

Příloha 3.e.

Vypořádání vyjádření Ostatní

Agrimex Vestec a. s., ze dne 13. 6. 2013	2
Město Klecany, ze dne 14. 6. 2013	3
Zuzana Černá - ředitelka MŠ Bašť, ze dne 11. 6. 2013	25
Střední škola letecké a výpočetní techniky, ze dne 13. 6. 2013	26
ZŠ a ZUŠ Líbeznice, bez data (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání), ZŠ Líbeznice z 17.10.2011	26
MŠ Líbeznice, bez data (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)	28
Posudek dokumentace (nikoli vyjádření) Ing. Josef Drahota	30
Akustický posudek dokumentace (nikoli vyjádření) Ing. Karel Šnajdr.....	35

Agrimex Vestec a. s., ze dne 13. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Vážená paní ředitelko,</p> <p>naše společnost AGRIMEX Vestec a.s., jedna z významných potravinářských společností v České republice, se sídlem v Panenských Břežanech, by ráda touto cestou prezentovala opakovaně nesouhlasné stanovisko s plánovanou výstavbou a modernizací letiště Aero Vodochody. Hlavním důvodem je znečištění životního prostředí v areálu společnosti, možná kontaminace surovin (čerstvé zeleniny a ovoce zpracovávané ve společnosti) spadem z motorů letadel, snížení bezpečnosti (nebezpečí havárie letadla) a vliv provozu letiště na výrobní a pracovní podmínky společnosti.</p> <p>Na základě zveřejnění oznámení o vlivech záměru „Letiště Vodochody“ na životní prostředí a jeho oponentního posudku jsme zjistili, že jak zpracovatel posudku tak i oponentní posudek nevzal v potaz existenci naší firmy, přestože naše společnost AGRIMEX Vestec a.s. má svou administrativní budovu, včetně skladových a výrobních prostor přímo v letovém koridoru letiště Vodochody, ve vzdálenosti cca 2 km od přistávací plochy. Dle dokumentace zhotovitele dokonce vyplývá, že se přistávací dráha posune o dalších 300m přímo k našim budovám.</p> <p>Dále konstatujeme, že jsme již 3x písemně zasílali stanovisko k tomuto záměru na Váš odbor, avšak nikdo jak ze strany investora, zpracovatele posudku, oponenta či Vašeho úřadu se s naší společností nekontaktoval, aby případně řešil minimalizaci dopadů a škod v souvislosti s provozem plánovaného letiště. Přitom přistávat a startovat desítky letadel denně mají přímo nad našimi hlavami. Jednoznačně budeme zasaženi hlukem, spaliny z leteckých motorů, prachem a v neposlední řadě obrovským rizikem při havárii letadla během vzletu či přistání. Z toho vyvozujeme, že to nikoho nezajímá. V takovém případě však se cítíme ohroženi a poškozeni.</p> <p>Vážená paní ředitelko, že se o nás nezajímá investor, nás až tak nepřekvapuje, ale že je rovněž absolutní nezájem ze strany zpracovatele posudku a státních úřadů o naše problémy, je pro nás velkým zklamáním. Koho tedy chráníte, když se s postiženým ani nespojíte či nezareagujete na jeho výhrady? Se zájmem očekáváme Vaše stanovisko.</p>	<p>Vypořádání</p> <p>Podle 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 č. 100/2001 Sb.“), se posuzují vlivy záměru na životní prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů.</p> <p>Záměr se v tomto procesu ani nepovoluje ani nezamítá.</p> <p>Z hlediska vlivů na ovzduší byly zpracovány podrobné rozptylové studie a vyhodnocen vliv imisního zatížení záměru na lidské zdraví. Vzhledem k poměrně malým imisním příspěvkům záměru vč. navazující dopravy byly tyto vlivy vyhodnoceny jako zanedbatelné.</p> <p>Pro úplnost je možno doplnit, že pro indikovanou látku – PM10 v roční koncentraci je pozadí uvažováno v koncentraci = 31 µg.m-3, max. vliv záměru včetně navazující dopravy byl zjištěn v koncentraci = 0,092 µg.m-3. Aktuální stav znečištění ovzduší je dle povinně používaných údajů MŽP v tomto ukazateli max. 28,9 µg.m-3.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví – Krajská hygienická stanice Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „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>Riziko pádu letadla, které samozřejmě nikdy nelze vyloučit bylo vyhodnoceno specializovanou studií a zjištěno, že je přijatelné.</p> <p>V procesu EIA dle zák. č. 100/2001 Sb. se provádí vypořádání připomínek v rámci jednotlivých dokumentů procesu, nikoli osobními návštěvami.</p> <p>Podle zák. č. 100/2001 Sb. se posuzují vlivy záměru na životní prostředí a stanoví se podmínky k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů. Záměr se v tomto procesu ani nepovoluje ani nezamítá.</p>

