

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 29. 10. 2013
Č. j.: 71411/ENV/13
76786/ENV/13

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 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 „zákon“)

I. Identifikační údaje

Název záměru: Letiště Vodochody

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměrem je rozšíření infrastruktury stávajícího letiště Vodochody tak, aby odpovídala současným požadavkům pro civilní mezinárodní leteckou dopravu a aby bylo možné letiště Vodochody i nadále využívat jako letiště s mezinárodním provozem, dle zásad a požadavků Schengenských dohod. Rozšíření infrastruktury letiště bude zahrnovat dostavbu systému pojezdových drah, odbavovacích stání, odbavovacího terminálu a nezbytné infrastruktury zajišťující řádný chod letiště (hangár, hasičská stanice, garáže pro zimní techniku, depo autocisteren, věž řízení letového provozu, parkoviště, obslužné komunikace).

Základní technické parametry dráhy:

Vzletová a přistávací dráha:	RWY 10/28
Délka:	2 500 m
Šířka	45 m

Vyhlášené délky budou následující:

směr RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
10	2560 m	2620 m	2800 m	2700 m
28	2800 m	2860 m	2800 m	2500 m

Pozn.: RWY – vzletová a přistávací dráha; TORA – použitelná délka rozjezdu; TODA – použitelná délka vzletu; ASDA – použitelná délka přerušného vzletu; LDA – použitelná délka přistání.

Charakteristické údaje o leteckém provozu na letišti Vodochody:

Celkový počet pohybů letadel za rok (ARR + DEP)	35.000
Počet letových dnů za rok	365
Průměrný počet pohybů za den (celoroční průměr)	96
Průměrný počet pohybů (ARR + DEP) v charakteristickém letovém dni	141
Maximální počet opožděných příletů v noční době (22:00 – 24:00) za rok	730
Maximální počet opožděných příletů v noční době (22:00 - 24:00) za kalendářní den	4
Počet pohybů letadel v noční době (24:00 – 6:00)	0
Průměrný denní počet letů s využitím letištního provozního okruhu v charakteristickém letovém dni	5

Kapacita 35 000 pohybů letadel za rok byla stanovena na výhledovou skladbu typů letadel a jejich hlukové parametry v souvislosti s plněním zákonných požadavků na přípustné limity hluku a považuje se za maximální počet pohybů letadel na letišti Vodochody. Kontrolu, zda jsou nepřekročitelné limity pro hluk skutečně splněny, bude zajišťovat navržený monitoring hluku. Pokud však monitoring hluku prokáže, že hrozí překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro hluk, maximálním možným počtem pohybů letadel za rok na letišti Vodochody je nutno snížit počet pohybů pouze na takové množství, které splní dodržování hlukových limitů, jež má v kompetenci příslušný orgán státní správy a plně za ně zodpovídá.

Distribuce pohybů na jednotlivých trajektoriích letiště Vodochody (LKVO – kódové označení letiště Vodochody; dále jen „LKVO“) v průběhu roku z celkového ročního počtu pohybů:

Kategorie letadel	DEP RWY 28 a ARR RWY 28	DEP RWY 10 a ARR RWY 10
P 1.4 - Letouny všeobecného letectví, jednomotorové vrtulové letouny s MTOW do 5,7 t	80 %	20 %
P 2.1 - Vrtulové dopravní letouny s MTOW nad 5,7 t	80 %	20 %
S 5.1 - Proudové dopravní letouny s MTOW do 50 t	80 %	20 %
S 5.2 - Proudové dopravní letouny s MTOW 50-120 t	80 %	20 %
H 1.1 - Vrtulníky s MTOW do 3 t	80 %	20 %
F 2 - Bojové podzvukové proudové letouny	80 %	20 %

Pozn.: Označení jednotlivých trajektorií odpovídá vzletovým směrům.

ARR – přílety; DEP – odlety; RWY – vzletová a přistávací dráha; MTOW – maximální vzletová hmotnost (váha)

Uvažovaná charakteristická skladba typů letadel dle jednotlivých kategorií v průběhu dne:

Kategorie letadel	Průměrný počet pohybů v char. letovém dni					
	Den		Večer		Noc (22:00 – 24:00)	
	%	pohyby	%	pohyby	%	pohyby
<i>Letadla všeobecného letectví do 5,7 t</i>	12,1	12,9	11,5	4,0	0,0	0,0
<i>Vrtulové letouny 5,7 - 50 t</i>	7,1	7,5	7,1	2,5	0,0	0,0
<i>Proudové dopravní a obchodní letouny do 50 t</i>	4,6	4,9	4,6	1,6	0,0	0,0
<i>Proudové dopravní a obchodní letouny 50 - 120 t</i>	72,3	76,6	72,9	25,5	100,0	2,0
<i>Bojové a cvičné podzvukové proudové letouny</i>	2,9	3,1	2,9	1,0	0,0	0,0
<i>Vrtulníky do 3 t</i>	1,0	1,1	1,0	0,3	0,0	0,0
CELKEM:	100,0	106,0	100,0	35,0	100,0	2,0

Dále lze záměr specifikovat následujícími maximálními charakteristikami:

- plánovaný roční počet odbavených cestujících: 3 500 000,
- průměrný denní počet odbavených cestujících: 9 600,
- počet odbavených cestujících ve špičkovém dni: 16 780,
- počet odbavených cestujících ve špičkové hodině: 1 200,
- celkový počet parkovacích míst: 572 parkovacích míst + 6 stání pro autobusy.

Umístění záměru:

kraj: Středočeský

okres: Praha - východ

obec: Vodochody, Postřižín, Zlončice, Máslovice, Klíčany, Odolena Voda, Panenské Břežany,

k. ú.: Vodochody u Prahy, Postřižín, Zlončice, Máslovice, Hoštice u Vodochod, Dolínky, Panenské Břežany, Klíčany, Odolena Voda

Obchodní firma oznamovatele:

Letiště Vodochody, a. s.

IČ oznamovatele:

28 19 94 72

Sídlo (bydliště) oznamovatele:

U letiště 374, 250 70 Odolena Voda, Dolínky

II. Průběh posuzování

**Zpracovatel oznámení, dokumentace
a přepracované dokumentace:**

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

osvědčení odborné způsobilosti č.j.:
2719/4343/OEP/92/93

s prodloužením autorizace č. j.: 112450/ENV/10

***Datum předložení
oznámení záměru:***

3. 2. 2009

***Datum předložení
dokumentace EIA:***

22. 10. 2010

***Datum předložení
doplňné dokumentace EIA:***

1. 9. 2011

Zpracovatel posudku EIA:

RNDr. Vladimír Ludvík
osvědčení odborné způsobilosti č.j.:
5278/850/OPV/93
s prodloužením autorizace č. j.: 2081/ENV/11

Datum předložení posudku EIA:

6. 5. 2013

Veřejné projednání:

Výstaviště Praha – Letňany, hala č. 2
Beranových 667, 199 00 Praha 9 - Letňany
datum konání: 23. 7. 2013

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

- Dne 3. 2. 2009 obdrželo Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“), odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „OPVIP“), jako příslušný úřad oznámení záměru s náležitostmi dle přílohy č. 4 k zákonu;
- Dne 20. 2. 2009 bylo oznámení záměru rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření; čímž bylo zahájeno zjišťovací řízení.
- Dne 30. 3. 2009 bylo ukončeno zjišťovací řízení, byl vydán závěr zjišťovacího řízení se závěrem, že předložené oznámení záměru se nepovažuje za dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA“) a zároveň MŽP stanovilo oblasti, na které je nutné se v dokumentaci EIA zaměřit;
- Dne 22. 10. 2010 byla MŽP předložena dokumentace EIA;
- Dne 8. 11. 2010 byla dokumentace EIA rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření;
- Dne 20. 12. 2010 pověřilo MŽP zpracovatele posudku;
- Dne 1. 2. 2011 vrátilo MŽP dokumentaci EIA zpracovateli k doplnění;
- Dne 1. 9. 2011 byla na MŽP předložena doplněná dokumentace EIA;
- Dne 12. 9. 2011 byla doplněná dokumentace EIA rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření;
- Na základě řady obdržených vyjádření veřejnosti a dotčených subjektů k dokumentaci EIA, která zpochybňovala zejména hlukovou studii (jež je součástí doplněné dokumentace EIA) dne 22. 12. 2011 MŽP oslovilo mezinárodní agenturu EUROCONTROL s žádostí o vypracování studie „Vyhodnocení správnosti hlukové studie záměru Letiště Vodochody“, jejímž cílem bylo ověřit či vyvrátit správnost údajů v hlukové studii v dokumentaci EIA. Tato studie byla dalším nadstandardním

podkladem v procesu EIA pro MŽP a pro zpracovatele posudku jako jedno z vyjádření, které musel při zpracování posudku zohlednit a ve vztahu k záměru vypořádat.

- Dne 22. 12. 2011 byla MŽP oficiálně oslovena agentura Eurocontrol a bylo jí zasláno zadání studie.
- Dne 19. 10. 2012 obdrželo MŽP originál studie agentury Eurocontrol.
- Dne 6. 5. 2013 obdrželo MŽP kompletní posudek o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek EIA“), jehož přílohou a nedílnou součástí byla výše uvedená studie.
- Dne 9. 5. 2013 byl posudek EIA rozeslán dotčeným územním samosprávním celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření;

Závěry zpracovatele posudku EIA:

Zpracovatel posudku EIA po vyhodnocení dokumentace EIA, doplněné dokumentace EIA, obdržených vyjádření a dalších podkladů doporučuje příslušnému úřadu vydat souhlasné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru „Letiště Vodochody“ na životní prostředí (dále jen „stanovisko EIA“) za respektování podmínek uvedených v tomto stanovisku EIA.

- Dne 30. 5. 2013 byla rozeslána pozvánka na veřejné projednání (v termínu 17. 6. 2013) posudku EIA a současně dokumentace EIA dotčeným územním samosprávním celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění;
- Následně obdrželo MŽP žádost starosty města Kralupy nad Vltavou o odložení veřejného projednání z důvodů povodní a dne 13. 6. 2013 MŽP rozeslalo dotčeným územním samosprávním celkům a dotčeným správním úřadům oznámení o zrušení veřejného projednání v plánovaném termínu 17. 6. 2013;
- Dne 9. 7. 2013 byla rozeslána nová pozvánka na veřejné projednání (v termínu 23. 7. 2013) posudku EIA a současně dokumentace EIA dotčeným územním samosprávním celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění;
- Dne 23. 7. 2013 se konalo veřejné projednání posudku EIA a současně dokumentace EIA k záměru.

