=">http://portal.cenia.cz/eiasea/download/EIA_MZP257_posudek_7930305369611021173.zip? uuid=</a></p> <p>Vas prosim o jednu kopii, kterou jste mel jako moje vyjadreni ze dne 17.10.2011 pres MZP CR. V dokumentaci na strane 124 neni citace meho vyjadreni uplna. Pokud nelze obratem, prosim o sdeleni terminu, kdy se k tomu dostanete.</p> <p>Dekuji, Petr Cesak 775 338 528</p> <p>Výpis logu poštovní serveru, který zprávu odesílal, potvrzující přijetí koncovým poštovním serverem</p> <p>May 16 10:24:58 mail postfix/smtp[13206]: 948F627EC5E: to=, relay=mx.centrum.cz[46.255.224.55]:25, delay=0.86, delays=0.11/0/0.28/0.46, dsn=2.0.0, status=sent (250 ok: Message 1334216180 accepted)</p> <p>[6] Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění Letiště Vodochody. Srpen 2011.</p> <p>[7] 0-Vodochody_Posudek_EIA.pdf</p> <p>[8]<a href="http://www.prg.aero/Files/cs/O_letisti/zprava_hlukova_situace/priloha_3_laeqD2009.pdf">http://www.prg.aero/Files/cs/O_letisti/zprava_hlukova_situace/priloha_3_laeqD2009.pdf</a></p> <p>[9] P25, Příloha č. 4. Kumulativní působení LKPR a LKVO po uvedení do provozu.</p>	
---	--

<p>[10] <a href="http://www.vodochodyairport.cz/cs/o-projektu/technicke-informace/">http://www.vodochodyairport.cz/cs/o-projektu/technicke-informace/</a> Citace vět ze stránky</p> <p>Letiště leží v nadmořské výšce 280 metrů nad mořem, 2 kilometry jihozápadně od obce Odolena Voda. Areál disponuje dráhou v kurzu 2849/104°, délka ranveje je 2500 m, šířka 45 m.</p> <p>Oproti stávajícímu stavu bude stanovena pevná provozní doba letiště. V noci mezi 22. a 6. hodinou ranní nebude letiště v provozu.</p> <p>[11] Letiště Vodochody a.s.: Veřejný příslib. 11. 8. 2011.</p> <p>[12] <a href="http://www.odolenavoda.cz/download/1336573522/verejna-vyhlasaka-ochranna-pasma-letiste-vodochody.pdf">http://www.odolenavoda.cz/download/1336573522/verejna-vyhlasaka-ochranna-pasma-letiste-vodochody.pdf</a></p> <p>[13] <a href="http://www.odolenavoda.cz/download/1370346799/SKMBT_C28013060413090.pdf">http://www.odolenavoda.cz/download/1370346799/SKMBT_C28013060413090.pdf</a></p> <p>[14] 2a-Vodochody_EuroControl_Review of the Acoustic Assessment.pdf</p>	
---	--

### Čubánová Kamila, Mgr.

Připomínka	Vypořádání
<p>Řada občanů, spolků, starostů a odborníků již několikrát vyjádřila své relevantní a podložené připomínky k záměru letiště, která však úředníci MŽP zřejmě neberou vážně, a vůbec je nezajímá objektivní dopad na region a občany. EIA by měla být objektivním posouzením celkového odpadu za životní prostředí, ale podle posledního rozhodnutí mám pocit (a nejen já), že objektivita a zdravý rozum jdou zcela stranou.</p> <p>Tato oblast je již tak postižena hlukem z dopravy, z D8 a znečištěním z okolních podniků v Kralupech a Neratovicích. Myslím, že negativní působení hluku je obecně velice podceňováno. Dlouhodobé vystavení hlukové zátěži skutečně působí řadu zdravotních problémů, včetně stresu a rozvoje chronických onemocnění. Nechápu, jak může být soukromý podnik pár osob přednější než zdraví mnoha tisíc obyvatel, včetně dětí!</p> <p>Tato oblast je také vystavena emisní zátěži. Další zátěž z provozu letadel a palivových zplodin opět zhorší zdravotní stav obyvatel v regionu.</p>	<p>Kumulativní vlivy hluku na zdraví jsou v dokumentaci podrobně řešeny ve formě <math>L_{DVN}</math>.</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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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>Na mnoha jednáních, která v minulosti proběhla a na kterých jsem byla přítomna, představitelé Penty nikdy nebyli schopni vysvětlit svůj podnikatelský záměr a výhled do budoucna. Takový projekt se přece neplánuje na 5 let. Z toho vyplývá, že Penta je pouze investorem, který letiště poté odprodá komukoliv, kdo slušně zaplatí. Zde vidím bezpečnostní riziko a nechápu, že je to státním úředníkům zcela jedno, kdo bude majitelem letiště za 5 let.</p> <p>Dále není vůbec řešena dopravní obslužnost, potažmo nájezd na D6, který by opět zhoršil ekologickou situaci některých obcí, a zvýšila by se hluchost.</p> <p>Dále absolutně nechápu, proč tedy v případě takového záměru, o kterém se již řadu let mluví, nebyla zakázána další zástavba. Ve všech obcích okolo letiště se bujně rozrůstá výstavba nemovitostí. Zcela chápu rozčarování těchto obyvatel, kteří své nové nemovitosti většinou splácejí. To platí o poklesu cen nemovitostí v dotčených obcích obecně. Pokud tedy bude záměr schválen, nemovitosti budou, mít jen minimální hodnotu. Ptám se tedy, budou občané nějak kompenzováni za poškození jejich majetku, které si sami nezavinili?</p> <p>Také si myslím, že vůbec nikdo z úředníků nebere v potaz možné riziko havárie, které nelze nikdy zcela vyloučit. V takto hustě zastavěném regionu by havárie letadla v každém případě postihla obyvatele. To nemluvím o tom, kdyby se nehoda stala v blízkosti Kaučuku Kralupy a České rafinérské. Myslím, že by tato oblast byla zcela vymazána z mapy! Nechci se zmiňovat o všech možných rizicích a negativních vlivech, které by schválení záměru letiště způsobilo. Myslím, že o tom už byla napsána řada odborných studií, připomínek a zpráv, které na MŽP máte k dispozici.</p> <p>Chci hlavně říci, že pokud tento záměr schválíte, odsoudíte tuto oblast a přilehlé obce k postupnému zániku, protože se tam nebude dát dlouhodobě žít. Také chci věřit, že státní správa skutečně objektivně posoudí všechna pro a proti, a objektivně rozhodne, co je nejlepší v zájmu ochrany životního prostředí, rozvoje regionu a zdraví obyvatel.</p>	<p>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové studie a vyhodnocen vliv imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné. Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 <math>\mu\text{g.m}^{-3}</math>, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 <math>\mu\text{g.m}^{-3}</math>.</p> <p>MÚK Odolena Voda na D8 je součástí záměru a podmínkou stanoviska EIA, jeho realizace je věcí oznamovatele, nikoli ŘSD. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přivaděče od D8. Mj. je tato MÚK veřejně prospěšnou stavbou podle ZÚR Středočeského kraje.</p> <p>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>Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území.</p>
---	--

Zatím to bohužel vypadá, že převažují pouze subjektivní zájmy investora, skupiny Penta.	
---	--

### Dobšová Šárka

Připomínka	Vypořádání
<p>Mnohé výzkumy prokázaly, že děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných silnic, trpí více poruchou soustředění, ve škole jsou roztěkané, pomalejší či hůře chápou psaný text. Samotný posudek firmy EUROCONTROL upozorňuje na navrhovanou skladbu předpokládaného leteckého parku, která se může jevit nespolehlivá. Nejsou k dispozici údaje, které by podpořily odhadovanou skladbu tohoto budoucího leteckého parku, a tak nelze určit odolnost posuzovaného složení. Je proto možné, že budoucí hladiny hluku, vycházející z počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii. Letecký hluk může více odvádět dětskou pozornost a narušovat jejich komunikaci s učitelem. Studie nezamlčuje ani prokazatelné negativní účinky hluku z letecké dopravy na poznávací (rozumové) funkce u dětí.</p> <p>Výzkum Institutu hygieny a sociální medicíny v Innsbrucku před časem jednoznačně prokázal, že hluk způsobovaný nadměrnou automobilovou dopravou, kterou Letiště Vodochody bude generovat, má negativní vliv na psychický stav dítěte, přičemž tou nejvíce ohroženou skupinou jsou děti předčasně narozené či s nižší porodní hmotností. Navíc byla u dětí prokázána přímá úměra souvislosti intenzity hluku a závažnosti psychických problémů.</p> <p>Požaduji, aby MŽP při formulaci Stanoviska uvažilo právě dopady u dětí. Nejmladší generace by byla hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</p>	<p>Vliv hluku na dětskou populaci byl v procesu EIA podrobně řešen v rámci posouzení vlivů na zdraví a byly stanoveny příslušné podmínky stanoviska.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</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>Součástí dokumentace je příloha č. 28: " Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody 13/81, Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011, Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011"</p> <p>Její autor MUDr. Havel je soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví.</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2</p>



<p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo životního prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p> <p>Jako matka 2 dětí (4 roky a 7 let) považuji hlukový dopad případného letiště za nepřijatelný s ohledem na zdraví mých dětí.</p>	<p>pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovateli posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i</p>
--	--

	<p>nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p><b>"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."</b></p> <p>V souladu s definicí WHO se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.</p> <p>Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky KHS jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje.</p> <p>Problematika vlivů na zdraví a zdravotních rizik musí být v dokumentaci EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. zpracována příslušně autorizovanou osobou (pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik).</p> <p>Ustanovení § 19 zák. č. 100/2001 Sb.: "U záměrů uvedených v příloze č. 1 kategorii I a dále u ostatních záměrů, pokud se tak stanoví v závěru zjišťovacího řízení, musí být část dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví zpracována osobou,</p>
--	--

	<p>kteřá je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví." V tomto případě byl navíc nad rámec zákonných požadavků zpracován i oponentní posudek prostřednictvím jiné autorizované osoby pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje, který jak s posouzením vlivů na zdraví, tak s posudkem EIA souhlasil.</p>
--	--

## Doubek Martin

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem spoluvlastníkem pozemku parc. č. 209/54 v k.ú. 708984 Dolínek, zapsaných na listu vlastnictví č. 1462 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro 3209 Praha-východ. Na pozemku parc. č. 209/54 je umístěna budova rodinný dům parc. č. St. 443 k.ú. 708984 Dolínek, jíž jsem spoluvlastníkem.</p> <p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby obce Panenské Břežany, obce Dolánky a obce Zlončice. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány. Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování</p>	<p>I. Varianta s ekvivalentní hladinou hluku pro charakteristický letový den nižší než 60 dB v prostorech, kde platí hlukové limity je navržena k realizaci.</p> <p>Mj. toho bude dosaženo na základě následujících podmínek stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů ve všech chráněných venkovních prostorech a ve všech chráněných venkovních prostorech staveb stanovených v ustanovení § 30 odst. 3 zákona, které vznikly před</li> </ul>

<p>podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, kdy pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>datem účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření, kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku - predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít</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>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně</p>	<p>II. Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že</p>

<p>vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„...nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuly důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.</p>	<p>posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou</p>

<p>vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluků z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii; která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumulovat. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 dochází v Panenských Břežanech, ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a silničního hluku v lokalitě Panenské Břežany, Klíčany, Odolená Voda, Vodochody a Mასlovice. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a železničního provozu dochází v lokalitě Zlončice a Chvatěruby. Dále zde je ještě plánovaná vysokorychlostní trať Praha - Drážd'any, kumulací hluku k této trati budou zasaženy obce Předboj, Bášť, Měšice a Líbeznice. Z akustické studie tedy jednoznačně vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový</p>	<p>vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie). Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení §12 zák. č. 17/1992 Sb.: 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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</p>
---	--

<p>limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity. Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>deskriptory - např. <math>L_{DVN}</math>, 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 <math>L_{DVN}</math>.</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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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>Pro vyhodnocení kumulativních vlivů v Akustické studii leteckého provozu (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie) byly použity jako</p>
--	--

	<p>vstupní data pro Letiště Vodochody - 35 000 pohybů letadel za rok a pro Letiště Ruzyně - 274 500 pohybů letadel za rok.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>IV. Porušení procesních pravidel - neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepřacovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15.9.2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15.5.2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz</p>	<p>IV. Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>



<p>makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčen, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv.</p> <p>V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné rovněž v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení</p>	<p>V. V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční</p>

<p>zamítnut. V územním řízení již v žádném případě nesoulad s územním plánem zhojit nelze. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle 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</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>1) MÚK na D8 (k.ú. Odolena Voda, silnice III/0087 ) je součástí podmínky souhlasného stanoviska posudku k záměru „Letiště</p>	<p>1) Výstavba MÚK nepatří mezi vyjmenované zdroje znečištění ovzduší dle zák. č. 200/2012 Sb., o ochraně ovzduší a rozptylovou</p>

<p>Vodochody", musí být součástí dokumentace EIA Letiště Vodochody posouzení MÚK na D8 dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Dokumentace k MÚK na D8 v EIA Letiště Vodochody neobsahuje :</p> <p>1.1. Rozptylovou studii znečištění ovzduší pro výstavbu MÚK na D8 Dokumentace „P_16_RS_Vystavba" srpen 2010 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena.</p> <p>Dokumentace „P_21_RS-Etapa výstavby" červenec 2011 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena pro výstavbu MÚK.</p> <p>1.2. Rozptylovou studii znečištění ovzduší provoz MÚK na D8 Doplnit informace o vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) a zhodnotit jejich rozsah v dotčeném území v posledních letech. Vzhledem k překračování limitů pro kvalitu ovzduší v daném území je třeba rovněž navrhnout pro stávající i budoucí obytnou zástavbu účinná ochranná opatření - např. protihlukové valy, výsadbu izolační zeleně, atd.</p> <p>1.3. Přírodovědný průzkum pro MÚK na D8 Dokumentace „P_15_Zoologický průzkum" červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p> <p>Dokumentace „P_18_Aktualizovaný zoologický průzkum" červenec 2011 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p> <p>1.4. Dendrologický průzkum a ocenění dřevin pro MÚK na D8 Dokumentace „P_14_Botanický průzkum" červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p> <p>a) Dopracovat dendrologický průzkum (chybí uvedení základních charakteristik dřevin, kterých se stavba dotkne a rovněž vyčíslení hodnoty ekologické újmy) a navrhnout plán sadových úprav, včetně specifikace druhu a velikosti navržených dřevin a zajištění následné péče o výsadbu,</p> <p>1.5. Korozní průzkum pro MÚK na D8 Korozivní agresivita, bludné proudy nejsou pro MÚK na D8 v žádné dokumentaci řešeny.</p>	<p>studii nevyžaduje.</p> <p>Součástí dokumentace je Rozptylové studie, která ve variantě 6 – celkové příspěvky zdrojů AERO Vodochody a Letiště Vodochody včetně celkové dopravy na nejbližší komunikační síti v roce 2015 s přiváděčem hodnotí i vlivy MÚK na D8 z hlediska bilance emisí a z nich vyplývajících imisních příspěvků.</p> <p>Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy, významné potravní niky ani rozmnožiště významných druhů živočichů se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný zoologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p> <p>Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy, významné potravní niky ani rozmnožiště významných druhů živočichů se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný zoologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p> <p>Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy významných druhů rostlin se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný botanický a dendrologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p> <p>Plán sadových úprav, včetně specifikace druhu a velikosti navržených dřevin a zajištění následné péče o výsadbu je předmětem dokumentací pro následná rozhodnutí.</p> <p>Korozní průzkum není předmětem procesu EIA. Tento průzkum je podstatný pro zakládání staveb, nikoli pro hodnocení vlivů na ŽP.</p> <p>Projekt odpadového hospodářství není předmětem procesu EIA, ale</p>
--	--

<p>1.6. Projekt odpadového hospodářství pro MÚK na D8 Projekt odpadového hospodářství přestavby MÚK na D8 není řešen. Není řešeno :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Odpady v průběhu výstavby MÚK na D8. Upřesnit a precizovat způsob nakládání s odpady a také upřesnit názvy některých odpadů,</li> <li>- Druh a kategorizace odpadů z výstavby MÚK na D8</li> <li>- Způsoby využití a zneškodňování odpadů MÚK na D8</li> <li>- Minimalizace dopadů na prostředí v důsledku tvorby odpadů MÚK na D8</li> <li>- Možnosti zneškodňování odpadů MÚK na D8</li> </ul> <p>1.7. Výkresovou dokumentaci pro MÚK na D8 Výkresová dokumentace neobsahuje přehlednou situaci, Komunikační objekty, Charakteristické příčné řezy, Podélný profil radiály, Podélné profily připojovacích pruhů. Výkresová dokumentace obsahuje ve složce „ P_4_Situace stavby - P 4. 3. Napojení na D8" jen Koordinační situaci M 1:1000.</p> <p>1.8. Ochrana vod</p> <p>a) Projekt neřeší odvodnění MÚK Odolena Voda ve variantách a je nutné doplnit bilanci dešťových vod</p> <p>b) Je nutné upřesnit informace, o vlivu záměru na povrchové vody pro jednotlivé varianty řešení zejména s přihlédnutím ke kapacitám recipientů a s ohledem na předcházení znečišťování povrchových vod splachy z komunikací. Dále je třeba vyhodnotit vhodnost jednotlivých variant odvodnění rovněž z hlediska řešení havárií,</p> <p>c) Je nutné navrhnout řešení retence srážkových vod přímo v místě jejich vzniku a prověřit kapacitu dešťových a usazovacích nádrží a jímek, popřípadě zvážit jejich zkapacitnění. Dále zpracovat návrh čištění povrchových vod z provádění stavby a ze zařízení staveniště před jejich zaústěním do vodních toků - vody musí být řádně zbaveny jakéhokoliv znečištění, včetně zemních částic.</p>	<p>samostatného procesu dle zák. o odpadech.</p> <p>Odpady, která budou vznikat na MÚK (např. uliční smetky, odpady z údržby zeleně) jsou zahrnuty v bilancích odpadů uvažovaného záměru v tomto procesu EIA.</p> <p>Uváděné výkresy budou naplní následujících technických projektů (DÚR, DSP, DPS apod.), pro proces EIA nejsou potřeba.</p> <p>Proces EIA nevyžaduje řešení odvodnění MÚK Odolena Voda ve variantách.</p> <p>Odvodnění včetně všech detailů bude muset být provedeno podle příslušných technických norem v rámci dalších stupňů projektové dokumentace.</p> <p>Bilance dešťových vod je uvedena v dokumentaci EIA na str. 269.</p> <p>MÚK na D8 je v rámci dokumentace řešena dostatečně.</p> <p>Detailní protihluková opatření budou předmětem další projektové dokumentace.</p>
<p>2) MÚK na D8 (k.ú. Odolena Voda, silnice III/0087) je součástí podmínky 83) na straně 222 souhlasného stanoviska k záměru „Letiště</p>	<p>2) Nejedná se o problém vlivů na životní prostředí, ale o problém technický. Technická norma není obecně závazný právní předpis.</p>

<p>Vodochody". Podmínkou vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál je zprovoznění uvažovaného přivaděče (IO 01) od D8 (minimálně zahájení zkušebního provozu). Podmínku není možné na základě platných ČSN norem dodržet!</p> <p>Křižovatky na všech dálnicích a rychlostních silnicích se navrhují vždy mimoúrovňové. Výpočet pro posouzení vhodnosti mimoúrovňové křižovatky se provádí podle ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích. Nejmenší vzdálenosti křižovatek stanovuje tabulka 21 ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic.</p> <p>Vzájemná vzdálenost os křižovatek (mostů) <math>Los = 3,834km</math>.</p> <p>Vzájemná vzdálenost křižovatek <math>L = 3,834 - 0,300 - 0,300 = 3,234km \neq \geq 4km</math>.</p> <p>Vzdálenost mezi křižovatkami nesplňuje nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti křižovatek dle normy ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic.</p> <p>Tuto vzájemnou vzdálenost lze v blízkosti větších sídelních útvarů nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací snížit až o 50 % na základě článku 11.2 ČSN 73 6101 Změna 1 z ledna 2009.</p> <p>Citace normy : Článek 11.2 ČSN 73 6101 Změna 1 z Ledna 2009</p> <p>V Článku 11.2 se ruší třetí odstavec a nahrazuje tímto zněním:</p> <p>Tyto vzájemné vzdálenosti lze v blízkosti větších sídelních útvarů (obce nad 30 tis. obyvatel) nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací (průmyslové zóny, které generují více než 10 tis. voz./24h) v odůvodněných případech snížit až o 50 %. Pokud je vzájemná vzdálenost křižovatek na stávající pozemní komunikaci větší než 50 % hodnot uvedených v tabulce 21, není nutné při rekonstrukci křižovatky rušit.</p> <p>-Konec citace normy -</p> <p>Předpokládaná generovaná doprava z letiště <math>6500+500 \text{ voz}/24h &lt; 10tis. \text{ Voz}/24h</math></p> <p>CityPlan ve svém dopravním modelu uvažuje s celodenní intenzitou dopravy generovanou letištěm Vodochody následovně (obousměrně):</p> <p>- počet cest osobních vozidel <math>6500 \text{ voz}/24h</math></p>	<p>Proces EIA nemá žádné nástroje ke zkoumání detailního souladu nebo nesouladu s technickými normami nebo předjímat vydání nebo nevydání výjimky z technické normy. To bude předmětem navazujících správních řízení např. dle stavebního zákona, takže obavy, že by se něco zanedbalo nebo opomělo jsou zbytečné. Proces EIA není ani vybaven příslušně autorizovanými osobami pro konkrétní technickou oblast (těmi je např. vybavena společnost, která zpracovala Dopravně inženýrskou studii).</p> <p>Proto je uloženo podmínkou, že nelze provést kolaudaci terminálu bez zprovoznění MÚK Odolená Voda, jinými slovy záměr letiště Vodochody nelze uvést do provozu bez dopravního napojení na D8. Jinou možnost proces EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. nemá.</p> <p>Mj. je tato MÚK veřejně prospěšnou stavbou podle ZÚR Středočeského kraje.</p>
--	--

<p>- počet cest autobusů 200 voz/24h  - počet cest nákladních vozidel 100 voz/24h do 3,5t + +200 voz/24h nad 3,5t  Celkem 7000 voz/24h.  Město Odolena Voda má k 20.4. 2011 - 5 454 obyvatel. Na základě výše uvedených kritérií nelze použít snížení vzdálenosti v tabulce 21 na 50%. Nejmenší dovolená vzdálenost je 4km.  Na straně 61 Posudku k IO 01 - 2 Napojení letiště na D8 je uvedena následující citace:  Oblast bude (na základě dopravního posouzení společnosti CityPlan i podle původní studie VPÚ z roku 2006) generovat po realizaci záměru více než 10 000 pohybů vozidel/24hod, které by využívaly napojení na dálnici D8, proto je možné uvažovat i s menší vzdáleností než 4 km mezi sousedními křižovatkami na dálnici, jak připouští norma ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic.  V citaci posudku na straně 61 je chyba, kdy norma připouští snížení vzdálenosti pro průmyslovou zónu = letiště, které generuje víc, jak 10 000 vozidel/24h. Dle výše uvedených údajů. f. CityPlan letiště generuje pouze 7 000 voz/24hod. Firma CityPlán nesprávně připočítala ke generované dopravě průmyslové zóny = letiště, dopravu generovanou okolní občanskou zástavbou. Na základě uvedených skutečností nelze použít snížení vzdálenosti v tabulce 21 na 50%. vzdálenost mezi MÚK musí být minimálně 4km. kterou MÚK na D8 nesplňuje.  Podle odst. 4 písm. b) § 10 zákona č. 13/1997 Sb. je každé připojení k dálnici podmíněno souhlasem Ministerstva vnitra.  V oblasti Vodochod Ministerstvo vnitra nevydalo souhlas s připojením pozemní komunikace k dálnici D8, ani nebylo s takovým požadavkem osloveno ke dni 19.října 2012.</p>	
<p>Nesouhlasím s realizací projektu rozšíření letiště Vodochody, jako hlavní důvody uvádím následující:  • Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti - investiční skupiny Penta, a to na</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</p>

<p>úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu.</p>	<p>"v jakém zájmu má být záměr realizován".</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nesouhlasím s vybudováním dálničního přivaděče na D8, který má sloužit výhradně k potřebám letiště Vodochody. Posudek se nevypořádal s požadavkem občanů i vedení města Odolena Voda na vybudování účinných protihlukových opatření na náklady investora záměru. Opakuji,</li> </ul>	<p>MÚK na D8 je v rámci dokumentace řešena dostatečně.</p> <p>Detailní protihluková opatření budou předmětem další projektové dokumentace.</p>

<p>že část obce Dolínky je již nyní obtěžována hlukem z dálnice, kde nejsou provedena žádná funkční protihluková opatření pro stávající stav a v případě realizace dálničního přivaděče a vyvedení dálnice ze zářezu, dojde k dalšímu výraznému nárůstu hluku. V případě jeho výstavby důrazně požaduji zpracování samostatné EIA na tento přivaděč, neboť se jedná o stavbu ovlivňující negativně kvalitu ŽP, v EIA pro Letiště Vodochody je tato stavba řešena jen velmi jednoduše. Požaduji kvalitní protihluková opatření - protihlukový val, protihlukové stěny a výměnu oken v rodinných domech zasažených hlukem ještě před výstavbou MÚK D8 a monitoring hluku na území města Odolena Voda a městské části Dolínky z pozemní dopravy před a po výstavbě MÚK na náklady investora záměru</p>	
<p>• Nesouhlasím s vypořádáním bezpečnostních rizik při střetu letadla s ptactvem. Posudek uvádí, že tento region má průměrný výskyt ptactva, čili je nízká pravděpodobnost střetu s ptactvem a bezpečnostní opatření jsou řešena metodou plašení v areálu letiště. Požaduji podrobně dopracovat tuto problematiku ornitologie a konkretizovat adekvátní opatření, která by maximálně eliminovala vznik nebezpečné situace. Tento region je s nadprůměrným výskytem krkavcovitého ptactva s jeho migračními trasami vedoucími přes území letiště. Metoda plašení je v tomto případě nedostatečná. Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Toto problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty. V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení. Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika. Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze</p>



	efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany. Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.
<b>Závěr</b> Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.	Vytýkané nedostatky vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.

#### **Drdová Marcela, Mgr.**

<b>Připomínka</b> Jsem (spolu)vlastníkem pozemků parc. č. 105/82, 84.. a parc. č. 268 v k. ú. Měšice u Prahy zapsaných na listu vlastnictví č. 648... v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Praha - východ. Na pozemku parc. č. 268 je umístěna budova č.p.252, jíž jsem (spolu)vlastníkem. Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:  I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány. Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č.	<b>Vypořádání</b> Součástí dokumentace je příloha č. 28: " Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody 13/81, Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011, Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011" Její autor MUDr. Havel je soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních setech expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví. Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí
--	--

<p>27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví -</p>
--	---

	<p>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>V souladu s definicí WHO se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.</p> <p>Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky KHS jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje.</p> <p>Problematika vlivů na zdraví a zdravotních rizik musí být v dokumentaci EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. zpracována příslušně autorizovanou osobou (pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik).</p> <p>Ustanovení § 19 zák. č. 100/2001 Sb.:</p> <p>"U záměrů uvedených v příloze č. 1 kategorii I a dále u ostatních záměrů, pokud se tak stanoví v závěru zjišťovacího řízení, musí být část dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví</p>
--	--

	<p>zpracována osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví." V tomto případě byl navíc nad rámec zákonných požadavků zpracován i oponentní posudek prostřednictvím jiné autorizované osoby pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje, který jak s posouzením vlivů na zdraví, tak s posudkem EIA souhlasil.</p> <p>Zpracovatel posudku EIA, který je autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na životní prostředí a není autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na zdraví pak na tyto dokumenty nemůže nijak měnit, jeho povinností je tyto dokumenty respektovat a v případě, že obsahují nějaká doporučení nebo podmínky, tak je zohlednit v podmínkách pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Jeho úkolem není měnit závěry příslušně autorizovaných osob, ale dále formulovat takové podmínky návrhu stanoviska, aby veškeré předpoklady a ekologické limity byly bezpečně plněny. Tak to také bylo provedeno.</p>
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný slav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p>

<p>soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„ nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců."</p> <p>Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.</p>	<p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie). Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze</p>

<p>není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřižín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by</p>	<p>železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb.: 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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. <math>L_{DVN}</math>, 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 <math>L_{DVN}</math>.</p> <p>Podstatné je to, že dodržování hlukových limitů z veškerého</p>
---	--

<p>varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>IV. Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č.</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejich</p>

<p>100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepřacovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace</p>	<p>doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
---	--



<p>a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požadují proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA. S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA. V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno. Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice. Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán. Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury. Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem</p>

	<p>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</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>K dokumentaci záměru jsem podávala připomínky, ve kterých jsem uváděla zejména následující:</p> <p>Tyto mé připomínky ovšem nebyly řádně vypořádány.</p> <p>Jak je možné, že připomínky občanů nebyly vzaty na vědomí!</p>	<p>Připomínky neuvedeny.</p>
<p>Závěr</p> <p>Jsem přesvědčena, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody", trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Vytýkané nedostatky vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

**Dušková Dana**

Připomínka	Vypořádání
<p>Stalo se mi dvakrát, že při náhodném projíždění nad Dolany jsem byla svědkem toho, jak malé letadlo vypustilo do pole nadbytečné palivo. To, co jsem (a nejen já) viděla, zcela popírá tvrzení, že malá dopravní letadla nejsou uzpůsobena na vypouštění paliva za letu (viz <a href="http://www.vodochodyairport.cz/cs/fakta-a-myty/#vypousteni-paliva">www.vodochodyairport.cz/cs/fakta-a-myty/#vypousteni-paliva</a>).</p> <p>Zakážete snad zemědělcům v této lokalitě pěstovat obilí nebo budete klidně konzumovat kontaminované pečivo?</p>	<p>Vypouštění paliva před přistáním z důvodů snížení hmotnosti se používá pouze v případech, kdy je ohrožena bezpečnost cestujících vlivem nadměrné hmotnosti letadla, a to jen tehdy, pokud to konstrukce letadla umožňuje. Jde o extrémně malé množství případů. Kromě ekologických a bezpečnostních rizik je vypouštění paliva pro letecké společnosti velmi finančně náročné. Odborné studie navíc dokazují, že pokud je palivo z bezpečnostních důvodů vypuštěno ve výšce přesahující dva kilometry, což je jediná povolená výška dle leteckých předpisů, rozplyne se v atmosféře a na zemském povrchu se tato skutečnost vůbec neprojeví.</p> <p>Z letadel, která pravidelně operují ve vzdušném prostoru ČR jsou systémem pro nouzové vypouštění paliva vybaveny pouze typy B747, B767 (některé) a B777. Podíl těchto typů na provozu letiště Praha - Ruzyně je 0,5%. Jedná se letadla s rozpětím křídel více než 35 m, takže letiště Vodochody nemohou použít.</p> <p>Běžná střední letadla typu Boeing 737 nebo Airbus A320, která by měla využívat letiště Vodochody nouzovým vypouštěním paliva vybaveny nejsou.</p> <p>Uvedený jev lze obtížně vysvětlit. Buď může jít o kondenzační stopy, které mohou za určitých meteorologických situací vznikat za nerovnostmi křídel nebo trupu a které mohou připomínat vypouštění kapaliny.</p> <p>Nebo šlo skutečně o provozní kapalinu - např. chladicí kapalinu nebo palivo unikající v důsledku závažné poruchy. To by připadalo v úvahu jedině u těch nejméně kontrolovaných letadel, např. ultralehkých letadel a znamenalo kritickou poruchu, při které je pilot povinen okamžitě nouzově přistát., což se podle popisu asi nestalo.</p> <p>Zde lze doporučit pořízení fotodokumentace a pokud možno odebrání vzorku vypouštěné kapaliny a obrátit se na ÚCL.</p>

**Ehrenberger Roman, Ing.**

Připomínka	Vypořádání
<p>Dopracování a doplnění dokumentace považuji za naprosto nedostatečné. Řada připomínek zůstala nevypořádaná a nebo naprosto nedostatečně dopracována.</p> <p>Celá studie se pokouší na základě již zastaralých údajů o území v blízkosti letiště Vodochody predikovat pouze Ideální hlukovou zátěž, kterou při dodržení všech naslibovaných podmínek vypočítal matematický model.</p> <p>Základním pochybením jsou neaktualizované zvýšené počty osob žijící v daném území, neaktualizované pozemkové mapy. V posledních pěti letech proběhla nebo probíhá do současnosti intenzivní výstavba rodinných domů a plocha zastavěného území se dramaticky mění.</p> <p>Dále nejsou zohledněny zvýšené počty dětí v mateřských školách a základní školách a základních uměleckých školách. Pro konkrétní příklad mohu uvést obec Líbeznice a obec Bášť.</p>	<p>Počty obyvatel byly získány ze sdělení starostů jednotlivých obcí. Navíc byl řešen stav se 100% naplněním rozvojových ploch dle ÚP, který velmi silně překračuje aktuální skutečnost i budoucí pravděpodobnost.</p> <p>Na druhé straně vzhledem k nezbytnému a řadou podmínek bezpečnému plnění hlukových limitů, nejsou počty obyvatel podstatné.</p>
<p>Matematický model hlukové zátěže zcela záměrně vyloučil synergický účinek současného leteckého provozu pro letiště Václava Havla nad územím obce Líbeznice, ačkoliv hluk z letících letadel denně zatěžuje obyvatele a návštěvníky obce Líbeznice. Je to hrubé opomenutí faktu, který je možný v Líbeznicích ověřit měřením.</p>	<p>Synergické vlivy Letiště Vodochody a letiště Václava Havla byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny správně (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Vlivy hluku z letiště Václava Havla jsou v Líbeznicích hluboce podlimitní, což lze dokladovat na základě výstupů kontinuálního monitoringu hluku tohoto letiště. Např. v roce 2012 vykazovala, ve směru na Líbeznice nejbližší monitorovací stanice Suchdol, ekvivalentní hladiny akustického tlaku <math>L_{Aeq,T} = 52,3</math> dB pro denní dobu za charakteristický letový den (květen - říjen 2012). Limit je 60 dB. Zdroj - <a href="http://www.prg.aero.cz">www.prg.aero.cz</a></p>
<p>Model predikuje hlukovou zátěž pouze pro modelovou situaci ideálního přímého přiblížení letadel na letiště Vodochody. Model hlukové zátěže zcela opomíjí další modelové situace, kdy vlivem povětrnostních nebo technických nebo na základě pokynů řízení přistávacích manévru letadel bude docházet k odchýlení od ideální osy přiblížení letadel na letiště</p>	<p>Výpočtový program Cadna A, kterým byla zpracována Akustická studie leteckého provozu vychází ze staticky významného počtu měření hlukových leteckých událostí na reálných letištích. Tím je zaručeno zohlednění uvedených odchylek od ideální trasy. Nelze očekávat, že na letišti Vodochody bude docházet k významně větším</p>

<p>Vodochody. Tím samozřejmě nutně dojde ke zvětšení zasaženého území a ke zvýšení hlukové hladiny zejména na jeho okrajích Jednotlivých predikovaných izofon.</p>	<p>odchylkám od os přiblížení než na jiných letištích.</p>
<p>Dokumentace nepochopitelně a zcela záměrně vynechala predikci hlukové zátěže z plánované vysokorychlostní tratě Praha Drážďany v prostoru mezi obcemi Hovorčovice, Líbeznice, Bášť a Měšice. Přitom tento záměr výstavby je zanesen v katastrální mapě obce Líbeznice s omezením dalšího rozvoje v území budoucí tratě. Zároveň vysokorychlostní trať je častým tématem Česko - Německých rozhovorů na vládní úrovni obou států. Navrhují dopracovat model hlukové zátěže doplnit o hlukovou zátěž v plánovaném území vysokorychlostní tratě, která je obvyklá u současných vysokorychlostních tratí zrealizovaných v České republice.</p>	<p>Vysokorychlostní trať není plánována ve smyslu jednoznačných představ o technických, ekonomických a časových parametrech, ale je chráněn její koridor v územních plánech obdobně jako např. trasa průplavu DOL.</p> <p>Její eventuelní příprava bude podléhat procesu EIA, stejně jako každý záměr typu železniční trati (viz příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb.).</p> <p>Zobrazení vlivů hluku vysokorychlostní tratě v uvedeném prostoru (mimo řešený prostor) již není potřeba, protože vlivy hluku z leteckého provozu v tomto prostoru budou již malé a překryty hlukem pozadí.</p>
<p>Dokumentace neposuzuje neúměrnou zátěž našich dětí (např. v obci Líbeznice v lokalitě „Pod školou“) ve věku od jejich narození do 15 let. Děti budou každodenně vystaveny neúměrnému hluku po celou dobu provozu letiště. Tedy od rána kolem 7 hod kdy budou vstávat, pak ve škole nebo mateřské škole nebo na hřišti, při venkovních aktivitách, v poledne, když děti budou spát v mateřské školce, odpoledne na kroužcích nebo na hodinách základní umělecké školy, výuce cizích jazyků a v odpoledních hodinách při pobytu venku v blízkosti svých domovů a večer kolem 20 hodiny, když půjdou spát.</p>	<p>Přílohou dokumentace č. 28 je Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody“ 13/81</p> <p>Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011</p> <p>Podklad pro dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č.100/2001 Sb.</p> <p>Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb.</p> <p>Tento Znalecký posudek zpracoval MUDr. Bohumil Havel, Soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik. Autor je dále držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních setech expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydaného MZ ČR.</p>

	<p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví. U autorizačního návodu AN 15/04 VERZE 2 je přihlédnuto k tomu, že je od podzimu 2008 vzhledem k novým poznatkům do doby aktualizace stažen a tyto nové aktuální poznatky jsou v provedeném hodnocení zdravotních rizik hluku aplikovány.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>Autor znaleckého posudku k uvedené problematice uvádí:</p> <p>U dětí ve školách v okolí letišť byla v řadě studií při ekvivalentní hladině hluku ve venkovním prostoru školy nad 70 dB popsáno nepříznivé ovlivnění kognitivních funkcí, projevující se sníženou schopností motivace, nižší výkonností při poznávacích úlohách a deficitem v osvojení čtení a jazyka. Děti byly více roztržité a dělaly více chyb. Nepříznivý účinek byl větší u dětí s horšími školními výkony. Zdá se také, že pravděpodobnější je deficit v osvojení čtení u dětí chronicky exponovaných hluku doma i ve škole ve srovnání s dětmi pouze navštěvujícími školu v hlučném prostředí.</p> <p>Studii, která sledovala tento efekt v souvislosti s uzavřením a přemístěním starého letiště v Mnichově v roce 1992, bylo zjištěno, že se jedná o účinek přechodný, který v daném případě vymizel do 18 měsíců po snížení hlukové expozice.</p> <p>V roce 2005 byly zveřejněny výsledky zatím nejrozsáhlejší tříleté mezinárodní evropské studie RANCH sponzorované Evropským</p>
--	---

	<p>společenstvím, zaměřené na výzkum účinků chronické expozice hluku z letecké a pozemní dopravy na školní výkonnost a zdraví dětí. Do studie bylo zařazeno téměř 3000 dětí ve věku 9-10 let z 89 škol z okolí 3 velkých evropských letišť, exponovaných různým hladinám denní ekvivalentní hladiny akustického tlaku v rozmezí 30 - 77 dB.</p> <p>Pro letecký hluk v okolí škol i při nižších hladinách, nežli v dřívějších studiích, byl nalezen lineární vztah odpovídající zpoždění úrovně čtení u dětí o 1 - 2 měsíce při 5 dB zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době. Pro hluk z pozemní dopravy tento vztah nalezen nebyl. Možným vysvětlením je odlišný charakter hlukové expozice, kde jednotlivé nepravidelné přelety letadel mohou více odvádět pozornost dětí a narušovat jejich komunikaci s učiteli, nežli více ustálený hluk z pozemní dopravy.</p> <p>V nejnovější publikaci WHO, zabývající se kvantifikací zdravotních dopadů hluku na evropskou populaci, je z výsledků relevantních epidemiologických studií včetně výše uvedené studie odvozen hypotetický vztah mezi hlukovou expozicí v <math>L_{dn}</math> a procentem dětí ve věku 7 - 19 let s předpokládaným nepříznivým ovlivněním kognitivních funkcí. Pro nejnižší expoziční pásmo 55 - 65 dB <math>L_{dn}</math> se předpokládá tento efekt cca u 20 % dětí.</p> <p>K hodnocení ovlivnění výkonu při jiných mimopracovních činnostech není dostatek studií, na základě kterých by bylo možné odvodit vztahy expozice a účinku.</p> <p>Při hodnocení zdravotních rizik hluku byly zohledněny nejnovější odborné poznatky o vlivech hluku z pozemní a letecké dopravy na zdraví. Podle aktuálních metodik doporučených pro země EU bylo do hodnocení zahrnuto subjektivní rušení spánku nočním hlukem a riziko kardiovaskulárních onemocnění. Z účinků spíše psychologicko - sociální povahy bylo zahrnuto obtěžování hlukem a ovlivnění školní výuky a rozvoje poznávacích funkcí u dětí školního věku.</p> <p>Podkladem k hodnocení byly výstupy akustických studií ve formě tabulkových údajů o distribuci hlukové expozice obyvatel</p>
--	---