	<p>- Zároveň bylo odpovězeno dopisem MŽP ze dne 5.8.2013 – 3 obdržená vyjádření spol. Agrimex a jejich role v procesu EIA.</p>
--	--

Město Klecany, ze dne 14. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>A) Určitým ukazatelem celkové serióznosti přístupu posudkáře EIA k problematice je jeho vypořádání písemných vyjádření. Naše obec je členem Svazku obcí Dolní Povltaví, za něž podával své písemné vyjádření pan dr. Palák, starosta obce Vodochody. Jak dopadlo vypořádání našich společných námitek? Zde je výsledek:</p> <p>1. Svazek obcí namítl řádně a včas k dokumentaci EIA:</p> <p>Klíčový význam má fakt, že rekonstruované a rozšířené letiště ve smyslu dokumentovaného záměru je novým záměrem s novým obsahem, novou kapacitou, novými technologiemi a novým řízením provozu.</p> <p>Jde tedy o nový záměr, který by měl bez nedůvodných výjimek splňovat příslušné podmínky a limity dané Českými právními předpisy, počínaje ústavním pořádkem ČR, zákony a podzákonnými předpisy k jejich provedení konče. V dotčeném území nesmí být překročeno únosné zatížení území a všichni rezidenti v oblasti mají tak jako veškeré fyzické osoby na území ČR ústavní právo na příznivé Životní prostředí. Pro všechny případy a zejména proto, že orgány EIA, dotčené orgány i stavební úřady zhusta tuto právní úpravu ignorují a rozhodují v přímém rozporu s ní, sumarizujeme zde přehledně právní úpravu České republiky v daném směru.</p> <p>Ústavní pořádek ČR obsahuje rovněž Listinu základních práv a svobod (č. 2/1993 Sb., dále jen Listina), jež ve svém čl. 35 odst. 1 přiznává každému právo na příznivé životní prostředí. Je to rovné právo pro všechny. Listina to říká ve svém čl. 1 jednoznačně: „Lidé jsou svobodní a rovní v důstojnosti i v právech. Základní práva a svobody jsou nezadatelné, nezcizitelné, nepromlčitelné a nezrušitelné.“ Příznivé životní prostředí</p>	<p>A) 1. V tomto procesu EIA bylo provedeno řádné posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., vypořádání všech připomínek a zjištěno, že nedojde k překročení maximální únosnosti území a záměr je akceptovatelný dle zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, z hlediska vlivů na ŽP.</p> <p>1. Únosné zatížení území definuje zákon č. 17/1992 Sb., o ochraně životního prostředí, v ustanovení § 5:</p> <p>„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 zákon č. 17/1992 Sb., o ochraně životního prostředí, v ustanovení § 8:</p> <p>„Poškození životního prostředí je zhoršování jeho stavu znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy.“</p> <p>Během procesu EIA bylo zjištěno, že realizací a provozem záměru nedojde ke zhoršení ŽP nad míru stanovenou zvláštními předpisy.</p>

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

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

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

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

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

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

Konečně v § 13 je definována **zásada předběžné opatrnosti**, reagující na nevyhnutelně pouze dílčí poznání reálných souvislostí a na běžnou míru nejistoty a pravděpodobnosti, jež provází lidské poznání světa: "*Lze-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit.*" (V předmětném případě připadá v úvahu, jak bude rozebráno dále, závažné poškození prostředí.)

Z uvedeného je zřejmý **výslovný ústavní a zákonný zákaz zatěžování kteréhokoli území nad přípustnou míru, jíž opět jako u příznivého životního prostředí definuje**

jeho zatěžování lidskou činností pouze v podlimitním rozsahu.