Závěry veřejného projednání:

Veřejné projednání bylo zahájeno dne 23. 7. 2013 ve 12h, ukončeno bylo dne 24. 7. 2013 ve 4:30 a proběhlo v souladu s § 17 zákona a § 4 vyhlášky MŽP č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Zápis z veřejného projednání ve smyslu § 17 odst. 5 zákona ze dne 25. 7. 2013 (č. j.: 52757/ENV/13) tvoří přílohu č. 1 tohoto stanoviska EIA. Přílohu č. 2 tvoří přepis veřejného projednání.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku EIA zčásti nebo zcela zahrnuta

Dotčené územní samosprávné celky (DÚSC)

1. Středočeský kraj
2. Obec Bašť
3. Obec Dolany

4. Obec Dřínov
5. Obec Chvatěruby
6. Obec Klíčany
7. Obec Kozomín
8. Město Kralupy nad Vltavou
9. Město Libčice nad Vltavou
10. Obec Líbeznice
11. Obec Máslovice
12. Obec Měšice
13. Obec Mratín
14. Město Odolena Voda
15. Obec Panenské Břežany
16. Obec Postřižín
17. Obec Předboj
18. Obec Tursko
19. Obec Úžice
20. Obec Veleň
21. Obec Vodochody
22. Obec Zlončice

Dotčené správní úřady (DSÚ)

23. Krajský úřad Středočeského kraje
24. Obecní úřad Panenské Břežany
25. Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav
26. Městský úřad Kralupy nad Vltavou
27. Městský úřad Slaný
28. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze
29. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha
30. Povodí Vltavy, s. p.
31. Ministerstvo dopravy
32. Zemědělská vodohospodářská správa

Ministerstvo životního prostředí

33. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
34. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
35. Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody (nově odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků)
36. Ministerstvo životního prostředí, odbor péče o krajinu (nově odbor obecné ochrany přírody a krajiny)
37. Ministerstvo životního prostředí, odbor udržitelné energetiky a dopravy (nyní již neexistuje)

Občanská sdružení (OS) a zájmová sdružení:

38. Agentura pro Mratín

39. Ateliér pro životní prostředí, o. s.
40. b S p, občanského sdružení
41. Metropolitní region sdružení ochránců přírody
42. OS Bášť se baví
43. OS Domkáři
44. OS Klecansko, Větrušicko a okolí
45. OS Klidná Bášť
46. OS Kolínsko
47. OS Pro Odolenu Vodu
48. OS pro provoz Centra integrované onkologické péče
49. OS Pro život v Dolanech
50. OS Verbum
51. OS Sdružení za klidný domov
52. OS Za životní prostředí Úžic u Kralup
53. OS Záchrana krajiny
54. OS Zlončická rokle
55. Společnost pro trvale udržitelný rozvoj
56. Svazek obcí Dolní Povltaví
57. Svazek obcí Region povodí Mratínského potoka

Ostatní subjekty, celky a veřejnost

58. Aeroklub Kralupy nad Vltavou
59. Agrimex Vestec, a. s.
60. GLOBAL ECONOMIC SERVICE, s. r. o.
61. Město a MÚ Klecany
62. Město Veltrusy
63. MO Českého rybářského svazu Kralupy
64. MŠ Bašť
65. MŠ Líbeznice
66. MŠ Máslovice
67. MŠ Sluníčko Dolany
68. NIKMAR Invest s. r. o.
69. Obec Hovorčovice
70. Obec Přezletice
71. Obec Zdiby
72. senátor Jiří Nedoma
73. Střední škola letecké a výpočetní techniky, Odolena Voda
74. SYNTHOS Kralupy, a. s.
75. TAR stav s. r. o.
76. TJ Sokol Dolany
77. Ústav jaderného výzkumu Řež, a. s.
78. Zemědělské družstvo Klecany
79. ZO Českého zahrádkářského svazu
80. ZŠ a MŠ Panenské Břežany

- 81. ZŠ Líbeznice
- 82. ZŠ a ZUŠ Líbeznice
- 83. Veřejnost

III. Hodnocení záměru

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Posuzovaný záměr byl v daném území procesem posuzování vlivů na životní prostředí (dále též „procesem EIA“) posouzen ze všech podstatných hledisek. Z hlediska charakteru předloženého záměru je patrné, že se jedná o aktivitu navrhovanou v území určeném pro tuto stavbu. Z hlediska procesu EIA je patrné, že nejvýznamnějšími vlivy z hlediska velikosti a významnosti lze očekávat zejména v oblasti vlivů na obyvatelstvo (zejména z hlediska akustické zátěže ve formě psychosociálních vlivů, které se projevují faktorem obtěžování). Těmto vlivům je následně věnována největší pozornost a do této oblasti rovněž směřuje největší počet eliminačních a minimalizačních opatření, včetně opatření kompenzačních.

Vzhledem k velkému množství připomínek k maximální kapacitě záměru, byla této kapacitě v posudku EIA věnována nadstandardní pozornost. Maximální kapacita byla stanovena mj. striktně podmínkou návrhu stanoviska EIA.

Ještě větší pozornost byla věnována maximální kapacitě nočního provozu. Plánování leteckého provozu bude možné pouze v denní době (06:00-22:00 hod). Pro noční dobu byly stanoveny přísnější podmínky, než požadují hygienické předpisy. V noci nebude možné plánovat žádné pohyby letadel, budou umožněny pouze opožděné přílety, naplánované do 22:00 hod a to maximálně 730 za rok a pouze v první části noci, tj. od 22:00 do 24:00. Pro opožděné přílety je stanovena další ještě přísnější podmínka pro jednu konkrétní noc - maximálně 4 opožděné přílety.

Od 22:00 do 06:00 bude letiště pro vzlety uzavřeno. Od 22:00, resp. po posledním očekávaném opožděném příletu, avšak nejpozději od 24:00 (do 06:00) bude letiště pro přistání uzavřeno.

Letadlo, jehož přistání by nerespektovalo uvedené podmínky (vyčerpáno 730 opožděných příletů po 22:00 hod za rok, 4 opožděných příletů po 22:00 hod za konkrétní noc, opožděný přílet po 24:00 hod, letadlo v nouzi apod.) bude muset pro přistání využít jiné letiště.

Tyto podmínky byly stanoveny nad rámec povinností stanovených legislativou. Uvedené podmínky jsou zároveň jedněmi ze základních limitů záměru.

Letiště musí splňovat určité legislativní požadavky z hlediska svých dopadů na obyvatelstvo. Nejzásadnějšími jsou hlukové limity, které jsou dle platné legislativy založeny na parametrech ekvivalentní hladiny hluku v charakteristickém letovém období (šest po sobě jdoucích nejvytíženějších měsíců v roce – obvykle květen až říjen). Základními vstupními parametry jsou v tomto případě roční objem pohybů letadel, resp. jejich počet v charakteristickém letovém období a hlukové parametry těchto letadel, jejichž výsledkem je jejich dopad na hlukovou situaci v okolí letiště.

V souladu s definicí WHO (Světová zdravotnická organizace) se posudek vlivů na veřejné zdraví (MUDr. B. Havel, autorizovaná osoba) zabýval nejen přímými dopady na fyzické zdraví v podobě rizika zvýšeného výskytu konkrétních nemocí, nýbrž i vlivy

spadajícími právě do oblasti duševní a sociální pohody, konkrétně obtěžováním. Za stavu, kdy nebudou překračovány hlukové limity stanovené k ochraně zdraví, není překvapující, že přímé zdravotní dopady nebudou významné. Nepřímé vlivy v oblasti psychologické a sociální dopady, které též spadají do oblasti veřejného zdraví, byly vyhodnoceny jako významné.

Posudek hodnocení vlivů na veřejné zdraví prošel dvojí oponenturou, nejprve autorizovanou osobou k hodnocení zdravotních rizik Ing. Kubinou, poté odbornými pracovníky krajské hygienické stanice (dále jen „KHS“), jakožto orgánu ochrany veřejného zdraví. 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 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“ stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."*

Veškeré závěry a doporučení znaleckého posudku vlivů na veřejné zdraví byly plně respektovány a zohledněny v posudku EIA a všechny doporučené omezující podmínky jsou zahrnuty do podmínek stanoviska EIA.

Na základě výsledků rozptylové studie bylo ve vztahu k vybraným lokalitám provedeno vyhodnocení zdravotních rizik, ze kterého vyplývá, že krátkodobé i dlouhodobé imisní příspěvky řešených škodlivin nebudou představovat zvýšené zdravotní riziko pro exponované obyvatelstvo. Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu na ovzduší vyplynulo, že u objektů nejbližší obytné zástavby nedojde k významnější změně imisní zátěže znamenající překračování imisních limitů, respektive, která by znamenala významnější změnu z hlediska hodnocení zdravotních rizik v případě realizace záměru. V rámci tohoto posudku EIA byly zohledněny faktory vyplývající z nové právní úpravy zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Za účelem oponentního posouzení vlivů hluku byly v rámci posudku EIA mj. využity závěry nezávislé expertizy „BRAIN, D.: Letiště Vodochody - Přezkoumání akustického posouzení v rámci posouzení vlivů na životní prostředí, EUROCONTROL Brusel, Září 2012“ zpracované na základě požadavku a objednávky MŽP. Tato expertiza mj. konstatuje: *„EUROCONTROL se domnívá, že akustická studie je dostatečně odolná/robustní a umožňuje MŽP učinit rozhodnutí. Je v souladu s osvědčenými postupy a s českým i evropským právem.“* Závěry a doporučení tohoto přezkoumání týkající se vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou plně respektovány a zohledněny v posudku EIA a všechny doporučené omezující podmínky jsou zahrnuty do podmínek stanoviska EIA.

Právě systému, který zajistí dodržování hlukových limitů (venkovních i vnitřních) byla v tomto procesu EIA věnována maximální pozornost. Byl uložen systém monitoringu hluku, který bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem. Bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří, bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (Úřad pro civilní letectví, KHS Středočeského kraje). Dále bude systém monitoringu hluku vybaven predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů pro chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví, které vznikly před datem účinnosti opatření obecné povahy o ochranném hlukovém pásmu letiště Vodochody, budou provozovatelem 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 a chráněné venkovní prostory staveb; tato opatření budou projednána s Úřadem pro civilní letectví a KHS Středočeského kraje; 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.

Vydání opatření obecné povahy o zřízení OHP dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů není předmětem procesu EIA.

Při posouzení vlivů hluku se vycházelo z hlukových deskriptorů definovaných v legislativě České republiky, tj. v zákoně č. 258/2000 Sb. a v nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Zde uvedené hygienické požadavky jsou stanoveny v souladu s WHO tak, aby při celoživotní expozici hluku bylo chráněno zdraví běžné populace (obyvatel). Rizika odpovídající dodržení hygienických limitů nejsou v rozporu s právním stavem České republiky, resp. zdravotní politikou WHO a Evropské unie.

Z hlediska posouzení vlivů hluku na veřejné zdraví lze konstatovat, že po zhodnocení celkové situace a všech existujících, dodaných, vyžádaných i samostatně objednaných podkladů v procesu EIA je realizace uvažovaného záměru akceptovatelná za předpokladu plnění všech podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu uvedených v tomto stanovisku EIA.