	<p>jednotlivých obcí v hlukových pásmech. Proti hodnocení k oznámení záměru v roce 2008 byla v rámci maximálně konzervativního postupu vyhodnocena i nižší hluková pásma, zahrnující prahové hladiny hluku pro obtěžující a rušivý účinek, čímž došlo ke zvýšení teoretického počtu obyvatel, u kterých je možné předpokládat pocity obtěžování a rušení hlukem, aniž by došlo ke zvýšení hlukového dosahu provozu letiště. Pro skutečný stav je však třeba počítat s tím, že jde o údaj nadhodnocený, neboť lze předpokládat, že nižší hladiny hlukové zátěže budou částečně překryty hlukovým pozadím.</p> <p>Nově hodnoceným specifickým účinkem leteckého hluku je nepříznivé ovlivnění procesu učení v hlukově exponovaných školách, které se projevuje hlavně mírným zpožděním v řádu několika měsíců v osvojení čtení. V hlukovém pásmu 24hodinové ekvivalentní hladiny akustického tlaku 55 - 65 dB, kde se tento efekt již může podle nejnovějších odhadů začít projevovat, a to cca u 20 % dětí školního věku, je ZŠ v Dolanech a bydliště většiny obyvatel v obcích Dolany, Bašť a cca poloviny obyvatel Panenských Břežan.</p> <p>I když jde o efekt zjištělý pouze cílenými studiemi s použitím specializovaných testů, který nelze považovat za přímé zdravotní riziko, může být zlepšení podmínek výuky školních dětí k eliminaci tohoto účinku hluku jednou z oblastí případných kompenzací těmto hlukově nejvíce exponovaným obcím ze strany provozovatele letiště.</p> <p>U hlukové expozice z pozemní dopravy nedojde podle akustické studie vůči současnému stavu ke změnám, které by byly z hlediska zdravotních dopadů podstatné.</p> <p>Z výše uvedených výsledků hodnocení v souhrnu vyplývá, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Významné budou dopady v oblasti psychologické a sociální, především ve formě subjektivního obtěžování hlukem, způsobené vnesením hlukové zátěže z letecké dopravy do dosud převážně klidného území. Celé hodnocení je přitom zatíženo významnou nejistotou danou použitím vztahů</p>
--	--



	<p>expozice a účinku odvozených z výzkumů u největší světových a evropských letišť s celonočním provozem, zcela nesrovnatelných s letištěm Vodochody. Skutečné vlivy na obyvatelstvo v okolí letiště Vodochody proto mohou být podstatně příznivější.</p> <p>Únosnost zatížení území hlukem z hlediska společensky přijatelného a akceptovatelného rizika je dána hlukovými limity, stanovenými podle zákona o ochraně veřejného zdraví. Posouzení dodržení těchto limitů na základě zpracovaných pokladů je v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Smyslem hodnocení vlivů na veřejné zdraví v dokumentaci EIA je doplnění informačního obsahu dokumentace pro potřebu orgánu ochrany veřejného zdraví i dalších účastníků procesu EIA včetně veřejnosti o zdravotní charakteristiku hluku podle aktuálních odborných poznatků a odhad možných vlivů hlukové expozice na obyvatele dotčeného území.</p> <p>Pokud je výsledkem tohoto vyhodnocení kvantifikace zdravotního rizika, je třeba si uvědomit, že za stavu dodržení platných limitů nejde o riziko odporující zákonem dané ochraně zdraví obyvatel, neboť právě limity pro hluk z dopravy představují kompromis mezi snahou o ochranu zdraví a dosažitelnou realitou a nezaručují úplnou ochranu zdraví a pohody obyvatel.</p> <p><b>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</b></p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelském posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku</p>
--	--

	<p>Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p><b>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky.</b> 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>Autor posudku EIA plně respektoval závěry znaleckého posudku a plně respektoval navržené opatření pro eliminaci vlivů v návrhu podmínek stanoviska.</p> <p>K vlivu na areál škol v Líbeznících lze konstatovat, že dle zpracované akustické studie se zde předpokládají hladiny hluku z leteckého provozu okolo 50 dB, což je:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- o 10 dB méně než představuje hlukový limit,</li> <li>- podstatně nižší hodnota, než hodnoty, při kterých mohou nastat jevy popisované ve znaleckém posudku.</li> </ul>
<p>Dokumentace jinak neposuzuje negativní vliv přeletů velkého počtu letadel v bezprostřední blízkosti rodinných domů na psychický stav jejich obyvatel. Již nyní dochází k přeletu letadel nad Líbezníci prakticky ze</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p>

<p>všech směrů a tento stav by se výstavbou mezinárodního letiště Vodochody ještě dramaticky zhoršil. Celé rodiny se přestěhovaly pryč z Prahy do Líbeznic a postavily si svoje nové domy, aby unikly stresu, smogu a hluku velkoměsta. Výstavbou mezinárodního letiště by se zhoršené životní prostředí posunulo i do tohoto území. Rekreační ráz krajiny, který v současné době umožňuje aktivní využití volného času (procházky mezi obcemi, výlety na kole, atd.) v přírodě by již nebyly možné pro neúměrnou hlukovou zátěž. Proto požadují zpracovat studii, která by prozkoumala dopad rozšíření letiště Vodochody na psychickou kondici obyvatel v okolí letiště Vodochody v okruhu 20 km.</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>Součástí dokumentace je příloha č. 28: " Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody 13/81, Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011, Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011"</p> <p>Její autor MUDr. Havel je soudní znalec v oboru zdravotnictví, oddělení hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb.</p>
--	---

	<p>a vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme 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 souvislosti s právě probíhajícími ničivými záplavami, jejich opakování po krátké době (11 let od povodní 2002) a stále se zvyšujícímu počtu extrémních meteorologických jevů je důležité a nezbytné nechat dopracovat studii o zajištění ochrany vodních zdrojů při extrémních</p>	<p>V oznámení a dokumentaci EIA byla stanovena rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP. Tato opatření byla 2x připomínkována a na jejich základě byly navrženy podmínky pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP v návrhu stanoviska EIA</p>

<p>srážkách, které mohou mít srážkové úhrny cca 80l/m2 za hodinu a větší. Tyto meteorologické jevy jsou každoroční běžnou realitou a jejich četnost postupně narůstá. Vzhledem k velké ploše přistávací dráhy a záměru jejího zvětšení, zvýšeného počtu letadel a tedy potenciálního úniku toxických látek, zvýšené kapacity skladovaných pohonných látek pro letadla tak i motorová vozidla a dále veškeré odpadní vody z běžného provozu letiště (sociálních zařízení) nejde o zanedbatelný problém, kdyby v důsledku zaplavení došlo k úniku nebo vyplavení těchto odpadních vod.</p>	<p>(součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ve vodohospodářském projektu jako součásti DÚR počítat s návrhovou intenzitou deště a součiniteli odtoku dle požadavků Vodoprávního úřadu</li> <li>- výústní potrubí z areálu Letiště Vodochody do Vltavy dimenzovat na uvažované rozšíření letiště; v případě využití stávajícího potrubí provést technická opatření, která zajistí soulad s vodohospodářskými předpisy</li> <li>- pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen 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; dále bude možnost vsakování posouzena 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 budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.</li> <li>- v dalších stupních PD budou doloženy podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulčních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacita vsakovacích objektů a retenčních nádrží bude navržena dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011, bude provedena riziková analýza vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010</li> <li>- při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním</li> </ul>
--	--

	období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů musí být zajištěno důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto bude zapracováno do provozního/kanalizačního řádu
Závěr: Z výše uvedených námitek je zcela zřejmé a jasné, že výstavba letiště Vodochody, mimo jakoukoliv pochybnost, zatíží životní prostředí, ve svém okolí. Neúměrně a zásadně zhorší životní podmínky tisícům rodin. Veřejný zájem je na straně těchto obyvatel. Rozšíření letiště Vodochody není ve veřejném zájmu neboť je v přímém rozporu s desítkami tisíc obyvatel, kteří v okolí letiště Vodochody žijí, jejichž děti zde navštěvují mateřské školy a základní školy. Mají právo na klidný a nerušený pobyt a také odpočinek.	<p>Během procesu EIA bylo zjištěno, že realizací a provozem záměru nedojde ke zhoršení ŽP nad míru stanovenou zvláštními předpisy (ustanovení § 8 zák. č. 17/1992 Sb.), a proto nedojde k poškozování životního prostředí podle téhož zákona.</p> <p>V tomto procesu EIA bylo provedeno řádné posouzení všech vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a vypořádání všech připomínek dle zák. č. 100/2001 Sb., a zjištěno, že nedojde k překročení maximální únosnosti území a záměr je akceptovatelný z hlediska vlivů na ŽP.</p> <p>Únosné zatížení území definuje zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů v ustanovení § 5: "Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability."</p> <p>Poškozování životního prostředí definuje tento zák. v ustanovení § 8: "Poškozování životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.</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>

## Elexa Jan

Připomínka	Vypořádání
Schválení záměru v podobě jakou posudek doporučuje, by mimo jiné	Během procesu EIA bylo zjištěno, že realizací a provozem záměru

<p>porušilo tyto zákony:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• §1 odst. 3 zák. č. 100/2001 Sb., zákon o posuzování vlivů na životní prostředí</li> </ul> <p>„Účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Tento podklad je jedním z podkladů v řízeních podle zvláštních právních předpisů.“</p> <p>(§ 6 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí: „Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů.“)</p> <p>(§ 3 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí: „Ekosystém je funkční soustava živých a neživých složek životního prostředí, jež jsou navzájem spojeny výměnou látek, tokem energie a předáváním informací a které se vzájemně ovlivňují a vyvíjejí v určitém prostoru a čase.)</p> <p>(§2 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí: „Životním prostředím je vše, co vytváří přirozené podmínky existence organismů včetně člověka a je předpokladem jejich dalšího vývoje. Jeho složkami jsou zejména ovzduší, voda, horniny, půda, organismy, ekosystémy a energie.“)</p> <p>Dle výše uvedeného by schválení záměru nemohlo přispět k trvale udržitelnému rozvoji společnosti, což je účelem zákona č. 100/2011 Sb.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• §11 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí</li> </ul> <p>„Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“</p> <p>Dle rozsahu záměru, který posudek ponechává v původním rozsahu, je zřejmé, že území by bylo nadměrně zatěžováno.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky</li> </ul> <p>Schválení záměru by znamenalo porušení Evropské úmluvy o krajině, jež je součástí Státního programu ochrany přírody a krajiny České republiky. Zároveň tímto, dle § 19 zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí,</p>	<p>nedojde ke zhoršení ŽP nad míru stanovenou zvláštními předpisy (ustanovení § 8 zák. č. 17/1992 Sb.), a proto nedojde k poškozování životního prostředí podle téhož zákona.</p> <p>V tomto procesu EIA bylo provedeno řádné posouzení všech vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí a vypořádání všech připomínek dle zák. č. 100/2001 Sb., a zjištěno, že nedojde k překročení maximální únosnosti území a záměr je akceptovatelný z hlediska vlivů na ŽP.</p> <p>Únosné zatížení území definuje zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů v ustanovení § 5: "Únosné zatížení území je takové zatížení území lidskou činností, při kterém nedochází k poškozování životního prostředí, zejména jeho složek, funkcí ekosystémů nebo ekologické stability."</p> <p>Poškozování životního prostředí definuje tento zák. v ustanovení § 8: "Poškozování životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy."</p> <p>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního plánu dle ustanovení § 52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Záměr není v rozporu se ZÚR Středočeského kraje.</p>
---	--

ohlašuji skutečnost, že hrozí poškození životního prostředí. Toto ohlášení předám i dalším orgánům státní správy.	
---	--

### Fazekaš Peter, Ing. a Fazekaš Petra

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem majitelem rodinného domu na pozemku v ulici Hovorčovicka 687; 250 65, Bášť okres Praha -východ, kde trvale bydlíme se svou manželkou a synem.</p> <p>1. Letiště dle posuzovaného záměru není ve veřejném zájmu ani v územním plánu. Sloužilo by pouze k dosažení zisku soukromé společnosti na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku obyvatel regionu. 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. Tvzení, 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. 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. S takovým postupem nemohu souhlasit.</p> <p>Způsob vypořádání autora posudku s velkým množstvím připomínek, který připomíná slohové cvičení s předem ze strany investora jasné</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>Požadavky MŽP na doplnění dokumentace byly splněny, jinak by dokumentace musela být vrácena k dopracování.</p> <p>Plnění těchto požadavků je zajištěno příslušnými omezujícími podmínkami.</p> <p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené</p>



<p>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 strany MŽP odmítnut, což tímto navrhuji.</p>	<p>napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle 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</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p> <p>Z hlediska nočního provozu se jedná o povolení opožděných příletů, nikoli o povolení plánovaného provozu.</p> <p>Veřejný příslib je součástí kompenzačních opatření, nijak</p>
---	---

	<p>nevstupoval do vlastního posouzení vlivů.</p> <p>Zpracovatel posudku byl povinen mj. zkontrolovat správnost dokumentace. Během této kontroly našel některé nesrovnalosti, ke kterým si vyžádal od oznamovatele podklady, které byly použity ke zpracování dokumentace na základě ustanovení § 9 odst. 6 zák. č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písařských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru.</p> <p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA.</p> <p>Zároveň jsou povinni stanovit podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP včetně podmínek pro dodržení ekologických limitů. Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p>
<p>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., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>3. Nesouhlasím s navrhovaným přistávacím koridorem RWY 28 a jeho rozšířením a dobudováním o dalších 300 metrů východním směrem, které</p>	<p>Zachování současného bodu dotyku přistávajícího letedla s dráhou při příletu na RWY 28 je součástí charakteristiky záměru. V žádném</p>

<p>ještě sníží výšku přeletu letadel nad naší obcí Bášť. 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 letedla s dráhou při příletu z RWY 28.</p>	<p>případě se nepočítá s posunem tohoto bodu, ani se snížením výšky přeletů.</p> <p>Naopak podmínkou je uloženo, že Systém monitoringu hluku bude sloužit k ověření správnosti výpočtového modelu hlukového zatížení území z budoucího provozu letiště a jeho porovnání s reálně naměřenými hodnotami a pro případná opatření na eliminaci hlukového zatížení území.</p>
<p>4. 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 jesliček v obci Bášť. Materské centrum Kindergarten pro 80 dětí se nachází v ulici Měšická 822 přímo pod přistávacím koridorem RWY 28. 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 soukromého vlastníka majitele letiště, takže výsledky a vyhodnocení měření by s pravděpodobností hraničící s jistotou nadměrné zátěže neprokázaly.</p>	<p>Synergické vlivy Letiště Vodochody a letiště Václava Havla byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny správně (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</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>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>Není věcí procesu EIA rozebírat správnost legislativní úpravy, ale aktualizací NV č. 272/2011 Sb. se nemění hlukové limity, ani způsob prokazování plnění hlukových limitů oproti předchozí úpravě.</p> <p>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové</p>

	<p>studie a vyhodnocen vliv imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné. Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 <math>\mu\text{g.m}^{-3}</math>, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 <math>\mu\text{g.m}^{-3}</math>.</p> <p>Z hlediska procesu EIA, tedy posuzování vlivů na ŽP jsou podstatné vlivy hluku. Tyto jsou ošetřeny navrženým monitoringem vč. systému zveřejňování směrem k dotčené široké veřejnosti. Monitoring hluku je hlavní podmínkou pro plnění hlukových limitů. Monitoring bude prováděn trvale, provozován nezávislou akreditovanou laboratoří a kontrolován KHS a ÚCL.</p>
<p>5. 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. Posudek EUROCONTROL sám rozporuje nutnost vytvoření nového letiště v regionu s ohledem na vytvoření nové hlukové zátěže.</p>	<p>Posudek Eurocontrol představuje přílohu posudku, v takovém případě se autorizovaný překlad nevyžaduje.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný.</p>

	<p>Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>6. 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>Napojení na D8 je součástí záměru jako samostatný inženýrský objekt.</p> <p>Technická norma není obecně závazný právní předpis.</p> <p>Proces EIA nemá žádné nástroje ke zkoumání detailního souladu nebo nesouladu s technickými normami nebo předjímat vydání nebo nevydání výjimky z technické normy. To bude předmětem navazujících správních řízení např. dle stavebního zákona, takže obavy, že by se něco zanedbalo nebo opomělo jsou zbytečné. Proces EIA není ani vybaven příslušně autorizovanými osobami pro konkrétní technickou oblast (těmi je např. vybavena společnost, která zpracovala Dopravně inženýrskou studii).</p> <p>Proto je uloženo podmínkou, že nelze provést kolaudaci terminálu bez zprovoznění MÚK Odolená Voda, jinými slovy záměr letiště Vodochody nelze uvést do provozu bez dopravního napojení na D8. Jinou možnost proces EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. nemá.</p> <p>Mj. je tato MÚK veřejně prospěšnou stavbou podle ZÚR Středočeského kraje.</p>
<p>7. Nesouhlasím s plánovaným nárůstem pozemní dopravy v ulici Argentinská a v Holešovičkách. Nárůst dopravy bude mít vliv na ŽP a obyvatele, žijící v dotčeném území Prahy 7 a 8 a měl by být zohledněn v dokumentaci.</p>	<p>Významné vlivy na ŽP zvýšením dopravy v ulicích Argentinská a v Holešovických nejsou v rámci procesu EIA signalizovány.</p>
<p>8. V dokumentaci nejsou zhodnocena ochranná pásma vodních zdrojů a</p>	<p>Tyto jevy v dokumentaci zhodnoceny jsou. Pro další prohloubení</p>

<p>existence ropovodu Družba. Není popsán výskyt starých ekologických zátěží a vlivu nového předpokládaného projektu na ně.</p>	<p>poznání, které je podstatné pro další technické řešení záměru jsou stanoveny následující podmínky stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pro možnost vsakování srážkových vod bude doložen 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; dále bude možnost vsakování posouzena 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 budou předčištěny na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.</li> </ul>
<p>9. 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 bez dalšího projednávání zamítnout.</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 predikčním modulem. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude měřit, zda který bude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</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</p>

	<p>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 znaleckého posudku přesto v tomto ukazateli dodatečně provedl vyhodnocení vlivů leteckého hluku s použitím koeficientů závažnosti dle publikace WHO Burden of disease from environmental noise, 2011 a s výsledkem seznámil účastníky veřejného projednání.</p> <p>Výsledná hodnota je 82,1 DALY, na které se přímé zdravotními vlivy podílejí hodnotou 16,6 DALY a nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální hodnotou 65,5 DALY (týká se všech posuzovaných obyvatel, v případě úvah o vlivu je nutno vydělit počtem posuzovaných obyvatel).</p>
--	---

## Georg Meger

Připomínka	Vypořádání
<p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost</p>	<p>Součástí dokumentace je příloha č. 28: " Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody 13/81, Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011, Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011"</p> <p>Její autor MUDr. Havel je soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí,</p>

<p>jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovateli posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p>
---	--



	<p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>V souladu s definicí WHO se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.</p> <p>Problematika vlivů na zdraví a zdravotních rizik musí být v dokumentaci EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. zpracována příslušně autorizovanou osobou (pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik).</p> <p>Ustanovení §19 zák. č. 100/2001 Sb.:</p>
--	---

	<p>"U záměrů uvedených v příloze č. 1 kategorii I a dále u ostatních záměrů, pokud se tak stanoví v závěru zjišťovacího řízení, musí být část dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví zpracována osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví." V tomto případě byl navíc nad rámec zákonných požadavků zpracován i oponentní posudek prostřednictvím jiné autorizované osoby pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje, který jak s posouzením vlivů na zdraví, tak s posudkem EIA souhlasil.</p>
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není</p>

<p>„ nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců."</p> <p>Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.</p>	<p>možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřižín jednoznačně</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy,</p>

<p>dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde.“</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>kteří mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM<sub>10</sub>. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM<sub>10</sub> + NO<sub>2</sub> a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L<sub>DVN</sub> a L<sub>AeqN</sub> 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<sub>DVN</sub>, 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<sub>DVN</sub>.</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<sub>DVN</sub> a L<sub>AeqN</sub> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně</p>
---	---

	<p>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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>IV. Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepřacovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p>

<p>záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	<p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je</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</p>

<p>předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle 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</p>
--	---

	<p>územním plánem, potom nemůže být územní rozhodnutí vydáno.</p> <p>Stavební zákon - ustanovení § 90: "Posuzování záměru žadatele</p> <p>V územním řízení stavební úřad posuzuje, zda je záměr žadatele v souladu</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součást - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>K dokumentaci záměru jsem podával připomínky, ve kterých jsem uváděl zejména následující:</p> <p>1. Žádáme vyloučení příloh č. 26 (podpř 5) a 27 z dokumentace pro možnou předpojatost. Jedná se o právní stanoviska zpracovaná na základě smlouvy a vycházející z nepravdivých podkladů dodaných zadavatelem (veřejný zájem, existence OHP v souč. době, soulad s ÚP obcí, ...). Dokumenty tohoto druhu nelze dokládat objektivní potřebu vyhlášení OHP a nelze je rovněž pokládat za platné právní ustanovení - viz citace samotného autora napadené přílohy:</p> <p>„... Toto stanovisko vyjadřuje právní názor autora a nemá právní povahu odborného vyjádření podle §105 odst. 1 trestního řádu. Autor expertizy vyjadřuje svůj vlastní právní názor podmíněný relevantními informacemi..."</p>	<p>Tyto přílohy se nijak nepodílely na posuzování vlivů.</p>
<p>2. Žádáme vyloučení návrhu na vytvoření ochranného hlukového pásma z dokumentace pro neobjasněnost úmyslu předkladatele o jeho zavedení ve smyslu Zákona 258/2002 Sb.</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</p>



	<p>uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
3. Žádáme, aby předkladatel záměru splnil již uvedený požadavek na zpracování záměru ve výhledu nejméně 10 let.	Deklarované kapacity záměru jsou konečné, platí tedy ve výhledu na 10 let.
4. Žádáme, aby všechna zdůvodnění, kde je uváděn odkaz na Veřejný příslib a příloha č. 19 byla z dokumentace vypuštěna jako jednostranné prohlášení, v tomto okamžiku, nenaplňující dikci § 850 Občanského zákoníku a tedy bez právní relevance.	Tato příloha se nijak nepodílela na posuzování vlivů.
5. Požadujeme, aby byl splněn požadavek na vypracování záměru ve více variantách, směřujících k eliminaci negativních dopadů na životní prostředí a vyloučen tak negativní vliv na zdraví a zatěžování obyvatelstva hlukem.	<p>Varianta s ekvivalentní hladinou hluku pro charakteristický letový den nižší než 60 dB v prostorech, kde platí hlukové limity je navržena k realizaci.</p> <p>Mj. toho bude dosaženo na základě následujících podmínek stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů ve všech chráněných venkovních prostorech a ve všech chráněných venkovních prostorech staveb stanovených v ustanovení § 30 odst. 3 zákona, které vznikly před datem účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření, kterými musí být</li> </ul>

	<p>zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> <li>- 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</li> </ul>
6. Požadujeme, aby předkladatel záměru upravil technická zadání tak, aby v žádné z dotčených obcí nebylo riziko překročení hlukových limitů a to např. odklonem VPD, snížením plánovaného počtu pohybů letadel, vyloučením letadel s kumulovaným rozdílem nižším než 10 EPNdB - kategorie 3,4,5 apod.	Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, který bude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.
7. Požadujeme neprovozování VPD 10 v měsících s výskytem desetitisícových hejn krkavcovitých ptáků ve směru přistání této dráhy a s omezením vzletů na této dráze pouze pro případy nouze z důvodů neprovedení úpravy provozních postupů, tím nemožnosti snížení nadměrných hlukových událostí pro oblast Panenské Břežany.	Podmínkami stanoviska je zajištěno bezpečné plnění hlukových limitů v oblasti Panenské Břežany.
8. Požadujeme, aby v další dokumentaci byl uveden i počet chráněných vnějších prostor, tj. pozemkových parcel, zasažených izofonami nad 55 dB dle deskriptoru L <sub>dn</sub> včetně celkové rozlohy znehodnoceného území a aby předkladatel záměru objasnil, jakým způsobem si představuje kompenzaci snížené tržní hodnoty pozemků a staveb - sám uvádí 25%, což tržní devalvaci nezohledňuje.	<p>Podmínkou stanoviska je uloženo:</p> <p>V rámci další projektové přípravy projednat s krajskou hygienickou stanicí návrh OHP a jednoznačně a úplně specifikovat chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb (ustanovení § 30 odst. 3 zák. o ochraně veřejného zdraví) dle údajů katastru nemovitostí.</p> <p>V dokumentaci je uvedeno, že cena nemovitostí v ochranném pásmu může být snížena. Kompenzace pak vyplývá z platné legislativy.</p> <p>Izofona nad 55 dB je zobrazena v Akustické studii leteckého provozu – má význam jako podklad pro posouzení zdravotních rizik.</p>
9. Požadujeme, aby bylo vyhověno našemu stále zdůrazňovanému	Dle procesu EIA je toto rozdělení reálné. Z hlediska vlivů na ŽP

požadavku na zpracování hlukových parametrů při jiném poměru využití VPD 28/10 v poměru 80/20 v závislosti na momentálních větrných proudech.	bude plnění hlukových limitů zajištěno prostřednictvím kontinuálního monitoringu s predikčním modulem při jakémkoli poměru.
10. Opětovně požadujeme znalecký posudek a odborný názor praktikujícího pediatra k problematice možných následků hlukového stresu na dětskou populaci a to i ve vztahu na adolescenci a případné vzniklé problémy v dospělosti z narušení spánkového režimu. Rovněž požadujeme názory psychologa, případně psychiatra s přihlédnutím i na dva roky trvající psychický tlak na obyvatele dotčených obcí v důsledku možného znehodnocení jejich majetku a nemožnosti plánování případných investic do nemovitostí - nyní i hrozba OHP.	<p>Problematika vlivů na zdraví a zdravotních rizik musí být v dokumentaci EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. zpracována příslušně autorizovanou osobou (pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik).</p> <p>Ustanovení §19 zák. č. 100/2001 Sb.: "U záměrů uvedených v příloze č. 1 kategorii I a dále u ostatních záměrů, pokud se tak stanoví v závěru zjišťovacího řízení, musí být část dokumentace týkající se posuzování vlivů na veřejné zdraví zpracována osobou, která je držitelem osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví." V tomto případě byl navíc nad rámec zákonných požadavků zpracován i oponentní posudek prostřednictvím jiné autorizované osoby pro hodnocení vlivů na zdraví a zdravotních rizik. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje, který jak s posouzením vlivů na zdraví, tak s posudkem EIA souhlasil.</p>
11. Vzhledem k tomu, že předkladatel není schopen garantovat žádnou omezenou kapacitu provozu, požadujeme stanovit skutečnou kapacitu pohybů na LV - podle našich výpočtů, vycházejících z údajů v dokumentaci se jedná až o 30 pohybů/hodinu, tj. 480 pohybů/den (06:00-22:00), neboli 175.200 pohybů/rok - a na tuto kapacitu provést výpočty a rozborů hlukových a emisních zátěží a zdravotních a bezpečnostních rizik.	Kapacita je striktně omezena podmínkami stanoviště na 35 000 pohybů letadel za rok.
12. Opakovaně požadujeme provést objektivní výpočty potřebných kapacit zásobníků pohonných hmot vzhledem k plánovanému provozu a letové spotřebě a s tím souvisejících dopadů na životní prostředí (doprava, emise, bezpečnost). Podle našeho, názoru jsou údaje v dokumentaci v tomto bodu cca 10x poddimenzovány.	Zásobníky jsou dimenzovány dle potřeb záměru, proces EIA jejich kapacitu nemůže nijak měnit.

13. Opakovaně požadujeme provést objektivní výpočty objemů odpadů jak ve fázi výstavby, tak provozu. Podle našeho názoru jsou ve fázi výstavby pohyby TNA podhodnoceny 2x (nejsou uvažovány jejich cesty zpět). Ve fázi provozu ať musí být druh, složení i množství produkovaných odpadů známy, není v dokumentaci tato problematika vůbec zpracována.	Počty pohybů nákladních automobilů jsou posouzeny správně. Např. v Rozptylové studii – etapa výstavby je vyjádřena potřeba nákladních vozidel (TNA) na 7,5/hod. Za den se předpokládá 12 hod., tj. $7,5 \times 12 = 90$ TNA/den. Liniové zdroje znečišťování jsou rozděleny do 4 tras s následujícími počty pohybů TNA za den: $53+53+53+22=181$ pohybů TNA/den. Z uvedeného je zřejmé, že počet pohybů TNA je více než 2x větší než potřeba TNA.
14. Pokud se předpokládá vybudování MÚK na D8 u Vodochod, musí být tato stavba jakožto vyvolaná investice součástí této dokumentace EIA.	MÚK na D8 je součástí dokumentace EIA jako samostatný inženýrský objekt.
Stanovisko o.s. Klidná Báň k vypořádání požadavků MŽP z vrácení dokumentace	Požadavky MŽP na doplnění dokumentace byly splněny, jinak by dokumentace musela být vrácena k dopracování. Plnění těchto požadavků je dále zajištěno příslušnými omezujícími podmínkami.
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. Žádám proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.	Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.

### Goralczyk Zbyněk, Goralcyková Iveta

Připomínka	Vypořádání
Jsem (spolu)vlastníkem pozemků parc. č. 187 a parc. č. 216/6 v k. ú. Dolany u Prahy zapsaných na listu vlastnictví č. 199 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj. Na pozemku parc. č. 216/6 je umístěna budova č.p.1959 parc č.216/6 k.ú. Dolany u Prahy, jíž jsem (spolu)vlastníkem. Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:	OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky." Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není

<p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle</p>

<p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„ nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.</p>	<p>zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého</p>

žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřížín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.

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

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

V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž

provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).

Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.

Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM<sub>10</sub>. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM<sub>10</sub> + NO<sub>2</sub> a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.

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

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>posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>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 <math>L_{DVN}</math>.</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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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>Pro vyhodnocení kumulativních vlivů v Akustické studii leteckého provozu (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie) byly použity jako vstupní data pro Letiště Vodochody - 35 000 pohybů letadel za rok a pro Letiště Ruzyně - 274 500 pohybů letadel za rok.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit</p>
--	---



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

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

	<p>trávníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle 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 a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>K dokumentaci záměru jsem podával připomínky, ve kterých jsem uváděl zejména následující:</p> <p>Snížení hodnoty nemovitého majetku. Neprodejnost nemovitostí, nad kterými budou létat letadla a znepříjemňovat tak život obyvatel.</p> <p>Zvýšená hluchost, prašnost, rušnost v dopravě, vypouštění emisí do</p>	<p>Záměr nepředpokládá přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p> <p>Na stranu druhou však nelze ani vyloučit postupné navyšování cen</p>

<p>ovzduší – to vše bude mít vliv na zdraví mé rodiny a hlavně zdraví MÝCH DĚTÍ.</p> <p>Tyto mé připomínky ovšem nebyly řádně vypořádány.</p>	<p>nemovitostí v důsledku zatraktivnění lokality a zkvalitnění infrastruktury. Poklesu cen by pak mohlo dojít pouze u nemovitostí, které by ležely přímo v některém z koridorů. Z tohoto hlediska také v procesu EIA byly upraveny trajektorie letu.</p> <p>Vlivy hluku, emisí a imisí byla řádně posouzeny včetně vlivů na zdraví s tím, že tyto vlivy nebudou významné.</p>
<p><b>Závěr</b></p> <p>Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky.</p> <p>Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

### Hábovčík Martin

Připomínka	Vypořádání
<p>1. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné. Rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení</p>

<p>- letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí: „nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL</p>	<p>předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>2. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumulovat. V akustické studii (kapitole 5.4) je</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění</p>

<p>uvedeno, že ke kumulativními účinky hluku z leteckého provozu. Železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se pouze uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde."</p> <p>Klíčové Je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný</p> <p>Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Navrhuji</p>	<p>referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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. <math>L_{DVN}</math>, 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 <math>L_{DVN}</math>.</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</p>
---	--

<p>proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>stanoveno několika podmínkami návrhu stanoviska.</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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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>Pro vyhodnocení kumulativních vlivů v Akustické studii leteckého provozu (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie) byly použity jako vstupní data pro Letiště Vodochody - 35 000 pohybů letadel za rok a pro Letiště Ruzyně - 274 500 pohybů letadel za rok.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p> <p>Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo</p>
--	---

	nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.
--	---

### Hábovčíková Jana, Ing.

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



<p>hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	
<p>2. Porušení procesních pravidel - neaktuálnost vstupních dat  Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepřacovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom, první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.  Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.  Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.  Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).  Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.  Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.  Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

<p>skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p> <p>Jsem přesvědčena, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	
--	--

#### Hálek Dimitrij, Ing.

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem spoluvlastníkem pozemků parc.č. St.101, St.118, 206/25, 206/33 a 212/3 v k.ú. Dolany u Prahy, zapsaných na listu vlastnictví č. 8 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj, katastrální pracoviště Mělník. Na pozemcích parc. č.118 a 101 jsou umístěny budovy rodinných domků č.p.91 a č.p.76 v k.ú. Dolany u Prahy, jichž jsem spoluvlastníkem.</p> <p>K vypořádání posudku s mými připomínkami k Dokumentaci ze 17.10.2011 uvádím:</p> <p>K bodu 2. Zdůvodnění záměru</p> <p>Zásadní otázkou pro hodnotitele je zvážení soukromého zájmu investice do neveřejného letiště a veřejného zájmu na ochraně zdraví obyvatel. Jakékoliv zdůvodňování potřeby záměru provedené v kapitole B.I.5 Dokumentace EIA je z tohoto hlediska nepřesvědčivé, některé uváděné informace nejsou řádně exaktně podloženy nebo jsou použity v chybném kontextu. Nesouhlasím s argumentem, že nerealizace záměru by mohla</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci</p>

<p>mít významný vliv na HDP České republiky, uvedený příklad nelze aplikovat na Letiště Vodochody. Rovněž nesouhlasím s uváděnými počty generovaných pracovních míst přímo na letišti a v dodavatelských firmách. Jde o naprosto nezávazné odhady bez jakýchkoliv záruk. Uváděné počty nesouhlasí s výhledovým počtem zaměstnanců na Letišti Vodochody a rovněž nesouhlasí s realitou Letiště Ruzyně. Relevantním podkladem může být pouze ekonomická studie zpracovaná přímo pro řešený záměr, tato studie by měla být součástí dokumentace EIA (obdobné studie, či alespoň jejich závěry, jsou běžnou součástí dokumentací EIA pro záměry se srovnatelnou velikostí a významem). Dále nesouhlasím s tvrzením, že dostavba infrastruktury na Letišti Ruzyně není alternativou k řešenému záměru, pro toto tvrzení zcela chybí přesvědčivé argumenty.</p> <p>Zdůrazňuji, že zvýšení provozu na letišti Vodochody by mělo významné vlivy na lidské zdraví části populace sídlící v blízkých obcích. Znamenalo by omezení rozvoje až likvidaci sídel, které jsou v mnoha dotčených lokalitách obývány od neolitu. Zdůvodnění záměru je tudíž zásadním parametrem při vyhodnocování významnosti negativních vlivů letecké dopravy.</p> <p><u>Posudek:</u> Zdůvodnění potřeby záměru je dle zák.č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na ŽP.</p> <p>Moje připomínka: Stanovisko Eurocontrolu jako jednu ze dvou (opakovaně!) zdůrazňovaných slabin posuzované dokumentace uvádí právě nedostatečné zdůvodnění potřeby záměru (marketingová studie). V závěru pak konstatuje, že je to rizikem podnikatele. Toto explicitně vyjádřené varování se však v dokumentaci ani posudku neobjevilo. Proto musím trvat na výše uvedené námitce, kterou posudek ani dokumentace nevypořádaly.</p>	<p>posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>K bodu 3. Vliv na hmotný majetek</p> <p>Podle § 2 zákona EIA se posuzují také vlivy na hmotný majetek. V bodě D.I.9. Dokumentaci EIA oznamovatel uvádí, že záměr nebude, mít žádný</p>	<p>Záměr nepředpokládá přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se zohledňuje úprava základních cen</p>

<p>přímý vliv na hmotný majetek, přestože pak dodává, že cena nemovitostí může v ochranném hlukovém pásmu klesnout až o 25%. Oznamovatel vypustil z Dokumentace EIA text, ve kterém ještě v roce 2010 připustil, že k poklesu cen může dojít pouze u nemovitostí ležících přímo v některém z koridorů. V nyní předložené Dokumentaci EIA se předpokládá že, území obce Dolany by se nacházelo v ochranném hlukovém pásmu. Je tedy mimo veškerou pochybnost, že realizace záměru by měla přímý dopad na cenu mojí nemovitosti.</p> <p>Trvám dále na námitce, že pokles ceny by nebyl 25%, ale moje nemovitost by se stala zcela neprodejnou. Na tuto skutečnost nemá vliv tvrzení oznamovatele, že v rámci předkládané dokumentace upravil pro bezprostřední okolí letiště trajektorie letu, a to za účelem snížení negativního vlivu na hmotný majetek. Moje nemovitosti se stále nachází pod trajektorií letu, negativní vliv na můj hmotný majetek je tedy nepochybný. Škoda na mém majetku, která by mi schválením EIA a realizací záměru vznikla je předběžně odhadována na 8-10 milionů Kč, které bych musel soudně vymáhat.</p> <p><u>Posudek:</u> Posouzení vlivu záměru na hmotný majetek je provedeno dostatečně pro potřeby procesu EIA. Kompenzace změny tržní hodnoty pozemků a staveb v případě, kdy nedochází k překročení limitu ŽP není předmětem procesu EIA. V případě vyhlášení OHP a vzniku majetkové újmy v jeho důsledku, lze očekávat vyrovnání na základě platné legislativy.</p> <p>Moje stanovisko: Vyrovnání majetkové újmy se pouze „předpokládá“ a odkaz na platnou Legislativu je nekonkrétní.</p> <p>Trvám na své výše uvedené námitce. Posudek ji neřeší adekvátním způsobem.</p>	<p>pozemků do 5%.</p> <p>Na stranu druhou však nelze ani vyloučit postupné navyšování cen nemovitostí v důsledku zatraktivnění lokality a zkvalitnění infrastruktury. Poklesu cen by pak mohlo dojít pouze u nemovitostí, které by ležely přímo v některém z koridorů. Z tohoto hlediska také v procesu EIA byly upraveny trajektorie letu.</p>
<p>K bodu 6. Chybějící posouzení kumulativních vlivů záměru</p> <p>..... Studie opakovaně nebere v úvahu kumulaci se stávajícím leteckým hlukem ze společných příletových tratí LKVO, LKPR a LKBB, které vedou nad obcí Dolany ve výši cca 1200 m a je prokazatelně nepominutelným příspěvkem hluku z leteckého provozu a musí být brán</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého</p>

<p>v úvahu. Při frekvenci cca 30 000 přeletů za rok se již nedá mluvit o jednotlivých hlukových událostech"!</p> <p>Takové zhodnocení kumulativních vlivů považuji za naprosto nedostatečné. Z výkresů akustické studie vyplývá, že působení z hluku z jednotlivých zdrojů se bude významně kumulovat. V textu dokumentace ovšem takové působení není nijak vyhodnocené. Proto rovněž nelze určit, jaká bude celková hluková zátěž po realizaci záměru, ani jak výrazně budeme hlukem zasaženi my jako obyvatelé dotčených obcí.</p> <p><u>Posudek:</u> V dokumentaci jsou uvedeny kumulativní vlivy hluku a to v akustické studii leteckého provozu příl6-9 - Hluková pásma v <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence metod k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt, nikoliv nedostatek procesu EIA.</p> <p>Moje stanovisko: Posudek se vyhýbá řešení na kumulace leteckého hluku z příletových tras LKVO a LKPR nad obcí Dolany (mým bydlištěm), což je podstatou mé námitky na objektivnost akustické studie.</p> <p><u>Závěr</u></p> <p>Jsem přesvědčen, že záměr „Letiště Vodochody“, jak je popsán v předložené Dokumentaci EIA - Letiště Vodochody a posudku na ni, nelze ze zákonných důvodů realizovat, a že Ministerstvo životního prostředí bude muset na předložený záměr vydat nesouhlasné stanovisko, přestože autor posudku shledává dopady na životní prostředí akceptovatelné.</p>	<p>provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM<sub>10</sub>. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM<sub>10</sub> + NO<sub>2</sub> a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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. <math>L_{DVN}</math>, 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 <math>L_{DVN}</math>.</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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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>Pro vyhodnocení kumulativních vlivů v Akustické studii leteckého provozu (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie) byly použity jako vstupní data pro Letiště Vodochody - 35 000 pohybů letadel za rok a pro Letiště Ruzyně - 274 500 pohybů letadel za rok.</p> <p>Vliv letecké dopravy z LKPR v prostoru Dolany nedosahuje hladiny 55 dB v ukazateli <math>L_d</math>, a proto se v grafické příloze nezobrazuje. V</p>
--	---

	takovém případě se nemůže podílet na hladinách hluku blížících se hygienickému limitu.
--	--

### Hanková Marie, Ing., Ferzik

Připomínka	Vypořádání
<p>Ad 1) Neúměrné navýšení hlučnosti v přilehlých lokalitách:</p> <p>Dle nejenom mého názoru nejsou v posudku dostatečně vyvráceny již dříve vytýkané pochybnosti o kumulativním navýšení hlučnosti nad garantované meze, což by vedlo nejen k výraznému vlivu jak na životní prostředí, tak převážně na obyvatele v této lokalitě. Je velmi pravděpodobné, že budoucí hladiny hluku, vycházející z navrhované plné kapacity počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii a to i s přihlédnutím navýšení hlučnosti zvýšené automobilové dopravy generované provozem letiště Vodochody.</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>Ad 2) Zvýšené riziko kolize dopravního letadla s ptactvem s ohledem na umístění zásobníků rafinerie a skladu kapalných plynů v přilehlé lokalitě:</p> <p>Nelze souhlasit s vypořádáním připomínek týkajících se možné kolize s ptactvem uvedenými v posudku. Oblast letiště Vodochody jednoznačně nelze hodnotit jako území se standardním výskytem a koncentrací ptactva. Výskyt velmi početných migrujících hejn krkavcovitých ptáků především havranů a kavek v nízké letové výšce je zde jednoznačný. V Kralupech a Veltrusech jsou jedny z největších zimovišť těchto ptáků v naší republice a každoročně tu lze pozorovat jejich deseti až statisícová hejna. Lze oponovat, že se jedná o zimní období, kdy je nižší letový provoz a tudíž i riziko, ale to stále nevyvrací obavy s pravděpodobností kolize, která by s ohledem na blízké zásobníky rafinerie v Kralupech nad Vltavou a zásobníky zkapalněných plynů ve Chvatěrubech mohlo mít nedozírné následky z hlediska ohrožení obyvatel.</p> <p>Nejen že nelze zvýšené riziko kolize s ptactvem vyvrátit, není ani technicky možné migrující hejna ornitologicky ani jinak efektivně plašit</p>	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Toto problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení. Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné.</p>