K tomu je nutno doplnit, že ústavodárce zahrnul důležitá ustanovení do ústavní úpravy základního práva na vlastnictví. V čl. 11 Listiny odst. 3 se stanoví: „ *Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem.* ” Je zřejmé, že ústavní pořádek stanoví jednoznačná omezení výkonu vlastnického práva tím, že nesmí být způsoben nadlimitní stav environmentální zátěže území ani poškozování lidského zdraví a v rozporu s obecnými zájmy, mezi něž nepochybně patří zájem na zachování obyvatelnosti území a uchování příznivých životních podmínek.

To platí zejména pro nové záměry. Řada již realizovaných antropogenních záměrů (starých zátěží) způsobila v minulosti a někde působí dodnes nadlimitní zátěž složek životního prostředí a dotčených území. To je právně řešeno možností vydání dočasných výjimek (taková zákonná možnost je stanovena v zákonech o veřejném zdraví, o vodách, o ochraně ovzduší i jinde). Takového přechodného a výjimečného období má být vždy využito k opatřením, jež mají vést k postupné redukci zátěže na podlimitní úroveň a dosažení této úrovně, případně musí být navíc provázeno průkazem, že hluk nebo vibrace budou omezeny na rozumně dosažitelnou míru. Letiště mají ovšem speciální úpravu ochrany před hlukem, jež je rozebrána dále.

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

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

Z uvedeného přehledu plyne závěr: veškeré nové navrhované zásahy v území musí být provázeny přesvědčivým průkazem, že jejich uskutečněním nedojde k překročení přípustné míry zatěžování a znečišťování prostředí, tedy k nadlimitní zátěži území.

<p>Pokud již objektivně v důsledku lidské činnosti existuje v daném území nadlimitní zátěž, tedy protiprávní stav, pak je nutno u navrhovaného zásahu podat přesvědčivý průkaz toho, že provedením tohoto zásahu a souvisejícími opatřeními v území bude zajištěn pokles zátěže pod předepsané mezní hodnoty - limity nebo průkaz toho, že nový zásah vůbec nepřispěje k zvýšení nadlimitu, a tedy ani minimálně. Bez takového průkazu je odsouhlasení, umístění nebo povolení zásahu nezákonné, ba protiústavní a příslušné orgány EIA, dotčené orgány i stavební úřady, jež mají hájit vymezené veřejné zájmy a místo toho souhlasí se způsobením bezpráví nebo s jeho prohloubením, závažným způsobem porušují zákon a jednají hrubě chybně.</p>	
<p>2. V květnu 2011 byl vynesena rozsudek Městského soudu v Praze jako soudu správního ve věci sp. zn. 10 Ca 62/2009 a s datem 30. 5. 2011 a poté i rozsudek ve věci sp. zn. 10 Ca 61/2009. Původně šlo o tři samostatné spory, kdy žalovala společnost Corinthia Panorama s.r.o. a v téže době žaloval dvakrát i Ateliér pro ŽP, o.s. (zde byla sp.zn. původně 10 Ca 67/2009). Všechny žaloby směřovaly proti Magistrátu hl. m. Prahy jako odvolacímu orgánu v územním řízení na umístění stavby "EPOQUE Pankrác - hotel" a umístění stavby "EPOQUE Pankrác -bytový dům" Soud posléze dva spory týkající se hotelu spojil ke společnému projednání pod sp. zn. 10 Ca 62/2009. Věc vedená pod sp. zn. 10 Ca 61/2009 se pak týká stavby "EPOQUE Pankrác – bytový dům".</p> <p>Nejpodstatnější žalobní bod v obou sporech byl v žalobách Ateliéru pro ŽP, o.s. a týkal se faktu, že již v době územního řízení byly v daném území dosaženy nebo i překračovány limity přípustné zátěže hlukem a imisemi z ovzduší. Předmětné stavby, stejně jako řada obdobných paralelně prosazovaných developerských záměrů v území Pankrácké pláně a jejího bezprostředního okolí k tomuto stavu dále přispějí. Za těchto podmínek žalobce považoval další přitěžování již existující zátěže v území za protiprávní.</p> <p>Soud tuto námitku - Žalobní bod plně akceptoval a v odůvodnění sdělil následující: Argument překročení únosné zátěže území (hlukem, imisemi z ovzduší) je důvodný. Podklady pro řízení toto prokazují. Dotčený orgán ochrany ovzduší ve svém stanovisku problematiku stavu ovzduší prakticky neposuzoval, pouze paušálně odkázal na závěry zjišťovacího řízení EIA, kde se ale tato problematika podrobně nepojednávala, takže by se snad kvality ovzduší mohl týkat zcela pouze obecný odkaz na opět obecně formulovanou povinnost zabývat se dalšími připomínkami ve vyjádřeních obdržných v rámci zjišťovacího řízení. Toto je však zcela nekonkrétní. MŽP sice v režimu § 149 odst. 4 správního řádu přezkoumalo závazné stanovisko OOP MHMP a potvrdilo je, nicméně danému problému věnovalo asi 5 řádků a z těch nic podstatného neplyne. DOSS nedostály svým povinností a nedošlo k náležitému vypořádání vznesených</p>	<p>2. Ve vyjádření se popisuje stav při překročení ekologických limitů. K tomu u posuzovaného záměru nedochází.</p> <p>Ve stanovisku EIA jsou uloženy dostatečně výrazné a reálné podmínky k dodržení limitů životního prostředí.</p>