Z hlediska posouzení vlivů realizace záměru na vodu a vodní hospodářství je zřejmé, že při respektování rozsáhlých podmínek pro systém čištění odpadních vod a odvádění srážkových vod nedojde ke kvantitativnímu respektive kvalitativnímu ovlivnění nejbližších vodních toků, ani podzemních vod.

Vlivy realizace záměru na organismy budou malé s tím, že zejména k vlivu na krkavcovité ptáky bude nutno přistupovat citlivě s respektováním zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Vlivy realizace záměru na krajinu budou nepatrné. Vlivy realizace záměru na půdu jsou velmi malé.

Z hlediska posouzení vlivů na ostatní složky životního prostředí lze záměr označit z hlediska velikosti vlivů za malý až málo významný, z hlediska významnosti vlivů za málo významný.

Přeshraniční vlivy ve spojitosti s posuzovaným záměrem nebyly identifikovány.

Po zhodnocení všech prostorových vlivů, jevů a faktorů a na základě existujících, dodaných, vyžádaných i samostatně objednaných podkladů je realizace uvažovaného záměru akceptovatelná z hlediska vlivu na životní prostředí za předpokladu plnění všech podmínek pro fázi přípravy, výstavby a provozu záměru uvedených v tomto stanovisku EIA.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Koncepce zprovoznění letiště Vodochody pro civilní mezinárodní leteckou dopravu a případný následný rozvoj, respektuje prostorové možnosti lokality a zároveň úzkou vazbu na areál závodu AERO.

Vzhledem ke konfiguraci prostoru, dané především vzletovou a přistávací dráhou, areálem továrny a dopravní dostupností lokality, byl odbavovací areál umístěn ve východní části, v poloze, která umožňuje i jeho případný další rozvoj směrem západním.

Prostor přednádraží letiště je řešen v návaznosti na předpolí továrny s parkovišti, areálem střední průmyslové školy a učiliště. Ubytovna AERO Vodochody - objekt č. 116 s přílehlými plochami bude demolována, stejně tak objekty č. 79 – nová věž, objekt č. 22 – zkušebna TV a ocelový hangár.

Příjezd k odbavovací budově respektuje stávající zástavbu, která musí být částečně zachována. Komunikace v přednádraží jsou jednosměrné, s přímým předjezdem před odbavovací budovu s dělením pro osobní automobily (a vozy TAXI) a autobusovou dopravu. Parkování je možné v odsunuté poloze na parkovišti u odjezdové větve a na parkovištích před a za terminálem.

Stavba je členěna na následující stavební objekty, inženýrské objekty a provozní soubory.

Stavební objekty:

- SO 01 - Demolice objektů a příprava území
- SO 02 - Letecko-provozní plochy
- SO 03 - Zázemí pro odmrazování letadel
- SO 04 - Odbavovací plocha („OP“)
- SO 05 - Odbavovací budova
- SO 06 - Terminál všeobecného letectví („GA“) a VIP, letištní řídicí věž („TWR“)
- SO 07 - Depo autocisteren a výdej leteckých pohonných hmot (dále jen „LPH“) pro malá letadla
- SO 08 - Objekt hasičské, záchranné stanice a technické obsluhy
- SO 09 - Hangár
- SO 10 - Vrátnice č. 1 a 2
- SO 11 - Oplocení letiště
- SO 12 - Trafostanice – hlavní trafostanice („HTRS“), trafostanice 2 („TR2“) a 3 („TR3“)
- SO 13 - Sadovnické úpravy
- SO 14 - Úložiště LPH

Inženýrské objekty:

- IO 01 - Komunikace, chodníky a parkoviště - veřejná část
- IO 01/2 - Napojení letiště na D8
- IO 02 - Komunikace - letištní část
- IO 03 - Kabelovody a kolektory
- IO 04 - Vodovod
- IO 05 - Dešťová kanalizace
- IO 06 - Splašková kanalizace
- IO 07 - Areálové plynovody
- IO 08 - Vnější rozvody VN a NN
- IO 09 - Veřejné osvětlení
- IO 10 - Osvětlení odbavovacích ploch
- IO 11 - Vnější sdělovací rozvody (telefony, elektrická požární signalizace, el. zabezpečovací signalizace)
- IO 12 - Čistírna odpadních vod
- IO 13 - Komunikace k úložišti LPH
- IO 14 - Úpravy vlečky

IO 15 - Stojánka pro motorové zkoušky

Provozní soubory:

- PS 01 - Technologie odbavení cestujících
- PS 02 - Technologie vybavení letištní řídicí věže („TWR“)
- PS 03 - Technologie zásobování LPH a automobilovými pohonnými hmotami, produktovod
- PS 04 - Technologie hlavní trafostanice („HTRS“)
- PS 05 - Technologie trafostanice („TR1“, „TR2“, „TR3“ a „TR4“)
- PS 06 - Náhradní zdroj (baterie + agregát)
- PS 07 - Hlavní telekomunikační stanice
- PS 08 - Odpadové hospodářství
- PS 09 - Světelná zabezpečovací zařízení
- PS 10 - Radionavigační zařízení
- PS 11 - Meteorologická vybavení
- PS 12 - Technologie hangáru
- PS 13 - Technologie hasičské záchranné stanice („HZS“)

Stručný popis rozhodujících součástí stavby:

SO 02 - Letecko-provozní plochy

Pojezdové dráhy

Stávající pojezdová dráha nevyhovuje předpokládanému provozu zejména svým umístěním a rozsahem - nutnost pojezdu po vzletové přistávací dráze před vzletem a po přistání, což při předpokládaném provozu na letišti Vodochody znamená určité nebezpečí pro letecký provoz a rovněž i poměrně výrazné omezení kapacity.

Pro zvýšení bezpečnosti leteckého provozu a také kapacity vzletové a přistávací dráhy je navrženo vybudování paralelní pojezdové dráhy rovnoběžné s osou dráhy ve vzdálenosti 168 m, což odpovídá minimálním vzdálenostem pro paralelní pojezd letadel velikosti k.p. C od osy RWY. Tato pojezdová dráha bude napojena na RWY 10/28 na její západní konec u prahu RWY 10, na východním konci poblíž prahu RWY 28 se napojuje na dojezdovou dráhu navazující v přímém směru na RWY v její prodloužené ose.

Pro rychlejší uvolnění dráhy po přistání letadla se vybudují dvě (pro každý směr jedna) pojezdové dráhy pro rychlé odbočení umožňující výjezd letadla po přistání vyšší rychlostí. Pro směr 28 je výjezd umístěn ve vzdálenosti cca 1 791 m od prahu dráhy, pro směr 10 je ve vzdálenosti cca 1 755 m.

Pro výjezd letadel všeobecného letectví je navržena v polovině RWY 10/28 kolmá spojka k paralelní pojezdové dráze.

Další pojezdová dráha je navržena na severozápadním okraji odbavovacího areálu pro příjezd letadel na odbavovací plochu pro všeobecné letectví a do areálu továrny AERO.

Šířka pojezdových drah bude 18 - 23 m, vč. postranních pásů 25 m (šířka pojezdové dráhy pro všeobecné letectví je 10,5 m).

Vzletová a přistávací dráha – RWY 10/28

Zůstane ve stávající pozici, její délka zůstává 2500 m. Šířka zůstává rovněž stejná – 45 m (bude bez postranních pásů), což vyhovuje pouze pro provoz letadel do velikosti k.p. C. Vzhledem k umístění kurzového majáku pro přesné přiblížení ve směru 28 je nutné posunout práh 10 o cca 100 m od skutečného stávajícího konce dráhy. Práh 28 zůstane na stávajícím

místě a dráha bude východně doplněna o dojezdovou dráhu délky cca 300 m. Vyhlášené délky po výše popsané dostavbě a úpravě provozních ploch letiště budou následující:

směr RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
10	2560 m	2620 m	2800 m	2700 m
28	2800 m	2860 m	2800 m	2500 m

Pozn.: Výše jsou použity tyto zkratky: RWY – vzletová a přistávací dráha; TORA – použitelná délka rozjezdu; TODA – použitelná délka vzletu; ASDA – použitelná délka přerušného vzletu; LDA – použitelná délka přistání.

Nově navržené vyhlášené délky nemají zásadní vliv na hlukové a imisní dopady z provozu letadel, naopak spíše mírně pozitivní. Na RWY 28 dojde sice k posunu bodu rozjezdu o cca 300 m východním směrem a tím k prodloužení možné délky rozjezdu letounu, ale tím dojde také k možnému dřívějšímu odpoutání letounu nad drahou a k dosažení vyšší letové hladiny nad nejbližším sídlem. Na RWY 10 dojde vlivem zvětšené možnosti použitelné délky přistání a systému rychlého opuštění přistávací dráhy k posunu prahu dráhy a bodu dosedu cca o 100 m východním směrem oproti stávajícímu stavu a tím opět dojde k vyšším letovým hladinám přistávajících letadel nad nejbližšími obytnými sídly.

Na paralelní pojezdové dráze před jejím napojením na jihovýchodní konec RWY 10/28 (ve směru převládajícího provozu) je navrženo vybudování stání pro odmrazování letadel, kde se bude v zimních měsících provádět (u letadel před vzletem) odstranění námrazy z kritických míst křídel a trupu letadla, případně preventivní nástřiky odmrazovací kapalinou. Stání je navrženo tak, aby byl při obsazeném stání možný pojezd po paralelní pojezdové dráze letadel k.p. C. Pro nájezd letadel na toto stání bude využito krajní odbavovací stání, které tak bude v zimních měsících při nutnosti odmrazování a provádění proti-námrazových opatření mimo provoz. Zázemí pro odmrazování letadel je součástí SO 03.

Terén v prostoru letiště je takový, že podélné sklony pojezdových drah budou v souladu se všemi požadavky předpisu L14. Kryt všech nových drah se předpokládá cemento-betonový. Požadavky na rozměry, vzdálenosti a jiné fyzikální parametry provozních ploch jsou definované v Hlavě 3 předpisu L14. Pro potřeby provozu letiště pro letadla do velikosti kategorie C dle Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“), tzn. letadla s rozpětím křídel do 36 m jsou tyto minimální požadavky:

1. Šířka vzletové a přistávací dráhy („RWY“): 45 m
2. Šířka postranních pásů RWY: nejsou požadovány
3. Šířka dojezdové dráhy (pokud je zřízena): stejná jako šířka RWY na níž navazuje
4. Šířka pojezdové dráhy („TWY“): 18 m

(pozn.: může být 15 m, pokud letiště používají letadla s rozvorem podvozku menším než 18 m; v obloucích je TWY širší, a to tak, aby nebyla vzdálenost mezi vnějším kolem hlavního podvozku letounu a okrajem TWY menší než 4,5 m)

5. Šířka postranních pásů TWY: 3,5 m

(pozn.: symetricky na obě strany TWY tak, že celková šířka TWY spolu s postranními pásy není v přímých částech menší než 25 m; pokud je šířka TWY pouze 15 m, potom šířka postranního pásu TWY je 5 m)

6. Vzdálenost osy RWY od osy TWY: 168 m
7. Vzdálenost osy TWY od objektu (např.: stavba, komunikace): 26 m

Doplnění dojezdové dráhy v záměru letiště Vodochody a prodloužení dráhy použitelné pro provedení bezpečného přerušného vzletu v případě vysazení motoru není za účelem

zajištění schopnosti přijímat větší letadla, ale za účelem zvýšení provozní bezpečnosti. Délka RWY totiž není jediným předpokladem pro schopnost přijímat větší kategorie letadel. Dalšími předpoklady jsou nutnost zřízení postranních pásů RWY, větší odstup osy TWY od osy RWY, či hrany objektu nebo šířka TWY.