<p>právě v době zimního hnízdění. V tomto ohledu je vypořádání posudku velice chatrné. Navíc označení kolize s ptákem jakožto běžná událost v letovém provozu zde není při přihlédnutí k velikosti jedinců a jejich vysoké koncentraci rozhodně na místě.</p> <p>Měla by být zpracována ve větší hloubce nezávislá ornitologická studie, s ohledem na migrační trasy veškerého ptactva v této a přilehlých lokalitách, jejich roční výskyt a potenciální kolizní místa s plánovanými letovými trasami letiště Vodochody. Dále by měly být provedeny simulace kolizních událostí, s přihlédnutím na hejnový charakter krkavcovitého ptactva, dále zpracováno hodnocení rizik těchto incidentů a jejich jednoznačné řešení ve vztahu k poloze zásobníků rafinerie Kralupy nad Vltavou a zásobníků zkapalněných plynů ve Chvatěrubech v blízkosti letiště Vodochody.</p>	<p>Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika. Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.</p>
<p>Ad 3) Narušení biotopu zimoviště krkavcovitého ptactva</p> <p>Z důvodu zvýšeného hluku během navrhovaného provozu letiště Vodochody by byl velice pravděpodobně narušen výše zmíněný biotop zimoviště krkavcovitého ptactva v oblasti Kralup nad Vltavou a Veltrus. Ne že by krkavcovití byli tou nejsympatičtější čeledí řádu pěvců, ale narušení jejich přirozených zimovišť je dle mého soudu výrazný zásah do životního prostředí a jako takový by měl být objektivně posuzován.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště jako takový respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním <u>nemohu souhlasit</u>. Tento projekt nejen dle mého názoru není ve veřejném zájmu, a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti Penta na úkor jak životního prostředí a zdraví občanů ale také by zvyšoval neúměrně potenciální riziko katastrofy v naší lokalitě s ohledem na lokaci zásobníků rafinerie a úložiště kapalných plynů.</p> <p>Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření s ohledem na daná rizika nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Dostatečná ochrana ptáků je v rámci procesu EIA respektována v souladu se zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Ke snížení vlivu na staré nocoviště havranů je ve stanovisku uložena následující podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v rámci ornitologické ochrany trvale kvalitativně i kvantitativně monitorovat výskyty jednotlivých druhů ptáků a na základě tohoto monitoringu operativně upravovat plán ornitologické ochrany a zpřesňovat konkrétní způsoby jednotlivých zásahů v rámci této ochrany, v rámci operativního vyhodnocování situace preferovat způsob ochrany prostřednictvím sokolovitých dravců; zvláštní pozornost věnovat monitoringu havranovitých ptáků na zimovišti Kralupy/Veltrusy; v rámci monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami</li> </ul> <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</p>



	"v jakém zájmu má být záměr realizován".
--	--

## Hantych Petr

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem (spolu)vlastníkem pozemků a domu v Kralupech V Zátiší 527. Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány."</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>

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

<p>Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.</p>	<p>veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřižín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie).</p> <p>Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze počítat koncentrace</p>

<p>hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb.: 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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. <math>L_{DVN}</math>, 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 <math>L_{DVN}</math>.</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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>IV. Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Prepracovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu</p>

<p>k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	<p>záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem,</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být</p>

<p>neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle 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</p>
---	---

	<p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součást - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>K dokumentaci záměru jsem podával/a připomínky, ve kterých jsem uváděl/a zejména následující: Nevhodnost lokality vzhledem k přítomnosti desetitisícových populací havranů. Tyto mé připomínky ovšem nebyly řádně vypořádány.</p>	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Tato problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení.</p> <p>Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika. Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany.</p> <p>Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.</p> <p>Dostatečná ochrana ptáků je v rámci procesu EIA respektována v souladu se zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění</p>



	<p>pozdějších předpisů.</p> <p>Ke snížení vlivu na staré nocoviště havranů je ve stanovisku uložena následující podmínka:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v rámci ornitologické ochrany trvale kvalitativně i kvantitativně monitorovat výskyty jednotlivých druhů ptáků a na základě tohoto monitoringu operativně upravovat plán ornitologické ochrany a zpřesňovat konkrétní způsoby jednotlivých zásahů v rámci této ochrany, v rámci operativního vyhodnocování situace preferovat způsob ochrany prostřednictvím sokolovitých dravců; zvláštní pozornost věnovat monitoringu havranovitých ptáků na zimovišti Kralupy/Veltrusy; v rámci monitoringu provést polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami</li> </ul>
<p><b>Závěr</b></p> <p>Jsem přesvědčen, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

### Heřman Jiří

Připomínka	Vypořádání
<p>Bylo prokázáno, že minulá EIA vznikla pro letiště, které vzniklo proti referendům všech obcí v okolí, a také proti privatizačnímu projektu Aera Vodochody byla snůškou lží a podvodných výpočtů, by teda měla zaniknout. A jak tedy může vzniknout nová EIA, když se nic na ochranu obyvatel v okolí Aera nezměnilo.</p> <p>Je vidět, že může. A to jedine tak, že Vy, státní úředníci místo toho, abyste chránili nás občany tak jak Vám to ukládají zákony naší republiky</p>	<p>Proces EIA musí být proveden podle zák. č. 100/2001 Sb. Dokumentace EIA posoudila řádně všechny vlivy záměru na ŽP.</p> <p>Úředníci v tomto procesu žádný záměr nepovolují, ani nenavýšují škodlivé limity, nemají k tomu žádné kompetence.</p>

<p>tak povolujete další výjimky, další ústupky a navyšujete škodlivé limity ve prospěch letiště na úkor občanů v okolí. V republice vytunelovat už asi není co a tak hurá na majetky občanů. Nejdříve jim zničit životní prostředí, znehodnotit majetek a až vymřou tak se všeho zmocnit a to pod záštitou státu. Proti nařízením vlády se nelze účinně bránit ani soudí cestou.</p> <p>Zoufalství, beznaděj, bezmocnost, zkorumpované zákony to jsou velice výbušné elementy. Nebojíte se, PÁNI POLITICI, že i Vy se svými rodinami se jednou můžete stát „LŮZOU," na které vůbec nikomu nezáleží.</p> <p><b>STOP LETIŠTI</b></p>	
--	--

## Holík Libor

Připomínka	Vypořádání
<p>Úvod.</p> <p>Komerční zájem rozvoje LV a jeho nepotřebnost deklaruje i jeho ředitel p. Kačur, který prohlásil do médií, že opravdu potřeba není, ale že se užíví. Jelikož současný majitel toto letiště nemíní rekonstruovat ani provozovat a jediným cílem jej jako investiční skupina zhodnotit a prodat bez ohledu, že záměr se má uskutečnit v silně zastavěném regionu minimálně 30. 000 obyvatel. Ve 13 obcích okolo LV se uskutečnila referenda proti tomuto rozvoji a 90% řeklo jasné ne rozvoji. Mimo jiné zástupci všech politických stran /mimo TOP 09/ se postavili na stranu občanů proti rozvoji. I firma Eurocontrol doporučuje, aby vláda a státní orgány zvážili, zda negativní dopady na populaci vyváží škody na zdraví, životním prostředí a ekonomickém poškození letiště Ruzyně resp. státu. Z dat použitých zpracovatelem, která jsou z části nepřesná, chybějící a někdy mají znaky zmanipulování ve prospěch projektu. V další části uvedu podrobnosti a pro případné žaloby na procesní chyby a nezákonné doplnění EIA až v posudku.</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a</p>

<p>Vedle dokumentace EIA, akustické studie byly navrhovatelem rozvoje (investorem) rovněž předloženy doplňující marketingové informace navrhuující použití monitorovacích mechanismů a opatření na základě trhu k řízení hluku. Stav této dokumentace není jasný.</p>	<p>nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Dokument s názvem "Zdůvodnění počtu a skladby letadel (něco jako marketingový plán)" je přílohou dokumentu "Vodochody Airport Review of the Acoustic Assessment in the Associated Environmental Impact Assessment", který je uveden v přílohách posudku EIA.</p>
<p>Je zřejmé, že jakákoli významná změna uspořádání letiště, provozního režimu přistávacích drah nebo vzletových drah a letových procedur v bezprostředním okolí letiště oproti skutečnostem použitým jako základ pro současný proces EIA bude vyžadovat provedení revize posouzení EIA a zahájení nového plánovacího procesu se souvisejícím veřejným projednáním. Upozorňuji, že tato skutečnost již nastala.</p> <p>Zpráva od Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu byla přeložena z angličtiny do češtiny bez úředního potvrzení úplnosti a správnosti a je dle zákona neplatná.</p> <p>Hlavní důvod požadavku rozvoje Letiště Vodochody uvedený navrhovatelem rozvoje spočívá v tom, že poplatky letiště Ruzyně považují za příliš vysoké. Návrh rozvoje letiště Vodochody předpokládá udělení povolení k výstavbě nové paralelní přistávací dráhy na letišti</p>	<p>Dokument "Vodochody Airport Review of the Acoustic Assessment in the Associated Environmental Impact Assessment" je v příloze posudku uveden v anglickém originále s českým překladem závěrů a doporučení. Jedná se o jeden z informačních podkladů posudku (nejde o část textu vlastního posudku), autorizovaný překlad tedy není potřeba.</p> <p>Zdůvodnění záměru - viz vypořádání k předchozímu bodu.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>

<p>Ruzyně, není tedy důvod k tvrzení o nepokryté poptávce na letišti Ruzyně vzniklé v důsledku nedostatečné kapacity tohoto letiště. Důvod rozvoje je naprosto směšný a celý tým zpracovatelů i investora očekává obhajoba neobhajitelného. Je úkolem státních úřadů posoudit, zda povolení pro navrhovaný rozvoj letiště Vodochody povede k dostatečným novým a hodnotným ekonomickým přínosům, aby to odůvodnilo veškeré negativní dopady. Je předmětem státních úřadů posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat souběžně s provozem na letišti Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit náklady nového dopadu hluku v okolí letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. Alternativním řešením by mohla být regulace cen na letišti Ruzyně ze strany českých úřadů nebo Úřadu pro civilní letectví, což by umožnilo přístup leteckým společnostem s nízkonákladovým obchodním modelem. Je na zodpovědnosti vlády ČR nebo Úřadu pro civilní letectví (CAA) rozhodnout, zda je nutný rozvoj letiště Vodochody pro pokrytí navrhovaného obchodního případu (přístup nízkonákladového leteckého sektoru) oproti navržení / aktualizaci regulace cenové politiky letiště Ruzyně.</p> <p>Zdroje použité pro prognózu odhadované budoucí poptávky a složení leteckého parku pro modelování hluku jsou však nejasné. To proto že není k dispozici podrobná marketingová strategie k přesnému charakteru rozvoje tras, srovnání s ostatními prognózami a diskuse týkající se relativního rozdělení trhu mezi letišti Vodochody a Ruzyně (a dalšími letišti). Garantem rozvoje nebyly předloženy podrobné analýzy o způsobu, jakým byly určeny počty pohybů a použitý letecký park při stanovení dopadu hluku.</p>	
<p>Existuje rovněž problém týkající se zvýšení „nového“ hluku v oblastech, nad nimiž v současnosti nedochází k přeletům, způsobené navrhovaným rozvojem. Tato otázka není v posouzení EIA úplně vysvětlena a studie by získala vyšší odolnost, pokud by byla tato „nová“ hlučnost zohledněna</p>	<p>"Nový" hluk je jasně specifikován v Akustické studii leteckého provozu a v dokumentaci řádně posouzen.</p> <p>Stanovení specifických mechanismů modelování a kontrolních</p>

<p>Považuji proces využívající monitorování k ověření souladu za chybný. Za prvé, z důvodu postupů a pravidel při přípravě letového plánu musí být modelování hluku schopné předpokládat možné překročení těchto limitů a plán je nutno upravit odpovídajícím způsobem předtím, než budou lety nabídnuty veřejnosti (tj. s ročním předstihem). To umožní modelování skutečného výkonu a kompenzaci všech výjimečných neobvyklých situací, přičemž plán pro následující rok může zohlednit pravděpodobnost jejich opakování.</p>	<p>mechanismů je součástí rozsáhlých podmínek stanoviska EIA a to zejména prostřednictvím monitoringu čistoty ovzduší a hluku. Zde jsou plně respektovány závěry a doporučení studie Eurocontrol. Eurocontrol tyto mechanismy doporučuje stanovit jako podmínku předpokládaného povolení. Stanovisko EIA a jeho podmínky jsou nezbytným podkladem pro územní rozhodnutí.</p> <p>K žádnému povolení záměru dosud nedošlo. Eurocontrol doporučuje uvedené mechanismy jako podmínku předpokládaného povolení. K "povolení" záměru může dojít prostřednictvím územního rozhodnutí, stavebního povolení, povolení provozu apod. a podmínky stanoviska EIA budou jejich nezbytným podkladem a součástí podle ustanovení § 10 zák. č. 100/2001 Sb. a přesně podle doporučení Eurocontrolu.</p> <p>Podmínkami stanoviska je navíc tento požadavek zajištěn trvale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví</li> <li>- 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</li> <li>- systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů</li> <li>- 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</li> <li>- systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem</li> </ul> <p>bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem</li> </ul>
---	--

	<p>stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory staveb u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví (zákon o ochraně veřejného zdraví), které vznikly před datem účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory staveb; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření, kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku</p> <p>- predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít</p>
<p>Klasifikace přistávací dráhy na letišti Vodochody je 3C podle definice českého ekvivalentu ICAO (Mezinárodní organizace pro civilní letectví), dodatku 14. což znamená, že provoz je omezen na letadla s rozpětím křídél do 36 m a / nebo vzdálenosti kol hlavního podvozku do 9 m. Toto tvrzení není pravdivé jelikož připomínky, které jsem dodal na MŽP obsahují posudek na letecký provoz LV a vyjádření k EIA, kde jsou jasné důkazy, že vzdálenosti a projekt vyhovuje pro letadla typu D. Tento fakt připustil zpracovatel posudku a to 5 dní po zveřejnění posudku a to dodatkem. Jsou zde doplněny nezákonné údaje, které nebyly nikdy součástí dokumentace. Proto se stává celý proces EIA neplatný a nedůvěryhodný. Mimo jiné zveřejněné připomínky posudkářem a označení za anonymní je naprostá nepravda, jelikož byly na MŽP v řádném termínu doručeny, jako nedílná část připomínek Panenských</p>	<p>Omezení letiště pro letadla s rozpětím křídél do 36m je zajištěno podmínkou tohoto stanoviska.</p> <p>Po odevzdání posudku byly zjištěny některé písářské chyby a to, že nebylo vypořádáno jedno vyjádření, které bylo jeho autorem označeno jako vyjádření k oznámení (ve skutečnosti se však následně zjistilo, že se zřejmě jedná vyjádření k doplněné dokumentaci) - toto vyjádření nebylo podepsáno a příslušným úřadem označeno jako anonym - pod tímto názvem bylo také vypořádáno jako každé jiné vyjádření.</p> <p>Dále se zjistilo, že jedno vyjádření bylo ztraceno na cestě mezi příslušným úřadem a zpracovatelem posudku, toto vyjádření bylo také řádně vypořádáno.</p>

<p>Břežan. Domnívám se že pouze zpracovatel neměl adekvátní odpovědi a proto se snažil neodborným způsobem připomínky znehodnotit. Dovoluji si předpokládat, že moje připomínky jsou jedny z nejdůležitějších a jsou důvodem pro zastavení záměru.</p>	<p>Opravy byly zpracovány do tzv. Dodatku - samostatného svazku a souboru a tento byl dodatečně zveřejněn 22.5.2013. Tato situace je v Dodatku dostatečně popsána.</p>
<p>Není známo zda zpracovatel posudku ing. Ludvík dle zákona 258/2000 par.83 b odst.2 předložil ministerstvu čestné prohlášení autorizované osoby o neexistenci finančních a jiných zájmů v rámci posudku. Dle par. 83 c odst 5 navrhuji, aby autorizující osoba pozastavila nebo odebrala účinnost osvědčení na základě hrubých nedostatků v posudku, nezákonné doplnění nových skutečností, které nebyly součástí dokumentace EIA, rovněž za neodpovědi na naše připomínky. Toto se týká všech spolupracujících osob, které do dokumentace vnášejí účelová data a nepravdy. Žádám MŽP o prověření a zveřejnění případného následného postupu a opatření.</p>	<p>Zpracovatel posudku RNDr. Ludvík není držitelem žádné autorizace dle zák. o ochraně veřejného zdraví. Je držitelem autorizace podle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP.</p>
<p>Předpokládám, že konkrétnější informace o složení budoucího leteckého parku mohou způsobit potenciálně vyšší dopad hluku, než který je součástí aktuálního návrhu, a proto bude předmětem revidovaného posouzení dopadu na životní prostředí a nového rozhodovacího procesu. Odchylka akustického výkonu letadla podle reprezentativních typů letadel až do 50 % by mohla způsobit neurčitost do výše 1,7 dB. V akustické studii však není zřejmé, jak by takové změny v akustickém výkonu mohly vyvolat uvedenou neurčitost. Domnívám se, že by bylo rozumné také poskytnout hodnoty neurčitostí pro různé kategorie letadel. Lze také vidět, že neurčitost různých faktorů byla posuzována individuálně a nikoli souhrnně, přičemž pokus kvantifikovat neurčitost některých faktorů chybí. Z oddílu 4.4 není jasné, jak neurčitosti vyplývající z různých faktorů mohly v úhrnu vytvořit neurčitost ve výši do 3 dB, pokud nebyly určeny neurčitosti jednotlivých faktorů. EUROCONTROL se domnívá na základě zkušenosti s modelováním že za určitých okolností mohou rozdíly mezi odhadovanou úrovní hluku a změřenou úrovní hluku činit přibližně 6 dB. Proto existuje možnost, že by se celková neurčitost různých faktorů mohla sčítat a vést k většímu</p>	<p>K této připomínce je ve stanovisku uložena následující podmínka:  - V rámci další projektové přípravy záměru v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku podstatně lišit od předpokladu v akustické studii dokumentace EIA, zpracovat novou detailní akustickou studii leteckého provozu.</p> <p>Problematika nepřesnosti výpočtu je rozbírána v Akustické studii leteckého provozu následovně:  Na základě výsledků výpočtů byl v tomto materiálu přijat předpoklad, že výsledná hodnota přesnosti výsledků výpočtů při modelování hluku z leteckého provozu se bude pohybovat v řádu 2 až 3 dB. Tuto celkovou nejistotu lze dokladovat i na dalších měření a porovnání naměřených hodnot a vypočtených prováděných naší společností, kdy běžná odchylka hodnot vypočtených při použití metodiky ECAC DOC 29 od naměřených se pohybovala maximálně v rozmezí a s rezervou do <math>\pm 3</math> dB. Vzhledem k charakteru šíření akustické energie z letícího letounu – zdroje hluku, lze analogicky takovéto výsledky porovnání a nejistot výsledků přenést i na jiná</p>

<p>rozdílu než v řádu 3 dB.</p>	<p>místa.  Přesnost v odhadu střední ekvivalentní hladiny akustického tlaku <math>L_{Aeq T}</math> v okolí letiště lze pro výhledovou predikci hlukového zatížení a pro výše zmíněná zjednodušení a rozbor možných faktorů ovlivňujících přesnost výsledků výpočtu v okolí letiště Vodochody odhadnout na straně bezpečnosti a tedy v horní hranici pásma - maximálně do 3 dB při zachování obvyklých statistických podmínek. Tato nepřesnost samozřejmě roste se vzdáleností od letiště s tím, jak rostou vlivy ztrát při šíření zvuku v přízemní vrstvě vlivem utváření terénu. Proto i hranice izofon v denní době pod 55 a 50 dB, analogicky v noci o 10 dB nižší jsou zatíženy již vyšší nepřesností jejich polohy v terénu než izofony 55 (45) dB a vyšší. Avšak nižší hodnoty se již blíží, nebo již zanikají v hlukovém pozadí lokalit a tedy vliv akustické energie z leteckého provozu již v těchto hladinách zaniká a případná nižší přesnost již není rozhodující.  S tímto popisem lze souhlasit.</p>
<p>Základní posuzovaný stav letiště Vodochody v akustické studii odpovídal roku 2009, kdy byla k dispozici jedna dráha (10/28), o délce 2500 m. IFR pro odletové trasy obsahoval přímé odletové trasy pro vzdálenost 10 km od letiště, přičemž příletové trasy IFR (pouze RWY 28) byly přímé ze vzdálenosti 10 km od letiště. Předpokládaný stav byl posuzován pro rok 2015, kdy bude vybudována jedna přistávací dráha (10/28) o délce 2800 m. V předpokládaném stavu, je dokončení přistávací dráhy 10/28 navrhováno s východně orientovanou dojezdovou dráhou o délce 300 metrů s plně kompatibilním systémem paralelní pojezdové dráhy včetně vysokorychlostní odbočné pojezdové dráhy. Toto skryté prodloužení startovací dráhy je pouze za účelem splnění podmínek startů letadel typu D a 300 m prodloužení dráhy jim to umožňuje. Je další nekorektní postup ale v zásadě se kryjící s pověstí Penty.</p>	<p>Doplnění dojezdové dráhy v záměru Letiště Vodochody a prodloužení dráhy použitelné pro provedení bezpečného přerušování vzletu v případě vysazení motoru není za účelem zajištění schopnosti přijímat větší letadla, ale za účelem zvýšení provozní bezpečnosti.</p>
<p>Rozhodnutí nebo názor, které následuje v odstavci pod tímto je srovnávající, když rusku neměl život cenu (=přesný přepis věty z vyjádření). V r. 2013 si dovoluujete v rámci EIA zastávat xenofilní postoj</p>	<p>Termín "nový hluk" česká legislativa nezná.  Dle národní legislativy je nezbytné plnění poměrně přísných hlukových limitů – 60/50 dB v chráněných venkovních prostorech a</p>



<p>k populaci. Ano víme, že se státní správou není něco v pořádku ale toto? Místní úřady by se měly rozhodnout, zda je lepší rozptýlit hluk nad populací, nebo ho koncentrovat tak, aby byla postižena jen malá část populace, ovšem v mnohem větší míře. Naopak lze učinit rozhodnutí, zda je lepší zvýšit úroveň hluku u populace, která je hluku již vystavena, nebo vystavit hluku z leteckého provozu část populace, která dosud hluku vystavena nebyla, tzv. „nový hluk“. V EIA plně prozkoumáno, zda předpokládaný hluk v okolí letiště Vodochody představuje ospraveditelnou cenu za obsluhu očekávané poptávky na letišti Ruzyně, kde je populace přeletům již běžně vystavena. Nicméně situace kdy místní obyvatelé byli v minulosti vystaveni hluku z leteckého provozu, který následně vymizel a nyní by se měl znovu objevit, by mohla vyústit v ještě silnější odpor vůči potenciálnímu novému hluku a tuto skutečnost by měly české úřady zvážit. Závěrem se EUROCONTROL domnívá, že studie by byla odolnější, pokud by byl zvážen „nový“ hluk (viz také body 1 a 12 MŽP).</p> <p>Ačkoli přílohy 4 a 5 akustické studie ukazují, že nedochází k dalšímu dopadu hluku na obyvatele ovlivněné provozem na letišti Ruzyně, současné odlety na dráze RWY06 v Ruzyni a na dráze RWY10 ve Vodochodech společně s chybějícími příletovými postupy mohou vyžadovat, aby byla navržena další bezpečnostní opatření. Z dokumentace není zřejmé, zda bylo toto zohledněno.</p>	<p>chráněných venkovních prostorech staveb. Tyto hlukové limity jsou stejné pro celé území ČR.</p> <p>V dokumentaci jsou popsány příletové postupy, hlavní zásady jsou uloženy v podmínkách stanoviště.</p>
<p>EUROCONTROL však nepovažuje mechanismus, kdy je provoz na letišti zakázán na základě porušení hlukových podmínek, za dostatečný, protože nekontroluje hluk, ale ve skutečnosti umožňuje porušení stanovených hlukových omezení. EUROCONTROL se také domnívá, že modelování hluku, jak je definováno v bodě 10 MŽP, by bylo účinnějším mechanismem pro kontrolování hluku z leteckého provozu.</p> <p>EUROCONTROL považuje proces využívající monitorování k ověření souladu za chybný. Za prvé, z důvodu postupů a pravidel při přípravě letového plánu musí být modelování hluku schopné předjímat možné překročení těchto mezních hodnot a plán je nutno upravit odpovídajícím</p>	<p>Tento požadavek Eurocontrolu je plně respektován řadou podmínek stanoviště. Mj. lze uvést:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán letiště na následující rok (tedy před nabídkou leteckých služeb); v případě, že bude signalizováno překročení zákonem stanovených hygienických limitů, bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít</li> </ul>

způsobem předtím, než budou letecké služby nabídnuty veřejnosti.	
<p>Kontroly kvality monitorování hluku zahrnují komplexní proces, který vyžaduje rozsáhlá měření vzorků s cílem odstranit proměnné, které naměřený hluk ovlivňují (např. atmosférické podmínky). Výsledky zjištěné pomocí mikrofону však nelze použít ke kontrole, zda byla dodržena hodnota mapy použitá jako součást právně závazné dohody. To lze provést pouze s použitím modelu jako takového. Platnost výstupu modelování lze zkontrolovat pomocí dat o hluku získaných z měření mikrofonom během dlouhých časových období (tj. která umožňují statistickou analýzu). Tento komplexní a odborný postup smí provádět pouze zkušený odborník disponující dostatečnými informacemi (např. informacemi o meteorologických podmínkách a podrobnými či synchronizovanými daty o trajektoriích), který dokáže plně porozumět odchylkám. Z těchto důvodů jsou data neplatná a nutné respektovat proces výše uvedený.</p>	<p>Tuto připomínku plně řeší následující podmínky stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v rámci další projektové přípravy záměru budou respektovány následující základní požadavky pro kontinuální monitoring akustického tlaku A z leteckého provozu:</li> <li>- bude navržena další stanice pro monitorování hluku na východní straně letiště, která bude brát v úvahu rozdělení přepravy, když bude v provozu RWY10</li> <li>- reporty o hlukové zátěži na jednotlivých NMT budou poskytovány 24 hodin denně a 7 dní v týdnu</li> <li>- monitorování ve všech bodech i mobilních bude prováděno synchronně v reálném čase (on-line)</li> <li>- kapacita záznamů systému, z hlediska záznamů pohybů a zvukových událostí, musí být minimálně 40 000 letů za rok a tato data musí být uchovávána minimálně po dobu 10 let.</li> <li>- provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví</li> <li>- bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (ÚCL, KHS)</li> </ul> <p>Není jasná, jaká data by měla být neplatná, když z logiky věci žádný monitoring nemohl být v provozu.</p>
<p>Odlety z dráhy RWY10 mohou rovněž vytvářet hlukový profil odlišný od letadel v současnosti, jelikož delší dráha umožňuje letadlům provoz s vyšší vzletovou hmotností, a proto je pro vzlet letadla nutná delší dráha. Tato skutečnost nebyla zohledněna.</p>	<p>Obavu z toho, že "odlety z dráhy 10 mohou vytvářet hlukový profil odlišný od letadel v současnosti, jelikož delší dráha umožňuje letadlům provoz s vyšší vzletovou hmotností, a proto je pro vzlet letadla nutná delší dráha" lze vyloučit, protože:</p> <p>a) podmínkami stanoviska jsou stanoveny jasné parametry letadel, která mohou letiště Vodochody využívat - tzn., že jakákoli letadla - tedy i "letadla s vyšší vzletovou hmotností" např:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- letiště Vodochody budou využívat pouze letadla s rozpětím křídel do 36 m; s výjimkou ojedinělých letů nezbytných pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody a.s (dle historických dat lze</li> </ul>

	<p>předpokládat cca 4 lety za rok)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- letiště Vodochody budou využívat pouze letadla certifikovaná podle ICAO Annex 16/1, část II, u kterých součet hodnot rozdílu hlukových hladin uvedených v osvědčení hlukové způsobilosti od odpovídajících limitních hodnot podle příslušné hlavy části II dokumentu ICAO Annex 16/1 je větší než 4,9 EPNdB; tato podmínka neplatí pro letadla s maximální vzletovou hmotností nižší než 9 tun a pro letadla, která využijí letiště Vodochody v souvislosti s výrobním programem AERO Vodochody a.s.; tato výjimka nezavazuje provozovatele letadel povinnosti používat provozní postupy, které jsou z hlediska hlukových dopadů co nejšetrnější vůči okolí letiště</li> <li>b) připuštění provozu nějakých "letadel s vyšší vzletovou hmotností" (která ovšem musí respektovat bod a)), se kterými se v procesu EIA nepočítalo, vyžaduje plnění následující podmínky: <ul style="list-style-type: none"> <li>- v rámci další projektové přípravy záměru v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku podstatně lišit od předpokladu v akustické studii dokumentace EIA, bude zpracována nová detailní akustická studie leteckého provozu, samozřejmě s tím, že pokud by bylo signalizováno překročení hlukových limitů v důsledku provozu takových letadel, budou muset být přijata opatření ke snížení těchto vlivů (např. snížení počtu pohybů na konkrétní hodnotu pod 35 000 za rok apod.)</li> </ul> </li> </ul> <p>Navíc i takováto letadla budou podléhat hlukovému monitoringu, s výpočtovým a predikčním modelem a bude muset respektovat řadu podmínek stanoviště, mj. např.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory staveb u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem o ochraně veřejného</li> </ul>
--	--

	<p>zdraví (zákon o ochraně veřejného zdraví), které vznikly před datem účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory staveb; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření, kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku</p> <p>Dále je k této připomínce nutné upozornit na to, že dokumentace s provozem žádných letadel "s vyšší hmotností" nepočítá. Prodloužení RWY o dojezdovou dráhu je navrženo z důvodů bezpečnosti letu a zároveň z důvodů snížení vlivů na ŽP - při startu z dráhy 28 se letadla dostávají rychleji do větších výšek.</p> <p>Je zřejmé, že díky precizním podmínkám stanoviska EIA, je zajištěno bezpečné plnění hlukových limitů i zmíněné teoretické varianty a to dokonce dvěma nezávislými systémy.</p> <p>Vzhledem k tomu, že s použitím letadel "s vyšší hmotností" se nikde v dokumentaci nepočítá, tak logicky nemohla být varianta s lety letadel "s vyšší hmotností" ani posouzena.</p>
<p>Nejsou k dispozici údaje, které by podpořily odhadovanou skladbu tohoto budoucího leteckého parku, a tak nelze určit odolnost posuzovaného složení leteckého parku. Je proto možné, že budoucí hladiny hluku, vycházející z počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii. V případě akustické studie Vodochody lze za nový hluk považovat hluk, který postihuje centra osídlení z hlediska obtěžování nebo rušení spánku ve výhledovém stavu pro rok 2015, nikoli však v základním stavu.</p>	<p>Budoucí složení leteckého parku se může lišit od stávajících předpokladů bez ohledu na to, jak je dnes stanoveno. I když z dnešního pohledu u letadel s rozpětím křídel do 35 m pravděpodobně žádné závratné změny čekat nelze a ještě nějakou dobu budou největšími a v Evropě nejpožívanějšími takovými zástupci A320 a B737.</p> <p>Každopádně je každá významná změna leteckého parku ošetřena podmínkou zpracovat akustickou studii leteckého provozu.</p> <p>Navíc základním omezením letiště není jen 35 000 pohybů letadel za rok, ale i bezpečné plnění hlukových limitů. Obě podmínky</p>

	platí zároveň tj. v případě přiblížení se hlukovému limitu, je nezbytné stabilizovat provoz letiště na nižším počtu pohybů a naopak i při bezpečném plnění hlukových limitů nelze překročit stanovený počet pohybů.
Dokumentace EIA se v plné míře nezabývá skutečností, zda předpokládaná hlučnost kolem letiště Vodochody je odůvodnitelná s ohledem na obslužení očekávané poptávky na letišti Ruzyně, kde dochází k běžným přeletům nad centry osídlení.	Zde se zřejmě uvažuje stav, kdyby byly překročeny hlukové limity. To však proces EIA nepřipouští. Dle národní legislativy jsou odůvodnitelné vlivy hluku, které respektují hlukové limity. V procesu EIA je porovnání s obslužením očekávané poptávky na letišti Ruzyně prakticky neproveditelné. Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA na letišti Vodochody nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen. Proto se ani dokumentace EIA nemohla zabývat touto skutečností.
Další případné posouzení hluku v rámci EIA by mělo být provedeno pomocí metodiky a modelů, které jsou v souladu s metodikou obsaženou v ECAC Doc. 29, 3. verzi.	Eurocontrol ve své studii konstatuje, že: "Akustickou studii lze považovat za odolnou, protože byla provedena v souladu s doporučenou metodikou ECAC za pomoci nástroje, který se v Evropě běžně používá pro posuzování hluku, a v souladu s požadavky českého práva. Nicméně přestože se nyní považuje za nejlepší postup použití 3. vydání metodiky ECAC, je nutné zopakovat, že v současné době je doporučovanou metodikou pro akustické studie letišť 2. verze, a to podle českého i evropského práva."
Je nezbytné, aby byla potvrzena předběžná dohoda mezi ATC a ANSP týkající se uspořádání dopravy na letišti Vodochody a na letišti Ruzyně, pokud jde o používanou přistávací a vzletovou dráhu. Česká republika nemá zpracován plán rozvoje letišť v ČR a mimi Ruzaně se rozvojem nepočítá. Toto je písemná zpráva z MMR.	V dokumentaci je uvedeno stanovisko ŘLP s.p., ze kterého vyplývá, že stávající i nově vytvářené letové postupy (trati pro odlet a přiblížení z/na letiště Vodochody) jsou v souladu se schválenou celkovou koncepcí organizace letového provozu všech pražských letišť Praha-Ruzyně (LKPR), Kbely (LKKB) a Vodochody (LKVO). Tato koncepce byla vytvořena a je postupně zaváděna na základě

	společného projektu „Restrukturalizace TMA Praha a CTA Praha 2010+“, který probíhal pod supervizí Úřadu pro civilní letectví od dubna 2007 do dubna 2010 (datum implementace) a jehož cílem bylo mimo jiné i „Navrhnout a implementovat optimalizovanou strukturu vzdušného prostoru TMA Praha a CTA Praha a související provozní postupy tak, aby kapacitně vyhovovaly očekávaným požadavkům leteckých provozovatelů pro roky 2010+ v souvislosti s plánovaným zprovozněním paralelní RWY 06R/24L na letišti Praha/Ruzyně a možnou změnou charakteru a objemu letového provozu na letišti LKVO."
Obec Panenské Břežany nedokončila změnu úz. plánu č. 2 jelikož Penta jej napadla 5 námitkami těsně před veř. projednáním. Podklady z ministerstev umožňují námitky odmítnout odmítla zpracovatelka úz. Plánu začlenit do konečné zprávy s tím, že bojí Penty. Jednali jsme na úrovni Kraje jelikož zpracovatelka je zaměstnankyní Střed. Kraje. Přizpůsobování zákona 258/2000 Sb., nařízení vlády 272/2011 a nový věcný návrh zákona o hluku, který byl Zdrav. Výborem parlamentu v r. 2012 na základě připomínek odborníků odložen, zástupkyně obudsmána jej označila za paskvil a navrhla přepracování. To vše za přítomnosti ministra Hegera a náhle se vynořil dodatek místo nového zákona a to vše nahrává investorovi. Není to jenom shoda náhod, domnívám se, že jde o řízený proces zda se jedná o korupci ať zjistí orgány činné v trest. řízení. Závěr. Na základě výše uvedeného žádám o vrácení a přepracování EIA nebo rovnou vydání negativního stanoviska k záměru rozvoje LV.	Nesouvisí s vlivy uvažovaného záměru.

### Horčíková Radka

Připomínka	Vypořádání
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mé předešlé připomínky k záměru nebyly akceptovány, resp. byly odbyty.</li> <li>- Popis hlukového a imisního zatížení obyvatel je tendenční a mimo jiné,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Všechny připomínky byly vypořádány.</li> <li>- Popis hlukového a imisního zatížení obyvatel je zpracován podle závazných metodik, které nezohledňují pocitovou stránku vnímání,</li> </ul>

<p>nezohledňuje pocitovou stránku vnímání.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vyhlášením ochranného hlukového pásma dokumentace připouští negativní vliv na životní prostředí. V případě vyhlášení tohoto OP se všemi důsledky, z tohoto vyplývajících, se bude jednat o cílené poškození životního prostředí a s tím související „krádež“ na majetku a životním prostředí dotčených obyvatel (včetně mé osoby) - proti tomuto pásmu, které bude mít za následek umrtvení obce Dolany protestuji.</li> <li>- Dokumentace ani posudek EIA neuvádí nástroje a sankce ke kontrole dodržování emisních a dalších limitů posudkem stanovených.</li> <li>- Není uveden způsob dostatečných náhrad za znehodnocené nemovitosti a ŽP</li> </ul>	<p>zahrnují faktor obtěžování.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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."</li> </ul> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nástroje ke kontrole imisních a hlukových limitů jsou uloženy ve formě imisního a hlukového monitoringu řadou podmínek stanoviska. Sankce jsou předmětem platné legislativy.</li> <li>- Za předpokladu plnění ekologických limitů ke znehodnocení nedochází.</li> </ul>
<p>Další důvody - shrnutí:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soustavné a nadměrné hlukové zátěže (i, přes to, že jsou v dokumentaci uváděny jako limit nepřesahující) nenávratně poškozují zdraví obyvatel.</li> </ul>	<p>Součástí dokumentace je příloha č. 28: " Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody 13/81, Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011, Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011"</p> <p>Její autor MUDr. Havel je soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení</p>

	<p>odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</p> <p>V souladu s definicí WHO se posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.</p> <p>Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky KHS jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje.</p>
--	--



	<p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Navrhované mechanismy kontroly hlukových zátěží jsou bezcenné. Jednak není vůbec jasné, jak, kde a v jakých intervalech či obdobích by slibovaný monitoring byl prováděn, jednak je naopak jisté, že laboratoř by monitoring prováděla na zakázku (za peníze) majitele letiště, takže výsledky a vyhodnocení měření by s pravděpodobností hraničící s</li> </ul>	<p>Monitoring bude prováděn kontinuálně, tj. trvale. Bude garantován akreditovanou laboratoří a kontrolován KHS a ÚCL.</p>

jistotou nadměrné zátěže neprokázaly.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Území regionu je již dnes přetíženo, resp. jeho zatížení se pohybuje na hranicích stanovených standardy kvality ovzduší. Realizací záměru by zcela nepochybně došlo v některých ukazatelích k překročení únosnosti daného území se všemi negativními důsledky pro životní prostředí a zejména lidské zdraví. Jde zejména o hrozící zhoršení kvality života v ukazatelích zvýšení rizika celkové úmrtnosti dospělé populace, průměrná ztráta dožití či chronické respirační onemocnění.</li> </ul>	<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 řád setin dne za rok, je tedy zanedbatelný.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 <math>\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}</math>, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 <math>\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}</math>.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Celá problematika ovzduší je v dokumentaci EIA zpracována velmi povrchně, zabývá se pouze odhady, které nejsou založeny na měření skutečného stavu. Posudek dokumentace pak veškeré připomínky odmítl jako nepodložené a označil přínos letiště ke zhoršení ovzduší za nevýznamný.</li> </ul>	<p>Celá problematika ovzduší je v dokumentaci EIA zpracována velmi podrobně vč. několika rozptylových studií dle legislativou stanovených metodik.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Na realizaci záměru by doplatily okolní velké již existující zdroje znečišťování ovzduší, které jsou předmětem integrovaného povolení, což by se projeвило i na ekonomické a sociální situaci obyvatel.</li> </ul>	<p>Existující zdroje znečišťování ovzduší se podílejí např. v ukazateli PM10 na imisním pozadí 31 <math>\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}</math>, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 <math>\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}</math>.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dokumentace EIA počítá se snížením hodnoty a tedy i cen nemovitostí v regionu v souvislosti se spuštěním provozu letiště o 25%. Ztráta hodnoty bude však stoprocentní vzhledem k chystanému vyhlášení OHP, i když to zákon vzhledem k předpokládané kapacitě výslovně neukládá. Je evidentní, že by veškeré plány rozvoje obcí i záměry občanů byly bezpředmětné a region by se stal „mrtvou zónou“.</li> </ul>	<p>Záměr nepředpokládá přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p> <p>Na stranu druhou však nelze ani vyloučit postupné navýšování cen nemovitostí v důsledku ztraktivnění lokality a zkvalitnění infrastruktury. Poklesu cen by pak mohlo dojít pouze u nemovitostí, které by ležely přímo v některém z koridorů. Z tohoto hlediska také v procesu EIA byly upraveny trajektorie letu.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizací záměru by došlo k dopravnímu kolapsu v regionu a to jak ve fázi výstavby, tak i provozu. Majitel letiště se odvolává na vybudování mimoúrovňového křížení na D8, jehož realizace je ovšem velmi pochybná - není v plánu ministerstva dopravy ani ŘSD a zejména na něj nejsou plánovány investiční prostředky.</li> </ul>	<p>Podmínka týkající se uvažované MÚK na D8 naprosto striktně nedovoluje zprovoznit záměr dříve než bude v provozu tento přivaděč. Její realizace je povinností oznamovatele.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kromě dopravního kolapsu - investor a projektant chybně (úmyslně?) stanovili počet nákladních automobilů, projíždějících po komunikacích v</li> </ul>	<p>Počty pohybů nákladních automobilů jsou posouzeny správně. Např. v Rozptylové studii – etapa výstavby je vyjádřena potřeba nákladních</p>

<p>okolí letiště ve fázi výstavby, opět chybně stanovili počet cisteren pro zásobování pohonnými hmotami ve fázi provozu, atd, - by zvýšený provoz negativně ovlivnil jak hlukové, tak imisní zatížení. To však zpracovatel dokumentace EIA zcela pominul a posudkář příslušné připomínky zamítl.</p>	<p>vozidel (TNA) na 7,5/hod. Za den se předpokládá 12 hod., tj. <math>7,5 \times 12 = 90</math> TNA/den. Liniové zdroje znečišťování jsou rozděleny do 4 tras s následujícími počty pohybů TNA za den: <math>53+53+53+22=181</math> pohybů TNA/den. Z uvedeného je zřejmé, že počet pohybů TNA je více než 2x větší než potřeba TNA.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bezpečností provozu a jeho dopadem na okolí se záměr de facto nezabývá. Přitom je zřejmé, že území skýtá zvýšenou pravděpodobnost havárie letadla, ať už vlivem uvažovaného charakteru přepravy (nízkonákladové a charterové lety), nebo - a zejména - migračními trasami ptactva, hlavně havranů, vedoucími pravidelně právě přes území letiště. Střetnutí s takovým hejnem ptáků může mít pro letadlo fatální důsledky, daleko horší následky by ovšem měla případná následná havárie letadla v prostoru zásobníků PHM v Kralupech, či zásobníků plynů ve Chvatěrubech.</li> </ul>	<p>Problematika environmentálních rizik byla v tomto procesu EIA řešena na základě mezinárodních statistik a leteckých předpisů. Vychází z certifikovaných předpisů ÚCL.</p> <p>Vzhledem k velmi přísným bezpečnostním standardům letecké přepravy je technický stav letadel velmi dobrý, provádění údržby letadel je certifikovanou činností kontrolovanou ÚCL.</p> <p>Riziko blízkosti skladu kapalných plynů, chemických závodů a UJV Řež bylo v procesu EIA podrobně prověřeno ve formě posouzení environmentálních rizik. Zároveň byla stanovena pravděpodobnost vzniku havárie v důsledku leteckého provozu způsobená pádem letadla. Bylo zjištěno, že tato pravděpodobnost je o několik řádů nižší než příčiny jiné např. příčiny vzniklé na straně provozovatele těchto zařízení (např. nedodržení provozních řádů, nedbalost, únava materiálu, koroze, sabotáž apod.).</p> <p>Riziko srážky letadel s hejnem krkavcovitých ptáků je v rámci dokumentace podrobně posouzeno a v rámci procesu EIA stanoveny dostatečné podmínky pro minimalizaci vlivů na ŽP.</p> <p>Během procesu EIA nebyly zjištěny významně nepříznivé nebo vysoce rizikové vlivy.</p>
<p>Závěrem:</p> <p>Realizací záměru by došlo k porušení práva pro rozpor s ústavním pořádkem ČR, s právem EU i s právem životního prostředí ČR. ČR by mohla být vystavena řadě žalob, individuálních ústavních stížností ESD a dalších sporů.</p> <p>Záměr „Letiště Vodochody“ fatálním způsobem omezuje má práva. Proto s ním nesouhlasím.</p>	<p>Na základě uložených podmínek stanoviska je zajištěno bezpečné plnění ekologických limitů, k porušení práva tedy nedochází.</p>

### Hoť Miroslav

Připomínka	Vypořádání
<ul style="list-style-type: none"><li>• Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti - investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů region bez dostatečné kompenzace pro obyvatele.</li></ul>	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".
<ul style="list-style-type: none"><li>• Odolena Voda je již nyní dotčena hlukem z leteckého provozu - starty a přistání, ale také z motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generovaná letištěm Vodochody. Část obce Dolínky je již nyní obtěžována hlukem z dálnice, kde nejsou provedena žádná funkční protihluková opatření, v případě realizace dálničního přivaděče a vyvedení dálnice ze zářezu, dojde k dalšímu výraznému nárůstu hluku - proto s tímto dálničním přivaděčem nesouhlasím. V případě jeho výstavby důrazně požaduji zabezpečit kvalitní protihluková opatření - protihlukový val, protihlukové stěny a výměnu oken v rodinných domech zasazených hlukem.</li></ul>	Překročení hlukových limitů v důsledku výstavby a provozu MÚK Odolena Voda není v procesu EIA signalizováno. Detailní protihluková opatření budou předmětem další projektové dokumentace.
<ul style="list-style-type: none"><li>• Žádám, aby investor po dobu půl roku na své náklady měřil hladiny hluku ze současného provozu letiště v okolních obcích, a to ještě před případným územním a stavebním řízením, přičemž jedno z monitorovacích míst bude i obec Odolena Voda - lokalita Dolínky. Následně vyhodnotit a navrhnout opatření.</li></ul>	V současné době jsou při měření hluku podél D8 KHS měřeny hodnoty cca 60 – 65 dB v denní době, což vyhovuje limitu pro starou zátěž 70 dB. Po realizaci záměru bude prováděn trvalý monitoring hluku na 4 stabilních a jedné mobilní stanici, mj. i v prostoru Dolínky.