námitek.

To podle soudu platí i pro Hygienickou stanici hl. m. Prahy a její stanovisko. MZD rovněž přezkoumávalo v rámci odvolacího řízení toto závazné stanovisko a na základě akustických studií popisujících stav v roce 2008 a výhled do budoucna (2010) uznalo výslovně, že jsou limity pro vnější chráněný prostor staveb překračovány a do budoucna budou rovněž překračovány. Přesto potvrdilo platnost stanoviska hygienika.

DOSS i stavební úřad podle soudu vycházely z toho, že nadlimit je v daném území již víceméně obvyklý a že projednávaný záměr k zhoršení stávajícího stavu přispěje pouze minimálně. Vlivem jeho uskutečnění a provozu se stav v lokalitě výrazně nezhorší. Takový přístup soud rozhodně odmítl s tím, že platí zákon a Obecné technické podmínky pro výstavbu v hl. m. Praze (OTPP), kde se opakovaně odkazuje na limity a nutnost jejich dodržení. **Limity jsou tu tedy proto, aby byly dodržovány.** Tak, jak předvedly správní úřady v této věci, nelze přistupovat k umístění a povolení staveb. V nadlimitně zatíženém území lze situovat jen novostavby s nulovým příspěvkem k zátěži území nebo zároveň s jejich odsouhlasením musí být jinak zajištěno snížení zátěže - např. opatřením, že se doprava na pozemních komunikacích povede jinudy apod.

Hygienik zcela rezignoval na ochranu venkovního chráněného prostoru staveb a vycházel z vyšší neprůzvučnosti nových oken, ale stavbu nelze posuzovat jako umístitelnou s odkazem na její minimální příspěvek k zátěži v území. Tato ani další prosazované stavby v daném území nejsou nijak minimalistické - má jich být celkem 8 nebo 9 a i kdyby každý záměr znamenal navýšení hlukové zátěže jen o 0,3 dB (Aeq.), pak by se v území zvedla hluková zátěž jejich uskutečněním velmi výrazně. Limity jsou závazné - zákony i OTPP stanoví jejich závaznost. Nelze tedy do takového území umisťovat další záměry, pokud není zajištěno, že nebudou limity překračovány, aniž by byly tedy stanoveny a vytvořeny další reálné podmínky k dosažení podlimitu.

Rozsudek má mimořádný význam pro jakékoli projednávání a odsouhlasování zásahů či záměrů navrhovaných v území, kde jejich vlivem může dojít k překročení některého z limitů přípustné zátěže v území, tedy k překročení přípustné hlukové či imisní zátěže, ale i zátěže seismickými otřesy apod. nebo se nadlimitní zátěž dále - byť v daném případě i nevýrazně – dále zhorší. Je vždy na žadateli či oznamovateli, aby podal přesvědčivý průkaz zachování nebo dosažení podlimitní zátěže i při plném (maximálním možném) provozu zamýšleného záměru.

Reakce posudkáře EIA na tyto dva body:

1. - 2. Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů.