V souvislosti s plánovanou úpravou systému provozních ploch letiště Vodochody oproti stávajícímu stavu bude situace následující:

- Přílet na dráhu 28 - nedojde k žádné změně, bod dotyku zůstává na stejném místě jako ve stávajícím stavu, přistávající letadla budou ve stejné výšce nad terénem jako nyní.
- Přílet na dráhu 10 - bod dotyku je posunutý o cca 100 m východněji, letadla při přiblížení budou o cca 5 m výše, než jsou nyní.
- Odlet z dráhy 28 - zahájení rozjezdu letadla bude posunuto o cca 300 m východněji oproti dnešnímu stavu, stejně jako bod „odlepení“ letadla, letadla budou při odletu o cca 27 až 53 m výše než při stávajícím způsobu odletu (závisí na úhlu stoupání letadla v rozsahu - 5° až 10°).
- Odlet z dráhy 10 - nedojde k žádné změně oproti stávajícímu stavu, bod zahájení rozjezdu i bod „odlepení“ letadla je ve stejné pozici jako nyní.

Technické řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí je na dostatečné výši a odpovídá požadavkům legislativních předpisů a technických norem. Pokud jde o minimalizaci znečišťování životního prostředí, tak lze konstatovat, že se navrhuje nejlepší dostupná technologie.

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzací nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Součástí dokumentace EIA byl návrh na preventivní a minimalizační opatření. Tato část byla zpracovatelem posudku EIA doplněna na základě vlastních šetření a oprávněných vyjádření účastníků procesu EIA a byla součástí návrhu podmínek pro udělení souhlasného stanoviska EIA uvedených v posudku EIA. Konečná opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzací nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí jsou ve formě podmínek k dalším správním řízením ve věci realizace stavby specifikována jako podmínky tohoto stanoviska EIA.

Za zásadní opatření je třeba považovat opatření vyplývající z procesu posuzování dle zákona, zejména pak opatření v oblasti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů musí oznamovatel respektovat.

Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Uvažovaný záměr byl oznamovatelem předložen v jedné aktivní variantě.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci EIA a k doplněné dokumentaci EIA

K původní dokumentaci EIA obdržel příslušný úřad celkem cca 1 285 vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávních celků, občanských sdružení a veřejnosti. Z tohoto celkového počtu bylo 17 vyjádření od dotčených územních samosprávních celků, 10 vyjádření od dotčených správních úřadů, 14 vyjádření od občanských sdružení, 11 vyjádření od ostatních subjektů, 833 vyjádření spadajících pod 9 různých vzorů a cca 400 vyjádření fyzických osob nezařaditelných do vzorů.

K doplněné dokumentaci EIA k záměru bylo v rámci procesu EIA příslušnému úřadu předloženo celkem 2 369 vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, občanských sdružení a veřejnosti. Z tohoto celkového počtu bylo 18 vyjádření od dotčených územních samosprávných celků, 7 vyjádření od dotčených správních úřadů, 11 vyjádření od občanských sdružení, 17 vyjádření od ostatních subjektů, 2 022 vyjádření spadajících pod 33 různých vzorů a 294 vyjádření fyzických osob nezařaditelných do vzorů.

Vypořádání připomínek vzešlých z obdržených vyjádření jsou obsažena v části V. posudku EIA. Všechny oprávněné požadavky vyplývající z těchto vyjádření k doplněné byly zpracovatelem posudku EIA odpovídajícím způsobem vypořádány, v případě potřeby zahrnuty do podmínek návrhu stanoviska EIA příslušného úřadu.

Vypořádání vyjádření k posudku EIA a z veřejného projednání zpracovatelem posudku EIA

Ve fázi posudku EIA a veřejného projednání obdržel příslušný úřad cca 1 600 vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, občanských sdružení a veřejnosti. Z tohoto celkového počtu bylo 20 vyjádření od dotčených územních samosprávných celků, 10 vyjádření od dotčených správních úřadů, 16 vyjádření od občanských sdružení, 8 vyjádření od ostatních subjektů, 1 434 vyjádření spadajících pod 11 různých vzorů a 179 vyjádření fyzických osob nezařaditelných do vzorů.

Vzhledem k počtu obdržených vyjádření a rozsahu jejich vypořádání zpracovatelem posudku EIA tvoří tato část samostatné přílohy 3.a. – 3.f. tohoto stanoviska EIA.

Příloha 3.a.: vyjádření dotčených územně samosprávných celků

1. Středočeský kraj, ze dne 3. 6. 2013
2. Obec Bašť, ze dne 13. 6. 2013
3. Obec Dolany, ze dne 13. 6. 2013
4. Obec Chvatěruby I, ze dne 2. 7. 2013
5. Obec Chvatěruby II, ze dne 22. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)
6. Obec Kozomín, ze dne 14. 6. 2013
7. Město Kralupy nad Vltavou, ze dne 23. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)
8. Město Libčice nad Vltavou, ze dne 11. 6. 2013
9. Obec Líbeznice, ze dne 5. 8. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)
10. Obec Líbeznice, ze dne 12. 8. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)
11. Obec Máslovice, ze dne 6. 6. 2013
12. Obec Měšice, ze dne 13. 6. 2013
13. Obec Panenské Břežany I, ze dne 14. 6. 2013
14. Obec Panenské Břežany II, ze dne 14. 6. 2013, druhé podání
15. Obec Postřižín, ze dne 10. 6. 2013
16. Obec Postřižín, bez data
17. Obec Předboj, ze dne 14. 6. 2013

18. Obec Vodochody, ze dne 13. 6. 2013
19. Obec Zlončice, ze dne 10. 6. 2013
20. Obec Zlončice, ze dne 23. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)

Příloha 3.b.: vyjádření dotčených správních úřadů

21. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor ŽP a zemědělství, ze dne 10. 6. 2013
22. Obecní úřad Panenské Břežany, ze dne 23. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání), diskusní příspěvek
23. Obecní úřad Panenské Břežany, ze dne 6. 8. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)
24. Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, ze dne 28. 5. 2013
25. Městský úřad Kralupy nad Vltavou, ze dne 14. 6. 2013
26. Městský úřad Kralupy nad Vltavou, ze dne 23. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)
27. Městský úřad Slaný, ze dne 31. 5. 2013
28. Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, ze dne 28. 6. 2013
29. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha, ze dne 29. 5. 2013
30. Povodí Vltavy, s. p., ze dne 24. 5. 2013
31. Ministerstvo životního prostředí – odbor ochrany vod, ze dne 20. 5. 2013
32. Ministerstvo životního prostředí – odbor ochrany ovzduší, ze dne 16. 5. 2013

Příloha 3.c: vyjádření občanských sdružení

33. Ateliér pro životní prostředí, o. s., ze dne 14. 6. 2013
34. Metropolitní region, sdružení ochránců přírody, ze dne 12. 6. 2013
35. OS Bášť se baví, ze dne 10. 6. 2013
36. b S p, občanského sdružení, ze dne 12. 6. 2013
37. OS Klecansko, Větrušicko a okolí, ze dne 13. 6. 2013
38. OS Klidná Bášť, ze dne 13. 6. 2013
39. OS Pro Odolenu Vodu, ze dne 13. 6. 2013
40. OS Pro život v Dolanech, červen 2013
41. OS Pro život v Dolanech, ze dne 29. 7. 2013, (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)
42. OS Sdružení za klidný domov, ze dne 6. 6. 2013
43. OS Sdružení za klidný domov, ze dne 14. 6. 2013
44. OS Sdružení za klidný domov, Panenské Břežany, ze dne 23. 7. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)
45. OS Sdružení za klidný domov, Panenské Břežany, ze dne 23. 7. 2013 (jiné podání), (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)
46. OS Za životní prostředí Úžic u Kralup, bez data (na MŽP dorazilo 10. 6. 2013)
47. OS Verbum, ze dne 9. 6. 2013
48. Svazek obcí Region povodí Mratínského potoka, ze dne 8. 8. 2013 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)

Příloha 3.d: vyjádření fyzických osob

- a) Vzor 1 – 26x
- b) Vzor 2 – 44x
- c) Vzor 3 – 124x
- d) Vzor 4 – 276x
- e) Vzor 5 – 109x
- f) Vzor 6 – 457x
- g) Vzor 6a – 23x
- h) Vzor 6b – 3x
- i) Vzor 7 – 239x
- j) Vzor 8 – 12x
- k) Vzor 9 – 121x

Jednotlivá vyjádření veřejnosti nezařaditelná do vzorů – celkem 126 vyjádření

Severa, Benešová, Kužlakov, Góralczyk, Góralczyk, Pavlíček, Streckerová, Hynek, Sládková, Vašíček, Zeman (2 různá podání), Vidim, Kelisovi, Ševčík, Venderová, Vendera, Kozlová (2 různá podání), Přecechtělová, Souček, Šmorancovi, Mrázková-Schoberová, Dobšová, Nádvoříkovi + Štulíková, Mrázek, vyjádření fyzické osoby - *požádáno o anonymitu*, Hálkov, Strecker, Januš, Jakesch, Kulhánek, Kulháňková, Brzobohatý, Srbek, Konupčík, Šimková, Šimek, Textorová (3 různá podání), Hanková, Kubínovi, Horčíková, Vodičkovi, Janoušek, Kurucovi, Novotných, Říha, Říhová, Ševčenko a Vojtíšková, Pospíšil, Březovský, Dušková, Mašková, Mašek, Ferzik, Lisáková, Bubeníčková M., Bubeníčková K., Bubeníček, Kortanová, Olivová, Janočková, Švec P., Švec J., Holík, Lisák, Ehrenberger, Pavera, Jeřábková, Belica, Pokorná, Zlesák, Špaček, Špačková, nečitelné – souhlas, Nevoral, Vajnerová, Vajner, Chaloupka, Mašková, Šantrůček, Hábovčík, Hábovčíková, Konopásková V., Konopásek Š., Konopásek O., Soukupovi, Urbánková, Česák, Stulíková, Stulík, Vondrová, Doubek, Georg Meger, Süßmilchová, Urban, Kozová (2 různá podání), Švecová, Kassl, Hoř, Bulková, Winkelhöferová, Pokorných, Elexa, Čubanová, Charvát, Heřman, Jarolímek, Staňkovi, Neckářovi, Fazekaš Petra, Fazekaš Peter, Klečka, Kučerová, Jonášová, Lorenc, Drdová, Hantych, Moravcovi, Zemek, Povolných, Čermák.