### Hynek Miroslav, Ing.

Připomínka	Vypořádání
Na základě zkušeností v aktivní službě, získaných v otázkách provozu letectva, zásadně nesouhlasím s projektem „Letiště Vodochody“, který prudce sníží úroveň životního prostředí v naší oblasti. Doufám, že tuto skutečnost posoudí vaši odborníci nestranně. Myslím, že toto je až neúměrná cena za znehodnocení životního prostředí... obohacení nějaké firmy.	Na základě uložených podmínek stanoviska je zajištěno bezpečné plnění ekologických limitů, je tedy zachováno zdravé prostředí.

Sám se také zřízením letiště cítím velmi poškozen na svých občanských právech, protože jsem se na důchod stěhoval do tohoto vcelku zdravého a klidného prostředí a doufal jsem, že v něm budou moci žít i má vnoučata. Doufám, že u vašich odborníků zvítězí smysl pro zachování zdravého prostředí v blízkosti Prahy a tento projekt bude zamítnut.	
--	--

### Chaloupka Jindřich

Připomínka	Vypořádání
<p>Posudek EIA končí kladným závěrem i přes množství věcných připomínek občanů z obcí v okolí letiště Vodochody. Autor posudku se s připomínkami vypořádal ledabyle nebo dokonce přezíravě. V připomínkách bylo upozorněno na nedostatečné zdůvodnění potřeby tohoto záměru. Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti. Podrobnější zdůvodnění potřeby záměru požadovalo v rámci doplnění původní dokumentace EIA i Ministerstvo životního prostředí. Přesto posudek konstatuje, že zdůvodnění potřeby záměru je dle zákona č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivu stavby na životní prostředí". Takový závěr je i s ohledem na přímý požadavek ministerstva neobhajitelný.</p> <p>Odolena Voda bude dotčena nejen hlukem z leteckého provozu - starty a přistání, ale také z případných motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generovaná letištěm Vodochody. Navrhovaný sjezd z dálnice je také potřebný jen pro potřeby letiště.</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru</p>

	<p>usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<p>MÚK na D8 (k.ú. Odolena Voda, silnice III/0087) je součástí podmínky souhlasného stanoviska posudku k záměru „Letiště Vodochody“. Proto musí být součástí dokumentace EIA Letiště Vodochody posouzení MÚK na D8 dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.</p> <p>Dokumentace k MÚK na D8 v EIA Letiště Vodochody neobsahuje:</p> <p>1.1. Rozptylovou studii znečištění ovzduší pro výstavbu MÚK na D8 Dokumentace „P_16_RS_Výstavba“ srpen 2010 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena. Dokumentace „P_21_RS-Etapa výstavby“ červenec 2011 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena pro výstavbu MÚK.</p>	<p>Výstavba MÚK nepatří mezi vyjmenované zdroje znečištění ovzduší dle zák. č. 200/2012 Sb., o ochraně ovzduší a rozptylovou studii nevyžaduje.</p>
<p>1.2. Rozptylovou studii znečištění ovzduší provoz MÚK na D8 Doplnit informace o vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) a zhodnotit jejich rozsah v dotčeném území v posledních letech. Vzhledem k překračování limitů pro kvalitu ovzduší v daném území je třeba rovněž navrhnout pro stávající i budoucí, obytnou zástavbu účinná ochranná opatření — např. protihlukové valy, výsadbu izolační zeleně, atd.</p>	<p>Dle legislativy ochrany ovzduší je nezbytné posoudit záměr k imisním koncentracím ve formě 5-letých klouzavých průměrů, které zveřejňuje každý rok MŽP. Tak je to také uloženo podmínkou stanoviska.</p> <p>Dle zpracované dokumentace není signalizováno, že by realizace MÚK na D8 mohla výrazně ovlivnit životní prostředí v nejbližších obcích hlukem a emisemi z automobilové dopravy.</p> <p>Napojení na dálnici D8 je součástí uvažovaného záměru jako IO 01. Navíc je podmínkou návrhu stanoviska podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál zprovozněním přívaděče od D8. V rámci přípravy (DÚR) napojení na D8 bude muset být zpracována detailní hluková studie a na jejím základě budou navržena a realizována protihluková opatření.</p>
1.3. Přírodovědný průzkum pro MÚK na D8	<p>Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a</p>

<p>Dokumentace „P_15_Zoologický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p> <p>Dokumentace „P18 Aktualizovaný zoologický průzkum“ červenec 2011 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p>	<p>zářez D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy, významné potravní niky ani rozmnožiště významných druhů živočichů se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný zoologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p>
<p>1.4. Dendrologický průzkum a ocenění dřevin pro MÚK na D8</p> <p>Dokumentace „P_14_Botanický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p> <p>Dopracovat dendrologický průzkum (chybí uvedení základních charakteristik dřevin, kterých se stavba dotkne a rovněž vyčíslení hodnoty ekologické újmy) a navrhnout plán sadových úprav, včetně specifikace druhu a velikosti navržených dřevin a zajištění následné péče o výsadbu.</p>	<p>Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy významných druhů rostlin se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný botanický a dendrologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.</p>
<p>1.5. Korozní průzkum pro MÚK na D8</p> <p>Korozivní agresivita, bludné proudy nejsou pro MÚK na D8 v žádné dokumentaci řešeny.</p>	<p>Korozní průzkum není předmětem procesu EIA. Tento průzkum je podstatný pro zakládání staveb, nikoli pro hodnocení vlivů na ŽP.</p>
<p>1.6. Projekt odpadového hospodářství pro MÚK na D8</p> <p>Projekt odpadového hospodářství přestavby MÚK na D8 není řešen. Není řešeno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Odpady v průběhu výstavby MÚK na D8. Upřesnit a precizovat způsob nakládání s odpady a také upřesnit názvy některých odpadů. Dopravní zatížení při likvidaci odpadů je dvojnásobně podhodnoceno.</li> <li>- Druh a kategorizace odpadů z výstavby MÚK na D8</li> <li>- Způsoby využití a zneškodňování odpadů MÚK na D8</li> <li>- Minimalizace dopadů na prostředí v důsledku tvorby odpadů MÚK na D8</li> <li>- Možnosti zneškodňování odpadů MÚK na D8</li> </ul>	<p>Projekt odpadového hospodářství není předmětem procesu EIA, ale samostatného procesu dle zák. o odpadech.</p> <p>Odpady, která budou vznikat na MÚK (např. uliční smetky, odpady z údržby zeleně) jsou zahrnuty v bilancích odpadů uvažovaného záměru v tomto procesu EIA.</p>
<p>1.7. Výkresovou dokumentaci pro MÚK na D8</p> <p>Výkresová dokumentace neobsahuje Přehlednou situaci, Komunikační objekty, Charakteristické příčné řezy, Podélný profil radiály, Podélné profily připojovacích pruhů.</p>	<p>Uváděné výkresy budou naplní následujících technických projektů (DÚR, DSP, DPS apod.), pro proces EIA nejsou potřeba.</p>

<p>Výkresová dokumentace obsahuje ve složce „P_4 Situace stavby - P 4. 3. Napojení na D8" jen Koordinační situaci M 1:1000.</p>	
<p>1.8. Ochrana vod</p> <p>a) Projekt neřeší odvodnění MÚK Odolena Voda ve variantách a je nutné doplnit bilanci dešťových vod;</p> <p>b) Je nutné upřesnit informace o vlivu záměru na povrchové vody pro jednotlivé varianty řešení zejména s přihlédnutím ke kapacitám recipientů a s ohledem na předcházení znečišťování povrchových vod splachy z komunikací. Dále je třeba vyhodnotit vhodnost jednotlivých variant odvodnění rovněž z hlediska řešení havárií;</p> <p>c) Je nutné navrhnout řešení retence srážkových vod přímo v místě jejich vzniku a prověřit kapacitu dešťových a usazovacích nádrží a jímek, popřípadě zvážit navýšení jejich kapacity. Dále zpracovat návrh čištění povrchových vod i provádění stavby a ze zařízení staveniště před jejich zaústěním do vodních toků vody musí být řádně zbaveny jakéhokoliv znečištění, včetně zemních částic.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemůžu souhlasit. Žádám proto Ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu. Další důvod obrovské nebezpečí při havárii letadla výbuchu prop. but. zásobníků Kaučuku a tím i likvidace tohoto území.</p>	<p>Odvodnění včetně všech detailů bude muset být provedeno podle příslušných technických norem v rámci dalších stupňů projektové dokumentace.</p> <p>Bilance dešťových vod je uvedena v dokumentaci EIA na str. 269.</p> <p>Vzhledem k velmi přísným bezpečnostním standardům letecké přepravy je technický stav letadel dobrý, provádění údržby letadel je certifikovanou činností kontrolovanou ÚCL. Letadlová flotila nízkonákladových leteckých společností, pro než je primárně projekt připravován, patří mezi ty nejmladší (např. průměrný věk letadel společnosti Ryanair je v současné době 4 roky).</p> <p>Riziko blízkosti skladu kapalných plynů, chemických závodů a UJV Řež je v dokumentaci podrobně prověřena ve formě posouzení environmentálních rizik vč. zjištění pravděpodobnosti vzniku havárie v důsledku leteckého provozu s tím, že tato pravděpodobnost je několik řádů nižší než příčiny jiné. Obdobně je podrobně prověřena možnost rizika střetu s ptáky. Teroristický útok není problémem letiště Vodochody, ale existence letecké dopravy obecně.</p> <p>Během procesu EIA nebyly zjištěny významně nepříznivé nebo vysoce rizikové vlivy.</p>

### Charvát Michal

Připomínka	Vypořádání
<p>K vypořádání mnou zaslaných připomínek ke studii EIA bych chtěl uvést toto:</p> <p>Citace z posudku, dokument 4- Vodochody_Veřejnost.pdf, strana 181: „Neexistence metod k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt, nikoli nedostatek procesu EIA."</p>	<p>Nejde o neexistenci metodiky, ale o to, že pro kumulované vlivy hluku není (z objektivních důvodů) stanoven žádný limit. Naopak pro jednotlivé druhy hluku jsou stanoveny limity s přihlédnutím k možné mkumulaci vlivů.</p> <p>Legislativa nestanovuje nějaké běžné limity, ale pouze platné limity,</p>



„Celková kumulovaná hluková zátěž nemá žádný stanovený hlukový limit. Hlukové limity jsou stanoveny pro jednotlivé zdroje - např. hluk z letecké dopravy a k nim jsou také vyhodnoceny.“

Výše uvedený fakt neexistence metodiky pro kombinované vyhodnocení limitů expozice hluku v žádném případě nevytváří předpoklad, že se s ostatními hlukovými jevy není nutné vypořádat a jejich existenci tak ignorovat.

Již dnes je řada objektů v obci Dolany vystavena hlukové zátěži přesahující „běžné“ limity (60dB) a pro jejichž účel jest stanoven specifický limit pro zátěž z železniční dopravy. Takové specifické nastavení limitů slouží pro vypořádání se s historickou zátěží, avšak jakýkoli další příspěvek k této zátěži je nepřijatelný (už tak se jedná o výjimku).

Tedy, obecně soudím, že jak samotný dokument EIA, tak posudek se nevěnuje kumulativní zátěži životního prostředí, obzvláště v oblasti hluku a tím popírá samotnou podstatu procesu EIA, tj. zhodnotit skutečný vliv záměru na životní prostředí, nikoli hodnotit pouze „část“ zátěže podle kritérií daných vyhláškami. Cílem hlukových limitů je ochrana obyvatel a nikoli požadavek plnit „limit“ dle zdroje.

Pevně věřím, že MŽP tento fakt uzná a vyhne se tak následnému rozhodnutí stejného významu v soudním řízení s možnými finančními dopady na předkladatele pokud by v dané době byl proces realizace LKVO v běhu a mohl se tak domáhat vynaložených prostředků.

Dále bych chtěl uvést, že posudek se s připomínkami, které jsem zasílal (a připojuji znovu níže), vypořádává jen na úrovni nepodložených argumentů a v některých částech argumentuje neopodstatněně a čistě ve prospěch zadavatele. Citace, strana 181: "Hodnota 86 je potom písářskou chybou."

Oponentní posudek nemá co posuzovat, zda se jedná o písářskou chybu. K chybě musí být buďto uvedeno vyjádření předkladatele EIA, nebo musí být nesoulad uznán a vyhodnocen.

Pokud je tedy tímto způsobem zpracován celý posudek, musím ho

kteřé jsou např. následující:

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

venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)
základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB
pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB
pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB
pro letecký hluk	60 dB	50 dB
pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB
pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB
pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB
pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB

Oponentní posudek musí vyhodnotiti, zda se jedná o chyby podstatné, které mají vliv na posouzení vlivů na ŽP nebo nemají nebo se jedná o písářské chyb.

V uvedených materiálech jsou pro den zobrazeny izofony od 55 dB. Nižší izofony hluku z dopravy se obecně nezobrazují, nepodléhají žádnému limitu a jsou překryty hlukovým pozadím.

Změna legislativy není předmětem procesu EIA.

<p>považovat za manipulovaný a je tak nutné požadovat opakovaný a skutečně nezávislý posudek od jiného oponenta.</p> <p>Zároveň, některé z připomínek nejsou vypořádány vůbec a pouze rekapituluji data z předložené EIA, viz připomínka níže a její vypořádání:</p> <p>Připomínka:</p> <p>„Stávající mapa hluku z leteckého provozu vyjadřuje, že hluk z provozu ve Vodochodech v Dolanech v podstatě neexistuje, což není pravdou. Malá letadla generují hlukovou zátěž a zrovna tak letadla sestupující na letiště PRG vytváření další hlukovou zátěž na tomto místě.“</p> <p>Vypořádání:</p> <p>„Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie). U přehledu leteckého provozu je nutné zohlednit také výšku, typ letadla a charakter konkrétního pohybu.“</p> <p>Oponentura tu přeci není od rekapitulace fakt z EIA studie, ale k jejich kontrole a kritické revizi. Je jednoznačným faktem, že stávající hluk z leteckého provozu LKPR není vůbec zohledněn (neexistují izofony provozu LKPR v oblasti Dolany v hlukové mapě stávajícího leteckého provozu jsou jednoznačným faktem).</p> <p>Dále bych chtěl uvést, že vyhláška pro stanovení hlukové zátěže letecké dopravy pracující s charakteristickým letovým dnem je dle mého soudu proti ústavnímu pořádku, neboť účastníky staví do nerovné pozice. Není ve finančních možnostech jednotlivce ani obcí (a s největší pravděpodobností ani KHS) provést nezávislé a opakované měření hluku a tedy pozice mezi provozovatelem a potenciálním stěžovatelem (fyzickou osobou) je nerovná.</p>	
<p>Příloha: Připomínky zaslané k procesu EIA před zpracováním posudku - rekapitulace</p> <p>V návaznosti na uveřejnění EIA bych chtěl coby vlastník nemovitosti v obci Dolany vyjádřit svůj nesouhlas s navrhovaným záměrem.</p> <p>Ve studii EIA shledávám níže uvedené problémy a rozpory, které dle mého soudu slouží k relativizaci dopadů případného vzniku letiště ve</p>	<p>Vzhledem k nezbytnému plnění hlukových limitů se uváděné vlivy neočekávají.</p> <p>Co se týče imisí, tak pro indikovanou látku – PM10 je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3.</p>

<p>Vodochodech tak, aby tyto přispěly k získání povolení.  Bez ohledu na technická fakta předložené studie je zřejmé, že případný provoz letiště ve Vodochodech znehodnotí životní standard obce Dolany a okolních významným hlukem.  Tento bude mít mimo jiné za následek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nemožnost smysluplného konání kulturních akcí typu koncertů apod.</li> <li>- omezení sportovní činnosti (např. konání fotbalových zápasů apod., protože hluk přelétávajících letadel bude znemožňovat uspokojivě provádět práci rozhodčího)</li> <li>- narušení soukromého života, v podstatě nebude možné nadále konat soukromé společenské akce, neboť vaši známí k vám již nebudou chtít přijet na akci typu grilování apod.</li> <li>- narušení výuky v škole</li> </ul> <p>Zároveň je nutné vzít v úvahu, že lokalita je dnes značně zatížena chemickým provozem v Kralupech nad Vltavou, který způsobuje častý silný zápach, silný světelný smog a také hluk (polní hořáky, profukování potrubí apod.) a tak výrazným způsobem zneprůjemňuje život. K tomu jsou Kralupy zatíženy významně i těžkou automobilovou dopravou, neboť se zde vyskytuje první most přes Vltavu od Prahy.  Domnívám se proto, že je v první řadě třeba vycházet z celkové zátěže prostředí v místě uvažované studie.</p>	
<p>Z technického pohledu se dle mého soudu snaží studie EIA marginalizovat dopady leteckého provozu. V následujících bodech jsou mé osobní připomínky k předložené studii EIA:  V oblasti hlukové studie nesouhlasím s následujícími:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Zamítnutá studie z roku 2008 říká, že hluk v prostoru Dolan a kraje Kralup na Vltavou bude v rozmezí 55-60dB, zatímco nová studie izofonu 55-60dB výrazně zkracuje. V tomto spatřuji manipulaci s daty.</li> <li>b. Hluková studie nehodnotí hlukovou zátěž s ohledem na povětrnostní podmínky, ačkoli právě tyto výrazným způsobem ovlivňují hluk v dané</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. V procesu EIA je povinnost provést minimalizaci vlivů na ŽP. Proto byly v dokumentaci změněny odletové postupy, což vedlo ke snížení vlivů hluku.</li> <li>b. Závazná metodika, kterou byl proveden výpočet hlukové studie zohledňuje meteorologické podmínky.</li> </ol>

<p>oblasti. Ač se to jeví nepravděpodobně, např. při ranní mlze je v Dolanech poměrně značně slyšet hluk provozu na dálnici D8, který pravidelně ustává po rozplynutí se mlhy. Úroveň tohoto hluku lze subjektivně odhadnout na cca 40dB.</p> <p>c. Hluková studie nehodnotí maximální hlukovou zátěž. Domnívám se, že je nezbytně nutné doložit průběh hluku v nejzatíženější hodině z oblasti Dolan, Máslovic a druhé strany (Panenské Břežany, Bašt, Odolena Voda) a to i v kombinaci s železničním provozem.</p> <p>d. Studie neřeší změny stávajícího leteckého hluku v sestupové trajektorii letadel směřujících na letiště Ruzyně (směrování letadel k bodu ERASU), které dnes významným způsobem zasahují obec Dolany i Kralupy nad Vltavou</p> <p>e. Stávající naměřená hluková zátěž v obci Dolany byla měřena zásadně a domnívám se, že úmyslně v místech, které nejsou chráněny protihlukovými stěnami od železničního provozu tak, aby se záměrně marginalizoval vliv budoucí letecké dopravy. Přitom větší část obce Dolany je těmito protihlukovými stěnami chráněna a hluk je tam pochopitelně výrazně nižší.</p> <p>f. Chybí doložení leteckého provozu na letišti ve Vodochodech během hlukového měření stávající situace. Vzhledem k častým letům malých letadel, je pravděpodobně opět navýšena hlučnost stávající situace, nebo ji není možné odhadnout ve vztahu k aktuálnímu leteckému provozu.</p> <p>g. Z EIA není patrné, zda se do počtu 35.000 letadel zahrnují i „malá“ letadla rekreační letadla.</p> <p>h. Veřejný příslib deklaruje, že omezení typů používaných letadel se netýká letadel do MTOW 9t. Přitom tato letadla způsobují taktéž silný hluk a to obzvláště při přihlédnutí k faktu, že jejich rychlost je výrazně nižší a tedy hlukem působí významně déle.</p> <p>i. LKVO_let_pruvodni_zprava_2011_tisk.pdf část studie uvádí, že pozbývá platnost při cituji „pravidelném nočním leteckém provozu a to i nejen přistání, ale i vzletů“-vzhledem k plánovanému přiletu 2-4 letadel denně po 22:00 toto chápu jako pravidelný provoz a nesplnění uvedené</p>	<p>c. Maximální hlukovou zátěž nemá žádný limit, ani doporučenou hodnotu a je dle závazných metodik nehodnotitelná.</p> <p>d. Změny stávajícího leteckého hluku v sestupové trajektorii letadel směřujících na letiště Ruzyně studie hodnotí, ovšem tyto vlivy se na průběhu izofony 55 dB nijak neprojeví.</p> <p>e. Ve vztahu k limitům byl hluk posouzen pro jednotlivé druhy dopravy.</p> <p>f. Při hodnocení hluku ze stávajícího provozu letiště Vodochody byly zohledněny pohyby všech letadel.</p> <p>g. Do počtu 35 000 pohybů jsou započteny pohyby všech letadel .</p> <p>h. Tato letadla jsou zohledněna jak v Akustické studii, tak v budou měřena monitoringem hluku.</p> <p>i. Akustická studie řeší max. 730 opožděných přiletů za rok a max. 4 opožděné přílety za jednu noc. Nejde o pravidelný provoz.</p> <p>j. Stávající zatížení hlukem je menší než 50 dB.</p> <p>k. Uložený monitoring bude primárně určen k bezpečnému plnění hlukových limitů. Bude vybaven výpočtovým a predikčním modelem a mobilní stanicí, takže plně pokryje dostatečně velké území.</p> <p>l. Provoz APU jednotek je zohledněn v Akustické studii leteckého provozu.</p> <p>o. Uvedené údaje zobrazují dráhy letu, nic neříkají o hladinách hluku.</p> <p>p. Odletové postupy jsou stanoveny podmínkami stanoviště.</p> <p>q. Na straně 18 (Návrh ochranného hlukového pásma) je uvedeno 96 pohybů v celoročním průměru, na straně 20 jsou pak v tab. č. 3 uvedeny průměry pro charakteristický letový den (maximální možný stav), které vstupovaly do Akustické studie - 141 pohybů. Hodnota 86 je písařská chyba. Z kontextu studie jednoznačně vyplývá, že se jedná o překlep.</p> <p>r. Monitoring hluku je jednoznačně uložen podmínkami stanoviště.</p> <p>s. Letadlo při vzletu v této části stoupá, při přistání klesá, takže se</p>
---	--

<p>omezující podmínky</p> <p>j. Stávající mapa hluku z leteckého provozu vyjadřuje, že hluk z provozu ve Vodochodech v Dolanech v podstatě neexistuje, což není pravdou. Malá letadla generují hlukovou zátěž a zrovna tak letadla sestupující na letiště PRG vytvářejí další hlukovou zátěž na tomto místě.</p> <p>k. Navrhovaný trvalý monitoring vůbec neuvažuje monitorování oblastí izofony 55dB, přičemž právě její překračování přes mez 60dB je z hlediska hygienických limitů naprosto zásadní i s ohledem na počet osob bydlících v okruhu této izofony.</p> <p>l. Mapa hluku v budoucím provozu (Přílohy 1_15_ASlet_EIA_2011.pdf) nezahrnuje dle mého soudu provoz APU při stání letadel na „parkovacích místech“, APU jednotky jsou zpravidla trvale zapnuté při výstupu/nástupu cestujících a vzhledem k tomu, že letadla při stání budou otočena zadní částí směrem k obci Máslovice budou tyto značným způsobem přispívat k hluku v této obci. Na hlukové mapě ale takový lalok není vidět. Studie sice uvádí, že APU budou pracovat jen po dobu nezbytně nutnou, avšak není nijak blíže popsáno jak dlouho bude APU v provozu i s ohledem na počet aktuálně odbavovaných letadel. Laickým odhadem lze očekávat, že APU bude v provozu vždy na minimálně jednom z letadel.</p> <p>m. V rámci motorových zkoušek je dnes hluk slyšet až do obce Dolany, což údajně podle mapy hluku pro motorové zkoušky není pravda.</p> <p>n. Osobní zkušenost hovoří o tom, že i v oblasti např. obce Okoř vzdálené 5km od letiště Ruzyně, která leží naprosto mimo sestupové/odletové trajektorie letadel je nezanedbatelný hluk z letiště při nepříznivých povětrnostních podmínkách, tj. lze očekávat, že hlukové dopady letiště budou výrazně vyšší než zobrazované na hlukové mapě.</p> <p>o. Již v současné době však je obec Dolany dotčena provozem letiště Ruzyně. Současnou realitu dokumentují záznamy z veřejně dostupných údajů o leteckém provozu nad ČR (např. <a href="http://www.flightradar24.com">www.flightradar24.com</a>). Je zcela zřejmé, že obec je vystavena pravidelně a celkem intenzivně hlukové zátěži z leteckého provozu na LKPR. Toto existující hlukové</p>	<p>mění nejen výška terénu, ale i poloha zdroje.</p> <p>t. Ukazatel L<sub>dv</sub>n (celková kumulovaná hluková) nemá žádný stanovený limit, a proto ho nemůže ani překročit. Hlukové limity se vztahují k ukazatelům L<sub>d</sub> a L<sub>n</sub>.</p>
--	--

<p>pozadí není v hlukové studii vůbec bráno v úvahu.</p> <p>p. Dokument LKVO_OHP_2011_FINAL_TISK_26_08_2011.pdf popisuje implementované odletové postupy, ty však nejsou v současné době dodržovány, jakou mají obyvatelé okolí letiště záruku, že odletové postupy budou dodržovány (a to hlavně z dlouhodobého hlediska)?</p> <p>q. Dokument LKVO_OHP_2011_FINAL_TISK_26_08_2011.pdf mluví nekonzistentně o počtu denních pohybů letadel, strana 18- 96 pohybů, strana 20- 86 pohybů</p> <p>r. Dokument LKVO_OHP_2011_FINAL_TISK_26_08_2011.pdf- studie pracuje s možným systémem monitoringu hluku, nikoli závazného návrhu monitoringu hluku - „možný systém" obyvatelům nezaručuje nic.</p> <p>s. Dokument Priloha_1_OHP.pdf - izofona 60dB pro Dolany končí u řeky. Podle mého soudu není zohledněn prudký výškový vzestup terénního profilu a izofona 60dB by se měla následně výše ve svahu opět „krátce" objevit, protože nadmořská výška terénu je výrazně vyšší a tudíž vzdálenost od odlétajícího stroje menší.</p> <p>t. Dokument Prilohy_15_ASlet_EIA_2011.pdf, výkres-strana 8 jednoznačně dokumentuje, že celková kumulovaná hluková zátěž obce Dolany a Panenské Břežany bude přesahovat hlukové limity.</p> <p>Z těchto důvodů se domnívám, že pro objektivizaci je nutné provést simulaci reálného provozu (tj. s plně naloženým letadlem) s odpovídajícím měřením hluku nezávislým orgánem tak, aby byla data pro hlukovou zátěž naprosto relevantní. Je zřejmé, že taková simulace je finančně nákladná, avšak v porovnání s plánovanými výdaji na přestavbu letiště zanedbatelná.</p>	
---	--

**Jakesch Radim** (bod 2. Problematika ochrany přírody dle vzoru 7 mimo „Korozní průzkum“)

Připomínka	Vypořádání
<p>1.Problematika střetu letadla s ptactvem:</p> <p>Nelze souhlasit s vypořádáním připomínek týkajících se možné kolize s ptactvem. Oblast letiště Vodochody nelze hodnotit jako území se standardním výskytem a koncentrací ptactva. Odvolávka na skutečnost,</p>	<p>Riziko srážky letadel s hejnem krkavcovitých ptáků je v rámci dokumentace podrobně posouzeno a v rámci procesu EIA stanoveny dostatečné podmínky pro minimalizaci vlivů na ŽP.</p>

<p>že na jiných „podobně malých“ letištích v České republice či Evropě je problém vyřešen se tak jeví jako neadekvátní.</p> <p>Požaduji vypracovat ornitologickou studii, jejíž součástí bude časové zmapování výskytu ptactva během roku, přesné polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras. Dále požaduji vypracovat srovnávací studii, jejíž součástí bude popis hejnového chování ptactva v blízkosti jiných letišť a obdobných technických infrastruktur s realizovaným plašením ptactva s cílem definovat možná kolizní místa s letovými trasami.</p> <p>Dále požaduji simulaci kolizní události (na základě obdobné události v NY) a to s jednoznačným řešením ve vztahu k zásobníkům rafinerie Kralupy nad Vltavou Plynu v Chvatěrubech.</p>	<p>Parametry kolize obdobné jako v NY reálně nelze aplikovat na letiště Vodochody vzhledem k podstatným rozdílům. Při této kolizi došlo ke střetu s hejnem hus kanadských. Jedná se o ptáky s hmotností 2,3 - 7,3 kg. Havran polní má hmotnost 0,2 - 0,625 kg, kavka 0,22 - 0,27 kg. Havran a kavka jsou tedy ptáci s 10x - 36x menší hmotností než husa kanadská a také podstatně menší relativní nebezpečností.</p> <p>Požadavek na vypracování ornitologické studie byl respektován jako upřesnění podmínky stanoviska pro monitoring havranovitých ptáků.</p>
<p>2. Problematika ochrany přírody</p> <p>Dokumentace k MÚK na D8 v EIA Letiště Vodochody neobsahuje:</p> <p>2.1. Rozptylovou studii znečištění ovzduší pro výstavbu MÚK na D8</p> <p>Dokumentace „P_16_RS_Výstavba“ srpen 2010 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena.</p> <p>Dokumentace „P_21_RS-Etapa výstavby“ červenec 2011 řeší rozptylovou studii jen pro výstavbu letiště. Pro MÚK na D8 není řešena pro výstavbu MÚK.</p>	<p>Výstavba MÚK nepatří mezi vyjmenované zdroje znečištění ovzduší dle zák. č. 200/2012 Sb., o ochraně ovzduší a rozptylovou studii nevyžaduje.</p>
<p>2.2. Rozptylovou studii znečištění ovzduší provoz MÚK na D8</p> <p>Doplnit informace o vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO) a zhodnotit jejich rozsah v dotčeném území v posledních letech. Vzhledem k překračování limitů pro kvalitu ovzduší v daném území je třeba rovněž navrhnout pro stávající i budoucí, obytnou zástavbu účinná ochranná opatření — např. protihlukové valy, výsadbu izolační zeleně, atd.</p>	<p>K tomuto požadavku je stanovena následující podmínka stanoviska: V rámci další projektové přípravy záměru zpracovat detailní rozptylovou studii v souladu s požadavky přílohy č. 15 vyhlášky č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší.</p>
<p>2.3. Přírodovědný průzkum pro MÚK na D8</p> <p>Dokumentace „P_15_Zoologický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p> <p>Dokumentace „P18 Aktualizovaný zoologický průzkum“ červenec 2011</p>	<p>Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy, významné potravní niky ani rozmnožiště významných druhů živočichů se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný</p>

řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.	zoologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů.
<p>2.4. Dendrologický průzkum a ocenění dřevin pro MÚK na D8 Dokumentace „P_14_Botanický průzkum“ červen 2010 řeší jen plochy letiště. Pro MÚK na D8 není řešen.</p> <p>Dopracovat dendrologický průzkum (chybí uvedení základních charakteristik dřevin, kterých se stavba dotkne a rovněž vyčíslení hodnoty ekologické újmy) a navrhnout plán sadových úprav, včetně specifikace druhu a velikosti navržených dřevin a zajištění následné péče o výsadbu.</p>	Stavba je uvažována na silničních pozemcích (vozovka, příkop a zářez D8 a vozovka a příkop silnice 3. tř.) a na orné půdě. Biotopy významných druhů rostlin se na těchto plochách nepředpokládají. Podrobný botanický a dendrologický průzkum bude proveden v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí na tuto stavbu po upřesnění jejích technických parametrů
<p>2.5. Projekt odpadového hospodářství pro MÚK na D8 Projekt odpadového hospodářství přestavby MÚK na D8 není řešen. Není řešeno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Odpady v průběhu výstavby MÚK na D8. Upřesnit a precizovat způsob nakládání s odpady a také upřesnit názvy některých odpadů. Dopravní zatížení při likvidaci odpadů je dvojnásobně podhodnoceno.</li> <li>- Druh a kategorizace odpadů z výstavby MÚK na D8</li> <li>- Způsoby využití a zneškodňování odpadů MÚK na D8</li> <li>- Minimalizace dopadů na prostředí v důsledku tvorby odpadů MÚK na D8</li> <li>- Možnosti zneškodňování odpadů MÚK na D8</li> </ul>	<p>Projekt odpadového hospodářství není předmětem procesu EIA, ale samostatného procesu dle zák. o odpadech.</p> <p>Počty pohybů nákladních automobilů jsou posouzeny správně. Např. v Rozptylové studii – etapa výstavby je vyjádřena potřeba nákladních vozidel (TNA) na 7,5/hod. Za den se předpokládá 12 hod., tj. <math>7,5 \times 12 = 90</math> TNA/den. Liniové zdroje znečišťování jsou rozděleny do 4 tras s následujícími počty pohybů TNA za den: <math>53+53+53+22=181</math> pohybů TNA/den. Z uvedeného je zřejmé, že počet pohybů TNA je více než 2x větší než potřeba TNA.</p>
<p>2.6. Výkresovou dokumentaci pro MÚK na D8 Výkresová dokumentace neobsahuje Přehlednou situaci, Komunikační objekty, Charakteristické příčné řezy, Podélný profil radiály, Podélné profily připojovacích pruhů. Výkresová dokumentace obsahuje ve složce „P_4 Situace stavby - P 4. 3. Napojení na D8“ jen Koordinační situaci M 1:1000.</p>	Uváděné výkresy budou naplní následujících technických projektů (DÚR, DSP, DPS apod.), pro proces EIA nejsou potřeba.
<p>2.7. Ochrana vod a) Projekt neřeší odvodnění MÚK Odolena Voda ve variantách a je nutné</p>	Proces EIA nevyžaduje řešení odvodnění MÚK Odolena Voda ve variantách.



<p>doplnit bilanci dešťových vod;</p> <p>b) Je nutné upřesnit informace o vlivu záměru na povrchové vody pro jednotlivé varianty řešení zejména s přihlédnutím ke kapacitám recipientů a s ohledem na předcházení znečišťování povrchových vod splachy z komunikací. Dále je třeba vyhodnotit vhodnost jednotlivých variant odvodnění rovněž z hlediska řešení havárií;</p> <p>c) Je nutné navrhnout řešení retence srážkových vod přímo v místě jejich vzniku a prověřit kapacitu dešťových a usazovacích nádrží a jímek, popřípadě zvážit navýšení jejich kapacity. Dále zpracovat návrh čištění povrchových vod i provádění stavby a ze zařízení staveniště před jejich zaústěním do vodních toků vody musí být řádně zbaveny jakéhokoliv znečištění, včetně zemních částic.</p>	<p>Odvodnění včetně všech detailů bude muset být provedeno podle příslušných technických norem v rámci dalších stupňů projektové dokumentace.</p> <p>Bilance dešťových vod je uvedena v dokumentaci EIA na str. 269.</p>
<p>3. Problematika psychické zátěže způsobené trvalým hlukem</p> <p>Výzkum Institutu hygieny a sociální medicíny v Innsbrucku před časem jednoznačně prokázal, že hluk způsobovaný nadměrnou automobilovou dopravou, kterou Letiště Vodochody bude generovat, má negativní vliv na psychický stav dítěte a byla u dětí prokázána přímá úměra souvislosti intenzity hluku a závažnosti psychických problémů.</p> <p>.</p>	<p>Součástí dokumentace je příloha č. 28: " Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody 13/81, Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011, Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011"</p> <p>Její autor MUDr. Havel je soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle § 83e zákona č. o ochraně veřejného zdraví.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k</p>

	<p>výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru</p>
--	--

	„letišťe Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."
Samotný posudek firmy EUROCONTROL upozorňuje na navrhovanou skladbu předpokládaného leteckého parku, která se může jevit nespolehlivá. Nejsou k dispozici údaje, které by podpořily odhadovanou skladbu tohoto budoucího leteckého parku, a tak nelze určit odolnost posuzovaného složení. Je proto možné, že budoucí hladiny hluku, vycházející z počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii.	K této připomínce je uložena následující podmínka stanoviska: V rámci další projektové přípravy záměru v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku podstatně lišit od předpokladu v akustické studii v dokumentaci EIA, zpracovat novou detailní akustickou studii leteckého provozu.
Dále upozorňuji, že není definován způsob plašení ptactva. Je nutno doplnit popis technologie a její příspěvek k zatížení hlukem. Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto Ministerstvo pro životní prostředí, aby s ohledem na výsledky referend v dotčených obcích, záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak zhoršení životního prostředí v tomto regionu	Způsob plašení ptactva je podrobně řešen v příl. dokumentace č. 31 a upřesněn podmínkou stanoviska. Není významným zdrojem hluku.