To je zjevná nepravda! Posudkář bez dalšího akceptoval záměr vyhlásit Ochranné

<p>Hlukové Pásmo kolem letiště (OHP), což nemá zákonného opodstatnění. S tímto závažným tvrzením se vůbec nevypořádal, ignoroval je! V rozhodovací úřední proceduře orgán EIA v prostředí právního státu něco takového nesmí akceptovat. Nemůže svým závěrečným stanoviskem pokrývat zjevné nezákonnosti!</p> <p>Zamýšlené letiště je novým zásahem a novým zdrojem všemožných emisí včetně hlukových. U nového zdroje emisí, zejména hlukových je oprávněný požadavek, aby mimo areál letiště (za oplocením areálu) byly imisní limity dodrženy, tedy byl dodržen právní stav, nikoli způsoben stav protiprávní, nadlimitní. Území je hojně osídleno, jde o rezidenční zázemí velkoměsta a žadatel není oprávněn řadu obytných území zatížit nadlimitní zátěží, tedy protiprávním stavem a řadou omezení v dalším územním rozvoji. Něco takového může ÚCL rozhodnout po právu pouze a jen na základě zákona, v jeho rámci, jak stanoví Listina základních práv a svobod (čl. 2 odst. 2) i samotná Ústava ČR (čl. 2 odst. 3). Předmětný záměr letiště je podlimitní ve smyslu zákona o veřejném zdraví co do počtu pohybů letadel za rok a nejde o vojenské letiště. Povinnost stanovit OHP zde není.</p> <p>Podmínky souhlasného stanoviska mohou formálně obsahovat cokoli. Papír snese vše a nezačervená se! Obce a občané z okolí zamýšleného zásahu mají právo požadovat zachování zákonného stavu zatížení hustě obydleného území, tedy dodržení předepsaných limitů. Záměr toto buď splňuje - a pak je akceptovatelný, nebo nesplňuje - a pak je na místě vydat nesouhlasné závěrečné stanovisko EIA a bránit jeho uskutečnění všemi zákonnými prostředky. Podmínky vymyšlené posudkářem nejsou vůbec rozhodné, jejich promítnutí do reálné situace je velmi diskutabilní, dokonce nepovinné a případné nedodržení podmínek bude v budoucnu stěží prokazatelné a napravitelné. Vedení okolních obcí o takových situacích již za provozu továrního letiště může předložit bohatou dokumentaci, kdy byla opakovaně porušována dohodnutá pravidla a provozovatel letiště podané stížnosti zamítal jako "neprůkazné".</p> <p>Zaváže se snad posudkář nebo orgán EIA, že takto formulované podmínky budou soustavně kontrolovat a zkoumat jejich dodržování? Nikoli. V reálném stavu kvality výkonu státní správy v této zemi nemusejí být ani promítnuty do budoucích správních rozhodnutí a i když se tak stane, kontroly budou převážně v režii samotného oznamovatele a víceméně budou existovat formálně.</p> <p>Prohlásit, že podmínky stanoviska zajistí dodržení podlimitního stavu je pouhá nereálná fikce, nepravda, pomocí které má být nadlimitní záměr za každou cenu umístěn.</p>	
<p>3. Upozorňujeme zde výslovně orgán EIA i příslušné dotčené orgány, že veškeré v tomto podání uváděné a citované rozsudky správních soudů se týkají běžné rozhodovací praxe úřadů veřejné správy včetně orgánů EIA. Chyby, nezákonnosti a</p>	<p>3. Podle zákona 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>selhávání zdrcujícím způsobem kritizované v těchto rozsudcích se běžně opakují a vyskytují se i v řadě dalších úředních rozhodovacích procesů a nevyhnují se ani tomuto konkrétnímu projednávání EIA. Proto jsme jako účastníci projednávání pojalí obsáhlou argumentaci soudů jako součást svého vlastního včasného písemného vyjádření. S těmito námitkami se musí orgán EIA i dotčené orgány vypořádat v souladu se základními zásadami správního rozhodování (§ 2 - 8 správního řádu), tedy věcně správně, zákonným způsobem, přesvědčivě, nestranně a přezkoumatelně. Nestačí, pokud jen prohlásí, že dané rozsudky obsahují závazný právní názor pouze pro konkrétní rozsuzované případy. Materiálně tomu tak není a nemůže být, když se vytknuté nezákonnosti a chyby soustavně opakují v rozhodovací praxi výše uvedených úřadů.</p> <p>Je tedy otázkou, jaká opatření musejí být uložena v rámci EIA, pokud by měl záměr získat kladné závěrečné stanovisko EIA a zda je to vůbec v rámci tohoto posuzování možné a proveditelné vzhledem k tomu, že závazným předmětem posuzování je předložená dokumentace, zachycující popis navrhovaného záměru. Orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA. Je otázkou, zda lze s těmito omezeními vůbec v souladu se zákonem formulovat závazná opatření pro fáze přípravy, zhotovování a užívání záměru, jež by garantovaly dodržení zákonných limitů zatížení okolních intenzivně již využívaných území. V dalším rozboru a v přílohách se tomuto problému dále věnujeme. Pokud nebudou uložena výrazná a reálná opatření k dodržení limitů, bude případné odsouhlasení záměru v rozporu se zákonem i s ústavním pořádkem.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p>3. V návrhu stanoviska EIA jsou uloženy dostatečně výrazné a reálné podmínky k dodržení limitů životního prostředí.</p> <p>To prostě není pravda! Podrobnosti jsou výše - k bodům 1. a 2. našeho vyjádření k dokumentaci.</p>	<p>Zároveň jsou povinni stanovit „výrazné a reálné“ 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>4. Prvořadým problémem záměru je fakt, že mohutný letecký provoz se má umístit do hustě obydleného a intenzivně využívaného předpolí velkoměsta, kde řada limitů využití území je již nyní dosahována nebo i překročena.</p> <p>Jde zejména o hluk.</p> <p>V dokumentaci se uvádí, že zamýšlená kapacita zahrnuje průměrný denní počet odbavených cestujících 9.600 osob, ovšem ve špičkovém dni to může být téměř dvojnásobek, tedy 16.780 osob. Veškeré výpočty a predikce hlukové i imisní zátěže</p>	<p>4. V procesu EIA je řadou podmínek zajištěno plnění hlukových limitů. Tyto limity budou muset být plněny i ve zmiňovaných oblastech. Pokud se ve vyjádření argumentuje požadavkem plnění hladin hluku 60/50 dB mimo prostory, kde platí legislativní hlukové limity, potom je nutno tento požadavek směřovat ke změně legislativy, nikoli k procesu projektové EIA.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou</p>