Příloha 3.e: vyjádření ostatních subjektů

- 49. Agrimex, ze dne 13. 6. 2013 (za MŽP odpovězeno dopisem č. j. 55078/ENV/13)
- 50. Město Klecany, ze dne 14. 6. 2013
- 51. MŠ Bašť, ze dne 11. 6. 2013
- 52. MŠ Líbeznice, ze dne 17. 11. 2011 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)
- 53. MŠ Líbeznice, bez data (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)
- 54. Střední škola letecké a výpočetní techniky, ze dne 13. 6. 2013
- 55. ZŠ a ZUŠ Líbeznice, bez data (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)
- 56. ZŠ Líbeznice, ze dne 17. 11. 2011 (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)

Příloha 3.f: vyjádření fyzických osob – předaná na nebo po veřejném projednání

Brzobohatý D., Bubeníček T., Severa M., Fazekaš P., Koza R., Terreros B. a Havlíčková P., Novotný, Momutová J., Hálkov D., Dvořáková M., Kuryl K., Mišurec I., Mašková J., Říha L.,

Süssmilch J., Honěk P., Vlečka Z., Wernerová D., Srbková M., Srbek J. (2 různá podání), Végh M., seznam 30 osob, Štarman Z.

Stanovisko:

Na základě oznámení, dokumentace EIA, doplnění dokumentace EIA, posudku EIA, studie Eurocontrol, veřejného projednání, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací vydává Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný úřad podle ustanovení § 10 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, **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru

„Letiště Vodochody“

pouze za předpokladu, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska EIA budou plně respektovány v následujících stupních projektové přípravy, realizace stavby a provozu a budou zahrnuty jako závazné podmínky návazných správních řízení.

Akceptovatelná varianta:

Charakteristické údaje o leteckém provozu na letišti Vodochody:

<i>Celkový počet pohybů letadel za rok (ARR + DEP)</i>	<i>35.000</i>
<i>Počet letových dnů za rok</i>	<i>365</i>
<i>Průměrný počet pohybů za den (celoroční průměr)</i>	<i>96</i>
<i>Průměrný počet pohybů (ARR + DEP) v charakteristickém letovém dni</i>	<i>141</i>
<i>Maximální počet opožděných příletů v noční době (22:00 – 24:00) za rok</i>	<i>730</i>
<i>Maximální počet opožděných příletů v noční době (22:00 - 24:00) za kalendářní den</i>	<i>4</i>
<i>Počet pohybů letadel v noční době (24:00 – 6:00)</i>	<i>0</i>
<i>Průměrný denní počet letů s využitím letištního provozního okruhu v charakteristickém letovém dni</i>	<i>5</i>

Kapacita 35 000 pohybů letadel za rok byla stanovena na výhledovou skladbu typů letadel a jejich hlukové parametry v souvislosti s plněním zákonných požadavků na přípustné limity hluku a považuje se za maximální počet pohybů letadel na letišti Vodochody. Kontrolu, zda jsou nepřekročitelné limity pro hluk skutečně splněny, bude zajišťovat navržený

monitoring hluku. Další podrobné údaje jsou uvedeny v kapitole I. Identifikační údaje tohoto stanoviska EIA.

V případě změny záměru, která by měla významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví obyvatel je nezbytné provést nové hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb.

Podmínky souhlasného stanoviska EIA:

I. Opatření pro fázi přípravy

Ovzduší

- 1) 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.
- 2) V rámci další projektové přípravy záměru ve spolupráci s Českým hydrometeorologickým ústavem rozpracovat projekt kontinuálního monitoringu kvality ovzduší v areálu letiště Vodochody a to tak, aby tento monitoring byl zahájen s dostatečným předstihem před zahájením provozu letiště Vodochody.

Hluk

- 3) V rámci další projektové přípravy záměru v případě, že se bude aktualizované složení leteckého parku lišit od předpokladu v akustické studii v dokumentaci EIA, zpracovat novou detailní akustickou studii leteckého provozu tak, aby stanovené limity byly dodrženy.
- 4) V rámci další projektové přípravy záměru respektovat následující základní požadavky pro kontinuální monitoring akustického tlaku A z leteckého provozu:
 - a) ve spolupráci s kompetentními orgány státní správy navrhnout další stanici pro monitorování hluku na východní straně letiště, která bude brát v úvahu rozdělení přepravy, když bude v provozu RWY10;
 - b) při návrhu monitoringu a jeho provozování respektovat základní požadavky na měřicí systém, na výběr měřicích míst a zpracování dat dle platných norem v době jeho přípravy a uvedení do provozu. V současné době se jedná o normu ČSN ISO 20906 – Akustika – Automatické monitorování leteckého zvuku v okolí letišť a Metodický návod pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu, a to z důvodu, že výsledky tohoto monitoringu by měly sloužit především pro kontrolu orgánu ochrany veřejného zdraví.
 - c) reporty o hlukové zátěži na jednotlivých stanicích pro monitorování hluku („NMT“) budou systému monitoringu hluku poskytovány 24 hodin denně a 7 dní v týdnu;
 - d) monitorování ve všech bodech i mobilních provádět synchronně v reálném čase (on-line);
 - e) 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;

- f) uchovávat primární data o zvukových leteckých událostech pro jejich další zpracování, či statistické využití a tato musí být uchovávána minimálně po dobu 10 let;
 - g) monitorovací systém musí mít výstup do predikčního modelu hlukové zátěže v okolí letiště, aby bylo možné porovnávat naměřená data s modelovými a následně aby byly možnosti kontroly dodržování celého OHP a také limitních hodnot u chráněné obytné zástavby; musí umožnit modelovat organizační a technická opatření pro plnění hlukových limitů a minimalizaci vlivů hluku a to s minimálním ročním předstihem; případně v dalším rozšíření i možnosti kontrol dodržování mezních hodnot pro jednotlivé přelety (stanovených provozovatelem letiště);
 - h) v dalším možném rozšíření musí monitoring umožnit provádět kontrolu 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.);
 - i) zpracování naměřených hodnot (výstupní protokoly a celkové zprávy) bude možné přizpůsobit požadavkům provozovatele letiště, či kontrolních orgánů;
 - j) zpracování mapových podkladů v režimu 2D i 3D (animace průletu se zobrazením trajektorie letu a parametrů letu).
- 5) V rámci další projektové přípravy projednat s KHS návrh OHP a jednoznačně a úplně specifikovat chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb (§30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb.) dle údajů katastru nemovitostí.
- 6) Postupně provést prověření stavebně akustických parametrů u všech chráněných objektů, které se budou vyskytovat uvnitř navrhovaného OHP; u staveb bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb definovaných zákonem o ochraně veřejného zdraví, které se nacházejí uvnitř navrhovaného OHP letiště Vodochody a u kterých i při plnění limitů pro chráněný venkovní prostor staveb nebude plněn limit pro chráněný vnitřní prostor staveb, zajistí provozovatel letiště Vodochody (na základě odborného posudku a na svůj náklad) provedení protihlukových opatření v takovém rozsahu, aby byly hygienické limity hluku pro vnitřní chráněný prostor staveb splněny; potřebná opatření provede provozovatel vždy ve spolupráci s vlastníkem takto dotčené chráněné stavby dle zvláštního zákona.

Půda

- 7) V dalším stupni projektové dokumentace vypracovat podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy.
- 8) V případě souhlasu s vynětím ze zemědělského půdního fondu („ZPF“) zajistit důkladnou skrývku humusového horizontu a jeho uložení na mezideponii, nakládání se skrytým humusovým horizontem důsledně realizovat podle pokynů orgánů ochrany ZPF.
- 9) Před využitím skrytého humusového horizontu provést analýzy v rozsahu vyhlášky MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF.

Voda

- 10) Ve vodohospodářském projektu jako součástí dokumentace k územnímu řízení počítat s návrhovou intenzitou deště dle požadavků vodoprávního úřadu a součiniteli odtoku dle charakteru ploch a jejich sklonů.
- 11) 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.
- 12) V rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu „SO 14 – uložistiště LPH“ a „IO 06 – splašková kanalizace“ v části rekonstrukce stávající čistírny odpadních vod (dále jen „ČOV“) AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace chlorovanými uhlovodíky, resp. NEL (nepolární extrahovatelné látky); v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO.
- 13) Pro čištění splaškových odpadních vod navrhnout novou ČOV s kapacitou cca 2 700 ekvivalentních obyvatel („EO“) a čistírnu kontaminovaných vod (dále jen „ČKV“) s kapacitou cca 5 900 EO pro čištění odpadních vod ze zimní údržby letových ploch; technologický proces ČOV bude navržen tak, aby na výstupu z ČOV byly s rezervou plněny hodnoty ukazatelů znečištění, které byly předběžně odsouhlaseny ve vyjádření správce povodí ze dne 30. 8. 2010 a aby byly v souladu s „Opatřením k omezování, případně zastavení vnosu zvláště nebezpečných látek“ (ID opatření: DV 100074, ID vodního toku: 13879000), uvedeným v „Plánu oblasti povodí“, který byl zastupitelstvem Středočeského kraje schválen 13. 4. 2010 a v souladu s ustanovením § 38 vodního zákona; zajistit takové technologie, které umožní čistit odpadní vody z odmrazování letadel a odpadní vody z toaletních systémů letadel včetně veškerých odpadních vod, které nelze odvádět do dešťové kanalizace na čistírnu odpadních vod označované jako ČOV a ČKV a upravit kapacitu těchto čistíren
- 14) Podmínky vypouštění odpadních vod z ČOV a ČKV znovu projednat s Povodím Vltavy, s.p.
- 15) Plochu pro mytí letadel od okolních ploch oddělit, aby odpadní vody neodtékaly na okolní plochy, a vyspádovat do sběrných žlabů, které budou odpadní vody odvádět do sedimentační jímky, která je součástí recirkulační ČOV.
- 16) Při odvodu srážkových vod do Hoštického potoka zachovat maximální přípustný odtok z areálu ve výši 930 l/s; ve stávající kanalizační stoce DN 700 nesmí dojít k navýšení průtoku; ostatní dešťové vody ze zájmového území odvádět novou dešťovou kanalizací, která bude vedena přes soustavu vsakovacího objektu a retenční nádrže odpovídající kapacity.
- 17) Při odvodu srážkových vod do Vltavy zachovat maximální přípustný odtok z areálu dle požadavků Povodí Vltavy, s. p.; na stávající kanalizační stoce vybudovat soustavu vsakovacího objektu a retenční nádrže odpovídající kapacity.
- 18) Vypouštění srážkových vod do Máslovického potoka projednat se správcem toku (Lesy ČR), který sdělí max. možný odtok srážkových vod z areálu do Máslovického potoka.
- 19) V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí přesně specifikovat 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.