### Janočková Zuzana

Připomínka	Vypořádání
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti — investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu.</li> </ul>	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu má být záměr realizován".</p> <p>Pokud se jedná o nezbytnost záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr nezbytný.</p>

	<p>Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>																									
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt letiště Vodochody nerespektuje zásady udržitelného rozvoje, jedná se o soukromý projekt, který by neúměrně zatížil celý region a naopak přinesl jen velmi málo pozitivního. I samotný investor přiznává, že projekt není nezbytně potřebný, ale uživí se. To není možné za cenu takových dopadů na okolní prostředí akceptovat.</li> </ul>	<p>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního plánu dle ustanovení § 52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p>																									
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Okolní obce budou dotčeny nejen hlukem z leteckého provozu — starty a přistání, ale také z případných motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generována letištěm Vodochody. Navrhovaný sjezd z dálnice je také potřebný jen pro potřeby letiště, ovšem jeho realizace je více než nepravděpodobná, takže nárůst dopravy bude na místních komunikacích. Požaduji proto, aby MŽP při formulaci Stanoviska přihlédlo k tomu, že údaje o dopravním zatížení jsou v dokumentaci EIA více než zavádějící.</li> </ul>	<p>Hluk z leteckého provozu, motorových zkoušek a pozemní dopravy byly podrobně vyhodnoceny ve speciálních studiích k vlastním hlukovým limitům.</p> <p>Základní limity pro venkovní hluk (např. u obytných domů) jsou následující:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>venkovní hluk</th><th>den (6:00-22:00)</th><th>noc (22:00-6:00)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)</td><td>50 dB</td><td>40 dB</td></tr> <tr> <td>pro hluk ze silniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>45 dB</td></tr> <tr> <td>pro hluk z železniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>50 dB</td></tr> <tr> <td>pro letecký hluk</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr> <tr> <td>pro hluk z hlavních silnic</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr> <tr> <td>pro hluk v ochranných pásmech drah</td><td>60 dB</td><td>55 dB</td></tr> <tr> <td>pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)</td><td>70 dB</td><td>60 dB</td></tr> </tbody> </table>		venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)	základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB	pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB	pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB	pro letecký hluk	60 dB	50 dB	pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB	pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB	pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB
venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)																								
základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB																								
pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB																								
pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB																								
pro letecký hluk	60 dB	50 dB																								
pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB																								
pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB																								
pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB																								

	<table><tr><td>pro starou hlukovou zátěž u železničních drah</td><td>70 dB</td><td>65 dB</td></tr></table> <p>Z uvedeného je zřejmé, že k hlukový limit pro letecký hluk je stejný jako pro nové hlavní silnice, ale nižší než pro železnice a silnice s korekcí pro starou zátěž.</p> <p>Dále byly tyto druhy hluku vyhodnoceny při kumulativním působení v ukazateli L<sub>dvn</sub> a L<sub>n</sub>, které byly použity při posouzení vlivů na zdraví.</p> <p>Zprovoznění sjezdu z D8 je podmínkou pro kolaudaci terminálu - viz podmínky stanoviska EIA. Bez zprovoznění tohoto sjezdu nelze letiště uvést do provozu.</p>	pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB
pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB		
<p>• Dokumentace nepracuje se skutečnými čísly, ale pouze s matematickými výpočty a simulacemi. Žádám, aby investor po dobu jednoho roku na své náklady měřil hladiny hluku ze současného provozu letiště v okolních obcích, a to ještě před případným územním a stavebním řízením, přičemž jedno z monitorovacích míst bude i obec Bašť.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p> <p>Myslím si, že by sa orgány mali nad touto problematikou zamyslieť obzvlášť v tomto „popovodňovom období.“ Nielen, že sa nebude dať spokojne a zdravo žiť v zátopových zónach ale aj v letištných hlukom, špínou a znečistenom prostredí postihnutých zónach. Naviac sa naše nehnuteľnosti stanú neprodajné.</p>	<p>Měření hladin hluku je pro potřeby EIA plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření a používá se pro posuzování leteckého hluku v Evropě. Při současném provozu rozhodně není dosažen nebo překročen hlukový limit pro charakteristický letový den. Charakteristický letový den stanovený legislativou představuje průměr za 6 měsíců obdobně jako v jiných evropských zemích. Pro krátkodobé hlukové události žádný limit z principiálních důvodů stanoven není.</p> <p>Reálné měření je nezbytné při větším provozu pro potvrzení plnění hlukových limitů, které lze prokázat jedině skutečným měřením.</p>			

**Janoušek Josef**

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

<p>Zpracovatel posudku zasáhl nezákonně do dokumentace, kterou dle § 9, odst. 5 zákona č.100/2001 Sb. nesmí doplňovat ani přepracovávat, a to:</p> <p>a) přepracováním tabulky ze strany č. 118 dokumentace</p> <p>b) doplněním správného názvu statě B.I.5. podle přílohy 4 zák. č. 100/2001 Sb., avšak bez odpovídajícího obsahu na uvedení více variant. Zpracovatel posudku tím navíc sám vypořádává připomínku naši i MŽP tak, že vyhledává v dokumentaci pasáže, které vydává za vypracované varianty, přestože je v dokumentaci několikrát uvedeno, že je zpracována jen v jedné variantě</p> <p>c) jako první uvádí možnost ojedinělých letů těžších letadel s MTOW nad 120t pro zajištění výrobního programu a.s. AERO Vodochody, v dokumentaci vůbec neuváděnou. Vidím v tom kromě nezákonnosti i podjatost ve prospěch předkladatelů dokumentace.</p> <p>Posudek, který je nezákonně přepracováván, by měl být vyřazen z dokumentů, o které se pak následně opírá závěrečné hodnocení MŽP. V návrhu stanoviska je řada podmínek, které by však měly být součástí dokumentace.</p>	<p>Zpracovatel posudku byl povinen mj. zkontrolovat správnost dokumentace. Během této kontroly našel některé nesrovnalosti, ke kterým si vyžádal od oznamovatele podklady, které byly použity ke zpracování dokumentace na základě ustanovení § 9 odst. 6 zák. č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písařských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru.</p> <p>Výjimku pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody a.s. z důvodu zachování udržitelného rozvoje dokumentace obsahuje v příl. č. 19, ovšem vzhledem k tomu, že dokumentace stanovuje rámcová opatření pro eliminaci a minimalizaci vlivů na ŽP, nebyla do těchto opatření zařazena. Podstatně podrobnější podmínky návrhu stanoviska by ji již měly obsahovat a tak to také bylo provedeno v souladu s dikcí zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA. Zároveň jsou povinni stanovit podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP včetně podmínek pro dodržení ekologických limitů. Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p>
<p>V posudku nejsou s dostatečnou argumentací a srozumitelně vypořádány tyto připomínky :</p> <p>1. zpracování takových variant, kdy dojde ke snížení hlukové zátěže v obci, oproti udávané v dokumentaci, tj. pod 60 dB ekvivalentní hladiny hluku; zasažení obce izofonou &gt; 60db je ignorováno</p>	<p>Varianta s ekvivalentní hladinou hluku pro charakteristický letový den nižší než 60 dB v prostorech, kde platí hlukové limity je navržena k realizaci.</p> <p>Mj. toho bude dosaženo na základě následujících podmínek stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů ve všech chráněných venkovních prostorech a ve všech chráněných venkovních prostorech staveb</li> </ul>

	<p>stanovených v ustanovení § 30 odst. 3 zákona, které vznikly před datem účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření, kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> <li>- 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</li> </ul>
<p>2.otázka rizika střetu s hejny ptactva, migrujícího přes naši obec</p>	<p>Co se týče kolizí s ptáky, pak v rámci procesu EIA byla zpracována rozsáhlá studie, která se zabývá velikostí rizika při střetu s ptáky. Tato problematika zahrnuje i jiné druhy ptáků než havrany a kavky. Podle kritérií ICAO Bird Strike Comitee lze považovat za únosnou míru rizika, pokud dochází k 5 srážkám s ptáky na 10 000 pohybů letadel. Na základě vyhodnocení podmínek na lokalitě a v okolí a na základě znalostí situace na letišti Ruzyně se předpokládá počet střetů s ptáky pod polovinou přijatelné hodnoty.</p> <p>V posledních třiceti letech došlo k zásadnímu pokroku při konstrukci motorů, které jsou schopny bez výrazného snížení výkonu absorbovat srážku i s několika ptáky současně, stejně tak se (díky průběžnému testování) zvýšila odolnost ostatních částí letadla - čelních skel, ocasních ploch a křídel. Pokud při srážce s letadla s</p>

	<p>ptákem dojde k vysazení motoru, piloti postupují standardními postupy pro let s jedním motorem, na které jsou pravidelně školení. Údaje dodané v dokumentaci EIA lze považovat za dostatečné. Výsledkem tohoto hodnocení bylo konstatování přijatelného rizika. Za nepříznivých meteorologických podmínek bylo prokázáno, že se ptáci z důvodů viditelnosti pohybují v menších výškách a mohou ohrozit letadlo pouze v bezprostřední blízkosti letiště, kde lze efektivně využít nástrojů ornitologické ochrany. Rizika provozu letiště Vodochody byla vyhodnocena jako přijatelná, průměrná, srovnatelná s některými evropskými letišti.</p>
<p>3. zdravotní dopady na naše děti a na obyvatelstvo obecně, absence přímých zdravotních rizik neznámá nulové zdravotní následky, příloha 28 dokumentace o vlivech na veřejné zdraví byla odbyta zadáním oponentního posudku, který zvýšení zdravotních rizik, tj. respirační choroby, srdeční choroby, poruchy učení u dětí a obecně kognitivní poruchy, nervozitu pro spánkový deficit a dalších uváděných v příloze, nevyloučil</p>	<p>Její autor MUDr. Havel je soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</p>



	<p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme 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>4. vůbec nebyla vypořádána otázka zvýšení hlukové zátěže při zvýšeném počtu startů z VPD 10, než se udává v dokumentaci, a které je závislé na provozu LKPR a povětrnosti</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</p>

	<p>bude nebo nebude bude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit. A to se týká i vlivů počasí.</p>
<p>5. bagatelizována je zátěž z pozemní dopravy v naší obci, jako jedné z možných cest na letiště, a to zejména zvýšení koncentrace TZL frakce PM10 a PM2,5 v důsledku špatných rozptylových podmínek daných profilem terénu obce, v posudku je žádána nová rozptylová studie podle nové legislativy, ale bez možnosti vyjádření občanů</p>	<p>Zpracování rozptylové studie podle aktualizované legislativy je nezbytné pro povolení umístění zdroje znečištění ovzduší - tedy pro fázi územního rozhodnutí podle stavebního zákona. Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. žádný zdroj znečištění ovzduší nepovoluje, nemá k tomu žádné oprávnění.</p> <p>Je uloženo podmínkou stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- v rámci další projektové přípravy záměru bude zpracována detailní rozptylová studie v souladu s požadavky vyhl. č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, Příl. č. 15</li> </ul> <p>Aktualizovaná legislativa ochrany ovzduší vyžaduje stejné emisní faktory a stejné metody výpočtu rozptylu emisí jako jsou ty, které byly použité v rámci zpracované dokumentace EIA. Výpočet imisních koncentrací ze zdrojů záměru tedy bude zcela totožný podle staré i nové legislativy.</p> <p>Nové je pouze to, že dříve bylo možné stanovit imisní pozadí (stávající znečištění ovzduší bez ohledu na realizaci záměru) na základě úvahy zpracovatele - např. z různých měření apod. Nově je nezbytné hodnotu stávajícího znečištění ovzduší čerpat z pětiletých klouzavých průměrů, které zveřejňuje MŽP pro celou ČR. V posudku je podrobně dokladováno, že výsledkem tohoto postupu bude spíše nižší zatížení ovzduší než bylo zjištěno v dokumentaci EIA dle staré legislativy.</p> <p>Dále je nově stanoven postup pro případ, že by bylo signalizováno překročení imisních limitů (ve formě kompenzačních opatření). To podle staré legislativy možné nebylo.</p> <p>Zpracování nové rozptylové nijak nezmění závěry procesu EIA. Vlivy na ovzduší ve formě imisí budou stejné.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je</p>

	pozadí uvažováno v koncentraci = 31 $\mu\text{g.m}^{-3}$ , max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 $\mu\text{g.m}^{-3}$ .
6. s dostatečnou vážností nejsou posuzovány kumulace hluku z LKPR, z plánovaných cvičných okruhů a z motorových zkoušek na LKVO. Trajektorie cvičných okruhů nejsou vůbec dodržovány nyní, jak budou při případném plném provozu letiště dodržovány je bez jakékoli garance	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie). Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM<sub>10</sub>. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM<sub>10</sub> + NO<sub>2</sub> a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L<sub>DVN</sub> a L<sub>AeqN</sub> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů,</p>

	<p>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. <math>L_{DVN}</math>, 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 <math>L_{DVN}</math>.</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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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</p>
--	---

	<p>být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Podmínky pro lety po okruhu jsou stanoveny ve stanovisku.</p>
<p>7. stále je udávána možnost nočních letů, ačkoliv jsme vždy požadovali jejich úplné vyloučení</p>	<p>Podmínkou návrhu stanoviska EIA je uloženo striktní omezení pro začátek noční doby (22 - 24 hod) pouze na zpožděné přílety a to max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a max. 730 pohybů za jeden kalendářní rok. Tyto pohyby jsou také zohledněny v akustické studii leteckého provozu a to pro nejnepříznivější možný stav. Ve zbytku noci (24 - 06 hod) bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno. Jakákoli snaha o překročení počtu pohybů by musela projít novým posouzením EIA. Řada evropských letišť má nějakou formou silně omezeny noční pohyby letadel.</p>
<p>8. není s dostatečnou argumentací vypořádán požadavek na garanci provozu letiště pouze letadly s rozpětím křídel menším než 36 metrů, naopak je připouštěna možnost provozu těžkých letadel již ve fázi projektové přípravy</p>	<p>Pohyby letadel s rozpětím křídel nad 36 m jsou mohou být provedeny pouze v souvislosti s výrobním programem AERO Vodochody a.s.</p>
<p>9. návrhem na vyhlášení OHP jsou nám upírána naše elementární práva k majetku</p> <p>Žádám MŽP, aby vydalo, pro neúměrné zhoršení životního prostředí naší obce, k záměru výstavby letiště Vodochody podle předložené dokumentace negativní stanovisko a záměr zamítlo pro významný negativní vliv na životní prostředí</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p> <p>Neúměrné zhoršení životního prostředí obce nebylo v souvislosti</p>

	s realizací a provozem uvažovaného záměru potvrzeno.
--	--

### Januš Vlastislav

Připomínka	Vypořádání
<p>Nesouhlasím s realizací projektu rozšíření letiště Vodochody.</p> <p>Jako hlavní důvod uvádím, že přece není možné, abyste doporučili záměr, který evidentně poškozuje 30 000 lidí bydlících v oblasti, nejen na majetku, ale i na zdraví, jen proto, aby si několik „podnikatelů“ nahrabalo. Ti, kteří zpracovali onu studii raději popřou svou profesní čest, a použijí nekorektní postupy a interpretace, jen aby studii vytvořili tak, jak si přejí její zadavatelé.</p> <p>Kdyby tito „podnikatelé“ byli skutečnými podnikateli, tak by dělali něco, co by bylo pro společnost užitečné a ne projekty, kde oni si nahrabou a celá společnost doplácí na negativní důsledky jejich podnikání.</p> <p>Myslím, že úkolem odboru posuzování vlivu na životní prostředí je, společnost před takovými lidmi chránit.</p>	<p>V procesu EIA se nerozhoduje o povolení záměru, ale posuzují se vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Za předpokladu plnění podmínek stanoviska nemůže docházet k překračování ekologických limitů a díky tomu nebude dotčena ekologická únosnost území.</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>Součástí dokumentace je příloha č. 28: " Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody 13/81, Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011, Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011"</p> <p>Její autor MUDr. Havel je soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik, dále je držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví.</p>

	<p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p>
--	--

	"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."
--	--

### Jarolímek Jan, Jarolímek Monika

Připomínka	Vypořádání
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti — investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu.</li> </ul>	<p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu má být záměr realizován".</p> <p>Pokud se jedná o nezbytnost záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr nezbytný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt letiště Vodochody nerespektuje zásady udržitelného rozvoje, jedná se o soukromý projekt, který by neúměrně zatížil celý region a</li> </ul>	<p>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního</p>



naopak přinesl jen velmi málo pozitivního. I samotný investor přiznává, že projekt není nezbytně potřebný, ale uživí se. To není možné za cenu takových dopadů na okolní prostředí akceptovat.	plánu dle ustanovení § 52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.																											
<ul style="list-style-type: none"><li>• Okolní obce budou dotčeny nejen hlukem z leteckého provozu — starty a přistání, ale také z případných motorových zkoušek letadel a dále v důsledku značného nárůstu pozemní dopravy, která bude hlavně generována letištěm Vodochody. Navrhovaný sjezd z dálnice je také potřebný jen pro potřeby letiště, ovšem jeho realizace je více než nepravděpodobná, takže nárůst dopravy bude na místních komunikacích. Požaduji proto, aby MŽP při formulaci Stanoviska přihlédlo k tomu, že údaje o dopravním zatížení jsou v dokumentaci EIA více než zavádějící.</li></ul>	<p>Hluk z leteckého provozu, motorových zkoušek a pozemní dopravy byly podrobně vyhodnoceny ve speciálních studiích k vlastním hlukovým limitům.</p> <p>Základní limity pro venkovní hluk (např. u obytných domů) jsou následující:</p> <table><tr><td>venkovní hluk</td><td>den (6:00-22:00)</td><td>noc (22:00-6:00)</td></tr><tr><td>základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)</td><td>50 dB</td><td>40 dB</td></tr><tr><td>pro hluk ze silniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>45 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z železniční dopravy</td><td>55 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro letecký hluk</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk z hlavních silnic</td><td>60 dB</td><td>50 dB</td></tr><tr><td>pro hluk v ochranných pásmech drah</td><td>60 dB</td><td>55 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)</td><td>70 dB</td><td>60 dB</td></tr><tr><td>pro starou hlukovou zátěž u železničních drah</td><td>70 dB</td><td>65 dB</td></tr></table> <p>Z uvedeného je zřejmé, že k hlukový limit pro letecký hluk je stejný jako pro nové hlavní silnice, ale nižší než pro železnice a silnice s korekcí pro starou zátěž.</p> <p>Dále byly tyto druhy hluku vyhodnoceny při kumulativním působení v ukazateli L<sub>dn</sub> a L<sub>n</sub>, které byly použity při posouzení vlivů na zdraví.</p> <p>Zprovoznění sjezdu z D8 je podmínkou pro kolaudaci terminálu - viz podmínky stanoviska EIA. Bez zprovoznění tohoto sjezdu nelze</p>	venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)	základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB	pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB	pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB	pro letecký hluk	60 dB	50 dB	pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB	pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB	pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB	pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB
venkovní hluk	den (6:00-22:00)	noc (22:00-6:00)																										
základní limit – pro hluk jiný, než z dopravy (např. motorové zkoušky)	50 dB	40 dB																										
pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB																										
pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB																										
pro letecký hluk	60 dB	50 dB																										
pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB																										
pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB																										
pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB																										
pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB																										

	letiště uvést do provozu.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na základně dostupných studií a čísel bylo prokázáno, že rošířený provoz letiště by měl zásadní negativní vliv na psychiku a vývoj dětí. Nejmladší generace by byla hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</li> </ul>	<p>Přílohou dokumentace č. 28 je Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody" 13/81</p> <p>Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011</p> <p>Podklad pro dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č.100/2001 Sb., v platném znění</p> <p>Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. Tento Znalecký posudek zpracoval MUDr. Bohumil Havel, Soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací: hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik. Autor je dále držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítěch expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydaného MZ ČR.</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví. U autorizačního návodu AN 15/04 VERZE 2 je přihlédnuto k tomu, že je od podzimu 2008 vzhledem k novým poznatkům do doby aktualizace stažen a tyto nové aktuální poznatky jsou v provedeném hodnocení zdravotních rizik hluku aplikovány.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k</p>

	<p>výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>Autor znaleckého posudku k uvedené problematice uvádí:</p> <p>U dětí ve školách v okolí letišť byla v řadě studií při ekvivalentní hladině hluku ve venkovním prostoru školy nad 70 dB popsáno nepříznivé ovlivnění kognitivních funkcí, projevující se sníženou schopností motivace, nižší výkonností při poznávacích úlohách a deficitem v osvojení čtení a jazyka. Děti byly více roztržité a dělaly více chyb. Nepříznivý účinek byl větší u dětí s horšími školními výkony. Zdá se také, že pravděpodobnější je deficit v osvojení čtení u dětí chronicky exponovaných hluku doma i ve škole ve srovnání s dětmi pouze navštěvujícími školu v hlučném prostředí.</p> <p>Studii, která sledovala tento efekt v souvislosti s uzavřením a přemístěním starého letiště v Mnichově v roce 1992, bylo zjištěno, že se jedná o účinek přechodný, který v daném případě vymizel do 18 měsíců po snížení hlukové expozice.</p> <p>V roce 2005 byly zveřejněny výsledky zatím nejrozsáhlejší tříleté mezinárodní evropské studie RANCH sponzorované Evropským společenstvím, zaměřené na výzkum účinků chronické expozice hluku z letecké a pozemní dopravy na školní výkonnost a zdraví dětí. Do studie bylo zařazeno téměř 3000 dětí ve věku 9-10 let z 89 škol z okolí 3 velkých evropských letišť, exponovaných různým hladinám denní ekvivalentní hladiny akustického tlaku v rozmezí 30 - 77 dB.</p> <p>Pro letecký hluk v okolí škol i při nižších hladinách, nežli v dřívějších studiích, byl nalezen lineární vztah odpovídající zpoždění úrovně čtení u dětí o 1 - 2 měsíce při 5 dB zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době. Pro hluk z pozemní dopravy tento vztah nalezen nebyl. Možným vysvětlením je odlišný charakter hlukové expozice, kde jednotlivé nepravidelné přelety letadel mohou více odvádět pozornost dětí a narušovat jejich komunikaci s učiteli,</p>
--	---

	<p>nežli více ustálený hluk z pozemní dopravy.</p> <p>V nejnovější publikaci WHO, zabývající se kvantifikací zdravotních dopadů hluku na evropskou populaci, je z výsledků relevantních epidemiologických studií včetně výše uvedené studie odvozen hypotetický vztah mezi hlukovou expozicí v L<sub>dn</sub> a procentem dětí ve věku 7 - 19 let s předpokládaným nepříznivým ovlivněním kognitivních funkcí. Pro nejnižší expoziční pásmo 55 - 65 dB L<sub>dn</sub> se předpokládá tento efekt cca u 20 % dětí.</p> <p>K hodnocení ovlivnění výkonu při jiných mimopracovních činnostech není dostatek studií, na základě kterých by bylo možné odvodit vztahy expozice a účinku.</p> <p>Při hodnocení zdravotních rizik hluku byly zohledněny nejnovější odborné poznatky o vlivech hluku z pozemní a letecké dopravy na zdraví. Podle aktuálních metodik doporučených pro země EU bylo do hodnocení zahrnuto subjektivní rušení spánku nočním hlukem a riziko kardiovaskulárních onemocnění. Z účinků spíše psychologicko - sociální povahy bylo zahrnuto obtěžování hlukem a ovlivnění školní výuky a rozvoje poznávacích funkcí u dětí školního věku.</p> <p>Podkladem k hodnocení byly výstupy akustických studií ve formě tabulkových údajů o distribuci hlukové expozice obyvatel jednotlivých obcí v hlukových pásmech. Proti hodnocení k oznámení záměru v roce 2008 byla v rámci maximálně konzervativního postupu vyhodnocena i nižší hluková pásma, zahrnující prahové hladiny hluku pro obtěžující a rušivý účinek, čímž došlo ke zvýšení teoretického počtu obyvatel, u kterých je možné předpokládat pocity obtěžování a rušení hlukem, aniž by došlo ke zvýšení hlukového dosahu provozu letiště. Pro skutečný stav je však třeba počítat s tím, že jde o údaj nadhodnocený, neboť lze předpokládat, že nižší hladiny hlukové zátěže budou částečně překryty hlukovým pozadím.</p> <p>Nově hodnoceným specifickým účinkem leteckého hluku je nepříznivé ovlivnění procesu učení v hlukově exponovaných školách, které se projevuje hlavně mírným zpožděním v řádu několika měsíců</p>
--	---

	<p>v osvojení čtení. V hlukovém pásmu 24hodinové ekvivalentní hladiny akustického tlaku 55 - 65 dB, kde se tento efekt již může podle nejnovějších odhadů začít projevat, a to cca u 20 % dětí školního věku, je ZŠ v Dolanech a bydliště většiny obyvatel v obcích Dolany, Baš' a cca poloviny obyvatel Panenských Břežan.</p> <p>I když jde o efekt zjistitelný pouze cílenými studiemi s použitím specializovaných testů, který nelze považovat za přímé zdravotní riziko, může být zlepšení podmínek výuky školních dětí k eliminaci tohoto účinku hluku jednou z oblastí případných kompenzací těmto hlukově nejvíce exponovaným obcím ze strany provozovatele letiště.</p> <p>U hlukové expozice z pozemní dopravy nedojde podle akustické studie vůči současnému stavu ke změnám, které by byly z hlediska zdravotních dopadů podstatné.</p> <p>Z výše uvedených výsledků hodnocení v souhrnu vyplývá, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Významné budou dopady v oblasti psychologické a sociální, především ve formě subjektivního obtěžování hlukem, způsobené vnesením hlukové zátěže z letecké dopravy do dosud převážně klidného území. Celé hodnocení je přitom zatíženo významnou nejistotou danou použitím vztahů expozice a účinku odvozených z výzkumů u největší světových a evropských letišť s celonočním provozem, zcela nesrovnatelných s letištěm Vodochody. Skutečné vlivy na obyvatelstvo v okolí letiště Vodochody proto mohou být podstatně příznivější.</p> <p>Únosnost zatížení území hlukem z hlediska společensky přijatelného a akceptovatelného rizika je dána hlukovými limity, stanovenými podle zákona o ochraně veřejného zdraví. Posouzení dodržení těchto limitů na základě zpracovaných pokladů je v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Smyslem hodnocení vlivů na veřejné zdraví v dokumentaci EIA je doplnění informačního obsahu dokumentace pro potřebu orgánu ochrany veřejného zdraví i dalších účastníků procesu EIA včetně</p>
--	--

	<p>veřejnosti o zdravotní charakteristiku hluku podle aktuálních odborných poznatků a odhad možných vlivů hlukové expozice na obyvatele dotčeného území.</p> <p>Pokud je výsledkem tohoto vyhodnocení kvantifikace zdravotního rizika, je třeba si uvědomit, že za stavu dodržení platných limitů nejde o riziko odporující zákonem dané ochraně zdraví obyvatel, neboť právě limity pro hluk z dopravy představují kompromis mezi snahou o ochranu zdraví a dosažitelnou realitou a nezaručují úplnou ochranu zdraví a pohody obyvatel.</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. předpisů a vyhlášky MZ č. 353/2004 Sb.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i</p>
--	---

	<p>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>• Dokumentace nepracuje se skutečnými čísly, ale pouze s matematickými výpočty a simulacemi. Žádám, aby investor po dobu jednoho roku na své náklady měřil hladiny hluku ze současného provozu letiště v okolních obcích, a to ještě před případným územním a stavebním řízením, přičemž jedno z monitorovacích míst bude i obec Bašť.</p> <p>Z výše uvedených důvodů proto nesouhlasíme se záměrem dalšího rozšiřování provozu letiště Vodochody a žádám ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>Měření hladin hluku je pro potřeby EIA plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření a používá se pro posuzování leteckého hluku v Evropě.</p> <p>Předpokládané rozmístění stacionárních stanic monitoringu je následující:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jižní okrajová zástavba obce Panenské Břežany (měřicí kontrolní bod musí být situován s ohledem na hluk z D8)</li> <li>- Jižní okrajová zástavba (pravý břeh Vltavy) obce Zlončice</li> <li>- Západní okraj obce Bašť</li> <li>- další stanice pro monitorování hluku na východní straně letiště, která bude brát v úvahu rozdělení přepravy, když bude v provozu RWY10</li> <li>- Jeden mobilní bod, který by byl nasazován do sporných prostorů, případně kde by docházelo ke stížnostem.</li> </ul>

### Jeřábková

Připomínka	Vypořádání
Jsem (spolu)vlastníkem pozemku č. 98/110 v k.ú. Bašť (rodinný dům a zahrada), zapsaných v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Středočeský kraj.	Posouzení vlivů na životní prostředí bylo v tomto procesu EIUA provedeno dostatečně dle zák. č. 100/2001 Sb.
Posudek žádným kvalitativním způsobem nezjišťuje a neverifikuje	Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to

<p>skutečnosti v Dokumentaci, nevypořádal se s problematickými body záměru, na něž bylo poukazováno v minulém vyjádření k Dokumentaci ze strany veřejnosti žijící v obcích dotčených záměrem.</p> <p>Jde především o</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hluk</li> <li>- imise</li> <li>- znečišťování životního prostředí (lesy, voda)</li> <li>- postupné chátrání kulturních a jiných památek v okolí záměru</li> <li>- garance zachování statu quo</li> <li>- současné a případné budoucí kumulativní vlivy na občany</li> <li>- rozpory s územními plány obcí</li> <li>- rozpory s ústavním pořádkem a platnou legislativou ČR (zejména referendum a veřejný zájem).</li> </ul> <p>Jsem přesvědčena, že záměr „Letiště Vodochody“, jak je popsán v předložené doplněné Dokumentaci a Posudku, nelze realizovat. Mám za to, že podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb. by měl příslušný úřad - MŽP vydat záporné stanovisko k projektu.</p> <p>MŽP by mělo mít na paměti, že v obcích dotčených záměrem proběhla referenda, jejichž výsledky mluvily jednoznačně v neprospěch záměru, a že celý projekt není ve veřejném zájmu, který má MŽP jako úřad mít především v úctě a na mysli při každém rozhodovacím procesu.</p>	<p>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>Záměr, který je v souladu s platnými limity nemůže být v rozporu ústavním pořádkem a platnou legislativou ČR.</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>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p> <p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční</p>
--	---



	<p>plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolíněk částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle 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</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
--	--

## Jonášová Drahoslava

Připomínka	Vypořádání
<p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p>	<p>Varianta s ekvivalentní hladinou hluku pro charakteristický letový den nižší než 60 dB v prostorech, kde platí hlukové limity je navržena k realizaci.</p> <p>Mj. toho bude dosaženo na základě následujících podmínek stanoviska:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů ve všech chráněných venkovních prostorech a ve všech chráněných venkovních prostorech staveb stanovených v ustanovení § 30 odst. 3 zákona, které vznikly před datem účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření, kterými musí být zajištěno bezpečné plnění hygienických limitů; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku</li><li>- 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</li><li>- 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</li></ul> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného</p>

	<p>území nebudou významné.</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>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány."</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu</p>

<p>zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„ nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.</p>	<p>posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
--	--

<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřižín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letišť ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie). Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze sčítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM<sub>10</sub>. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM<sub>10</sub> + NO<sub>2</sub> a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení §12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v L<sub>DVN</sub> a L<sub>AeqN</sub> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel bylo provedeno komplexní zobrazení nejvýznamnějších kumulativních vlivů, které ovšem nemá</p>
--	--

<p>nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>žádné závazné limity. Navíc se zde používají některé umělé deskriptory - např. <math>L_{DVN}</math>, 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 <math>L_{DVN}</math>.</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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p>
--	---

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

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



	<p>Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle 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 a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Nevypovězení mnou podaných připomínek K dokumentaci záměru jsem podávala připomínky, ve kterých jsem uváděla zejména následující: Domnívám se, že nebyly dostatečně vzaty v úvahu moje a zajisté i</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</p>

<p>dalších občanů připomínky na zdravotní dopad tisíců v důsledku přeměny využívání letiště Vodochody z továrního na obchodní. Noční přelety = špatný přerušovaný spánek s následnou špatnou regenerací organismu. Je známo, nebo se předúpokládá, že vznik nejobávanějších chorob (např. infarkt, mozková příhoda, rakovina) podmiňuje hluk. Dávno je známo, že s velkým hlukem souvisejí velké časové změny tlaku – fluktuace, které jsou zejména škodlivé pro činnost mozku a mozkiem řízených orgánů resp. funkcí. Byly vzaty v úvahu?</p> <p>1) Porovnání zisku z přeměny posláním letiště Vodochody a následné náklady na léčení, rehabilitace a sníženou výkonnost občanů v postižené oblasti (zisk pro podnikatele, výdaje občanů a státu)</p> <p>2) počet odbavovaných cestujících na plochu letiště Václava Havla v Ruzyni ve srovnání s letišti technologicky vyspělých států. Je výkonnost % letiště V. Havla – Ruzyně tak velká, že již nelze dále zvyšovat?</p> <p>3) Zrušení továrního letiště bude mít následek poškození perspektivy rozvoje středočeského kraje a Prahy – zruší vyhlídky na rozvoj/obnovení leteckého průmyslu v oblasti.</p> <p>4) Připomínám „průměrná“ hladina hluku není postačující pro posouzení škodlivosti na zdraví. Zde hraje roli hladina hluku nejvyššího, která může trvat jen sekundu!</p> <p>Tyto mé připomínky ovšem nebyly řádně vypořádány.</p>	<p>obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.</p> <p>Posudek prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky KHS jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví je v pravomoci pouze příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví, tj. KHS Středočeského kraje.</p> <p>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>Zisky nejsou předmětem posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p> <p>Legislativou stanovené hlukové limity mají z objektivních důvodů delší doby průměrování. Z těchto důvodů není možné vyhodnocovat krátkodobé hlukky. Vlivy na zdraví – viz výše.</p>
---	--

<p><b>Závěr</b></p> <p>Jsem přesvědčena, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	<p>Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>
--	---

**Viktor Kassl, Mgr., Pavlína Kasslová, Barbora Kasslová, Viktorie Kasslová**

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsme vlastníky pozemku parc.č. 42/49 a parc. č. st. 291 v k. ú. Zlončice, zapsaných na listu vlastnictví č. 686 v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu Mělník. Na pozemku parc. č. st. 291 je umístěna budova č. 111 k. ú. Zlončice, jíž jsme vlastníky. Jedná se o náš rodinný dům se zahradou, ve kterém žijeme s našimi třemi malými dětmi.</p> <p>Mnohé výzkumy prokázaly, že děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných silnic, trpí více poruchou soustředění, ve škole jsou roztěkané, pomalejší či hůře chápou psaný text. Samotný posudek firmy EUROCONTROL upozorňuje na navrhovanou skladbu předpokládaného leteckého parku, která se může jevit nespolehlivá. Nejsou k dispozici údaje, které by podpořily odhadovanou skladbu tohoto budoucího leteckého parku, a tak nelze určit odolnost posuzovaného složení. Je proto možné, že budoucí hladiny hluku, vycházející z počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii. Letecký hluk může více odvádět dětskou pozornost a narušovat jejich komunikaci s učitelem. Studie nezamlčuje ani prokazatelné negativní účinky hluku z letecké dopravy na poznávací (rozumové) funkce u dětí.</p> <p>Výzkum Institutu hygieny a sociální medicíny v Innsbrucku před časem jednoznačně prokázal, že hluk způsobovaný nadměrnou automobilovou</p>	<p>Případná změna leteckého parku je ošetřena následující podmínkou stanoviska:</p> <p>V rámci další projektové přípravy záměru v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku podstatně lišit od předpokladu v akustické studii v dokumentaci EIA, zpracovat novou detailní akustickou studii leteckého provozu.</p> <p>Přílohou dokumentace č. 28 je Znalecký posudek: Dokumentace EIA „Letiště Vodochody“ 13/81</p> <p>Vlivy na veřejné zdraví - hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší - aktualizace 2011</p> <p>Podklad pro dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č.100/2001 Sb., v platném znění</p> <p>Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011</p> <p>V ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona o ochraně veřejného zdraví a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb.</p> <p>Tento Znalecký posudek zpracoval MUDr. Bohumil Havel, Soudní znalec v oboru zdravotnictví, odvětví hygiena se specializací:</p>

<p>dopravou, kterou Letiště Vodochody bude generovat, má negativní vliv na psychický stav dítěte, přičemž tou nejvíce ohroženou skupinou jsou děti předčasně narozené či s nižší porodní hmotností. Navíc byla u dětí prokázána přímá úměra souvislosti intenzity hluku a závažnosti psychických problémů.</p> <p>Požadují, aby MŽP při formulaci Stanoviska uvažilo právě dopady u dětí. Nejmladší generace by byla hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</p> <p>Navíc posudek EIA končí kladným závěrem i přes množství věcných připomínek občanů z obcí v okolí letiště Vodochody. Autor posudku se s připomínkami vypořádal ledabyle nebo dokonce přezíraví. V připomínkách bylo upozorněno na nedostatečné zdůvodnění potřeby tohoto záměru. Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti. Podrobnější zdůvodnění potřeby záměru požadovalo v rámci doplnění původní dokumentace EIA i Ministerstvo životního prostředí. Přesto posudek konstatuje, že „zdůvodnění potřeby záměru je dle zákona č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivu stavby na životní prostředí“. Takový závěr je i s ohledem na přímý požadavek ministerstva neobhájitelný</p> <p><b>Závěr</b></p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo životního prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p> <p>Jsme přesvědčeni, že po spuštění provozu mezinárodního letiště budou překračovány každodenně na mnoha místech přípustné hlukové limity a</p>	<p>hygiena životního prostředí, hodnocení zdravotních rizik. Autor je dále držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačních sítích expozice chemickým látkám v prostředí a expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydaného MZ ČR.</p> <p>Hodnocení zdravotních rizik je zpracováno v souladu s obecnými metodickými postupy WHO a autorizačními návody Státního zdravotního ústavu Praha AN/14/03 verze 2 a AN 15/04 VERZE 2 pro autorizované hodnocení zdravotních rizik dle ustanovení § 83e zákona o ochraně veřejného zdraví. U autorizačního návodu AN 15/04 VERZE 2 je přihlédnuto k tomu, že je od podzimu 2008 vzhledem k novým poznatkům do doby aktualizace stažen a tyto nové aktuální poznatky jsou v provedeném hodnocení zdravotních rizik hluku aplikovány.</p> <p>Problematika zdravotních rizik hluku v mimopracovním prostředí spadá do náplně oboru hygieny obecné a komunální. Zpracovatel hodnocení má v tomto oboru nástavbovou atestaci, licenci ČLK k výkonu funkce lektora a vedoucího lékaře a třicetiletou praxi. Je spoluautorem výše uvedených autorizačních návodů. V současné době zastává funkci vedoucího odboru hygieny obecné a komunální KHS Pardubického kraje.</p> <p>Autor znaleckého posudku k uvedené problematice uvádí:</p> <p>U dětí ve školách v okolí letišť byla v řadě studií při ekvivalentní hladině hluku ve venkovním prostoru školy nad 70 dB popsáno nepříznivé ovlivnění kognitivních funkcí, projevující se sníženou schopností motivace, nižší výkonností při poznávacích úlohách a deficitem v osvojení čtení a jazyka. Děti byly více roztržité a dělaly více chyb. Nepříznivý účinek byl větší u dětí s horšími školními výkony. Zdá se také, že pravděpodobnější je deficit v osvojení čtení</p>
---	--

<p>tak dojde pro tisíce lidí v okolí letiště k zdraví ohrožujícím a životu nebezpečným jevům, zejména hluku, dojde k znehodnocení kvality života v okolí letiště, mnoho lokalit se stane dlouhodobě neobyvatelnými a dojde tak v neposlední řadě i k zásadnímu znehodnocení soukromého majetku občanů.</p> <p>Věříme, že není možné schválit a povolit cokoli, co ohrožuje zdraví, majetek a životy občanů našeho státu, věříme v ochranu svých práv a majetku dle Listiny práv a svobod a tak žijeme nejen my a naše děti, ale i tisíce dalších spoluobčanů v domnění, že tento záměr soukromé podnikatelské skupiny nemůže být a také nebude státem nikdy schválen.</p>	<p>u dětí chronicky exponovaných hluku doma i ve škole ve srovnání s dětmi pouze navštěvujícími školu v hlučném prostředí.</p> <p>Studii, která sledovala tento efekt v souvislosti s uzavřením a přemístěním starého letiště v Mnichově v roce 1992, bylo zjištěno, že se jedná o účinek přechodný, který v daném případě vymizel do 18 měsíců po snížení hlukové expozice [2].</p> <p>V roce 2005 byly zveřejněny výsledky zatím nejrozsáhlejší tříleté mezinárodní evropské studie RANCH sponzorované Evropským společenstvím, zaměřené na výzkum účinků chronické expozice hluku z letecké a pozemní dopravy na školní výkonnost a zdraví dětí. Do studie bylo zařazeno téměř 3000 dětí ve věku 9-10 let z 89 škol z okolí 3 velkých evropských letišť, exponovaných různým hladinám denní ekvivalentní hladiny akustického tlaku v rozmezí 30 - 77 dB.</p> <p>Pro letecký hluk v okolí škol i při nižších hladinách, nežli v dřívějších studiích, byl nalezen lineární vztah odpovídající zpoždění úrovně čtení u dětí o 1 - 2 měsíce při 5 dB zvýšení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v denní době. Pro hluk z pozemní dopravy tento vztah nalezen nebyl. Možným vysvětlením je odlišný charakter hlukové expozice, kde jednotlivé nepravidelné přelety letadel mohou více odvádět pozornost dětí a narušovat jejich komunikaci s učiteli, nežli více ustálený hluk z pozemní dopravy.</p> <p>V nejnovější publikaci WHO, zabývající se kvantifikací zdravotních dopadů hluku na evropskou populaci, je z výsledků relevantních epidemiologických studií včetně výše uvedené studie odvozen hypotetický vztah mezi hlukovou expozicí v L<sub>dn</sub> a procentem dětí ve věku 7 - 19 let s předpokládaným nepříznivým ovlivněním kognitivních funkcí. Pro nejnižší expoziční pásmo 55 - 65 dB L<sub>dn</sub> se předpokládá tento efekt cca u 20 % dětí.</p> <p>K hodnocení ovlivnění výkonu při jiných mimopracovních činnostech není dostatek studií, na základě kterých by bylo možné odvodit vztahy expozice a účinku.</p> <p>Při hodnocení zdravotních rizik hluku byly zohledněny nejnovější</p>
---	--