<p>ovšem vycházejí z "charakteristického letového dne", který z povahy věci bude vyhodnocen z průměru, nikoli maxima.</p> <p>Vedle toho se v dokumentaci počítá s provozem menších letadel i strojů vojenských a vrtulníků, ale pro takový provoz by nebylo třeba záměr uskutečňovat. Záměr je prosazován s účelem prosadit na tomto letišti soustavný a podle všeho naprosto převažující komerční provoz letounů kategorie S.5.2., tedy vícemotorových proudových strojů do 120 t hmotnosti a s rozpětím až 36 m. Pokud by se záměr uskutečnil, byla by černost jejich pohybů naprosto převažující a s velkou pravděpodobností by překročila uváděných 72 % všech pohybů. Oznamovatel sděluje, že jeho snahou bude přitáhnout na toto letiště nízkonákladové společnosti, a to především snižováním nákladů účtovaných společností letiště užívajícím, což neponechává pochybnosti o povaze převažujícího provozu. Jde o vstupní údaje zejména hlukové studie a zprostředkovaně i zkoumání zdravotních rizik. Jejich výsledky jsou s velkou pravděpodobností již jen pro toto nesprávné.</p> <p>Sám oznamovatel předpokládá překračování ekvivalentních hodnot akustického tlaku 65 dB - a to nikoli jen v areálu samotného letiště, ale mimo něj - v zahrádkářské kolonii Panenských Břežan. A hladina 60 dB pak zasahuje zastavěná území řady okolních obcí a rekreačních území. Je konstatováno riziko dosažení tohoto limitu i v "okrajových částech obytných území", kde jsou prokazatelně situovány stavby pro bydlení a kde se reálně bydlí v podstatně vyšším rozsahu, nežli tvrdí dokumentace (Panenské Břežany, Dolánky, Zlončice).</p> <p>Na str. 249 a 250 dokumentace EIA oznamovatel uvádí, že hladinami vyššími než 65 dB může být atakována jen část zahrádkářské kolonie na levé straně D8 v Panenských Břežanech a hladina 60 dB že zasáhne jen jeden obytný objekt, který označuje jednou č.p. 172, podruhé č.p. 179 a údajně okrajovou zástavbu v ulicích K dálnici, Akátová a Na Pískách. Tyto ulice jsou obývány trvale, celá oblast vč. pozemků na levé straně D8 je podle platného a závazného územního plánu obce oblastí určenou k zástavbě a to, co je stále nazýváno zahrádkářskou kolonií je zástavba, kde jsou postaveny domy celoročně obývané, z toho k trvalému pobytu je hlášeno dle sdělení obecního úřadu 13 osob a na všech pozemkových parcelách je evidována i parcela stavební.</p> <p>Kromě toho oznamovatel používá podle svého výkladu účelově a tendenčně znění zákona 258/2000 Sb. § 30, jak uvádí v předmětném dodatku č. 2. Zákon 258/2000 označuje srozumitelně chráněný venkovní prostor staveb: <i>"Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, jakož i rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb"</i>. Že se jedná o stavby funkčně obdobné rodinným domům, není pochyb. Chráněný venkovní prostor je pak v zákoně zřetelně označen jako prostor určený ke sportu či rekreaci atd. Tím, že oznamovatel chce zahrady začlenit podle jím</p>	<p>významné.</p> <p>Během procesu EIA byly formulovány a stanoveny takové podmínky (uvedené v návrhu stanoviska EIA), které zajistí plnění ekologických limitů a za kterých nedojde k významným vlivům na veřejné zdraví.</p> <p>Zdravotní rizika jsou podrobně řešena v příslušné studii, zpracované autorizovanou osobou.</p> <p>Velikost, významnost a přijatelnost nebo nepřijatelnost vlivů na obyvatelstvo s důrazem na vlivy hluku jsou provedeny v posouzení zdravotních rizik, které je součástí dokumentace a je zpracované příslušně autorizovanou osobou v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb.</p> <p>V závěru tohoto posudku se konstatuje, že přímé zdravotní dopady realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p> <p>Součástí dokumentace je posouzení zdravotních rizik zpracované příslušně autorizovanou osobou v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb.. K problematice posouzení zdravotních rizik byl v rámci posudku EIA zpracován dokument: <i>Kubina, J.: 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.</i> 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>Tato posouzení se týkají i citlivějších skupin obyvatel včetně malých dětí, nemocných a starších občanů.</p> <p>V souladu s definicí Světové zdravotnické organizace (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 krajské hygienické</p>
--	---