- 20) Součástí technologického vybavení provozu „SO 07 - mytí vozidel“ a „SO 09 - mytí letadel a dílů“ budou i typové recirkulační čistírny odpadních vod, které zajistí potřebné předčištění těchto odpadních vod před jejich odtokem do kanalizace splaškových vod.
- 21) Odtok srážkových vod z plochy pro rozmrazování letadel bude sveden do akumulární jímky o užitém objemu cca 60 m³, která bude vybavena měřením výšky hladiny; v rámci provozního řádu „Odmrazování letadel“ budou stanoveny jednoznačné podmínky pro určení odvodu vod z jímky.
- 22) Veškeré vody z provozních ploch letiště a z prostoru parkovišť v přednádraží odvádět přes soustavy retenčních nádrží a vsakovacích objektů stanovených kapacit; v zimním období výtok z retencí uzavřít a vodu přečerpávat do ČKV.
- 23) Srážkové vody z RWY a jezdových ploch i v letním období před odvedením do vsakovacího objektu, případné recipientu, odvádět do retenční nádrže; retenční nádrž bude sloužit pro případ úniku leteckého paliva jako záchytná jímka, aby se ropné látky nedostaly do vod podzemních či povrchových.
- 24) Pro možnost vsakování srážkových vod doložit podrobný hydrogeologický posudek, ve kterém musí být zohledněna také přítomnost staré ekologické zátěže; vsakování srážkových vod v místě staré ekologické zátěže je zakázáno; pokud by mohlo dojít vsakováním srážkových vod k šíření kontaminantu, vsakování srážkových vod nebude možné a bude nutné zajistit likvidaci srážkových vod jiným způsobem; možnost vsakování posoudit s ohledem na ochranná pásma vodních zdrojů a s ohledem na možnost ovlivnění ropovodu Družba; vsakovány budou pouze srážkové vody bez možnosti kontaminace; srážkové vody z ranveje, jezdových ploch, stojánky motorových zkoušek, odbavovacích ploch a parkovišť předčistit na odlučovačích se sorpčním filtrem; srážkové vody z komunikací v zimním období znečištěné posypovými materiály (zejména sůl) zasakovány nebudou.
- 25) V dalších stupních projektové dokumentace doložit podrobné hydrotechnické výpočty odlučovačů lehkých kapalin, akumulárních a havarijních jímek, vsakovacích zařízení a retenčních nádrží; kapacitu vsakovacích objektů a retenčních nádrží navrhnout dle platných norem pro vsakovací zařízení ČSN 75 9010 a hospodaření se srážkovými vodami TNV 75 9011, provést rizikovou analýzu vsakování v souladu s požadavky ČSN 75 9010.
- 26) V dalších stupních projektové dokumentace specifikovat prostor pro skladování sněhu ze zimní údržby a vyřešit riziko jeho tání.
- 27) Při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním období odváděny na ČKV do vsakovacích objektů zajistit důkladné vyčištění potrubí, aby nedocházelo k odvádění usazených závadných látek do vsaků a následné kontaminaci podzemních vod; toto zapracovat do provozního/kanalizačního řádu.
- 28) V rámci aktualizovaného provozního řádu stanovit jasné podmínky pro způsob nakládání s vodami z letových ploch v letním a zimním období.
- 29) ČKV pro čištění kontaminovaných srážkových vod v zimním provozu dimenzovat na hydraulické zatížení minimálně 4,7 l/s.
- 30) Odpadní vody z provozů občerstvení vést do splaškové kanalizace přes odlučovače tuků.
- 31) Na jímkách a akumulárních nádržích, které nebudou vizuálně kontrolovatelné, instalovat automatickou signalizaci o dosažení maximální provozní hladiny.
- 32) Místo stáčení a výdeje LPH u stávajících skladů LPH zabezpečit zastřešenou

manipulační nepropustnou plochou se záchytnou vanou a havarijní jímkou o celkovém objemu 30 m³.

- 33) Podzemní nádrže na letecký petrolej (6 x 100 m³) budou dvouplášťové s indikací úniku paliva do meziplášťového prostoru.
- 34) Podzemní potrubí z místa stáčení LPH do podzemních nádrží bude dvouplášťové z nerezové oceli s indikací úniku paliva a rovněž tak i produktovod do „SO 07 – Depo autocisteren“ a výdej LPH pro malá letadla.
- 35) Veškeré plochy, kde se manipuluje s LPH, budou nepropustné, odolné ropným látkám a vyspádované do vpustí s odtokem do havarijní nádrže či záchytné jímky v případě úniku LPH.
- 36) Nové depo autocisteren bude zastřešeno a vybaveno zařízením proti přeplnění autocisteren, veškeré spojky budou bezúkapové; autocisterna bude stát v betonové záchytné jímce, která bude napojena na havarijní podzemní dvouplášťovou nádrž.
- 37) Kompaktní čerpací stanice pro letecký benzín AVGAS bude vybavena rekuperací par a dále nepropustnou betonovou záchytnou jímkou svedenou do podzemního odlučovače lehkých kapalin s automatickým uzávěrem v případě výskytu ropných látek a signalizací na dispečink a hasičský záchranný sbor.
- 38) Trafostanice zabezpečit před únikem závadných látek.
- 39) Vozovky budou mít povrch odolný vůči ropným látkám.
- 40) V rámci další projektové přípravy týkající se dopravního napojení na D8 ve vztahu k odvádění srážkových vod z nově vzniklých zpevněných ploch doložit dostatečnou kapacitu dálniční kanalizace pro odvádění části srážkových vod z tělesa komunikace jakož i podrobnější technické řešení popisující možnost zasakování dalších srážkových vod z tělesa komunikace v zájmovém území.
- 41) V dalších stupních projektové dokumentace konkretizovat předpokládaná místa očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze stavenišť, včetně návrhu zařízení na mytí vozidel.

Odpady

- 42) V následujících stupních projektové dokumentace specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých vodám ze všech uvažovaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadového hospodářství.
- 43) V prováděcích projektech stavby upřesnit jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití, respektive odstranění.
- 44) Ve vztahu k přítomnosti azbestu v některých stavebních odpadech je nezbytné v rámci plánu organizace výstavby („POV“) zajistit:
 - a) zpracování dokumentace bouracích prací včetně doplňujícího průzkumů na přítomnost azbestu;
 - b) zpracování pracovních postupů odbornou firmou;
 - c) provádění demolic odbornou firmou s oprávněním tyto práce provádět;

- d) přepravu odpadu z azbestu provedenou odbornou firmou na základě schválených postupů;
- e) uložení odpadů pouze na skládkách kategorie S-OO a S-NO. Uložení bude splňovat všechny právní předpisy a bude provedeno odbornou firmou;
- f) důslednou kontrolu hlášení prováděných prací s azbestem odbornou firmou.

Organismy

- 45) V rámci dalších stupňů projektové dokumentace na základě aktuálně provedeného dendrologického průzkumu provést důkladné zaměření všech porostů dřevin v kontextu půdorysu stavebních objektů a minimalizovaných manipulačních pásů s cílem podrobně vyhodnotit možnosti zachování všech hodnotnějších jedinců a skupin stromů, které nebudou v přímé kolizi s půdorysem jednotlivých objektů nového provozního zázemí letiště; teprve na základě tohoto podrobného vyhodnocení stanovit rozsah kácení a provést pro účely žádosti o odůvodněný rozsah kácení podrobné aktualizované sadovnicko-dendrologické vyhodnocení dotčených porostů.
- 46) V rámci žádostí o kácení mimolesních porostů dřevin na úrovni příslušných obecních úřadů projednat rozsah a umístění náhradních výsadeb na území těchto obcí s tím, že v případě uložení náhradní výsadby investor zajistí zpracování příslušné projektové dokumentace a realizaci této výsadby; v případě stromových výsadeb s preferencí zapěstovaných jedinců s minimálním obvodem 12 – 14 cm.
- 47) Všechny stromy, které budou na základě nového vyhodnocení navrženy k zachování, důsledně ochránit před poškozením či zničením během přípravy území a výstavby ve smyslu platné normy ohledně ochrany dřevin při výstavbě (ČSN DIN 18920), a to jak ochranou kmenů, tak ochranou aktivní kořenové zóny.
- 48) Do POV navrhnout způsoby ochrany ponechávaných prvků dřevin v dosahu stavebních prací a dále i taková umístění jeřábových drah, která minimalizují zásahy do porostů dřevin při výstavbě.
- 49) Do dalšího stupně projektové dokumentace připravit podrobný projekt sadových úprav řešících odpovídající kompenzaci za kácené dřeviny do areálu letiště a závodu Vodochody:
 - a) součástí sadových úprav bude zakomponování všech ponechávaných a ochraňovaných jedinců a skupin stromů;
 - b) vzdálenosti výsadeb budou 3 m na obě strany od oplocení;
 - c) vzdálenost výsadeb stromů od budov bude minimálně 6 m;
 - d) výška stromů případně vysázených v neveřejné části letiště, musí být regulována s ohledem k překážkovým rovinám vzletové a přistávací dráhy, v podstatě nepřevyšší výšku budov, v ostatních prostorech areálu mimo prostorů s požadavky na zvláštní provozně bezpečnostní parametry budou uplatněny dlouhověké listnaté dřeviny vyššího vzrůstu; do těchto výsadeb budou uplatněni vzrostlí školkování jedinci s balem o obvodech kmenů minimálně v kategorii 12-14 cm;
 - e) v blízkosti komunikací užít převážně vysokokmenné sazenice s výškou nasazení korun 2,5 – 3,5 m (potřebná podjezdová výška), v ostatních plochách preferovat přirozeně tvarované dřeviny;

- f) sortimentální (druhové) složení konzultovat se zástupci letiště, vyloučit druhy uvolňující v době květu či zrání plodů „chmýří“ a dřeviny plodící - lákající svými plody ptáky;
 - g) výsadby keřů a plochy trávníků budou celistvé, aby byla umožněna co nejjednodušší mechanizovaná údržba;
 - h) podsadby keřů použít v malé míře, a pokud ano, tak pouze keře nízké - půdopokryvné náhrady trávníků v místech, kde by trávník neprosperoval;
 - i) keře vyšší použít jen výjimečně - po souhlasu zástupců letiště;
 - j) náhradní výsadby zeleně umisťovat pouze do cílových ploch, kde již není plánována žádná výstavba.
- 50) Do doby případného zahájení stavby zajistit opravu hrázových objektů dočišťovací nádrže s tím, že z důvodu navýšení stanovištní rozmanitosti bude zajištěna rovněž minimální trvalá hladina vody v této nádrži.
- 51) Důsledně rekultivovat v rámci sadových úprav všechny plochy zasažené stavebními pracemi z důvodu prevence ruderalizace území a šíření alergenních plevelů a invazních rostlin.
- 52) Do POV stavby jednoznačně promítnout zahájení zemních prací a přípravy území nejdříve ke konci vegetačního období z důvodu omezení vlivů na prostory reprodukce populací volně žijících živočichů (vyloučení zásahů v reprodukčním období).
- 53) Do POV stavby promítnout jednoznačně odůvodněný minimální rozsah kácení dřevin výhradně do období vegetačního klidu.
- 54) Minimalizovat manipulační pás pro výstavbu propojení ke skladu pohonných hmot podél západního oplocení areálu AERO.
- 55) Do doby případného zahájení stavby nadále zajišťovat biologický monitoring formou aktualizovaného, zejména zoologického, průzkumu a v rámci ornitologické ochrany.
- 56) Smluvně ustanovit odborně způsobilou fyzickou nebo právnickou osobu jako ekologický dozor pro další přípravu, vlastní provádění stavby a pro zajištění odborných prací na případném řešení náhradních biotopů v rámci závěrečných úprav území okolo terminálu a letištní dráhy (bez porostů dřevin).