	<p>odborné poznatky o vlivech hluku z pozemní a letecké dopravy na zdraví. Podle aktuálních metodik doporučených pro země EU bylo do hodnocení zahrnuto subjektivní rušení spánku nočním hlukem a riziko kardiovaskulárních onemocnění. Z účinků spíše psychologicko - sociální povahy bylo zahrnuto obtěžování hlukem a ovlivnění školní výuky a rozvoje poznávacích funkcí u dětí školního věku.</p> <p>Podkladem k hodnocení byly výstupy akustických studií ve formě tabulkových údajů o distribuci hlukové expozice obyvatel jednotlivých obcí v hlukových pásmech. Proti hodnocení k oznámení záměru v roce 2008 byla v rámci maximálně konzervativního postupu vyhodnocena i nižší hluková pásma, zahrnující prahové hladiny hluku pro obtěžující a rušivý účinek, čímž došlo ke zvýšení teoretického počtu obyvatel, u kterých je možné předpokládat pocity obtěžování a rušení hlukem, aniž by došlo ke zvýšení hlukového dosahu provozu letiště. Pro skutečný stav je však třeba počítat s tím, že jde o údaj nadhodnocený, neboť lze předpokládat, že nižší hladiny hlukové zátěže budou částečně překryty hlukovým pozadím.</p> <p>Nově hodnoceným specifickým účinkem leteckého hluku je nepříznivé ovlivnění procesu učení v hlukově exponovaných školách, které se projevuje hlavně mírným zpožděním v řádu několika měsíců v osvojení čtení. V hlukovém pásmu 24hodinové ekvivalentní hladiny akustického tlaku 55 - 65 dB, kde se tento efekt již může podle nejnovějších odhadů začít projevovat, a to cca u 20 % dětí školního věku, je ZŠ v Dolanech a bydliště většiny obyvatel v obcích Dolany, Bašť a cca poloviny obyvatel Panenských Břežan.</p> <p>I když jde o efekt zjištěný pouze cílenými studiemi s použitím specializovaných testů, který nelze považovat za přímé zdravotní riziko, může být zlepšení podmínek výuky školních dětí k eliminaci tohoto účinku hluku jednou z oblastí případných kompenzací těmto hlukově nejvíce exponovaným obcím ze strany provozovatele letiště.</p> <p>U hlukové expozice z pozemní dopravy nedojde podle akustické studie vůči současnému stavu ke změnám, které by byly z hlediska</p>
--	--

	<p>zdravotních dopadů podstatné.</p> <p>Z výše uvedených výsledků hodnocení v souhrnu vyplývá, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Významné budou dopady v oblasti psychologické a sociální, především ve formě subjektivního obtěžování hlukem, způsobené vnesením hlukové zátěže z letecké dopravy do dosud převážně klidného území. Celé hodnocení je přitom zatíženo významnou nejistotou danou použitím vztahů expozice a účinku odvozených z výzkumů u největší světových a evropských letišť s celonočním provozem, zcela nesrovnatelných s letišťem Vodochody. Skutečné vlivy na obyvatelstvo v okolí letiště Vodochody proto mohou být podstatně příznivější.</p> <p>Únosnost zatížení území hlukem z hlediska společensky přijatelného a akceptovatelného rizika je dána hlukovými limity, stanovenými podle zákona o ochraně veřejného zdraví. Posouzení dodržení těchto limitů na základě zpracovaných pokladů je v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví.</p> <p>Smyslem hodnocení vlivů na veřejné zdraví v dokumentaci EIA je doplnění informačního obsahu dokumentace pro potřebu orgánu ochrany veřejného zdraví i dalších účastníků procesu EIA včetně veřejnosti o zdravotní charakteristiku hluku podle aktuálních odborných poznatků a odhad možných vlivů hlukové expozice na obyvatele dotčeného území.</p> <p>Pokud je výsledkem tohoto vyhodnocení kvantifikace zdravotního rizika, je třeba si uvědomit, že za stavu dodržení platných limitů nejde o riziko odporující zákonem dané ochraně zdraví obyvatel, neboť právě limity pro hluk z dopravy představují kompromis mezi snahou o ochranu zdraví a dosažitelnou realitou a nezaručují úplnou ochranu zdraví a pohody obyvatel.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelském posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn</p>
--	---

	<p>oponentní posudek, který zpracoval Ing. Kubina - držitel osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik v autorizačním setu expozice hluku a držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví s názvem "Letiště Vodochody, Oponentní posudek ke znaleckému posudku Vyhodnocení údajů akustické a rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik hluku a imisí škodlivin v ovzduší - aktualizace 2011, duben 2012". Tento oponentní posudek byl zpracován příslušně autorizovanou osobou s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „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>Autor posudku EIA plně respektoval závěry znaleckého posudku a plně respektoval navržené opatření pro eliminaci vlivů v návrhu podmínek stanoviska.</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. posuzuje vlivy na životní prostředí. Není procesem, ve kterém by se mělo posuzovat, zda</p>
--	---



	<p>záměr je nebo není ve veřejném zájmu a vyvozovat z toho další závěry. Limity životního prostředí jsou pouze jedny bez ohledu na to "v jakém zájmu má být záměr realizován".</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
--	---

	<p>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>
--	---

## Kelisovi

Připomínka	Vypořádání
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé společnosti — investiční skupiny Penta, a to na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty, majetku občanů regionu.</li> <li>• Projekt letiště Vodochody nerespektuje zásady udržitelného rozvoje, jedná se o soukromý projekt, který by neúměrně zatížil celý region a naopak nepřinesl nic pozitivního pro občany žijící v bezprostřední blízkosti letiště.</li> <li>• Okolní obce budou dotčeny nejen hlukem z leteckého provozu ale i starty a přistání.</li> <li>• Žádám, aby investor po dobu jednoho roku na své náklady měřil hladiny hluku ze současného provozu letiště v okolních obcích, a to ještě před případným územním a stavebním řízením, přičemž jedno z monitorovacích míst bude i obec Bašť.</li> </ul> <p>Chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit.</p> <p>Závěrem chci říct, že lidé jako my - důchodci už tak dost obtížně žijí a když jsme si na stáří pořídili domek za veškeré životní úspory, abychom byli v klidu, tak je vše jinak. Nejen, že nám nikdo před koupí - Central Group neřekl, co se chystá, ale ani v žádném územním plánu nic nebylo.</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>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního plánu dle ustanovení § 52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Záměr není v rozporu se ZÚR Středočeského kraje.</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>Monitoring hluku je hlavní podmínkou pro plnění hlukových limitů. Předpokládané rozmístění stacionárních stanic je následující:</p> <p>- Jižní okrajová zástavba obce Panenské Břežany (měřicí kontrolní</p>

<p>Jinak by jsme se na stáří nestěhovali k letišti. Další příkoří na občanech je snížení hodnoty jejich majetku, protože domy v okolí letiště se velmi obtížně prodávají a jejich hodnota je min.o 30% nižší.</p> <p>Stát bohužel nekouká na blaho občanů, ale preferuje soukromé subjekty, které na tom vydělávají velké peníze.</p>	<p>bod musí být situován s ohledem na hluk z D8)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jižní okrajová zástavba (pravý břeh Vltavy) obce Zlončice</li> <li>- Západní okraj obce Bašť</li> <li>- další stanice pro monitorování hluku na východní straně letiště, která bude brát v úvahu rozdělení přepravy, když bude v provozu RWY10</li> <li>- 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.</li> </ul>
---	--

### Klečka Jaroslav, Ing.

Připomínka	Vypořádání
<p>Protože jsem již svůj názor vyjádřil v minulém dopise chtěl bych ho pouze v krátkosti doplnit. O celém procesu schvalování mám velké pochybnosti. Jak je možné, že se neustále prepracovává nějaký papír „zvaný EIA“. Provoz letadel je vždy spojen s ovlivněním životního prostředí a to nejen z hlediska hluku, ale i ekologickým znečištěním ovzduší. Už pouze jeden jediný důvod vedoucí ke zhoršení kvality života by měl stačit k zamítnutí takového záměru a ne o něm opakovaně jednat. To vždy po dalším schvalování budou letouny tišší? Je do nebe volající postup hlavního hygienika o prosazení zvýšení hlukových limitů a v poslanecké sněmovně schválení jakýmsi přílepkem, aby to proběhlo v tichosti. Tady se ukazuje, jak to v tomto státu chodí a co se dá všechno udělat za nehoráznosti. Ministerstva pak proti tomu nic nedělají.</p> <p>V roce 2011 vypracoval pan Ing. Jiří Šulc CSc. „Vyjádření k přepracované dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí záměr „Letiště Vodochody“. Pana Šulce znám ještě z doby, kdy se vyvíjel letoun L-39. Je to velice slušný a korektní člověk. Věřím, že svoji zprávu zpracoval opravdu kvalifikovaně a nestranně. V závěru té zprávy</p>	<p>V procesu EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. se žádný záměr neschvaluje, ale posuzují se vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>To, „že se neustále prepracovává nějaký papír „zvaný EIA““ je nejen možné, ale je to povinné podle zák. č. 100/2001 Sb. Jedná se o jednotlivé postupné dokumenty zákonem požadované s názvem oznámení, dokumentace, doplněná dokumentace, posudek a stanovisko.</p> <p>Vlivy na ovzduší a vlivy hluku byly v procesu EIA detailně posouzeny. Jejich existence ovšem nemůže být důvodem pro zamítnutí záměru. K tomu proces EIA ani nemá žádné kompetence. Prakticky všechny záměry posuzované podle zák. č. 100/2001 Sb. vykazují vlivy na ovzduší a vlivy hluku.</p> <p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. se posoudí vlivy záměru na životní</p>

<p>doporučil Ministerstvu životního prostředí návrh na vydání nesouhlasného stanoviska k záměru. Tady se na výsledky práce a doporučení odborníků nehledí. Zvítězí peníze Penty a jejich právníci. Konečný souhlas pak vydají naši politici.</p> <p>Ptám se „Co se musí stát, aby už konečně někdo v tomto státě začal jednat v zájmu jeho obyvatel a ne v zájmu pochybných investorských společností?"</p>	<p>prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů.</p> <p>Aktuální hlukové limity platí minimálně 10 let beze změny. Návrh nového zákona o hluku, který má zřejmě autor vyjádření na mysli, vyplývá z nutnosti sladění národní legislativy s legislativou evropskou. Proces EIA jej nemůže nijak ovlivnit.</p> <p>K Akustické studii lze konstatovat, že byla zpracována podle závazné metodiky, dostatečně odborně, což potvrdil i přezkum Eurocontrolu.</p> <p>Ve stanovisku EIA byly stanoveny dostatečné a reálné podmínky pro bezpečné plnění ekologických limitů.</p>
---	---

## Konopáskovi

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem majitelem rodinného domu se zahradou v Měšicích, který společně s rodinou užíváme k trvalému bydlení. Pro život v Měšicích jsme se rozhodli z důvodů blízkosti Prahy, dobrému spojení, dobré občanské vybavenosti.</p> <p>Navrhovaný záměr " Letiště Vodochody" mě a mou rodinu omezuje na mých právech zajištěných ústavou České republiky.</p> <p>Život v blízkosti letiště s sebou nese zdravotní rizika nejen pro dospělé, ale především pro děti. Z výčtu různých onemocnění způsobených hlukem a emisemi uvádím :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poškození sluchového aparátu</li> <li>- ovlivnění kardiovaskulárního systému</li> <li>- zvýšená spotřeba sedativ a hypnotik</li> <li>- rušení spánku a nespavosti</li> <li>- nepříznivé ovlivnění osvojování řeči a čtení u dětí</li> </ul>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Negativnímu vlivu hluku na vývoj dětí ve škole se přechází stanovením podmínek pro eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném</p>

<p>Hodnota mého rodinného domu a pozemku, který vlastním, bude negativně ovlivněna a dojde k poklesu. Vzhledem k plánovanému hluku a znečištění generované záměrem "Letiště Vodochody" nebudu moci využívat zahradu, mít otevřená okna.</p> <p>Právo na důstojný život Být permanentně vystaven stresu z hlučného prostředí a zároveň žít v obavě o ohrožení životů mých blízkých pádem letadla mi neumožňuje prožívat plnohodnotný život. Poruchy verbální komunikace negativně ovlivňují vztahy v mé rodině a rozvoj mých dětí, dopady na jejich budoucí život jsou zřejmé.</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro Životní prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	<p>provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>Záměr nepředpokládá přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p> <p>Na stranu druhou však nelze ani vyloučit postupné navyšování cen nemovitostí v důsledku zatraktivnění lokality a zkvalitnění infrastruktury. Poklesu cen by pak mohlo dojít pouze u nemovitostí, které by ležely přímo v některém z koridorů. Z tohoto hlediska také v procesu EIA byly upraveny trajektorie letu.</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>
---	--

### Konupčík Petr, Ing.

Připomínka	Vypořádání
Nesouhlasím s realizací projektu rozšíření letiště Vodochody, jako hlavní důvody uvádím následující:	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

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

	pro hluk ze silniční dopravy	55 dB	45 dB
	pro hluk z železniční dopravy	55 dB	50 dB
	pro letecký hluk	60 dB	50 dB
	pro hluk z hlavních silnic	60 dB	50 dB
	pro hluk v ochranných pásmech drah	60 dB	55 dB
	pro starou hlukovou zátěž ze silnic (např. z D8)	70 dB	60 dB
	pro starou hlukovou zátěž u železničních drah	70 dB	65 dB
<p>Z uvedeného je zřejmé, že k hlukový limit pro letecký hluk je stejný jako pro nové hlavní silnice, ale nižší než pro železnice a silnice s korekcí pro starou zátěž.</p> <p>Dále byly tyto druhy hluku vyhodnoceny při kumulativním působení v ukazateli L<sub>dvn</sub> a L<sub>n</sub>, které byly použity při posouzení vlivů na zdraví.</p> <p>Zprovoznění sjezdu z D8 je podmínkou pro kolaudaci terminálu - viz podmínky stanoviska EIA. Bez zprovoznění tohoto sjezdu nelze letiště uvést do provozu.</p>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dokumentace nepracuje se skutečnými čísly, ale pouze s matematickými výpočty a simulacemi. Žádám, aby investor po dobu jednoho roku na své náklady měřil hladiny hluku ze současného provozu letiště v okolních obcích, a to ještě před případným územním a stavebním řízením, přičemž jedno z monitorovacích míst bude i obec Líbeznice. Při prováděných zkouškách v blízkosti našeho pozemku byla zaznamenána extrémní hluková zátěž, dochází k zásadní hlukové synergii s leteckým koridorem na letiště Václava Havla.</li> </ul>	<p>Měření hladin hluku je pro potřeby EIA plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření a používá se pro posuzování leteckého hluku v Evropě. Při současném provozu rozhodně není dosažen nebo překročen hlukový limit pro charakteristický letový den. Charakteristický letový den stanovený legislativou představuje průměr za 6 měsíců obdobně jako v jiných evropských zemích. Pro krátkodobé hlukové události žádný limit z principiálních důvodů stanoven není.</p> <p>Reálné měření je nezbytné při větším provozu pro potvrzení plnění hlukových limitů, které lze prokázat jedině skutečným měřením.</p>		

<p>• Lidé v okolí letiště nejsou nic máň, než společnost s přebytkem peněz. Penta skoupila všechny pozemky okolo Ruzyně a tak blokuje její rozšíření. Tím, že projde EIA a MŽP povolí projekt, vyroste nebo aspoň bude schváleno nové konkurenční letiště. Tím pádem bude muset Letiště V.Havla koupit Vodochody, aby jim nevyrostla konkurence. Nechápu, jak si někdo může dovolit brát občany kolem letiště za rukojmí kvůli penězům. V případě, že se Vodochody prodají letišti V.Havla, co zde vyroste? LETIŠTĚ !!!</p> <p>Závěrem chci zdůraznit, že současný provoz letiště respektuji, avšak s jeho dalším rozšiřováním nemohu souhlasit. Žádám proto ministerstvo pro životní, prostředí, aby záměr rozšíření nepovolilo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.</p>	Není předmětem posuzování vlivů na ŽP.

### Kortanová Tereza a Říha L.

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem (spolu)vlastníkem pozemků parc. č. 657 a parc. č. ... v k. ú. Měšice u Prahy zapsaných na listu vlastnictví č. 916... v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Praha - východ. Na pozemku parc. č. 657 je umístěna budova č.p.450, parc.č. 657 k.ú. Měšice již jsem (spolu)vlastníkem.</p> <p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel</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</p>



<p>v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v</p>

<p>snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„ nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“</p> <p>Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.</p>	<p>naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p>

<p>obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřižín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní</p>	<p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie). Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb.: 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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. <math>L_{DVN}</math>, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc</p>
---	---

<p>letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>(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 <math>L_{DVN}</math>.</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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu."</p>
--	---

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

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

	<p>trávníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle 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 a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>K dokumentaci záměru jsem podával/a připomínky, ve kterých jsem uváděl/a zejména následující:</p> <p>Ztráta hodnoty mojí nemovitosti a obtěžování hlukem.</p> <p>Tyto mé připomínky ovšem nebyly řádně vypořádány.</p> <p>Jak je možné, že připomínky občanů nebyly vzaty na vědomí!</p>	<p>Obtěžování hlukem – viz vypořádání k bodu I.</p> <p>Záměr nepředpokládá přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p>

	Na stranu druhou však nelze ani vyloučit postupné navyšování cen nemovitostí v důsledku zatraktivnění lokality a zkvalitnění infrastruktury. Poklesu cen by pak mohlo dojít pouze u nemovitostí, které by ležely přímo v některém z koridorů. Z tohoto hlediska také v procesu EIA byly upraveny trajektorie letu.
<p><b>Závěr</b></p> <p>Jsem přesvědčen/a, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.</p>	Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.

#### **Kozlová Marie, Ing. ( vyjádření č.1)**

Připomínka	Vypořádání
<p>Bydlím trvale ve Chvatěrubech, kde jsem majitelkou domku a přilehlé zahrádky. V posudku ani v příloze jsem nenalezla údaje k obci Chvatěruby a proto žádám o sdělení:</p> <p>1 a) konkrétní určení hranice hlukového ochranného pásma letiště Vodochody s určením podmínek pro vlastníky nemovitostí v tomto pásmu (Chvatěrub)</p> <p>b) nad obcí byl uveden do provozu letový koridor pro letiště Ruzyně, což znamená z důvodu křížení snížení letové výšky pro letiště Vodochody a tím i pro obec Chvatěruby.</p> <p>V jaké výšce budou letadla létat nad Chvatěrubama ?</p>	<p>a) V procesu EIA byl proveden návrh OHP – viz příl. č. 26 dokumentace. OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>



	b) Dle podmínkami stanoviska stanovených odletových a příletových postupů budou letadla na odletu z dráhy 28 cca 1,5 km jižně ve výšce cca 420 – 700 m nad niveletou RWY. Při příletu na dráhu 10, pak ve výšce 200 m nad niveletou RWY.
2 Jasně určit pro obec množství imisních i emisních látek v ovzduší a hlukové zátěže v plném rozsahu z titulu provozního koridoru Vodochody. Snížená letová výška bude mít za následek vyšší hlukovou zátěž pro obyvatele a vyšší emisní limity zhoršující životní prostředí, což se hlavně projeví na zdraví občanů, zejména dětí a starých lidí. Jak bude toto kompenzováno ?? Vyjadřuji nesouhlas s plánovanou výstavbou a provozem letiště Vodochody z důvodu zhoršení životního prostředí a zdraví obyvatel vzhledem k hustotě osídleného území.	2. Stávající imisní koncentraci pro Chvatěruby v 5-tiletém průměru udává MŽP v nejvýznamnější látce PM10 – roční průměr 27,4 µg.m-3 (limit 40). Max. příspěvek záměru v max. provozu vč. navazující dopravy představuje dle rozptylové studie 0,060 µg.m-3.

### Kozlová Marie, Ing. ( vyjádření č.2)

Připomínka	Vypořádání
Nesouhlasím s realizací projektu rozšíření letiště Vodochody a uvádím důvody: - projekt není ve veřejném zájmu a sloužil by soukromé společnosti na úkor zdraví a majetku občanů širokého okolí	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".
- okolní obce budou dotčeny hlukem a emisemi z leteckého provozu (letadla, doprava)	Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s prediktivním modulem. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude zjišťovat, zda nepřekračuje hlukové limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.
- je třeba, aby investor měřil po dobu min. 1roku hodnoty a porovnal je s uváděnými matematickými výpočty a simulacemi a to před případným	Provedení letových simulací s plně zatíženými dopravními letadly je plně řešeno použitým výpočtovým programem Cadna A s

územním a stavebním řízením.	implementací ECAC Doc. 29, která obsahuje uvedené údaje pro všechny reálné situace na základě statisticky reprezentativního měření.
Dále nesouhlasím s vyjádřením v příloze Posudku „byly formulovány a stanoveny takové podmínky, které zajistí plnění ekologických limitů“. Nemám k stálé dispozici návrh EIA a proto požaduji uvedení skutečných hodnot pro vzdálenost 2 km od vzletové dráhy a její osy i v případě, že by toto území nebylo zahrnuté do „chráněné hlukové zóny letiště Vodochody“.	Skutečné hodnoty obsahuje dokumentace EIA. Hodnoty jsou stejné ať bude nebo nebude vyhlášeno OHP.

### Kozová Iva (2 podání)

Připomínka	Vypořádání
<p>Věc: Stanovisko k posudkům EIA-Letiště Vodochody-MZP 257</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 nenavrhují. V případě schválení studie EIA - Letiště Vodochody podám na vás trestní oznámení za porušení mých ústavních práv na užívání mého nemovitého majetku a budu požadovat její vykoupení minimálně za pořizovací náklady, které činí cca 20 mil Kč.</p> <p>Vážený pane ministře</p> <p>Dopisem ze dne 9.2.2011 jsem vás požádala o intervenci u ministra dopravy ve věci výstavby protihlukové zdi na D8 u obce Úžice, kde jsou několik let překročeny hygienické limity hluku. Odpověděl jste, že to není ve vaší kompetenci.</p> <p>V současnosti váš úřad schvaluje studii EIA-letiště Vodochody. Prosím,</p>	<p>Kumulovaný hluk nemá žádný hlukový limit. Dopravní hluk z D8 ná hlukový limit a to pro den 70 dB, pro noc 60 dB.</p> <p>Zpracovaná akustická studie překračování hlukových limitů nesignalizuje.</p> <p>V procesu EIA je řadou podmínek zajištěno plnění hlukových limitů. Tyto limity budou muset být plněny i ve zmiňovaných oblastech.</p>

aby ve vašem stanovisku k této studii byla uložena podmínka investorovi na jeho náklady vybudovat jako podmiňující investici protihlukovou zeď na D8 u obce Úžice. Důvodem je vyčerpání hlukových limitů. Vážený pane ministře, budu velice povděčná, když můj návrh akceptujete.	
--	--

### Kubínovi, Michaela a Jan

Připomínka	Vypořádání
<p>Ve smyslu ustanovení 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů tímto podáváme v zákonné lhůtě k posudku, ale i k dokumentaci a celému záměru následující nesouhlasné vyjádření, s následujícími námitkami:</p> <p>1. Námitka 1 - Návrh souhlasného stanoviska v posudku není odůvodněný a věcně správný Návrh souhlasného stanoviska v posudku navrhujeme v posudku změnit na NESOУHLASNÉ STANOVISKO k záměru „Letiště Vodochody“ ve variantách definovaných v předloženém oznámení, dokumentaci a posudku, tj. k projektovanému množství vzletů a přistání za rok:</p> <p>1. varianta 47.950 pohybů za rok (při neurčené maximální stavební kapacitě letiště) naznačená v dokumentaci a objevená autorem posudku po pozorném prostudování dokumentace,</p> <p>2. varianta s předpokládaným provozem 35.000 pohybů za rok, s finančními kompenzacemi při překročení 35.000 pohybů za rok a zpětným konstatováním překročení hlukových limitů (při maximální stavební kapacitě letiště 43.850 pohybů za rok) navržená v dokumentaci,</p> <p>3. varianta 35.000 pohybů za rok s prediktivním omezením překročení hlukových limitů (při maximální stavební kapacitě letiště 43.850 pohybů za rok) navržená v posudku, s následujícím odůvodněním: Proces posuzování vlivů na životní prostředí k předmětnému záměru byl zahájen již v roce 2009 s tím, že dokumentace k záměru byla příslušným</p>	<p>Varianta s max. počtem pohybů letadel 35 000 za rok byla v procesu EIA řádně posouzena, všechny podkladové studie pracovaly s touto kapacitou, podmínkou stanoviska je tato kapacita striktním limitem záměru.</p>

úřadem dvakrát vrácena k dopracování. Následně byla dopracovaná dokumentace společně s doručenými vyjádřeními předána zpracovateli posudku, který navrhl k realizaci záměru souhlasné stanovisko pro příslušný úřad ve vazbě na variantu č. 3, tj. variantu maximálně 35 000 pohybů ročně s prediktivním omezením překročení hlukových limitů (při maximální kapacitě letiště - 43.850 pohybů za rok), varianty č. 1 a č.2 k realizaci nedoporučil z důvodu možného překročení hlukových limitů. Po zpracování a zveřejnění posudku byla na MŽP doručena celá řada vyjádření, jak ze strany dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, tak zejména ze strany veřejnosti. Naprostá většina vyjádření dotčených územních samosprávných celků vyjádření a veřejnosti byla negativních. Ve velké části okolních obcí proběhla referenda, které záměr jasně odmítla. Lze tedy konstatovat, že proces posuzování vlivů na životní prostředí byl provázen zásadním a masivním odporem veřejnosti i místních dotčených samospráv, kdy vedení regionálních i místních samospráv zastává jednoznačný názor, že jejich region realizaci tohoto záměru nepotřebuje.

V dokumentaci ani v jejích doplněních nebyla oznamovatelem předložena alternativní varianta umístění letiště, která by byla dostatečně vzdálena od obytné zástavby. Lze konstatovat, že tento postup oznamovatele z hlediska umístění letiště v regionu není v rámci procesu posuzování vlivů takovýchto záměrů koncepční. Rovněž nejsou k dispozici adekvátní informace o skutečné nenaplněné poptávce po letecké dopravě v regionu, naopak stávající provozovaná letiště v ČR bojují s poklesem poptávky po letecké dopravě. Sít' veřejných mezinárodních letišť lze v ČR charakterizovat jako dostatečnou.

V dopravní vzdálenosti 29,8 km se nachází Letiště Václava Havla v Praze-Ruzyni s uváděnou kapacitou 15,75 mil odbavených cestujících ročně (222,5 tis. pohybů) ve stávajícím stavu. Po dostavbě paralelní dráhy bude kapacita navýšena na 21,2 mil odbavených cestujících při 274,5 tis. pohybech. Podle údajů z roku 2012 je toto letiště využito pouze na 60-70% své dnešní kapacity, přitom po dostavbě paralelní dráhy se

kapacita letiště v Praze-Ruzyni ještě zvýší.

Současný stav rozmístění mezinárodních veřejných letišť v souvislosti s dopravní vzdáleností od letiště Vodochody lze charakterizovat níže uvedenou tabulkou:

Název Letiště	Počet pohybů	Počet cestujících	Dopravní Vzdálenost
Letiště Brno-Tuřany LKTB	29 885	534 968	231 km
Letiště Karlovy Vary LKKV	6 891	99 014	127 km
Letiště Ostrava-Mošnov LKMT	14 319	279 973	389 km
Letiště Pardubice LKPD	1 234	60 132	127 km
Letiště Praha-Ruzyně LKPR	131 564	10 807 870	29 km
Letiště Kunovice LKKU	*	*	301 km
Letiště Dráždany EDDC	32 735	1 891 123	149 km

\*bez pravidelných linek a využití

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

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

Omezení kapacity na 35 000 pohybů/rok však a priori neznamená, že by letiště nemohlo pracovat s plným výkonem, tj. minimálně 43 850 pohybů/rok. Úpravou letového plánu by mohla být tato kapacita dosažena. Takováto úprava letového plánu by za podmínek absence navazujících řízení ve smyslu stavebního zákona pak nebyla předmětem dalšího procesu EIA. Varianta navržená zpracovatelem posudku a jím vyhodnocená jako možná z hlediska svých dopadů na životní prostředí, však nebyla oznamovatelem předložena v oznámení ani dokumentaci, nebyla tedy předmětem řádného procesu posouzení. S touto variantou oznamovatel pro realizaci nepočítá, neboť jeho záměrem je využití

<p>maximální kapacity letiště, tj. 47 950 pohybů/rok, případně 35 000 pohybů/rok, což však zpracovatel posudku k realizaci ve vazbě na výše uvedené nedoporučuje, neboť kromě výše uvedeného nebylo v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí jednoznačně prokázáno, že v regionu je potřeba realizovat letiště o kapacitě 47 950, resp. 35 000 pohybů za rok. Návrh na realizaci letiště o kapacitě 35000 pohybů za rok předložený zpracovatelem posudku nemůže MŽP v tomto procesu posuzování vlivů na životní prostředí doporučit k realizaci, neboť celý proces EIA je nezbytné vázat na maximální možnou kapacitu zařízení, tj. maximální technicky možný provoz na letišti, což je 43 850 pohybů za rok, nikoliv pouze na kapacitu upravenou letovým plánem. Kapacita 35 000 pohybů za rok s prediktivním omezením překročení hlukových limitů by za podmínek existence menšího letištního terminálu a dráhového systému, tj. o maximální kapacitě 35 000 pohybů za rok s prediktivním omezením překročení hlukových limitů, by musela být posouzena v procesu posuzování vlivů na životní prostředí.</p>	
<p>2. Námitka 2 - Dokumentace nebyla posouzena objektivně a nestraně Dle §19 odst. 2 zákona 100/2001 Sb. je zpracovatel posoudit dokumentaci objektivně a v plném rozsahu. Dokumentace musí být posouzena se základními zásadami správního rozhodování, tedy věcně správně, zákonným způsobem, přesvědčivě, nestranně a přezkoumatelně. Jednu z hlavních zásad správního rozhodování je nezávislost. Nezávislost autora posudku předpokládá i zákon 100/2001 Sb. a směrnice EU 85/337/EHS. Dle §14 odst. 1 zákona 500/2004 Sb., každá osoba bezprostředně se podílející na výkonu pravomoci správního orgánu (dále jen „úřední osoba“), o níž lze důvodně předpokládat, že má s ohledem na svůj poměr k věci, k účastníkům řízení nebo jejich zástupcům takový zájem na výsledku řízení, pro nějž lze pochybovat o její nepodjatosti, je vyloučena ze všech úkonů v řízení, při jejichž provádění by mohla výsledek řízení ovlivnit. Podle §14 odst. 7 téhož zákona se ustanovení odstavců 1 až 4 obdobně užijí pro znalce a tlumočníky.</p>	<p>RNDr. Bajer a RNDr. Ludvík jsou autory několika set dokumentů procesu EIA. Není divu, že se několikrát podíleli na posuzování téhož záměru. Zákon č. 100/2001 Sb. to nijak nevylučuje. Veškeré chráněné prostory jsou dostatečně zohledněny v tomto stanovisku. 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. V dokumentaci se navrhuje tzv. obecná opatření, v posudku se navrhuje konkrétní podmínky.</p>

<p>Zpracovatelem dokumentace záměru Letiště Vodochody je pan Tomáš Bajer, autorem posudku na tuto dokumentaci pan Vladimír Ludvík. V překrývajícím se časovém období však pan Tomáš Bajer posuzoval dokumentaci k záměru Silnice I/16 Horka u Staré Paky zpracovatele Vladimíra Ludvíka. Pan Ludvík tedy posuzoval práci pana Bajera a zároveň pan Bajer posuzoval práci pana Ludvíka. Oba jako zpracovatelé dokumentace jsou ekonomicky motivováni na schválení záměru který zpracovali a neschválení záměru toho druhého může jejich ekonomický zájem ohrozit. Je nutno dodat, že oba dělají posudky na své práce pravidelně a lze předpokládat, že si navzájem budou posuzovat jimi zpracované dokumentace i v budoucnosti. V tomto systému nelze zajistit nepodjaté objektivní posuzování.</p> <p>Neobjektivní posouzení se projevuje v např. rozdílném přístupu k existenci či neexistenci variantních řešení vždy ve prospěch zpracovatele dokumentace, varianty existují pro splnění podmínky MŽP avšak neexistují pro vyhodnocení variantních řešení. Dále např. v opomenutí chráněného venkovního prostoru v podmínkách souhlasu se závěrem, i když jeho ochrana je požadována ve vyjádřeních k dokumentaci a slibována ve vypořádání připomínek. Neposouzení části dokumentace zdůvodňující záměr, a použití řady podmínek, které de facto dopracovávají dokumentaci a mění kapacitu záměru.</p> <p>Dále posuzovatel Podmínky k záměru klade velmi neurčitě a vymáhání jejich splnění činí nemožným. Zpracovatel posudku dále komplexně neposoudil zapracování všech podmínek MŽP k původní dokumentaci a jejich existenci víceméně ignoruje. Autor posudku navrhuje souhlasné stanovisko i přes jím uváděné nejasnosti ohledně kapacity záměru. Autor posudku dokonce zmínil svou podmínkou v dokumentaci původně navrhované podmínění provozu letiště provozem přivaděče k dálnici D8, když navrhuje umožnit zkušební provoz letiště bez zahájení provozu přivaděče.</p>	
<p>3. Námitka 3 - Zpracovatel posudku upravil maximální kapacitu záměru V kapitole B.I.2 dokumentace je maximální kapacita záměru definována</p>	<p>Podmínkami stanoviska je uložena max. nepřekročitelná kapacita (mj. na základě požadavku MŽP) a zároveň bezpečné plnění</p>

<p>takto:</p> <p>Oznamovatel proto potvrzuje, že 35 000 pohybů letadel za rok považuje za maximální počet pohybů letadel na letišti Vodochody. Pokud však monitoring hluku prokáže, že hrozí překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro hluk, maximálním možným počtem pohybů letadel za rok na letišti Vodochody může být pouze takové množství, které umožní dodržování hlukových limitů.</p> <p>Pro případ, že by oznamovatel plnil hlukové limity a přesto překročil objem 35 000 pohybů letadel za rok, navrhuje oznamovatel uvalení finanční penalizace za každý takový pohyb letadla nad 35 000 ročně.</p> <p>Výše uvedený odstavec ve zvýrazněné větě připouští, že dojde k překročení objemu 35.000 pohybů za rok, pokud budou splněny hlukové limity.</p> <p>Autor posudku v komentáři konstatuje:</p> <p>Jako hlavní environmentální kapacitní limit je stanoveno plnění hlukových limitů, které vyplývá i z obecně závazných legislativních předpisů.</p> <p>Z uvedené věty tedy vyplývá, že plnění hlukových limitů je dle dokumentace nadřazeno omezení počtu pohybů na 35.000 ročně.</p> <p>Dále si je nejasnosti vědom a dodává:</p> <p>S ohledem na některé ne zcela jasné formulace dokumentace ohledně kapacit byly pro striktní stanovení limitujících kapacit letiště Vodochody v rámci prací na posudku EIA uloženy mj. následující podmínky stanoviska EIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- na letišti Vodochody bude uskutečněno maximálně 35 000 pohybů letadel za rok, přičemž pohybem letadla je start nebo přistání letadla.</li> </ul> <p>Autor posudku si je tedy vědom že maximální kapacita záměru je stanovena sporně a nejasně. Je třeba si uvědomit že kapacita záměru je jeho hlavní charakteristika a jedná se o téměř nejdůležitější údaj jeho posuzování.</p>	<p>hlukových limitů. Teorie oznamovatele o tom, že v případě plnění hlukových limitů by mohla být překročena kapacita 35 000 pohybů za rok byla odmítnuta jednak vzhledem k požadavku MŽP, jednak vzhledem k tomu, že veškeré podkladové studie byly zpracovány na kapacitu 35 000 pohybů.</p> <p>Obě uvedené podmínky platí zároveň, není na tom nic nejasného.</p>
---	--



<p>Autor posudku však v rozporu s výše uvedeným §9 odst. 5 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí se rozhodl, že uvedený nedostatek dokumentace za zpracovatele vyřešil a maximální kapacitu stanoví na 35.000 pohybů za rok podmínkou.</p> <p>Správný postup podle zákona je v případě nejasnosti kolem kapacity podle §8 odst. 5 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, dokumentaci vrátit k přepracování nebo doplnění.</p> <p>Vzhledem k tomu že vrátit dokumentaci k přepracování nenavrhnul a posudek vydal, měl navrhnout k záměru s ne zcela jasnou kapacitou nesouhlasné stanovisko.</p>	
<p>4. Námitka 4 - Posudek nevyhodnotil pořadí variant, a neidentifikoval jejich rozdíly a nestanovil jejich pořadí a řádně nezdůvodnil výběr preferované varianty</p> <p>Jednou z podmínek MŽP bylo vypracování variantního řešení. Dokumentace sice na mnoha místech (viz kapitola E - Porovnání variant řešení záměru - str. 369) tvrdí že dokumentace byla předložena jednovariantně.</p> <p>Posudek však u kapitoly B.I.5 identifikoval, že v dokumentaci existují variantní řešení: Z hledisko intenzit pohybů letadel byla řešena varianta s 35 000 pohybů za rok s názvem „výhledový letecký provoz - uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu" a varianta s 47 950 pohybů za rok s názvem „zamítnutý výhledový stav". Vzhledem k tomu, že varianta s 47 950 pohybů za rok generovala teoreticky možné překročení obecných hlukových limitů z leteckého provozu, nebyla dále podrobně prověřována a nazvána „zamítnutý výhledový stav". Ovšem z hlediska klíčových vlivů hluku prověřena byla - viz příl. dokumentace č. 25 Akustická studie z leteckého provozu a izofony jsou graficky znázorněny v přílohách č. 10 a 11 uvedené studie.</p> <p>Uvedené varianty lze identifikovat po pozorném prostudování dokumentace EIA a jejích příloh.</p> <p>Faktem ovšem je, že tento přehled zvažovaných variant a důvodů pro jejich výběr, resp. odmítnutí měl být součástí kapitoly B.I.5.</p>	<p>Zpracovatel posudku prověřil přehled zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí dle kapitoly B.I.5 příl. č. 4 zák. č. 100/2001 Sb. a dále prověřil posuzovanou variantu dle části E téže přílohy.</p> <p>Jedná se o povinnost zpracovatele posudku.</p>

<p>Posudek tedy tvrdí, že v dokumentaci jsou uvedeny dvě varianty s názvy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• výhledový letecký provoz - uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu, s 35.000 pohyby za rok</li> <li>• zamítnutý výhledový stav - uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu, s 47.950 pohyby za rok</li> </ul> <p>Odmítnutí varianty „zamítnutý výhledový stav“ bylo zdůvodněno teoreticky možným překročením obecných hlukových limitů z leteckého provozu.</p> <p>Varianta „výhledový letecký provoz - uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu“ se ovšem od varianty „zamítnutý výhledový stav“ co se týká teoreticky možného překročení obecných hlukových limitů vůbec neliší. Jak ovšem plyne z hlukové studie při 35.000 pohybech ročně mohou být hlukové limity překročeny také.</p> <p>Pokud byla varianta „zamítnutý výhledový stav“ z tohoto důvodu zamítnuta, měla být varianta „výhledový letecký provoz - uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu“ zamítnuta také.</p> <p>Namísto zamítnutí varianty, však autor posudku navrhl podmínky, které dle jeho názoru zajistí plnění záměru, ale fakticky tím změní kapacitu záměru. Stejně podmínky by ovšem měli stejný účinek na variantu zamítnutý výhledový stav.</p> <p>Fakticky tedy existuje ještě další varianta, kterou podmínkami navrhl autor posudku:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• letecký provoz omezený předpokládaným překročením hlukových limitů predikčním modelem, s proměnou maximální kapacitou do počtu 35.000 pohybů</li> </ul> <p>Jelikož se hlukové limity mohou v budoucnu měnit, může se tak měnit i maximální kapacita záměru.</p> <p>Tato varianta teoreticky může zajistit nepřekročení hlukových limitů, má však z hlediska zákona o posuzování vlivu na životní prostředí podstatnou vadu a to že ji navrhl autor posudku a ne autor dokumentace.</p> <p>Dále tato varianta s proměnou maximální kapacitou nebyla posouzena na vliv na životní prostředí.</p>	
--	--

<p>Jelikož se hlukové limity mohou v budoucnu měnit, může se tak měnit i maximální kapacita záměru.</p> <p>V souvislosti s touto variantou se nabízí otázka proč nepoužít stejný predikční model už v průběhu procesu posuzování vlivu na životní prostředí. Stávající letiště je v provozu a potřebná data mohou být změřena, takže predikční model lze vytvořit již dnes a nalézt onu kapacitu záměru, která garantuje, že nedojde k překročení hlukových limitů, což by právě mělo být náplní procesu posuzování na životní prostředí a ne dalších fází projektu, popř. až fáze provozu.</p>	
<p>5. Námitka 5 - Dokumentace nebyla posouzena v plném rozsahu - Zpracovatel posudku neposuzoval věcnou správnost části dokumentace B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění</p> <p>Dle §19 odst. 2 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí je zpracovatel posudku posoudit dokumentaci objektivně a v plném rozsahu. Věcnou správnost části dokumentace B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění ovšem zpracovatel posudku neposuzoval, popř. posoudil velmi povrchně a neprovedl vypořádání připomínek k této části dokumentace s odůvodněním: Zdůvodnění potřeby záměru je dle zák. č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na ŽP, čímž došlo k porušení výše uvedeného zákona.</p> <p>Zdůvodnění záměru je dále důležité pro závěrečné stanovisko MŽP. Které nepotřebností záměru odůvodnilo svá nesouhlasná stanoviska. Například v nesouhlasném stanovisku pro záměr spalovny Pardubice MŽP píše: S touto variantou oznamovatel pro realizaci nepočítá, neboť jeho záměrem je využití maximální spalovací kapacity rotační pece, tj. 20 000 t/rok, případně 15 800 t/rok, což však zpracovatel posudku k realizaci ve vazbě na výše uvedené nedoporučuje, neboť kromě výše uvedeného nebylo v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí jednoznačně prokázáno, že v regionu je potřeba realizovat zařízení spalovny o kapacitě 20 000 tun/rok nebezpečného odpadu. (strana 40, stanoviska MŽP 186, spalovna Pardubice)</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví</p>

	může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.
<p>6. Námitka 6 - Dokumentace nebyla posouzena v plném rozsahu - Zpracovatel posudku neposoudil část dokumentace vliv na hmotný majetek a míru akceptovatelnosti vlivu záměru na hmotný majetek</p> <p>Dle §19 odst. 2 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí je zpracovatel posudku posoudit dokumentaci v plném rozsahu. Dále dle §2 téhož zákona se posuzuje vliv na hmotný majetek, a to ve stejné míře jako ostatní posuzované vlivy.</p> <p>Posouzení vlivu záměru na hmotný majetek je dokumentací provedeno velmi povrchně. V posudku však chybí posouzení věcné správnosti obsahu této kapitoly a posudek míry akceptovatelnosti na hmotný majetek, připomínky týkající se vlivu na hmotný majetek vypořádané nebyly, v navrhovaném stanovisku je vliv na hmotný majetek opominut. Posudek na dokumentaci nelze považovat v tomto bodě za úplný. Přitom otázka vlivu na hmotný majetek je vnímána veřejností jako druhá nejdůležitější, hned po vlivu na zdraví a obtěžování hlukem.</p>	<p>Záměr nepředpokládá přímé vlivy na hmotný majetek a kulturní památky. Pro objektivitu je však nutné upozornit, že dle přílohy č. 21 k vyhlášce č. 3/2008 Sb. se zohledňuje úprava základních cen pozemků do 5%.</p> <p>V případě plnění ekologických limitů významné vlivy na hmotný majetek nenastávají.</p>
<p>7. Námitka 7 - Posudek nebyl vypracován v požadovaném rozsahu přílohy č.5 zákona o posuzování vlivu na životní prostředí – Náležitosti posudku - kapitola IV Posouzení navržených opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí</p> <p>Text uvedený pod tímto nadpisem v posudku žádné věcně správné, přesvědčivé, a přezkoumatelné posouzení neobsahuje, viz celý text boudy IV:</p> <p>V posuzované dokumentaci byla navržena řada opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí.</p> <p>S těmito opatřeními lze rámcově souhlasit.</p> <p>Na základě vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé</p>	<p>Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí byla řádně posouzena a konkretizována v jednotlivých podmínkách návrhu stanoviska. Podmínky byly navrženy s ohledem na požadavky procesu EIA a jejich původ je uveden u posouzení jednotlivých vlivů.</p>

složky životního prostředí, posouzení dokumentace a připomínek k dokumentaci byla některá opatření upravena, upřesněna a doplněna řada nových. Veškerá tato opatření jsou součástí podmínek návrhu stanoviska EIA, který je součástí tohoto posudku EIA.