citovaného zákona podle druhu do zemědělských pozemků (zákon 344/1992 Sb.) a ne podle reálného užívání, jak stanovuje zákon na ochranu zdraví, jde o chabý pokus o zmatení.

Připomínku č. 37 nelze považovat za vypořádanou a požadujeme, aby do dokumentace byly doplněny správné údaje o počtu dotčených obyvatel, jak uvádíme výše. Rovněž žádáme, aby v duchu řečeného byly do dokumentace doplněny dotčené parcely jako pozemky v chráněném venkovním prostoru a to co do počtu i do rozlohy.

Zákon o veřejném zdraví výslovně definuje v § 30 odst. 3 chráněný venkovní prostor jako nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Rekreace pro účely ochrany před hlukem podle uvedené definice zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájmem bytu v nich. Není tedy správná bagatelizace obecné ochrany vnějšího prostředí v zastavěných i nezastavěných územích okolních obcí obsažená v dokumentaci (údajné zemědělské pozemky a individuální rekreace jako záminka neřešení hlukové zátěže).

V "pásmu výstrahy" s hlukovou zátěží od 55 dB do 59,9 dB (Aeq) se nalézají celé sousední obce (Dolany, Debrno, Panenské Břežany, Bašť a jižní okraj Mínice). Přitom nevyhnutelná chyba a nepřesnost výpočtu je podstatně vyšší nežli 0,1 dB a zákonná zásada předběžné opatrnosti ukládá na rozdíl od podzákonných úprav činit opatření ke snížení zátěže i když nebude jistota, ale pouze pravděpodobnost dosažení nebo překročení zákonného limitu 60 dB (Aeq). A zákon má přednost před předpisy nižší právní síly a právě zákonem jsou přímo ukládány povinnosti právníckým a fyzickým osobám (čl. 2 odst. 3 Ústavy ČR a čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod).

Kumulace hluku z leteckého provozu a z provozu na pozemních komunikacích zasahuje výrazně Panenské Břežany a Klíčany. Kumulace s hlukem z Železnice pak je dominantní v Dolanech a Částečně ve Zlončicích a Chvatěrubech. Již nyní jsou zde zjišťovány nadlimity.