Krajina

- 57) V prováděcí projektové dokumentaci aplikovat spíše střízlivé barevné řešení exteriéru, které opticky sníží působení objektu terminálu s tím, že je nutno vyloučit použití reflexních materiálů v exteriérech, s výjimkou funkčně nezastupitelných prosklených ploch.
- 58) Všude tam, kde to technicko-bezpečnostní předpisy nezakazují, navrhnout a realizovat uplatnění popínavých dřevin na fasádách nebo představených podpůrných konstrukcích z důvodu posílení pohledové diferenciaci ploch nových objektů.
- 59) V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout i začlenění nového přivaděče k areálu letiště do krajiny kombinací liniové a skupinové výsadby s preferencí domácích druhů dřevin. U stromů použít zapěstované jedince s minimálním obvodem 12 – 14 cm.

Komplexní opatření

- 60) Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).

Havárie

- 61) V rámci žádosti o stavební povolení předloží provozovatel na Krajský úřad Středočeského kraje protokol o nezařazení letiště Vodochody do systému prevence závažných havárií dle zákona č. 59/2006 Sb. (zákon o prevenci závažných havárií), způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými přípravky a o změně zákona č. 258/2000 Sb. a zákona č. 320/2002 Sb., o změně a zrušení některých zákonů v souvislosti s ukončením činnosti okresních úřadů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o prevenci závažných havárií).

II. Opatření pro fázi výstavby

Ovzduší

- 62) Minimalizovat v průběhu výstavby zásoby sypkých hmot.
- 63) V případě nepříznivých klimatických podmínek v průběhu výstavby provádět skrápění plochy staveniště.
- 64) Při skrývce, manipulaci se suchými substráty a při dopravě minimalizovat vhodnými technickými opatřeními (skrápění, zatravnění dočasných skládek zemin, zaplachtování přepravních vozidel) prašnost.
- 65) Ochranu letištních betonových ploch řešit použitím hydrofobního krystalického materiálu CHEM-CRETE PaviX CCC-100 a povrchové krytiny ANTISKID nebo jinými materiály s obdobnými nebo lepšími vlastnostmi.
- 66) Světelná návěstidla pohybových ploch letiště (přiblížovací světelné soustavy, postranní dráhová návěstidla, prahová návěstidla, koncová návěstidla RWY, osová návěstidla RWY, návěstidla dotykové zóny RWY) a návěstidla pojezdových drah budou odpovídat předpisu L14, kde jsou uvedené minimální požadavky na množství světel, jejich uspořádání i požadovanou svítivost; soustavy těchto světel budou mít regulaci svítivosti ve vhodných stupních pro umožnění úpravy svítivosti ve vztahu k převažujícím povětrnostním podmínkám a budou provozně oddělené tak, aby bylo možné rozsvítit jenom tu část světelného systému, která bude nezbytná pro bezpečné provedení kterékoliv fáze pohybu letadla.
- 67) Osvětlení odbavovací plochy bude mít takové provedení, aby do horního poloprostoru bylo vyzařováno 0 % světla a vznikalo minimální vyzařování mimo odbavovací plochu; všechny stožáry s osvětlením budou mít samostatné vypínání tak, aby bylo možné vypínat jednotlivé stožáry podle ukončování provozu na odbavovací ploše; v nočním období bez provozu bude rozsvíceno pouze osvětlení nezbytné k zajištění bezpečnostních požadavků na ostrahu a manipulaci s letadly.
- 68) Osvětlení terminálu bude provedeno tak, aby bylo možné vypínat nezávisle jednotlivé části osvětlení podle ukončení provozu; osvětlení reklamních panelů v areálu letiště

bude realizováno z vrchu a po každodenním ukončení provozu letiště, nejpozději však ve 24,00 hod., se bude vypínat.

- 69) Osvětlení ve veřejné části letiště (chodníky, komunikace, parkoviště) bude provedeno tak, aby osvětlovalo pouze potřebné prostory, a bude regulovatelné tak, aby bylo možné snížit intenzitu po ukončení provozu na nejmenší možnou úroveň, která umožňuje provádění efektivního bezpečnostního dozoru ve veřejné části letiště Vodochody.

Hluk

- 70) Po celém obvodu areálu Střední školy letecké a výpočetní techniky bude vybudována 4 m vysoká protihluková clona, pohltivá směrem k obslužné komunikaci a objektům letiště. Část pláště Střední školy letecké a výpočetní techniky, která nebude chráněna protihlukovou clonou, bude opatřena novým protihlukovým prosklením nebo řešena jiným esteticky vyhovujícím způsobem.
- 71) V souvislosti s vybudováním údržbového hangáru vystavět i nové stání pro motorové zkoušky letadel, opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek letadel v okolí letiště Vodochody, včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy.

Voda

- 72) Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby atesty nepropustnosti zpevněných manipulačních ploch, kanalizací a jímek.
- 73) Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby schválené provozní řády pro:
- a) čistírnu splaškových odpadních vod a čistírnu kontaminovaných srážkových vod,
 - b) odlučovače ropných látek, který bude obsahovat i požadavky na jejich pravidelnou kontrolu a údržbu
 - c) odlučovač tuků, který bude obsahovat i požadavky na jejich pravidelnou kontrolu a údržbu.
- 74) Pro stavbu vypracovat „Plán opatření pro případ havarijního úniku látek nebezpečných vodám“; s jeho obsahem seznámit všechny pracovníky stavby; v případě havárie postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu.
- 75) Všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, udržovat v dokonalém technickém stavu, zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.
- 76) Na plochách zařízení stavenišť neskladovat látky škodlivé vodám včetně zásob pohonných hmot pro stavební mechanismy; stavební mechanismy vybavit dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek.

Organismy

- 77) Demolice vybraných objektů výhradně řešit v mimohnízdním období; před zahájením stavebních úprav či bourání starých budov v areálu letiště provést kontrolu, zda nedošlo k jejich osídlení netopýry (koloniemi či jednotlivými exempláři), např. ve vztahu k zimování.
- 78) Zajistit odbornou prohlídku pokácených starších stromů z hlediska výskytu dutin s trouchnivěním, v případě, že takové dutiny budou dokladovány, zajistit oddělené

deponování částí stromů s těmito dutinami a v následujícím jarním období řešit případný transfer zjištěných larev listorohých brouků pod dozorem odborně způsobilé osoby.

Půda

- 79) V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek kontaminovanou zeminu neprodleně odstranit, odvézt a uložit na lokalitě určené k těmto účelům.
- 80) Dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití.
- 81) V rámci stavby vést o výkopové zemině a případné stavební sutí deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří; pro nakládání se stavební sutí budou rozhodující výsledky analýz stanovených vyhláškou MŽP č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů, pro vytěžené zeminy potom výsledky analýz dle přílohy č. 9 k zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- 82) Stavební a demoliční odpady neupravené do podoby recyklátu nebude možné využít na povrchu terénu; neupravené stavební a demoliční odpady je možné v souladu s platnou legislativou ukládat pouze jako odpad na skládky kategorie S-OO3.
- 83) V rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich odstranění nebo využití.

Doprava

- 84) Dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek, především v průběhu provádění zemních prací; zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrápění příslušných stavebních ploch.
- 85) Dodavatel stavby bude povinen všechny přepravní trasy projednat s dotčenými obcemi, případně respektovat požadavky směřující k eliminaci narušování faktorů pohody dle požadavku orgánu ochrany veřejného zdraví.
- 86) Před zahájením stavby provést místní šetření včetně fotodokumentace stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.
- 87) Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu uskutečňovat pouze v denní době.

- 88) Podmínkou vydání kolaudačního rozhodnutí na terminál letiště Vodochody je zprovoznění uvažovaného přivaděče („IO 01/2 – Napojení letiště na D8“) na dálnici D8 (minimálně zahájení zkušebního provozu).

III. Opatření pro fázi provozu

Ovzduší

- 89) Přibližovací světelnou soustavu a návěstidla dotykové zóny RWY rozsvěcovat jenom po nezbytnou dobu před přistáním letadla; přibližovací světelnou soustavu vybavit směrovými návěstidly - světelný paprsek bude vyzařován pouze ve směru definovaném v předpisu L14.
- 90) Z hlediska zajištění odpovídající úrovně provozní bezpečnosti udržovat na letišti pohybovou plochu kontinuálně tak, aby byla zajištěna její naprostá čistota a bezprašnost; letiště bude mít zaveden a propracován systém důkladné údržby a čištění pohybové plochy; v provozní době bude probíhat průběžné čištění a mytí pohybové plochy letiště pro zajištění odpovídající úrovně provozní bezpečnosti.
- 91) V rámci prováděné údržby letištních ploch pravidelně odgumovávat zatížené letištní plochy; vlastní odstraňování pogumování provádět vysokým tlakem vody za použití speciálních vozidel vyvinutých pro práci bez chemikálií; tato vozidla budou vybavena vlastním zdrojem napájení, odsávacím systémem a hydraulickým pohonem, který umožňuje pojezd nejnižšími rychlostmi.