Text pouze konstatuje, že opatření existují, že jsou součástí návrhu stanoviska, kde jsou zahrnuty opatření navržené v dokumentaci (není ale jasné, které z 116 podmínek to jsou), dále opatření navržené v dokumentaci a následně upravené a doplněné v posudku, a opatření zcela nové které v dokumentaci záměru uvedeny nejsou.

Pro naplnění bodu IV. posudku dokumentace, požadujeme tuto kapitolu doplnit o následující údaje:

Kompletní seznam všech opatření, s jasným rozlišením následujících druhů :

- opatření navržená v dokumentaci, která jsou převzata z dokumentace beze změny a zahrnuty do návrhu stanoviska
- opatření navržených v dokumentaci, která byla upravena a upřesněna
- nových opatření, která dokumentace neobsahovala

Ke každému novému či změněnému opatření uvést navrhovatele opatření či změny (např. autor posudku, posudek EUROCONTROL, vyjádření obcí, veřejnosti, či orgánů státní správy)

Ke každému opatření uvést o jaký typ opatření se jedná (prevence, vyloučení, snížení, či kompenzace)

Ke každému opatření uvést jaký negativní vliv vylučuje, snižuje popř. kompenzuje

Vyhodnotit předpokládané účinky navrhovaných opatření na vyloučení, snížení popř. kompenzaci nepříznivých vlivů pro každé opatření

Posudek v předložené podobě (a ani dokumentace) nesplňuje požadavky §5 odst. 2 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, jelikož předpokládané účinky navrhovaných opatření nevyhodnotil - Posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým

<p>vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření.</p>	
<p>8. Navržená opatření jsou nejasná, neurčitá a neúčinná, tj. nebudou mít v této podobě jak je navrženo deklarovaný účinek (pokud byl vůbec deklarován) k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí</p> <p>Autor posudku řádně nevyhodnotil účinek předpokládaných opatření a navrhl tedy část zmatečných a neúčinných podmínek záměru, např.:</p> <p>3) v rámci další projektové přípravy záměru v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku podstatně lišit od předpokladu v akustické studii dokumentace EIA, bude zpracována nová detailní akustická studie leteckého provozu</p> <p>Námitka 8 - Podmínka je velmi neurčitá a prakticky nevymahatelná, není určeno v jakých fázích projektu po bude skladba leteckého parku znovu posuzována. V podmínce není uložena žádná povinnost tuto změněnou hlukovou studii někam předložit.</p> <p>Investor může při takto formulované podmínce v případě, že se rozhodne změnit složení leteckého parku tak sice má povinnost zpracovat novou detailní hlukovou studii, může si ji ale pak zřejmě nechat v šuplíku.</p> <p>Požadujeme v podmínce jasně deklarovat v jakých fázích projektu bude akustická studie aktualizována a komu bude aktualizovaná studie předkládána.</p>	<p>Podmínky procesu EIA jsou podmínkami pro navazující rozhodnutí popř. opatření státní správy (ustanovení § 10 zák. č. 100/2001 Sb.) a zde budou také realizovány, kontrolovány a případně sankcionovány dle složkových zákonů.</p> <p>Podmínka bude plněna v té fázi přípravy, ve které příp. dojde k situaci uvedené v podmínce.</p> <p>Plněna bude orgánem odpovědnému za tuto fázi – např. územní rozhodnutí, stavební povolení, povolení provozu apod.</p>
<p>5) v rámci další projektové přípravy projednat s KHS návrh OHP, ve kterém jednoznačně a úplně specifikovat chráněné venkovní prostory staveb dle údajů katastru nemovitostí</p> <p>Námitka 9 - V podmínce jsou bezdůvodně opominuty chráněné venkovní prostory a chráněné vnitřní prostory, přestože ve zbytku posudku a ve vypořádání připomínek je u nich povinnost splnění hlukových limitů deklarována také, např.</p> <p>OHP je navrženo s tím, že zde pro stávající chráněnou zástavbu budou</p>	<p>Ve stanovisku jsou uvedené prostory přeformulovány přesně podle zák. o ochraně veřejného zdraví.</p> <p>To, že je podmínka spojena s návrhem OHP nehraje žádnou roli.</p>

<p>muset být dodržovány hlukové limity pro venkovní i vnitřní chráněné prostory, jak je uloženo podmínkou návrhu stanoviska EIA.</p> <p>Dále proč je tato podmínka spojována s návrhem OHP, když slovy posudku: Pro (v procesu EIA povinnou minimalizaci vlivů hluku) je podmínkou návrhu stanoviska EIA uloženo projednat návrh OHP (ve kterém ovšem budou platit limity 60/50 dB pro stávající chráněnou zástavbu). Zároveň ovšem nelze předjímat jeho reálné stanovení, které je předmětem jiného procesu mimo proces EIA. I v případě, že toto OHP nebude stanoveno nebo bude stanoveno v jiné formě, podobě apod., budou muset být plněny příslušné limity životního prostředí pro chráněné venkovní i vnitřní prostory.</p>	
<p>6) postupně bude provedeno prověření stavebně akustických parametrů u všech chráněných objektů, které se budou vyskytovat uvnitř navrhovaného OHP; u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů), kterým vzniklo právo užívání k datu účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody a u kterých i při plnění limitů pro chráněný venkovní prostor staveb nebude plněn limit pro chráněný vnitřní prostor staveb; zajistí provozovatel letiště Vodochody na základě odborného posudku a na svůj náklad provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly hygienické limity hluku pro vnitřní chráněný prostor staveb splněny; potřebná opatření provede provozovatel vždy ve spolupráci s vlastníkem takto dotčené chráněné stavby dle zvláštního zákona</p> <p>Námitka 10 - Bez vyhlášení OHP, a zřejmě ani po jeho vyhlášení, nemají vlastníci dotčených nemovitostí povinnost trpět prověření stavebně akustických parametrů. Co se týká nemovitostí a pozemků ležících v navrhovaném OHP ve vlastnictví naší rodiny a i příbuzných nehodláme trpět vstup kohokoliv v souvislosti s tímto záměrem stavby letiště Vodochody na naše pozemky a do našich nemovitostí, pokud nám to</p>	<p>Uvedená povinnost vyplývá z ustanovení zák. o ochraně veřejného zdraví a postup musí být v souladu se stavebním zákonem. Každopádně je zde uložena povinnost provozovateli ve spolupráci s vlastníkem. Konkrétní postup bude předmětem následných rozhodnutí popř. opatření příslušných správních úřadů a proces EIA je nemůže nijak předjímat nebo konkretizovat.</p>

<p>výslovně nebude nařizovat zákon, což v tomto případě nenařizuje. V průběhu EIA mohou být ukládány podmínky a povinnosti pouze předkladateli záměru, nikoliv vlastníkům okolních nemovitostí. Tato podmínka tedy nemůže být ani uložena a ze strany investora ani být splněna.</p>	
<p>83) podmínkou vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál je zprovoznění uvažovaného přivaděče (IO 01) od D8 (minimálně zahájení zkušebního provozu) Námitka 11 - Uvedená podmínka umožňuje zahájení zkušebního provozu předcházejícího kolaudaci, bez zprovoznění přivaděče od D8. Dokumentace variantu bez přivaděče v provozu neposoudila. Žádáme podmínění zahájení provozu Letiště Vodochody zahájením provozu přivaděče od D8. Podmínění kolaudace letiště kolaudací přivaděče. V případě, že dokumentace a podmínky posudku připouštějí provoz letiště bez zprovoznění IO 01, by stanovisko mělo být nesouhlasné, protože tato varianta nebyla řádně posouzena, resp. byla v minulosti odmítnuta.</p>	<p>Zahájení zkušebního provozu se vztahuje na provoz přivaděče, nikoli terminálu, jak jednoznačně z této podmínky vyplývá.</p>
<p>89) na letišti Vodochody bude skutečně maximálně 35 000 pohybů letadel za rok, přičemž pohybem letadla je start nebo přistání letadla Námitka 12 - Autor posudku se touto podmínkou dopouští de facto změny kapacity záměru, což je v rozporu s §9 odst. 5 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.</p>	<p>Záměr je navržen a posouzen na 35 000 pohybů za rok.</p>
<p>90) při plánování využití letiště a uzavírání smluvních vztahů s jednotlivými dopravci s ohledem na minimalizaci vlivů hluku v ukazateli <math>L_{DVN}</math> směřovat hlavní využití letiště v kategorii dopravních letadel, vojenských letadel a vrtulníků do denní doby 6 -18 hodin, v době večerní (18 - 22 hodin) plánovat pouze nezbytné pohyby letadel Námitka 13 - Autor posudku se touto podmínkou zřejmě snažil omezit negativní vliv na zdraví obyvatelstva a omezit obtěžování okolí hlukem ve večerních hodinách. Podmínka je však formulována velmi neurčitě. Není nikde definováno, co jsou nezbytné pohyby letadel. Dle našeho názoru lze za nezbytný pohyb pouze považovat nouzové přistání v případě ohrožení života a tento druh pohybů na letišti nelze dost dobře</p>	<p>Tato podmínka nemá žádnou oporu v legislativě. Jediná možnost je ji ve stanovisku ponechat nebo vypustit.</p>



<p>plánovat. V určitém případě by šlo za nezbytné pohyby označit zpožděné přílety, které jsou za určitých podmínek povoleny pro dobu od 22-24hod. Nejsem si zcela jist, že by tak tuto podmínku chápal i provozovatel letiště.</p> <p>V dokumentaci str. 9 je uvedeno plánované rozložení pohybů v průběhu dne a pro dobu večerní (18-22 hodin) je plánováno 29% všech pohybů, což znamená nadprůměrný provoz.</p> <p>Navrhujeme podmínku více konkretizovat, definovat nezbytný pohyb a stanovit maximální počet pohybů na dobu večerní (18-22 hodin) podobně jako je to stanoveno pro období (22-24 hod.) Přiměřená hodnota by bylo maximálně 5% všech denních pohybů.</p>	
<p>94) postupy po vzlety a přistání budou respektovat následující zásady:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vzlet ve směru 10 nesmí být veden v celé délce v přímém směru. V tomto přímém směru bude veden pouze v počáteční fázi. Mezi obcemi Panenské Břežany a Bašť z důvodu vyhnutí se zástavbě obce Bašť a Líbeznice následuje zatáčka doleva o 45°, tj. cca 5 300 m od bodu rozjezdu; dráha letu je navržena tak, aby vedla mimo obec Předboj; napojení na tratě LKPR je na stejném principu jako v případě odletů z dráhy 28</li> </ul> <p>Námitka 14 - Dle grafických schémat v dokumentaci a vzdálenosti 5300m od bodu rozjezdu uvedená zatáčka již probíhá nad zastavěným územím obce Bašť. Navrhujeme přepracování podmínky a posun zatáčky skutečně před obec Bášť, tak aby se startující letadla zastavěnému území obce Bašť opravdu vyhnula.</p>	<p>Bod 5300 m od bodu rozjezdu je prakticky přesně ve stejné vzdálenosti od zastavěného území obou obcí.</p>
<p>107) provozovatel letiště Vodochody zajistí na své náklady administrativně technická a organizační opatření při provozu letiště tak, aby nebyly v rámci plochy navrženého OHP překračovány limity hluku pro venkovní chráněný prostor u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví (zákon č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů), kterým vzniklo právo užívání k datu účinnosti opatření obecné povahy o</p>	<p>Ve stanovisku jsou uvedené prostory přeformulovány přesně podle zák. o ochraně veřejného zdraví.</p>

<p>ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody; uvedená opatření bude pravidelně konzultovat s Úřadem pro civilní letectví a Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje.</p> <p>Námítka 15 - V podmínce je zcela opominut chráněný venkovní prostor, i když velká řada připomínek k OHP je vypořádána s tím že hlukové limity budou splněny i uvnitř OHP.</p>	
<p>Příklady vypořádání připomínek k překračování hlukových limitů:</p> <p>V návrhu stanoviska EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP, tedy i uvnitř území navrhovaného OHP. Pro (v procesu EIA povinnou) minimalizaci vlivů hluku, je podmínkou návrhu stanoviska EIA uloženo projednat návrh OHP. Zároveň ovšem nelze předjímat jeho reálné stanovení, které je předmětem jiného procesu mimo proces EIA. I v případě, že toto OHP nebude stanoveno nebo bude stanoveno v jiné formě, podobě apod., budou muset být plněny příslušné limity životního prostředí pro chráněné venkovní i vnitřní prostory. Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů, což je v souladu s Ústavou, Listinou základních práv a svobod a dalšími právními předpisy ČR. (příloha 4 - str.252)</p> <p>Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů.</p> <p>V návrhu stanoviska EIA jsou uloženy dostatečně výrazné a reálné podmínky k dodržení limitů životního prostředí.</p> <p>Žádáme doplnění této podmínky a dalších obdobných o ochranu chráněného venkovního prostoru (obecného, ne pouze chráněného venkovního prostoru staveb). Celý posudek včetně vypořádání připomínek je poměrně dost zmatečný ohledně rozlišování chráněného venkovního prostoru a chráněného venkovního prostoru staveb. Žádáme opravu posudku o jednoznačné formulace, zejména vyloučit použití</p>	<p>Ve stanovisku jsou uvedené prostory přeformulovány přesně podle zák. o ochraně veřejného zdraví.</p>

<p>autorova oblíbeného nejednoznačného výrazu: chráněný venkovní prostor u stavby v různých variacích, kde není jasné zda jde o chráněný venkovní prostor poblíž stavby, nebo o chráněný venkovní prostor stavby (což jsou rozdílné pojmy které používá legislativa).</p>	
<p>115) v případě realizace záměru „Letiště Vodochody" se stane Veřejný příslib letiště Vodochody ze dne 11.8.2011 závaznou nabídkou kompenzačních opatření pro Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody</p> <p>Námítka 16 - Jedná se o Veřejný příslib Letiště Vodochody a.s., nikoliv letiště Vodochody. V případě zániku společnosti Letiště Vodochody a.s. a příchodu nového provozovatele letiště nebude tento veřejný příslib účinný.</p> <p>Dále posudek EUROCONTROL nepovažuje výši částek ve veřejném příslibu jako dostatečné pro kompenzační opatření a pokládá je za výchozí bod pro další jednání:</p> <p>Whilst this is a useful process resulting in financial payments being paid to the local municipalities for any breach of the operating restrictions, in terms of aircraft noise control, EUROCONTROL does not consider this to be a sufficient process to deter a particular operating restriction from being breached. Whilst the public promise may be seen as an incentive for the airport operator not to allow the breach of airport noise restrictions, in terms of aircraft noise control, EUROCONTROL does not consider the payment amount to be a sufficient amount to deter a particular operating restriction from being breached. However, it is understood by EUROCONTROL that this amount is only the first proposal from the development proposer and that negotiations to determine an acceptable financial sum will be undertaken with the local municipalities.</p>	<p>V tomto smyslu byla přeformulována příslušná podmínka stanoviska:</p> <p>- Provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; nabídka kompenzačních opatření bude vycházet z Veřejného příslibu Letiště Vodochody a.s ze dne 11. 8. 2011; aktualizace kompenzačních opatření za zvýšení vlivů na ŽP bude směřována do posílení plateb za jednoho cestujícího, resp. za jeden pohyb letadla v povoleném režimu; kompenzace za porušení podmínek („nákup výjimek“) budou vyloučeny; nepočítat s tím, že výjimky z podmínek stanoviska jsou možné</p>
<p>116) kompenzace nejvíce hlukově exponovaným obcím Dolany, Bašt a Panenské Břežany ze strany provozovatele letiště směřovat i do zlepšení podmínek školní a předškolní výuky dětí (protihluková opatření na</p>	<p>Konkrétní postup realizace této podmínky bude předmětem následných rozhodnutí popř. opatření příslušných správních úřadů a proces EIA je nemůže nijak předjímat nebo konkretizovat.</p>

<p>objektech, nižší počet dětí ve třídách, vybavení k výuce, apod.)  Námítka 17 - Provozovatel letiště nemůže přinutit postižené obce, aby peněžní kompenzace přijali a směřovali do zlepšení podmínek školní a předškolní výuky. Obce jsou naopak zavázány referendy s provozovatelem letiště nespolutracovat a záměru zabránit.  Nelze tedy počítat s tímto kompenzačním opatřením a tyto negativní vlivy na školní a předškolní výuku v dotčených obcích nelze nepovažovat za kompenzované při hodnocení míry akceptovatelnosti záměru.</p>	<p>Pokud by ji teoreticky nebylo možné realizovat, tak se posouzení vlivů na zdraví nijak nemění, protože Znalecký posudek vlivů na zdraví k tomu konstatuje:  „Zlepšení podmínek výuky školních dětí však může být jednou z oblastí případných kompenzací hlukově exponovaným obcím ze strany provozovatele letiště.“</p>
<p>9. Posudek se nevypořádal (popř. vypořádání je neúplné či věcně chybné) s následujícími vyjádřeními:  1. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje  19. 10. 2011  Vyjádření bod 1  1. Doplněná dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí k záměru „Letiště Vodochody“ neprokazuje dodržení avšak ani překročení hygienického limitu hluku <math>L_{Aeq, 16h} = 60</math> dB pro denní dobu stanoveného dle §11 odst. 6 nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v chráněných venkovních prostorech a chráněných venkovních prostorech staveb, neboť se tato hodnota nachází právě v území vymezeném izofonami <math>L_{Aeq, 16h} = 57</math> dB a <math>L_{Aeq, 16h} = 63</math> dB, představujícím pásmo nejistoty výpočtu. Přitom izofona odpovídající limitu hluku <math>L_{Aeq, 16h} = 60</math> dB zasahuje stávající chráněné prostory v lokalitě obce Panenské Břežany. Izofona odpovídající limitu hluku <math>L_{Aeq, 8h} = 50</math> dB v noční době se přibližuje k chráněným prostorům umístěným v k.ú. Panenské Břežany, přímo zasažen je dle předpokladu jeden chráněný objekt - stavba pro bydlení.  Vypořádání zpracovatele posudku:  1. Dodržení hygienických limitů hluku lze jednoznačně prokázat pouze reálným měřením hladin hluku. Ovšem v rámci procesu EIA byla na základě modelování akustické situace stanovena řada podmínek návrhu stanoviště EIA, jejichž plnění povede k dodržení hygienických limitů.</p>	<p>K námitce, že v posudku nebylo provedeno řádné vypořádání vyjádření KHS je možno citovat závěr vyjádření KHS k posudku:  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. Současně pro pořádek připomínáme, že v okolí letiště nesmí docházet k překračování hygienických limitů hluku ve všech chráněných prostorech stanovených v ustanovení § 30 odst. 3 zákona.  Odůvodnění:  Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v souhlasném stanovisku stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku.  KHS považuje za podstatné především to, že v noční době (22.00 až 6.00) nebudou realizovány žádné starty, nebudou plánována žádná přistání, nebude prováděno okružové létání. V noční době budou realizovány pouze neplánované zpožděné přílety a to v počtu maximálně 4 pohyby za jeden kalendářní den. V noční době bude rovněž respektován zákaz provádění jakýchkoliv motorových zkoušek.  Důležitou součástí provozu letiště bude monitoring hluku, který se bude podílet na kontrole a zajištění plnění hygienických limitů.</p>

<p>Námítka č.18  Autor posudku se nevypořádává s vyjádřením KHS. Konstatuje pouze, že dodržení limitu hluku lze jednoznačně prokázat pouze reálným měřením hladin hluku. Pokud považuje předloženou akustickou studii dokumentace za nedostatečnou pro účely posuzování návrhu, měl navrhnout reálné měření hluku existujícího provozu existujícího letiště, které je snadno uskutečnitelné.</p> <p>Námítka č.19  Podmínky návrhu stanoviska EIA předpokládají využití predikčního modelu který z hlediska logiky vypořádání tohoto bodu, že dodržení hygienických limitů hluku lze jednoznačně prokázat pouze reálným měřením hladin hluku, nezaručuje dodržení hygienických limitů. Neplatí tedy, že podmínky souhlasného stanoviska navrženého autorem posudku jednoznačně zajistí splnění hlukových limitů.</p> <p>Námítka č.20  Dokumentace měla prokázat že při uvedené maximální kapacitě záměru nedojde k překročení hygienických limitů, jak se vyjádřila hygienická stanice. Pokud to s ohledem na výpočtovou chybu nelze prokázat použitým modelem je nutno stanovit maximální kapacitu záměru tak aby se toto dodržení limitu prokázalo i s touto odhadovanou chybou výpočetního modelu.</p> <p>Námítka č.21  Autor posudku odkazuje na řadu podmínek návrhu stanoviska EIA, jejichž plnění povede k dodržení hygienických limitů. Žádná z těchto podmínek však nezaručuje plnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru. Na základě výše uvedených námitek navrhuji považovat vyjádření KHS v tomto bodě za nevypořádané a posudek dopracovat na základě tohoto vyjádření.</p> <p>Vyjádření bod 2  2. Pokud jde o hodnocení zdravotních rizik z provozu posuzovaného záměru, po upřesnění počtu obyvatel a aktualizaci údajů s ohledem na nejnovější poznatky vlivu na zdraví osob se k nejvýznamnějším</p>	<p>Kromě toho bude monitorovací systém využíván rovněž k informování veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště. Systém monitoringu bude vybaven predikčním modelem - pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, budou provozovatelem letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření, která zajistí dodržování hygienických limitů. Predikčnímu modelu bude podroben každý roční letový plán na následující rok; v případě, že bude signalizováno překročení stanovených hygienických limitů bude příslušný roční plán upraven tak, aby k překračování limitů nemohlo dojít. Systém monitoringu bude provozován nezávislou akreditovanou laboratoří.</p> <p>Další z pohledu ochrany veřejného zdraví důležitá podmínka se týká povinnosti provozovatele letiště Vodochody zajistit na své náklady administrativně technickými a organizačními opatřeními provoz letiště tak, aby nebyly v rámci plochy navrženého ochranného hlukového pásma (návrh OHP není součástí dokumentace) překračovány hygienické limity hluku pro chráněný venkovní prostor staveb (bytové domy rodinné domy, stavby pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobné stavby). Tato povinnost se však týká i chráněných venkovních prostor. U chráněných staveb v OHP letiště, u kterých i při plnění limitů hluku pro chráněný venkovní prostor staveb nebude plněn limit pro chráněný vnitřní prostor staveb, zajistí provozovatel letiště Vodochody na základě odborného posudku a na svůj náklad provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb splněny.</p>
--	--

negativním vlivům na zdraví řadí rušení spánku, negativní ovlivnění procesu učení a rozvoje poznávacích funkcí u dětí a obtěžování obyvatel hlukem. Na úrovni obtěžování hlukem obyvatel zasažených sídel se předpokládá nárůst obtěžovaných obyvatel na 75 % počtu v nejbližších okolních obcích (Dolany, Panenské Břežany a Bašť) a u obcí v širším okolí se předpokládá cca 50% obyvatel obtěžovaných hlukem z leteckého provozu, což s ohledem na absolutní čísla (u stávající obytné zástavby se předpokládá 10 149 obtěžovaných osob, z toho je pak 3 266 obyvatel obtěžováno silně, při zohlednění rozvoje území se pak zvýší ještě počet obtěžovaných osob na 15 873, z toho na 5 194 silně obtěžovaných osob) představuje významný počet obyvatel. Navíc s ohledem na předpokládaný noční provoz je jako jeden z faktorů s možným nepříznivým zdravotním dopadem hodnoceno rušení spánku, které se předpokládá u cca 1000 obyvatel, přitom vysoce bude rušeno při rozvoji území až 321 obyvatel. Pokud jde o negativní vliv záměru na rozvoj poznávacích funkcí u dětí, kdy se pro expoziční pásmo  $L_{dn} = 55-65$  dB předpokládá významný efekt cca u 20% dětí. V tomto pásmu se nachází jednak přímo základní škola v Dolanech a zároveň zde pobývá 96 % obyvatel obce Dolany, 80 % obyvatel obce Bašť a 45% obyvatel obce Panenské Břežany.

2.

V návrhu stanoviska EIA jsou stanoveny takové podmínky, které zajistí plnění hygienických limitů hluku u uváděných obyvatel.

Pro odstranění "problematičnosti" využití monitoringu k usměrnění leteckého provozu byly formulovány následující podmínky návrhu stanoviska EIA:

-systém monitoringu hluku bude vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory staveb u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb, definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví (zákon č.

258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů), které vznikly před datem účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody, budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržování hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory staveb; tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS; provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření; zvláštní pozornost bude věnována případu podstatné změny složení leteckého parku

- 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

K problematice přesného stanovení objektů pro bydlení v navrženém OHP je stanovena následující podmínka:

- v rámci další projektové přípravy projednat s KHS návrh OHP, ve kterém jednoznačně a úplně specifikovat chráněné venkovní prostory staveb dle údajů katastru nemovitostí K požadavku neprovádění motorových zkoušek v noční době je stanovena následující podmínka:
- motorové zkoušky dopravních letadel v jiném než volnoběžném režimu budou prováděny pouze na stanoveném a nově vybudovaném motorovém stání s patřičnými protihlukovými opatřeními, a to pouze v denní době od 6 do 18 hodin; ve večerních hodinách (18 - 22 hod) pouze ve výjimečných případech; v případě víkendů budou motorové zkoušky povolené pouze v době od 9 do 18 hodin.

Lze plně souhlasit s tím, že konečné vymezení hranic OHP a podmínky jeho vyhlášení budou předmětem posuzování v rámci samostatného správního řízení nezávislého na procesu EIA. Tím pádem také proces EIA nemůže se skutečným vyhlášením OHP nijak počítat. Je nutno jen upřesnit, že v tomto případě je v navrženém OHP uloženo plnění hlukových limitů nejen pro vnitřní chráněné prostory, ale i pro vnější

<p>chráněné prostory a vnější chráněné prostory staveb, vzniklé před datem účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody. Proces EIA v tomto případě významně zpřísňuje legislativní požadavky.</p> <p>Námitka č.22</p> <p>Autor posudku se nevypořádává s vyjádřením KHS. Vyjádření KHS poukazuje na zdravotní rizika a obtěžování obyvatelstva spojená se záměrem. Autor posudku se pouze vyjadřuje k plnění hlukových limitů. Plnění hlukových limitů a obtěžování obyvatelstva jsou různé věci. U tohoto záměru je více než pravděpodobné že i pokud by hlukové limity plněny byly velké množství obyvatelstva by bylo obtěžováno hlukem. KHS poukazuje na to že u stávající obytné zástavby se předpokládá 10 149 obtěžovaných osob, z toho je pak 3 266 obyvatel obtěžováno silně, při zohlednění rozvoje území se pak zvýší ještě počet obtěžovaných osob na 15 873, z toho na 5 194 silně obtěžovaných osob což představuje významný počet obyvatel. Hlavní posudek se s tímto vyjádřením nevypořádává a tento fakt nikde nezohledňuje, a ani se nevyjadřuje zda je toto množství akceptovatelné.</p> <p>Dokumentace pouze obsahuje tento komentář k množství obtěžovaných lidí: Docílit stavu, kdy by nedocházelo k obtěžování hlukem, není proto v urbanizované krajině reálné. Podle poslední zprávy WHO je v Evropě hlukem z dopravy ve dne obtěžován každý třetí obyvatel a každý pátý obyvatel je v nočních hodinách rušen ve spánku. Oponentní posudek zdravotních rizik ponechává tento odstavec bez komentáře. Žádáme doplnění oponentního posudku o zhodnocení akceptovatelnosti množství lidí obtěžovaných hlukem. O nalezení hranice kde se stává záměr neakceptovatelný. Je to 1.000, nebo 10.000, či 100.000 lidí obtěžovaných hlukem? Poukazování na to že obtěžování hlukem je v Evropě běžná věc, odpovídá logice obhajování krádeže poukazováním na to, že se běžně krade i jinde.</p>	
<p>2. Vyjádření k dokumentaci - Obec Bašť 17. 10. 2011</p>	<p>Požadavek MŽP byl v doplněné dokumentaci splněn, v opačném případě by dokumentace nemohla být zveřejněna, ale musela by být</p>



<p>Vyjádření bod 2</p> <p>2. Nedodržení podmínek § 30 zákona o veřejném zdraví a závazných hlukových limitů.</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků není ovšem v Dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z Dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity, na které odkazuje citované ustanovení, porušovány. Oznamovatel v Dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby. Je tedy bezpochyby jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány. Z Dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č.27 Dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a ze zákona o civilním letectví, vyhlášení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodržovány hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „Lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Z toho jednoznačně vyplývá, že pokud dojde k zamýšlenému vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště, neexistují žádné záruky, že hlukové limity dle § 30 zákona o veřejném zdraví budou dodržovány. Tím dojde k významnému zásahu do vlastnických práv občanů, zejména jeho části uživatelů, bude ohroženo zdraví občanů, a narušena pohoda bydlení.</p> <p>Vypořádání zpracovatele posudku:</p> <p>K bodu 2:</p> <p>Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických</p>	<p>vrácena k dalšímu doplnění.</p>
--	------------------------------------

<p>limitů. OHP je navrženo s tím, že zde pro stávající chráněnou zástavbu budou muset být dodržovány hlukové limity.</p> <p>Námitka č.23</p> <p>Obec poukazuje na to, že jednou podmínkou MŽP bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, a že dokumentace toto splnění závazků nedoložila. Posudek místo toho stanovuje podmínky které by měly zajistit plnění ekologických limitů. Ministerstvo nežádalo zpracovatele posudku aby stanovil podmínky které zajistí plnění ekologických limitů, ministerstvo uložilo zpracovateli dokumentace aby jednoznačně doložil plnění limitů. Zpracovatel dokumentace jednoznačně plnění limitů při uvažované maximální kapacitě nedoložil a požadavek ministerstva nesplnil. To že posudek navrhuje určité podmínky se splněním požadavků MŽP ze strany zpracovatele dokumentace nesouvisí. (Požadavek ministerstva nezněl, klidně nechte dokumentaci tak jak je, nic nedokládejte a zpracovatel posudku vám vymyslí nějakou podmínku).</p> <p>Na základě výše uvedeného nelze pokládat vyjádření obce Bašť za vypořádané a zároveň ani požadavek MŽP č. 2 na doplnění dokumentace za splněný.</p>	
<p>Námitka č.24</p> <p>Vyjádření obce se týká všech hlukových limitů. OHP je navrženo že budou dodrženy hlukové limity pouze pro chráněnou zástavbu, chybí obdobná podmínka pro chráněný venkovní prostor. Vyjádření nelze považovat za vypořádané.</p>	<p>Ve stanovisku jsou uvedené prostory přeformulovány přesně podle zák. o ochraně veřejného zdraví.</p>
<p>Vyjádření bod 4</p> <p>4. Veřejný příslib</p> <p>Společnost Letiště Vodochody a.s. zveřejnila upravenou Dokumentaci pro účely posuzování vlivu na životní prostředí (EIA) dle zákona č.100/2001 Sb., týkající se rozšíření a přestavby letiště Vodochody na mezinárodní letiště. Součástí této dokumentace je rovněž dokument nazvaný „Veřejný příslib“ dle příslušných ustanovení občanského zákoníku. Tento dokument má být nabídkou společnosti Letiště</p>	<p>K tomuto bodu byla přeformulována příslušná podmínka stanoviska:</p> <p>- Provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; nabídka kompenzačních opatření bude vycházet z Veřejného příslibu Letiště Vodochody a.s ze dne 11. 8. 2011; aktualizace kompenzačních opatření za zvýšení vlivů na ŽP bude směřována do posílení plateb za jednoho cestujícího, resp. za jeden pohyb letadla v povoleném režimu; kompenzace za porušení podmínek („nákup výjimek“)</p>

<p>Vodochody a. s., že pokud v budoucnu dojde k překročení stanovených počtů letů (zejména v nočních hodinách), společnost bude vyplácet finanční částky do fondu sdružení obcí zasažených provozem nového letiště, který má být za tímto účelem založen.</p> <p>Dokument nazvaný „Veřejný příslib“ je velmi nejasné a neurčité povahy. Veřejným příslibem se určitá osoba zavazuje vyplatit odměnu nějaké jiné osobě, pokud taková osoba splní podmínky uvedené ve veřejném příslibu. Tento dokument tyto znaky nesplňuje a není veřejným příslibem ve smyslu občanského zákoníku. Z právního hlediska je tedy tento příslib nevymahatelný.</p> <p>Navíc „závazky“ obsažené v dokumentu v případě prodeje projektu Letiště Vodochody třetí osobě nemusejí na tuto třetí osobu přejít. Dokument tak pro obce ani občany nepředstavuje žádnou záruku, že na letišti budou dodržována omezení v dokumentu uvedená, především tedy, že budou dodržovány hlukové limity. Přitom z Dokumentace vyplývá, že z technického hlediska přijímání většího počtu letadel a odbavování většího počtu cestujících nepředstavuje žádný problém.</p> <p>K bodu 4:</p> <p>Veřejný příslib je veřejným závazkem provozovatele letiště ve vztahu k jeho okolí. Vzhledem k pochybnostem o jeho závaznosti a vymahatelnosti, byly všechny jeho podmínky doplněny do návrhu stanovisko EIA.</p> <p>Námitka č.25</p> <p>Veřejný příslib byl sice zahrnut do návrhu stanoviska, tím však není zajištěna jeho závaznost a vymahatelnost. Veřejný příslib učinila společnost Letiště Vodochody a.s. IČ 28199472, která v současnosti letiště vlastní a je i oznamovatelem záměru. Dle tohoto příslibu by tato společnost dostávat tomuto závazku ať bude provozovatelem kdokoliv. Pokud Letiště Vodochody a.s. letiště prodá, závazek vzniklý z veřejného příslibu nezanikne, ale na nového majitele letiště automaticky nepřejde. Lze si představit, že společnost Letiště Vodochody a.s. prodá letiště ve Vodochodech jiné společnosti např. Nové Letiště Vodochody a.s. (klidně</p>	<p>budou vyloučeny; nepočítat s tím, že výjimky z podmínek stanoviska jsou možné</p> <p>Je zřejmé, že tato podmínka platí pro jakéhokoli provozovatele letiště.</p>
--	---

<p>vlastněné stejným vlastníkem) a společnost Letiště Vodochody a.s. zanikne. Tímto jednoduchým postupem by došlo k situaci, že závazek by formálně platil, letiště by fungovalo, ale právnícká osoba povinná k plnění by neexistovala. Vyjádření obce nelze tedy považovat za vypořádané a požadujeme doplnit posudek o korektní vypořádání.</p>	
<p>3. Vyjádření k dokumentaci - Jan Kubín, Michaela Kubínová Vyjádření bod 1 Ochranné hlukové pásmo, překročení limitů hlukové zátěže Dokumentace záměru navrhuje zřídit Ochranné hlukové pásmo (OHP) v prostoru určeném limitou <math>L_{AeqD}=57\text{dB}</math> v okolí letiště, v němž v budoucnu může dojít k překračování zákonných hlukových limitů ve venkovním prostoru. Smysl OHP je prostředky územního plánování chránit území zatížené nadlimitním hlukem před nevhodnou výstavbou na něm. V našem případě se v navrhovaném OHP už nyní před jeho eventuelním vyhlášením nachází tři obce a mnoho stávajících chráněných objektů a prostorů, včetně např. mateřských školek, škol a dětských hřišť. Zřízení OHP v tomto rozsahu popírá účel OHP – chránit letiště před novou výstavbou a chránit obyvatelstvo před hlukem, ale naopak znamená legalizaci překračování hygienických limitů. V této souvislosti bych rád upozornil na rozhodnutí ministerstva zdravotnictví ze dne 23.9.2009 č.j. 35120/2009-OVZ-32.3- 22.09 ve věci vyhlášení Ochranného hlukového pásma kolem stavby Silničního okruhu kolem Prahy - Stavba 511 v Praze-Běchovicích. V daném rozhodnutí ministerstvo zdravotnictví po odvolání zamítlo vyhlášení ochranného hlukového pásma a to m.j. z tohoto důvodu: K návrhu ochranného hlukového pásma vypracovaného firmou EKOLA group v říjnu 2007 HS hl. m. P. vydala stanovisko, ve kterém souhlasila s jeho vymezeními i na stávající obytnou zástavbu obce Běchovice II, kde, jak výše uvedeno, se nachází 120 objektů, a na předmětné dva samostatné objekty, ačkoliv daná hluková studie předpokládá překročení hygienických limitů hluku z provozu na nově navržené komunikaci v chráněném venkovním prostoru.</p>	<p>Ve stanovisku jsou uvedené prostory přeformulovány přesně podle zák. o ochraně veřejného zdraví.</p> <p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p> <p>Zákon o ochraně veřejného zdraví a stavební zákon v žádném ustanovení nekonstatuje, že by ochranná pásma mohla být vyhlašována ve veřejném zájmu, ani nepožaduje testování veřejného zájmu.</p> <p>Vyhlášení OHP nijak nevstupovalo do posouzení vlivů na ŽP, ani není podmínkou plnění ekologických limitů.</p>

<p>Ze strany hl. m. P., resp. orgánů ochrany veřejného zdraví nelze v případě předpokládaného překročení hygienických limitů hluku místo protihlukových opatření požadovat ochranné hlukové pásmo.</p> <p>Dále bych chtěl poznamenat, že pro záměr nelze požadovat vytvoření ochranného hlukového pásma na základě §31 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., protože Letiště Vodochody nezajišťuje více než 50.000 startů nebo přistání a není ani vojenské. Pro letiště obecně nelze udělit výjimku podle §31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb.</p> <p>Dokumentace obsahuje Odborně právní stanovisko od JUDr. Stanislava Kadečky PhD., které zodpovídá na dvě otázky od zadavatele co se týká vymezení OHP a režimu v OHP, nikoliv však na samotnou otázku zda lze v tomto případě OHP zřídit.</p> <p>Dále se lze na základě textu tohoto právního stanoviska domnívat že pan JUDr. Stanislav Kadečka byl zadavatelem posudku a zároveň předkladatelem dokumentace uveden v omyl. V posudku (příloha 5.1 části P26 dokumentace) na straně 12, uvádí: V souladu s právní úpravou judikaturou je rovněž v objednatelém předloženém dokumentu úmysl zúžit, resp. zpřesnil, rozsah ochranného pásma ve srovnáním s tím, jak je v současnosti zaneseno v závazné části územního plánu vyššího územního celku pražského regionu, jedná-li se o rozsah nadbytečně široký. Lze se tedy domnívat že autor posudku byl zadavatelem mylně informován, že v územním plánu VÚC pražského regionu a jeho závazné části je OHP letiště Vodochody zaneseno, tato informace se však nezekládá na pravdě. Dále JUDr. Kadečka na několika místech posudku (např. strana 5 -, „Veřejný zájem je na zajištění provozu veřejných letišť“) uvádí veřejný zájem na provozu veřejných letišť. Z toho by se dalo soudit, že si při zpracování posudku nebyl vědom že letiště Vodochody je neveřejně soukromé letiště a dle dokumentace se tento status nebude měnit, a tedy že zřejmě zadavatel posudku o této skutečnosti zpracovatele posudku pana JUDr. Kadečku neinformoval.</p> <p>Bez veřejného zájmu je vyhlášení ochranného hlukového pásma dle návrhu obsaženého v dokumentaci v rozporu s článkem 11 odst. (4)</p>	
---	--

Listiny základních práv a svobod, Vyvlastnění nebo nucené omezení vlastnického práva je možně ve veřejném zájmu, a to na základě zákona a za náhradu.