Hluk

- 92) Letiště Vodochody budou využívat pouze letadla s rozpětím křídel do 36 m, s výjimkou ojedinělých letů nezbytných pro zajištění výrobního programu AERO Vodochody AEROSPACE, a. s., (dle historických dat lze předpokládat cca 4 lety za rok).
- 93) Letiště Vodochody budou využívat pouze letadla certifikovaná podle ICAO Annex 16/1, část II, u kterých součet hodnot rozdílu hlukových hladin uvedených v osvědčení hlukové způsobilosti od odpovídajících limitních hodnot podle příslušné hlavy části II dokumentu ICAO Annex 16/1 je větší než 4,9 EPNdB; tato podmínka neplatí pro letadla s maximální vzletovou hmotností nižší než 9 tun a pro letadla, která využijí letiště Vodochody v souvislosti s výrobním programem AERO Vodochody AEROSPACE, a. s.; tato výjimka nezbavuje provozovatele letadel povinnosti používat provozní postupy, které jsou z hlediska hlukových dopadů co nejšetrnější vůči okolí letiště.
- 94) Na letišti Vodochody bude uskutečněno maximálně 35 000 pohybů letadel za rok, přičemž pohybem letadla se rozumí start nebo přistání letadla.
- 95) Při plánování využití letiště a uzavírání smluvních vztahů s jednotlivými dopravci s ohledem na minimalizaci vlivů hluku v ukazateli L_{DVN} směřovat hlavní využití letiště v kategorii dopravních letadel, vojenských letadel a vrtulníků do denní doby 6:00 – 18:00 hodin, v době večerní (18:00 – 22:00 hodin) plánovat pouze nezbytné pohyby letadel.
- 96) Ve vztahu k omezení hluku z nepravidelného nočního provozu respektovat následující opatření:

- a) v noční době, tj. od 22:00 do 06:00 hodin ráno, nebudou realizovány žádné starty, nebudou plánována žádná přistání, nebude prováděno okružové (zejména výcvikové) létání;
 - b) provoz letiště v noční době bude omezen maximálně do 24:00 hodin (tj. 22:00 do 24:00 hodin) a to pouze pro neplánované zpožděné přílety; počet takovýchto příletů nesmí překročit max. 4 pohyby za jeden kalendářní den a 730 pohybů za jeden kalendářní rok;
 - c) v době od 24:00 do 06:00 hodin bude letiště pro vzlety a přistání uzavřeno.
- 97) V rámci pozemních operací letadel respektovat následující požadavky:
- a) motorové zkoušky dopravních letadel v jiném než volnoběžném režimu provádět 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 (18:00 do 22:00 hodin) pouze ve výjimečných případech; v případě víkendů budou motorové zkoušky povoleny pouze v době od 9:00 do 18:00 hodin;
 - b) brzdění reverzací tahu minimalizovat pouze na stavy nouze, v noční době nepoužívat vůbec s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů;
 - c) provoz pomocných energetických („APU“) jednotek bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie;
 - d) respektovat zákaz provádění jakýchkoliv motorových zkoušek v noční době.
- 98) Na letišti bude zaveden systém CDM (Collaborative Decision Making), který umožní optimalizovat okamžik spuštění motorů a minimalizovat dobu chodu leteckých motorů na zemi.
- 99) Postupy po vzletu a přistání budou respektovat následující zásady:
- a) vzlet ve směru 28 nesmí být především pro kategorie dopravních letadel, vojenských letadel a vrtulníků realizován v přímém směru; odlet je odkloněný ihned po vzletu o 15° doleva; tento postup eliminuje přelet přes centrální část obce Dolany. Potom letadlo pokračuje kurzem přibližně 270°, jeho řízení přebírá Řízení letového provozu ČR a bude napojeno na odletové tratě z letiště LKPR (kódové označení letiště Ruzyně; dále jen „LKPR“);
 - b) způsoby provedení vzletu, odletu, příletu a přistání upravovat podle moderních poznatků o protihlukových postupech;
 - c) pro obě dráhy publikovat požadavek na standardní úhel stoupání v rozsahu 6-10° a na minimální úhel stoupání 5° pro omezení hluku, stejně jako na LKPR;
 - d) 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;
 - e) pro lety podle přístrojů (Instrument Flight Rules - „IFR“) ve směru RWY 28 realizovat pravidla pro přílet po stejné příletové trati jako pro LKPR a LKKB (LKKB – kódové označení letiště Kbely) až do bodu ERASU (ERASU – radionavigační bod zahájení přiblížení pro LKPR); potom již samostatný postup pro LKVO, který musí být ve vzdálenosti minimálně 5 námořních mil od bodu

dotyku již v přímém směru, s úhlem klesání 3° z minimální letové hladiny 2 500 stop nad mořem (cca 450 m nad úrovní letiště); příletová trať na RWY 28 je možná z 3 navigačních bodů IAF SULOV, IAF EKROT a IAF PRAHA; z prvních dvou bodů je možné realizovat CDA přiblížení (přiblížení kontinuálním sestupem);

- f) směr 10 RWY není vybaven pro přesné přístrojové přiblížení a bude prozatím realizován vektorováním letadla řídicím letového provozu; finální řešení přiblížení bude vytvořeno ve spolupráci s Řízením leteckého provozu České republiky v souvislosti s finalizací standardních příletových tratí na letiště Ruzyně;
- g) dle pravidel pro let za viditelnosti („VFR“) přiblížení na LKVO (mimo přímých přiblížení v ose dráhy, tj. s maximální odchylkou $\pm 15^\circ$ od osy dráhy) proběhne tak, že se letadlo zařadí do řídicím určené polohy na okruhu a přistává po definovaném okruhu.
- h) letové výšky malého okruhu musí být dodrženy minimálně 350 m AGL (nad zemí) a na velkém okruhu 600 m AGL.

Monitoring hluku

- 100) Po dosažení 1 400 pohybů proudových letadel za rok (cca 5% konečné kapacity) zahájit reálná měření hluku z leteckého provozu a zbytkového hluku v předpokládaných oblastech a zahájit práce na finalizaci výběru vhodné lokality a konkrétních monitorovacích bodů, včetně zajištění budoucích smluv o pronájmu měřicích míst.
- 101) Po dosažení 1 400 pohybů proudových letadel v charakteristickém letovém období (cca 5% konečné kapacity) 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.
- 102) Plné nasazení a plná funkce monitorovacího systému kontinuálního monitoringu hluku pro kontrolu navrženého OHP bude při dosažení 2 800 pohybů proudových letadel za rok (cca 10% konečné kapacity).
- 103) Provoz systému monitoringu hluku bude garantován nezávislou příslušně akreditovanou laboratoří a kontrolován orgánem ochrany veřejného zdraví.
- 104) 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.
- 105) Systém monitoringu hluku bude mít zajištěn výstup ke zveřejnění výsledků, kontroly a postupů.
- 106) Systém monitoringu hluku bude využíván pro informování kompetentních orgánů státní správy, dotčených obcí a veřejnosti o hlukové zátěži v okolí letiště na internetu, o dodržování podmínek OHP a o účinnosti protihlukových opatření.
- 107) Systém monitoringu hluku bude využíván k důsledné kontrole dodržování zákonných ustanovení na poli ochrany zdraví obyvatel před hlukem.
- 108) Zajistit nezávislou kontrolu věcné správnosti provádění monitoringu hluku a výsledků měření (Úřad pro civilní letectví, KHS Středočeského kraje).
- 109) Systém monitoringu hluku vybavit predikčním modelem; pokud bude signalizováno, že by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických limitů v chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb stanovených v § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., které vznikly před datem účinnosti opatření obecné

povahy o OHP letiště Vodochody, budou provozovatelem 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 Úřadem pro civilní letectví a KHS Středočeského kraje; 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.

- 110) 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; v případě prokazatelného překročení zákonem stanovených hygienických limitů bude provoz záměru zastaven či přerušen do doby řádné nápravy.

Ochranné hlukové pásmo („OHP“)

- 111) Po uvedení letiště do provozu provést ověření zvukových izolačních vlastností obvodového pláště všech objektů Střední školy letecké a výpočetní techniky; v případě nevyhovění hygienickým limitům navrhnout dodatečná protihluková opatření na obvodových pláštích objektů školy, u nichž nebudou splněny hygienické limity pro chráněný vnitřní prostor staveb.
- 112) Provozovatel letiště Vodochody zajistí na své náklady administrativně technická a organizační opatření při provozu letiště tak, aby nebyly překračovány limity hluku v chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb stanovených v § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb.; uvedená opatření bude pravidelně konzultovat s Úřadem pro civilní letectví a KHS Středočeského kraje.
- 113) V rámci provozu letiště Vodochody věnovat v rámci monitoringu hluku pozornost všem stavbám bytových a rodinných domů, stavbám pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobným stavbám definovaným zákonem č. 258/2000 Sb., které vyžadují v rámci provozu letiště Vodochody zajištění ochrany v souvislosti s chráněným vnitřním i vnějším prostorem stavby.

Voda

- 114) Odpadní vody z toaletních systémů letadel vypouštět do samostatné akumulární jímky situované u „SO 08 – Objekt hasičské, záchranné stanice a technické obsluhy“; z této jímky budou odpadní vody přečerpávány do vlastní ČOV.
- 115) Na výstupu vod z ČOV letiště Vodochody odebírat vzorky a provádět rozborů akreditovanou laboratoří; četnost vzorkování a rozsah sledovaných ukazatelů stanoví příslušný vodohospodářský úřad.
- 116) Provozovatel předloží ke kolaudaci stavby schválený Plán opatření pro případ havárie (Havarijní plán) dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon).

Vegetace

- 117) Zajistit důslednou údržbu a výchovu všech vysázených porostů.

Ornitologická ochrana

- 118) 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.
- 119) 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.

Ostatní

- 120) V případě jakékoliv změny, která by mohla mít vliv na životní prostředí, požádat MŽP o vyjádření ve smyslu § 23 odst. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Podmínky pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí

- 121) Provozovatel letiště bude aktivně spolupracovat při zřízení Sdružení obcí dotčených provozem letiště Vodochody; nabídka kompenzačních opatření bude vycházet z Veřejného příslibu letiště Vodochody ze dne 11. 8. 2011; aktualizace kompenzačních opatření za zvýšení vlivů na životní prostředí 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 EIA jsou možné.
- 122) Kompenzace nejvíce hlukově exponovaným obcím Dolany, Bašť a Panenské Břežany ze strany provozovatele letiště směřovat nejen do oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, ale i do zlepšení podmínek školní a předškolní výuky dětí (protihluková opatření na objektech, nižší počet dětí ve třídách, vybavení k výuce, apod.) a dalších opatření ke zlepšení kvality bydlení.

Toto stanovisko EIA nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska EIA je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 10 odst. 3 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.

Přílohy:

- č. 1 – zápis z veřejného projednání
- č. 2 – přepis veřejného projednání
- č. 3.a – vypořádání vyjádření dotčených územních samosprávných celků
- č. 3.b – vypořádání vyjádření dotčených správních úřadů

- č. 3.c – vypořádání vyjádření občanských sdružení
- č. 3.d – vypořádání vyjádření veřejnosti (část A a B)
- č. 3.e – vypořádání vyjádření ostatních subjektů
- č. 3.f – vypořádání vyjádření fyzických osob na a po veřejném projednání

Mgr. Jana PIEKNÍKOVÁ, v. r.
pověřena dočasným zastupováním
při výkonu činností ředitelky odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
(otisk kulatého razítka se státním znakem)

Obdrží:

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace EIA, zpracovatel posudku EIA, agentura Eurocontrol