Vyhlášení ochranného hlukového pásma je nucené omezení vlastnického práva, dokonce v sobě obsahuje v určitých případech i možnost vyvlastnění, a zároveň záměr není ve veřejném zájmu a nikde ho ani nedeklaruje, nelze tedy ochranné hlukové pásmo vyhlásit.

Zároveň je celý záměr v rozporu s odstavcem (3) čl. 11 Listiny základních práv a svobod, Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.

V případě nevyhlášení ochranného pásma dojde podle předložené dokumentace k porušení zákona č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a nařízení vlády č. 146/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, a to konkrétně k překročení limitů hlukové zátěže z letecké dopravy ve dne pro řadu chráněných prostorů.

Žádáme, aby se při posuzování záměru navrhované ochranné hlukové pásmo nebralo v úvahu, a to z důvodů nesouladu jeho případného vyhlášení s platnou legislativou. Uváděný veřejný zájem na provozu veřejných letišť nelze v tomto případě uplatnit, protože se jedná o přístavbu a podstatné rozšíření neveřejného letiště. A protože bez ochranného hlukového pásma nelze připustit překročení platných limitů hlukové zátěže, navrhujeme záměr v této podobě zamítnout .

1.

V návrhu stanoviska EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP, tedy i uvnitř území navrhovaného OHP. Pro (v procesu EIA povinnou) minimalizaci vlivů hluku, je podmínkou návrhu stanoviska EIA uloženo projednat návrh OHP. Zároveň ovšem nelze předjímat jeho reálné stanovení, které je předmětem jiného procesu mimo proces EIA. I v případě, že tato OHP

<p>nebude stanoveno nebo bude stanoveno v jiné formě, podobě apod., budou muset být plněny příslušné limity životního prostředí pro chráněné venkovní i vnitřní prostory.</p> <p>Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů, což je v souladu s Ústavou, Listinou základních práv a svobod a dalšími právními předpisy ČR.</p> <p>Námitka č.26</p> <p>V návrhu stanoviska EIA chybí podmínka, která ukládá nezbytnost plnění hlukových limitů pro chráněné venkovní prostory, (na rozdíl od chráněných venkovních prostorů staveb).</p> <p>I když je vyhlášení OHP chápáno jako opatření k minimalizaci hluku, nelze tímto opatřením porušovat ústavu ČR. OHP je omezením vlastnického práva a právo na majetek lze omezovat pouze ve veřejném zájmu. Záměr není ve veřejném zájmu a tedy nelze jím zdůvodňovat omezení vlastnických práv.</p> <p>Původní vyjádření nelze považovat za vypořádané.</p>	
<p>Letiště je nevhodně situováno vzhledem k obytné zástavbě, v oblasti s velkou hustotou osídlení</p> <p>Letiště bylo postaveno pro Luftwaffe za druhé světové války v roce 1942. Hlavní zásluhu o jeho stavbu měl Reinhard Heydrich, který v té době sídlil v Panenských Břežanech. Hlavním kritériem pro umístění letiště tedy byla blízkost Panenských Břežan. Na obyvatele okolních obcí se nebral žádný ohled a umístění letiště nebylo nijak zvlášť posuzováno, a je tedy v tomto ohledu velmi špatné. V roce 1953 byl u letiště postaven nový výrobní závod Aera.</p> <p>Ve vzdálenosti do 3,5km od přistávací dráhy se nachází 18 obcí a sídel a to: Chvatěruhy, Zlončice, Dolany, Dolánky, Libice nad Vltavou, Větrušice, Máslovce, Vodochody, Drásky, Hoštice, Klíčeny, Bašť, Panenské Břežany, Dolínka, Odolena Voda, Postřižín, a Kozomín, což je více než okolo kteréhokoliv jiného mezinárodního letiště s pravidelnou dopravou v ČR.</p>	<p>Zák. č. 100/2001 Sb. v §6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně nebo jiného letiště, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p> <p>Jak je uvedeno ve Znaleckém posudku vlivů na zdraví došlo nejen od doby zpracování procesu EIA k záměru Paralelní RWY letiště Praha Ruzyně, ale i během procesu EIA Letiště Vodochody k radikální změně metodiky posuzování vlivů hluku ve formě obtěžování směrem k velmi nízkým hladinám hluku, což je zdrojem uváděného nesouladu.</p>

Rovněž žádné jiné letiště v ČR s pravidelnou dopravou nemá v ose dráhy obce ve vzdálenosti bližší než letiště Vodochody, kde na východ v ose dráhy jsou ve vzdálenosti 1km Panenské Břežany a na západ ve vzdálenosti 2km v ose dráhy jsou Dolany.

Porovnáním zjistíme (viz následující tabulka a grafická příloha), že všechny nyní pravidelně provozované mezinárodní letiště v ČR by stejným hlukovým zatížením odpovídajícím 35.000 pohybům zasáhli mnohem menší plochu zastavěného území obcí.

Plocha zastavěného prostoru, kde by mohlo dojít k překročení hygienických limitů hlukového zatížení při 35.000 pohybech

Letiště Vodochody	784 223 m <sup>2</sup>
-------------------	------------------------

Letiště Praha-Ruzyně RWY06/24	52 888 m <sup>2</sup>
-------------------------------	-----------------------

Letiště Praha-Ruzyně RWY13/31	447 224 m <sup>2</sup>
-------------------------------	------------------------

Letiště Karlovy Vary	200 883 m <sup>2</sup>
----------------------	------------------------

Letiště Brno - Tuřany	346 325 m <sup>2</sup>
-----------------------	------------------------

Letiště Ostrava - Mošnov	103 795 m <sup>2</sup>
--------------------------	------------------------

(tj. plocha zastavěných prostorů v oblasti možného překročení hlukových limitů, při provozu na úrovni 35.000 pohybů za rok, plochy jsou znázorněny v grafické příloze)

Z těchto údajů se dá odvodit, že kdyby se 35.000 pohybů dle posuzovaného záměru realizovalo na kterémkoliv jiném stávajícím mezinárodním letišti v ČR se současným pravidelným provozem (Praha-Ruzyně, Karlovy Vary, Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov), bylo by ve všech případech postiženo nadlimitním hlukem méně zastavěného prostoru a tedy i méně obyvatel okolí.

Přistávací dráha letiště Vodochody je mnohem hůře umístěna vzhledem ke stávající obytné zástavbě v okolí, než ostatní výše zmíněná letiště, včetně letiště Ruzyně s RWY13/31, která se používá výjimečně z důvodu velkého hlukového zatížení velkého počtu lidí.

Stavba nového letištního terminálu a násobné rozšíření letiště Vodochody není zakotveno v územně plánovací dokumentaci vč. Územního plánu VÚČ pražského regionu.



<p>Rozvoj letištních kapacit je otázka strategického plánování a měla by se sledovat určitá státem schválená koncepce. Živelná a nekoordinovaná výstavba letištních terminálů, čehož je příkladem tento záměr, není pro společnost a celkový rozvoj České republiky přínosem.</p> <p>Žádáme zamítnutí předložené dokumentace k záměru z důvodu neefektivity záměru, protože lze dosáhnout uvedeného záměru jinde s mnohem menšími dopady na veřejné zdraví. V české republice existují jiné nevyužité letištní kapacity, které poslouží stejnému účelu a přinesou stejný prospěch za mnohem menšího dopadu na okolí a na životní prostředí.</p> <p>Vypořádání připomínky:</p> <p>Zde lze opět doplnit, že v návrhu stanoviska EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP, tedy i uvnitř území navrhovaného OHP.</p> <p>Námitka č.27</p> <p>Předmětem původního vyjádření není fakt zda dojde k překročení hlukových limitů nebo ne, ale že letiště Vodochody je mimořádně špatně umístěno ve vztahu k obytné zástavbě a v jeho blízkosti. Zejména v ose jeho dráhy je mnohem více zastavěného prostoru, obcí a obyvatel než u kteréhokoliv jiného veřejného mezinárodního letiště v ČR. Letiště má mimořádně špatný poměr obyvatel obtěžovaných hlukem na jeden pohyb či jednoho odbaveného cestujícího, 15 873 hlukem obtěžovaných obyvatel na 35.000 pohybů za rok. Pro srovnání dokumentace pro posuzování vlivů paralelní dráhy RWY06/24L na letišti Praha-Ruzyně na životní prostředí uvádí, že hlukem bude v souvislosti se záměrem obtěžováno až 12 501 obyvatel, při násobně vyšším počtu 274 500 pohybů za rok.</p>	
<p>3. Záměr není řádně zdůvodněn, respektive zdůvodnění se zakládá na chybných předpokladech a zkreslených informacích</p> <p>Dokumentace zdůvodňuje potřebu realizace projektu následujícími body:</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení</p>

<p>V roce 2005 upozornili představitelé Evropské komise na skutečnost, že se letecká doprava v EU bude velmi brzo potýkat s vážným nedostatkem letištních kapacit.</p> <p>Vzhledem k velmi zdoluhavým a náročným schvalovacím procedurám při výstavbě nových leteckých kapacit vyzvala Komise k většímu využití existující letecké infrastruktury a ke zvýšení efektivity stávajících letišť.</p> <p>Dané informace jsou velice neurčité a neobsahují konkrétní odkazy. V dokumentaci uvedená sdělení obsahuje tisková zpráva Evropské komise IP/V5/1147 ze dne 15.9.2005, kde je citován komisař pro dopravu Jacques Barrot, který mj. sdělil: Předpovědi naznačují, že stále více přelplňující se letiště v Evropě nebudou schopny v nejbližších letech uspokojit část poptávky.</p> <p>Stejná tisková zpráva sděluje hlavní body, jakým způsobem chce Evropská komise, tj. nejen komisař pro dopravu, tímto problémům čelit: intermodalita letecké a železniční dopravy lepší využití stávajících kapacit využití nových technologií využití kapacit v celé síti letišť, podporovat rovnoměrný rozvoj regionů a regionálních letišť</p> <p>Vezmeme-li v úvahu citovanou zprávu jako celek, dojdeme k závěru, že posuzovaný záměr uvedené body Evropské komise nenaplnuje a z části jim naopak odporuje.</p> <p>Dle dokumentace letiště nebude napojeno na železniční dopravu, nevyužívá se stávající kapacita, ale staví se nový terminál, nové technologie projekt nezmiňuje, a nový terminál se staví u Prahy, 18km od stávajícího letiště v Praze - Ruzyni, což rovnoměrný rozvoj v regionech nepodporuje, a naopak konkuruje a směřuje proti rozvoji stávajících letišť v ostatních regionech české republiky.</p> <p>Jakýkoliv výstup z Evropské komise týkající se zdoluhavých a náročných procedur při výstavbě leteckých kapacit nebylo možné nalézt. Jisté je, že předložený záměr bude muset projít zdoluhavými a náročnými schvalovacími procedurami při výstavbě leteckých kapacit, studií EIA</p>	<p>vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p>
---	--

<p>počínaje.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Letecká doprava v Evropě roste v poslední době zejména díky nízkonákladovým společnostem, které ale vytvářejí silný tlak na snižování svých nákladů generovaných letišti. Díky snížení svých nákladů jsou nízkonákladové společnosti schopné nižší nabízenou cenou za služby vytvořit dodatečnou poptávku po letecké dopravě.</li> <li>- Letiště, které není schopno reagovat na tyto potřeby, není určitým okruhem společnosti vůbec využíváno a region tak přichází o významné příjmy z cestovního ruchu.</li> <li>- Vysoké náklady leteckých společností využívajících ruzyňské letiště. Tyto faktory ovlivňují zejména provoz nízkonákladových leteckých společností jež se podílejí na růstu letecké přepravy v posledním období nejvíce. Dostavbou infrastruktury, která bude optimalizována pro potřeby nízkonákladových společností (tzn.: rozměry provozních ploch dimenzované pro standardní provoz letadel kategorie C dle ICAO, terminál projektovaný bez potřeby transferového provozu, maximálně jednoduchý systém provozních ploch umožňující rychlou obrátku letadla na zemi) se podstatně sníží provozní náklady leteckých společností, což umožní přilákat do regionu i společnosti, které sem momentálně z ekonomických důvodů nelétají. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není v tomto případě alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení. Tento stav však nebude pro nízkonákladové společnosti akceptovatelný.</li> </ul> <p>Dokumentace má pravdu v tom, že některé nízkonákladové letecké společnosti na letiště Praha-Ruzyně nelátají nebo z něho odešli. Uváděný důvod - vysoké letecké poplatky - je však zástupný, hlavním důvodem je nízká poptávka. Tato poptávka se příliš nezvyšuje ani když letecké společnosti jdou pod cenu a náklady za letištní poplatky zákazníkům dotují. Proto uvedený záměr příliš nových společností a nových turistů do regionu nepřitáhne, pouze dojde k přesunu části leteckých společností z letiště Praha-Ruzyně na letiště Vodochody. Rovněž pracovní místa, která vzniknou na letišti Vodochody, budou doprovázena zánikem těch samých</p>	
--	--

<p>pracovních míst na letišti Ruzyně.</p> <p>Dle předložené dokumentace:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Studie sociálních a ekonomických dopadů letecké dopravy, kterou pro ACIEurope v roce 2004 zpracovala společnost York odhaduje, že neschopnost uspokojit poptávku po letecké dopravě nebo jakákoliv její restrikce může způsobit snížení tvorby HDP o 2,5 až 3%.</li> </ul> <p>Výše uvedená studie nic neodhaduje, pouze na straně 10 odkazuje na jiné blíže neurčené další studie: Studie* ukazují, že neschopnost uspokojit poptávku po letecké dopravě může způsobit snížení tvorby HDP o 2,5 až 3%, když se započtou všechny dopady, toto ovšem závisí na úrovni restrikce. (Studies suggest that failure to increase capacity to meet demand could reduce GDP at a national or regional level by 2,5 to 3%, taking all impacts into account, although this will be heavily dependent upon the level of restriction applied.</p> <p>*Původní zdroj na který odkazuje výše zmíněná studie od společnosti York, se nepodařilo dohledat a nelze brát toto tvrzení za prokázané.</p> <p>Podstatné je však, že kapacita letišť v regionu a v celé České republice je a bude dostatečná, což nevyvrací ani předložená dokumentace. K žádnému poklesu HDP způsobenému nedostatečnou kapacitou letišť tedy nedojde ani kdyby se předložený záměr nerealizoval.</p> <p>Dle dokumentace:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uvedená studie také odhaduje, že každý milion odbavených cestujících, generuje na daném letišti průměrně 1000 přímých pracovních míst a asi 2000 dalších indukovaných pracovních míst na regionální úrovni (v případě nízkonákladového provozu lze očekávat o něco nižší počty pracovních míst)</li> </ul> <p>Studie sociálních a ekonomických dopadů letecké dopravy, společnosti York z roku 2004 na straně 40 tvrdí, že každý milion odbavených cestujících generuje na daném letišti průměrně 950 přímých pracovních míst (ne 1000 jak je chybně uvedeno v dokumentaci). Podle údajů na internetových stránkách společnosti, Letiště Vodochody plánuje přímo zaměstnat 510 lidí, a předpokládá vznik dalších 840 pracovních míst u</p>	
---	--

jiných zaměstnanců na letišti. Zapomíná ovšem, že část z nich je však už zaměstnána při současném provozu a ve výrobním závodě Aero Vodochody. Nových pracovních míst bude tedy něco mezi 1000-1100. Dále je ve zmíněné studii uvedeno, že na 1000 pracovních míst přímo na letišti, bude indukováno 1100 (ne 2000 jak je uvedeno v dokumentaci) pracovních míst na regionální úrovni, z toho 500 v blízkém okolí letiště. Z toho plyne, že záměr, v případě že použijeme závěry výše uvedené studie společnosti skupiny York, přinese maximálně kolem 2000 (ne 3000 jak chybně uvádí dokumentace) nových pracovních míst pro region (přímých a indukovaných celkem). A zde je ještě třeba vzít v potaz, že část těchto zaměstnanců bude pravděpodobně dojíždět i z jiných regionů, zejména z Prahy. Dále pouze podotýkáme, že nově generovaná místa mohou a pravděpodobně budou znamenat stagnaci nebo spíše redukci pracovních míst na letišti Ruzyně v souvislosti s úbytkem odbavovaných letadel. Takže celkový přínos pro trh práce v regionu i celé ČR je více než diskutabilní.

Dle dokumentace:

- nedostatečná letištní kapacita v regionu

Jediným fungujícím mezinárodním letištem v regionu Prahy a Středočeského kraje s pravidelnou dopravou je letiště Praha-Ruzyně. Počet tam odbavených cestujících v roce 2006 dosáhl po rychlém růstu 11,581 milionů a od té doby stagnuje.

Počet odbavených cestujících na letišti Praha-Ruzyně v roce 2009 byl 11,6 milionů. Kapacita letiště Praha-Ruzyně bez paralelní přistávací dráhy je 16,5 mil odbavených cestujících, po plánované výstavbě paralelní přistávací dráhy je předpokládaná kapacita letiště Praha-Ruzyně dle dokumentace k záměru Paralelní RWY06R/24L nad 30 miliony odbavených cestujících. Odhadovaný počet odbavených cestujících pro rok 2020 je 21,2 milionů. Záměr Letiště Vodochody uvádí kapacitu 3,5 miliónu.

Z uvedených čísel vyplývá že pro letištní kapacitu v regionu je rozhodující rozvoj Letiště Praha-Ruzyně. Letiště Vodochody

nedostatečnou kapacitu v případě zastavení rozvoje Letiště Praha-Ruzyně stejně nevyřeší a po výstavbě paralelní dráhy bude pak kapacita letišť v regionu naopak předimenzovaná. Navíc se ukazuje že poptávka po letecké dopravě díky ekonomické krizi neroste tak rychle jak různé studie předpokládají (například podle dokumentace k Paralelní RWY06R/24L mělo být v roce 2009 odbaveno na letišti Praha-Ruzyně 13,3 mil. cestujících, ve skutečnosti jen 11,6 mil, a od té doby počet cestujících stagnuje (v roce 2012 už pouze jen 10,8 mil). Dále v české republice je dalších 6 naprosto nevyužitých mezinárodních letišť s volnou kapacitou, která řádově převyšuje poptávku. Dále bychom ještě rádi zpochybnili tvrzení, že trend je zřizování více letišť u hlavních měst v Evropě. Zde můžeme například uvést Berlín, kde naopak letiště uzavřeli.

Vzhledem k značným nedostatkům v odůvodnění záměru a odhadu jeho ekonomických přínosů požadujeme vypracování podrobné ekonomické studie, která by záměr zdůvodnila a ekonomické přínosy záměru pro společnost a pro region objektivně doložila, zhodnotila a kvantifikovala. Tato studie by měla doložit jaké množství nových pracovních míst generováno letištěm Vodochody, a kolik pracovních míst bude pouze přemístěno z letiště Praha-Ruzyně v rámci konkurenčního boje. Dále žádáme aby tato studie byla zpracována korektně a seriózně a všechna tvrzení a odkazy byly řádně doloženy.

Vypořádání vyjádření

Zdůvodnění potřeby záměru je dle zák. č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na ŽP.

Námitka č.5

Dle §19 odst. 2 zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí je zpracovatel posudku posoudit dokumentaci objektivně a v plném rozsahu. Věcnou správnost části dokumentace B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění ovšem zpracovatel posudku neposuzoval, popř. posoudil velmi povrchně a neprovedl vypořádání připomínek k této části dokumentace s odůvodněním: Zdůvodnění potřeby záměru je dle zák. č. 100/2001 Sb. zcela věcí oznamovatele a nijak nevstupuje do

<p>procesu posuzování vlivů na ŽP, čímž došlo k porušení výše uvedeného zákona.</p> <p>Zdůvodnění záměru je dále důležité pro závěrečné stanovisko MŽP. Které nepotřebností záměru odůvodnilo svá nesouhlasná stanoviska. Například v nesouhlasném stanovisku pro záměr spalovny Pardubice MŽP píše: S touto variantou oznamovatel pro realizaci nepočítá, neboť jeho záměrem je využití maximální spalovací kapacity rotační pece, tj. 20 000 t/rok, případně 15 800 t/rok, což však zpracovatel posudku k realizaci ve vazbě na výše uvedené nedoporučuje, neboť kromě výše uvedeného nebylo v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí jednoznačně prokázáno, že v regionu je potřeba realizovat zařízení spalovny o kapacitě 20 000 tun/rok nebezpečného odpadu, (strana 40, stanoviska MŽP 186, spalovna Pardubice)</p> <p>Uvedené vyjádření nelze považovat za vypořádané.</p>	
<p>Se záměrem dle posuzované dokumentace vlivů záměru „Letiště Vodochody“ na životní prostředí nesouhlasíme. Dále konstatujeme, že dokumentace a ani posudek neposkytuje dostatečné a objektivní informace o rozsahu vlivu na životní prostředí. Navrhujeme tedy vydat nesouhlasné stanovisko s dokumentací.</p>	<p>Provedený proces EIA posoudil vlivy záměru na životní prostředí dostatečně a stanovil podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů podle zák. č. 100/2001 Sb.</p>

### Kučerová Pavla

Připomínka	Vypořádání
<p>Jsem (spolu)vlastníkem pozemků parc. č. 190 a parc. č. ... v k. ú. Dolany u Prahy zapsaných na listu vlastnictví č. 362... v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro Mělník. Na pozemku parc. č. 190 je umístěna budova č.p. ..., parc.č. .... k.ú. ... již jsem (spolu)vlastníkem.</p> <p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným</p>	<p>OHP je navrženo dle hygienických zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: "Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají</p>

<p>způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
<p>II. Nesprávné posouzení dokumentace - zdůvodnění potřeby záměru</p> <p>V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti</p>	<p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto</p>



<p>Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný slav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.</p> <p>Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.</p> <p>A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště - letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí:</p> <p>„ nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců."</p> <p>Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.</p>	<p>zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Pokud se jedná o potřebu záměru, účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2</p>

<p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumuloval. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřižín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se</p>	<p>aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie). Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze sčítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze sčítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze sčítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.</p> <p>b) Ve vztahu ke zdravotním rizikům. V rámci Akustické studie leteckého provozu – příl. 6 – 9 – Hluková pásma v <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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. <math>L_{DVN}</math>, které jsou výsledkem matematických</p>
--	---

<p>výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>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 <math>L_{DVN}</math>.</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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p> <p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit</p>
---	--

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

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

	<p>trávníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle 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 a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat jeho závěry.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek</p> <p>K dokumentaci záměru jsem podával/a připomínky, ve kterých jsem uváděl/a zejména následující: Již několikrát jsem já i moje rodina podávali odvolání a ani jednou jste nepovažovali za slušnost nám odpovédět. Vaše jednání je přinejmenším zarážející. Vždyť chcete zničit život tisícům obyvatel – včetně dětí!!! Kvůli zisku společnosti Penta –</p>	<p>Dle zák. č. 100/2001 Sb. se na podané připomínky neodpovídá osobně, ale jsou vypořádány v jednotlivých dokumentech procesu EIA.</p>

doufám že vyhraje zdravý rozum nad penězi. Tyto mé připomínky ovšem nebyly řádně vypořádány.	
<u>Závěr</u> Jsem přesvědčen/a, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.	Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.

### Kulháněk Antonín

Připomínka	Vypořádání
<p>Žádám, aby byla respektována i práva občanů na ochranu zdraví.</p> <p>Po rozšíření by se četnost přeletů letadel mnohonásobně zvýšila. Hluk těchto velkých dopravních letadel, které opakovaně přistávají a znovu startují a to třeba každých 5 minut naprosto vylučuje běžný život. Bezohledně nalétávají přímo nad hustě obydlenou oblastí ve velmi nízkých výškách.</p> <p>Hluk z těchto letadel je nesnesitelný. Mám malé děti, které když Aero Vodochody začne s přelety utíkají domů, v podkroví se nám chvějí sklenice ve vitrínách a nám nezbyvá než se ubednit v domě.</p> <p>Nejsem odborník na limity hluku, ale jsem přesvědčen, že hluk proudového letadla ovlivňuje zdraví natolik, že máme právo na ochranu zdraví od státních orgánů. Kyperská společnost Penta myslí pouze na svůj ekonomický zisk. Obyvatelé, kteří tu žijí se svými rodinami přehlíží. Rozšířením letiště by se také zásadně zhoršilo znečištění ovzduší a ztížila by se ještě více již tak komplikovaná dopravní situace. Příjezd do Prahy po dálnici D8 je již nyní často neprůjezdný a po případném nárůstu dopravy z důvodu provozu letiště by se situace ještě zhoršila.</p> <p>Zásadně nesouhlasím s plánovaným rozšířením „Letiště Vodochody“ a nepřejí si jeho realizaci.</p>	<p>Právo občanů na zdraví je plně respektováno bezpečným plněním hygienických limitů.</p> <p>Pro bezpečné plnění těchto limitů je stanovena řada podmínek tohoto stanoviska. O tom, že tyto podmínky byly stanoveny řádně a dostatečně svědčí závěr vyjádření orgánu veřejného zdraví.</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>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové studie a vyhodnocen vliv imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je</p>

	pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3.
--	--

### Kulhánková Vladimíra

Připomínka	Vypořádání
<p>Po rozšíření by se četnost přeletů letadel mnohonásobně zvýšila. Hluk velkých dopravních letadel, která by velmi často přistávala a vzlétávala a to třeba každých 5 minut naprosto vylučuje běžný život. Nalétávají přímo nad hustě obydlenou oblastí ve velmi nízkých výškách.</p> <p>Četné přelety letadel by měli špatný vliv na zdraví a celkově na životní prostředí v obci. Rozšířením letiště by se také zásadně zhoršilo znečištění ovzduší a ztížila by se ještě, více, již tak komplikovaná dopravní situace. Příjezd do Prahy po dálnici D8 je již nyní často neprůjezdný a po případném nárůstu dopravy z důvodu provozu letiště by se situace ještě zhoršila.</p>	<p>Právo občanů na zdraví je plně respektováno bezpečným plněním hygienických limitů.</p> <p>Pro bezpečné plnění těchto limitů je stanovena řada podmínek tohoto stanoviska. O tom, že tyto podmínky byly stanoveny řádně a dostatečně svědčí závěr vyjádření orgánu veřejného zdraví.</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>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové studie a vyhodnocen vliv imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru je uvažován v koncentraci = 0,009 - 0,127 µg.m-3.</p>

### Kurucovi, Jan, Julia a Roman

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



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projekt není ve veřejném zájmu, není nezbytný a sloužil by výhradně k dosažení zisku soukromé investiční společnosti i na úkor životního prostředí, zdraví, životů a hodnoty majetku občanů regionu.</li> <li>• Projekt nerespektuje zásady udržitelného rozvoje, jeho realizace by výrazně zatížila stávající infrastrukturu, negativně změnila charakter regionu a zejména by se zásadně odrazila na zhoršení životních podmínek obyvatel v zastavěných aglomeracích v okolí zamýšleného projektu.</li> <li>• Zdůvodnění investičního záměru, argumentaci o nedostatečné letištní kapacitě v regionu a okolí Prahy, je zavádějící zejména z pohledu již probíhajícího rozvoje letiště Ruzyně. Uváděná očekávání o navýšení počtu odbavených cestujících, převážně z řad pasažérů nízkonákladových společností, jsou hypotetická. Již vůbec neobstojí srovnání dílčího ekonomického přínosu se zásadním zásahem do zdravých životních podmínek občanů desítek obcí v okolí provozujícího letiště Vodochody (i dle vyjádření zástupců investora projekt není nezbytně potřebný a očekává pouze mírnou ziskovost).</li> <li>• Dosavadní analýzy a předkládané dokumentace neobsahují jednoznačné splnění závazku §30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Naopak, posudky nevylučují možnost porušování hlukových limitů zasahujících i do obytné zástavby dotčených obcí. Navíc, při porovnávání hodnot kumulativního vlivu hluku v regionu a okolí Prahy se pak jednoznačně jeví vhodnější varianta uvažující rozvoj letiště Ruzyně, než výstavba nového letiště Vodochody.</li> </ul> <p>Závěrem chci zdůraznit, že respektuji současný provoz letiště Vodochody, ale další rozšiřování nepovažuji za celospolečensky prospěšný záměr a tedy s ním nesouhlasím. Proto očekávám, že Ministerstvo životního prostředí bude respektovat také jednoznačné názory a argumentaci občanů dotčených obcí a zaujme stanovisko v zájmu ochrany životního prostředí.</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>Vliv na udržitelný rozvoj území se posuzuje v rámci "Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území", které je součástí návrhu územního plánu dle ustanovení § 52 stavebního zákona a je v gesci orgánu územního plánování dle stavebního zákona, nikoli v procesu projektové EIA dle zák. č. 100/2001 Sb.</p> <p>Záměr není v rozporu se ZÚR Středočeského kraje.</p> <p>Zdůvodnění potřeby záměru je nezbytnou kapitolou dokumentace dle zák. č. 100/2001 Sb. Toto zdůvodnění nijak nevstupuje do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. To znamená, že posouzení vlivů na životní prostředí je totožné u totožných záměrů bez ohledu na názory na potřebnost nebo nepotřebnost záměru.</p> <p>V procesu EIA se posuzují záměry vyjmenované v Příl. 1. tohoto zákona. Prakticky se jedná pouze o záměry, které mohou mít a v naprosté většině případů také mají větší vlivy na životní prostředí. Smyslem procesu EIA je minimalizace a eliminace vlivů na životní prostředí a stanovení takových podmínek, za kterých nedojde k překročení mezí stanovených zvláštními předpisy (např. limitů životního prostředí). Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p> <p>Účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z</p>
--	--

	<p>formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.</p> <p>Záměr je jednoznačně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s prediktivním modulem. Neexistuje tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude zjišťovat, zda nepřekračuje hlukové limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
--	--

#### Kužlakov Pavel (I. –V. vzor 5)

Připomínka	Vypořádání
Jsem (spolu)vlastníkem pozemků parc. č.209/94 a parc. č. ... v k. ú. Dolany 628328 zapsaných na listu vlastnictví č. 378... v katastru nemovitostí u Katastrálního úřadu pro ..... Na pozemku parc. č. 209/94	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

<p>je umístěna budova č.p. ..., parc.č. 403..... k.ú. 628328... již jsem (spolu)vlastníkem.</p> <p>Zpracovaný posudek dokumentace záměru považuji za nedostatečný, kdy posudku vytýkám následující vady:</p> <p>I. Nesprávné posouzení dokumentace - obtěžování hlukem</p> <p>Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby některých okolních obcí. Je tedy nade vší pochybnost jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.</p> <p>Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno ve zmiňovaném odborném právním stanovisku: „lze předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“</p> <p>Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.</p> <p>Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení</p>	<p>negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky."</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy podmínky, které mimo jiné ukládají nezbytnost plnění hlukových limitů pro venkovní prostory u stávající chráněné zástavby bez ohledu na OHP.</p> <p>Stavbám pro bydlení a obdobným stavbám v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p>
---	---

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

	<p>ák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>III. Nesprávné posouzení dokumentace - neposouzení kumulativních vlivů</p> <p>Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumulovat. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 a další silniční dopravy v obci Postřižín jednoznačně dochází také. Z akustické studie vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasažených výstavbou letiště ve Vodochodech.</p> <p>Posudek se ovšem s touto zásadní vadou nijak nevypořádává. V posudku</p>	<p>Kumulativní vlivy letišť (leteckého provozu), silnic a železnic jsou vyhodnoceny dostatečně pro proces EIA. Tato problematika má 2 aspekty:</p> <p>a) Ve vztahu k ekologickým limitům. Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně byly v Akustické studii leteckého provozu vyhodnoceny (grafické přílohy č. 4 a 5 této studie). Kumulativní vlivy jsou vyhodnoceny správně. Samozřejmě mohou být vyhodnoceny jen dle dostupných referenčních hodnot - např. ekologických limitů. Lze počítat jen vlivy ve vztahu ke konkrétnímu limitu a ten je např. u hluku různý pro hluk z leteckého provozu, ze železnice, ze silnic a z průmyslových zdrojů. Nejen, že mají jednotlivé limity různé hodnoty, ale liší se i podle umístění referenčního bodu a mají i různé doby průměrování. Zde je možné např. hodnotit kumulativní vlivy hluku z několika silnic k příslušnému hlukovému limitu silničního hluku, ale nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity.</p> <p>Obdobně u vlivů na ovzduší lze kumulativně hodnotit vlivy několika zdrojů znečištění v rámci jednoho ukazatele - např. v rámci imisního limitu pro roční koncentraci PM10. Logicky nelze počítat koncentrace např. PM10 + NO2 a zároveň nelze počítat koncentrace pro různé doby průměrování.</p> <p>Uvedené ekologické limity vycházejí mj. z ustanovení § 12 zák. č. 17/1992 Sb.: Mezní hodnoty musejí být stanoveny s přihlédnutím k</p>

<p>se toliko uvádí, že nelze hodnotit kumulativně např. součet hluku ze železnice a hluku z leteckého provozu, protože neexistuje žádný součtový limit pro tyto vlivy, které mají rozdílné působení a rozdílné limity. Tímto způsobem se ovšem nelze vypořádat s absencí posouzení kumulativních vlivů. Úkolem procesu EIA je posoudit negativní vlivy záměru, a to v souvislosti s ostatními negativními vlivy na dotčené okolí. Nehraje roli, zda pro kumulaci vlivů zákon stanoví závazné limity či nikoliv.</p> <p>V této souvislosti je třeba odkázat na posudek EUROCONTROL, kde se výslovně stanoví: „Je předmětem státních úřadů a Úřadu pro civilní letectví (CAA) posoudit, zda další využití letiště Vodochody bude probíhat vedle provozu letiště Ruzyně. České státní úřady musí rovněž posoudit cenu nového dopadu hluku v okolí Letiště Vodochody vzhledem k dalšímu dopadu hluku v okolí již existujícího letiště Ruzyně, pokud by požadavky byly plněny zde. "</p> <p>Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.</p>	<p>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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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. <math>L_{DVN}</math>, 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 <math>L_{DVN}</math>.</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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> 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 <math>L_{DVN}</math> a <math>L_{AeqN}</math> pro kumulaci letecké, železniční, silniční dopravy a stacionárních zdrojů, včetně motorových zkoušek letadel.</p>
--	---

	<p>Neexistence konkrétních limitů k hodnocení efektu kombinované expozice hluku je reálný fakt (způsobený objektivními důvody), nikoli nedostatek procesu EIA.</p> <p>Prakticky u každého záměru posuzovaného v procesu EIA se projevují kumulativní vlivy. Jejich reálná existence ovšem nemůže být důkazem nesprávnosti procesu EIA.</p> <p>Zák. č. 100/2001 Sb. v ustanovení § 6 odst.1 stanoví: " Ten, kdo hodlá provést záměr (dále jen "oznamovatel"), je povinen předložit oznámení záměru (dále jen "oznámení") příslušnému úřadu." Vzhledem k tomu, že žádný oznamovatel v tomto procesu EIA nepředložil záměr, resp. jeho variantu ve formě odpovídajícího rozvoje letiště Ruzyně, nemohl takový záměr resp. jeho varianta být ani posouzen.</p>
<p>IV. Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat</p> <p>Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepřacovaná dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovateli vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.</p> <p>Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.</p> <p>Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří</p>	<p>Celý proces EIA vychází z úvodních dat a respektuje aktuální stav. Práce na posudku byly zdrženy v souvislosti s požadavkem na zohlednění studie EUROCONTROL, zejména zahrnutí jejích doporučení do podmínek návrhu stanoviska, což rozhodně přispělo k maximální možné serióznosti a respektování všech dostupných údajů. V opačném případě by bylo její zpracování samoučelné. Přitom její objednávka vycházela z dohod mezi MŽP a zástupci dotčených obcí. Zároveň bylo možno zahrnout nejnovější novely legislativy (novela zák. o ochraně ovzduší, nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).</p> <p>Případné budoucí změny v počtu pohybů nebo charakteru letadel jsou řádně ošetřeny v příslušných podmínkách stanoviska.</p> <p>Provedený proces EIA vč. zmírňujících podmínek stanoviska bude muset být záměrem respektován během celé výstavby a provozu záměru, takže musí být dostatečně odolný v čase.</p>

<p>budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.</p> <p>Jsem přesvědčena, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.</p> <p>Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požaduji proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.</p>	
<p>V. Nesprávné posouzení dokumentace - soulad s územním plánem</p> <p>K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.</p> <p>S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s</p>	<p>V procesu EIA, kde může být záměr navržen v územních variantách není detailní soulad s územním plánem požadován a nemůže být testován. Požadováno je pouze informativní vyjádření příslušného stavebního úřadu a to je splněno.</p> <p>Stavební úřad Klecany sdělil, že záměr je v souladu s územními plány obcí Vodochody a Máslovice.</p> <p>Stavební úřad Kralupy n. Vlt. sdělil, že na k.ú. Postřižín má být záměr umístěn na plochách DL/P - plocha pro obslužné komunikace letiště, parkoviště a odstavná stání, DL - dopravní infrastruktura - letecká, TI - technická infrastruktura - pro stávající ČOV, na k.ú. Zlončice, pro které není vydán územní plán.</p>



<p>územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.</p> <p>V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. Posudek je tedy v této části nesprávný.</p>	<p>Stavební úřad Odolena Voda sdělil, že v podle územního plánu Odolena Voda navržená plocha parkoviště při objektu odbavovací budovy (SO05) v k. ú. Dolínek částečně zasahuje do funkční plochy pro zařízení občanské vybavenosti, objekt SO07 – Depo autocisteren a výdej LPH pro malá letadla zasahuje v k. ú. Dolínek do funkční plochy pro výrobu resp. průmyslová výroba, sklady, těžba, navržené napojení na silnici II/608 a křižovatka silnic II/608 a III/0087 v k. ú. Dolínek částečně zasahují do nezastavitelných ploch významná zeleň solitérní a liniová a u křižovatky zároveň do ploch louky, pastviny, travníkové plochy, s výjimečně přípustným využitím pro stavby dopravní infrastruktury.</p> <p>Dokumentace EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. v žádném případě nenaplnuje požadavky na dokumentaci pro územní rozhodnutí dle stavebního zákona (DÚR). A dle DÚR, která bude zpracována následně (se zahrnutím podmínek stanoviska EIA) bude možno provést testování souladu s územním plánem dle stavebního zákona. Dle této DÚR bude provedeno prověření souladu s územním plánem dle 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</p> <p>a) s vydanou územně plánovací dokumentací,"</p> <p>Proces EIA podle zák. č. 100/2001 Sb. nemůže za žádných okolností nahrazovat proces územního rozhodnutí a jeho součástí - testování souladu s územním plánem podle stavebního zákona ani předjímat</p>
--	--

	<p>jeho závěry. Zák. č. 100/2001 Sb. v žádném ustanovení nepožaduje "posouzení souladu s územním plánem".</p>
<p>VI. Nevypořádání mnou podaných připomínek K dokumentaci záměru jsem podával/a připomínky, ve kterých jsem uváděl/a zejména následující: kumulativní hodnoty hluku (železnice + letecká doprava) odstřík kapaliny proti námraze z trupu letadla při startu a jejich účinek na organismus monitorování skutečné hladiny hluku – kontinuální a opatření při jejich překročení účinek nespáleného paliva při fázi startu a jeho množství u různých typů motorů Tyto mé připomínky ovšem nebyly řádně vypořádány.</p>	<p>Uvedené připomínky byly řádně vypořádány. Pro další prohloubení lze k problematice odmrazování uvést následující: K odmrazování letadel se používají 2 kapaliny. Kapalina 1 se velmi rychle odpaří, kapalina 2 během startu, ještě před zvednutím příďového kola nad vzletovou a přistávací dráhou, při rychlosti kolem 85 knots (cca 158 km/h ), sjede z křidel dolů i s tím, co na ní mezitím napadalo. Propylenglykol, který je rozhodující složkou odmrazovacích prostředků je látka s minimální toxicitou, která se běžně používá k různým účelům v potravinářství, kosmetice a medicíně. V těle je metabolizována na kyselinu pyrohroznovou, což je normální metabolit glukózy. Tím se zásadně odlišuje od etylenglykolu, který je obsažen ve Fridexu (který se při odmrazování letadel nepoužívá), a který se v těle metabolizuje na toxickou kyselinu šťavelovou. Opatření k ochraně zdraví jsou u propylenglykolu potřebná pouze při používání koncentrovaného přípravku z hlediska ochrany pracovníků a ani u nich se nejedná o závažné riziko, Páry propylenglykolu se v ovzduší rychle rozkládají fotochemickou oxidací. Pro obyvatel žijící v okolí letišť proto používání této látky při odmrazování letadel nepředstavuje žádné zdravotní nebezpečí.</p>
<p>Závěr Jsem přesvědčen/a, že posudek dokumentace záměru „Letiště Vodochody“, trpí natolik zásadními vadami, že je nutné jeho přepracování. Záměr jako takový nelze dle předložené dokumentace realizovat, protože doposud nebyly odstraněny vytýkané nedostatky. Navrhuji proto, aby MŽP v souladu s ust. § 10 odst. 1 zákona EIA vydalo</p>	<p>Vytýkané vady vznikly buď nepochopením problematiky - v tom případě jsou podrobně vysvětleny nebo byly odstraněny a nebo nesouvisí s posuzováním vlivů na životní prostředí.</p>

nesouhlasné stanovisko k záměru Letiště Vodochody.	
--	--