Vnitřní rozpor obsahuje konstatování, že zvýšení zdravotních rizik rezidentů není významné, ale naproti tomu dopady v psychologické a sociální oblasti budou výrazné, když obtěžování hlukem výrazně vzroste i v doposud klidných územích. Ovšemže psychologické faktory mají podstatný vliv nejen na míru životní pohody, ale i na zdravotní stav populace a na míru zvládnutí jiných zdravotních rizik a zátěží.

Konstatujeme hrubé opomenutí přesvědčivě vyhodnotit a zohlednit četnost a hlukový dopad motorových zkoušek předpokládaných kategorií letounů včetně případů nových nebo v sousedním závodě opravovaných strojů.

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.

Zásada předběžné opatrnosti je v tomto procesu EIA plně respektována včetně všech korekcí na nepřesnost výpočtu a měření dle platné legislativy.

Závazné podmínky stanoviska EIA musí být zohledněny v navazujících rozhodnutích, popř. opatřeních podle zvláštních právních předpisů - např. podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) - viz ustanovení § 10 zákona. Problém kontroly je řešen navazující legislativou. Proces EIA nemá žádné legislativní ani jiné nástroje pro následnou kontrolu plnění podmínek. Podmínky mohou být ukládány pouze oznamovateli (viz zákon č. 100/2001 Sb.), nemohou být ukládány podmínky pro legislativu, orgány státní správy nebo jiné osoby.

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

Reakce posudkáře EIA na tento bod:

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

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

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

Zařazení objektů do skupiny "bytových domů, jakož i rodinných domů\staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb" lze jedině na základě výpisu z katastru nemovitosti a tak také v dokumentaci bylo provedeno, obdobně jako určení chráněného venkovního prostoru.

Pro zajištění plnění hlukových limitů je podmínkami návrhu stanoviska EIA pomocí monitoringu hluku a systému predikce stanoven jednoznačný a reálný systém.

Posudek podle zák. č. 100/2001 Sb. Letiště Vodochody Příloha č. 3

Kumulace vlivů hluku z leteckého provozu a z provozu na pozemních komunikacích je v dokumentaci řešena dostatečně pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí. Posouzení zdravotních rizik vychází z příslušných metodik, které rozlišují samostatné vlivy na zdraví a vlivy ve formě obtěžování. Nelze tedy vlivy ve formě obtěžování zpětně převádět do vlivů na zdraví.

<p><i>Vyhodnocení a zohlednění četnosti a hlukový dopad motorových zkoušek je podrobně řešeno v příl. č. 23 Dokumentace s názvem Akustická studie - Motorová stojánka.</i></p> <p>Jde o nepřijatelné zamlčování podstatných problémů. Posudkáři EIA tohoto druhu klidně navrhnou souhlasné stanovisko s podmínkami (jejichž plnění oni následně již nekontrolují!) doslova pro cokoli. Klidně by tak učinili i pro krematorium v Osvětimi!! Jen by formulovali podmínky, aby kouř nebyl příliš tmavý a neobsahoval nadlimit emisí znečišťujících látek! Vůbec by se nezabývali do nebe volající podstatou oznámeného záměru!</p> <p>Varujeme velmi naléhavě orgán EIA před takovým otrlým a hluboce nemorálním přístupem, který vede k nezákonným důsledkům!</p>	
<p>5. Návrh na stanovení OHP v okolí letiště s tím, že by izofony na úrovni 60 dB/ 50 dB (Aeq) probíhaly uvnitř pásma při jeho hranici, nekoresponduje s právní úpravou § 31 odst. 2 zákona, o ochraně veřejného zdraví, stanoví povinnost provozovatele letiště podat návrh takového pásma pro vojenská letiště a mezinárodní letiště s více než 50 tisíci pohyby za rok. Zde je stanovena povinnost provozovatele v případě překročení hlukových limitů navrhnout OHP a tomu odpovídá i oprávnění a povinnost ÚCL je stanovit.</p> <p>V případě jiných nebo podlimitních letišť tato povinnost neplatí. Lze dokonce konstatovat, že pokud by ÚCL takové OHP stanovil, vybočil by ze své zákonem jednoznačně dané kompetence a porušil by ústavní zásadu, že státní moc lze uplatňovat pouze v případech a mezích výslovně stanovených zákonem (čl. 2 odst. 3 Ústavy ČR a čl. 2 odst. 2 Listiny základních práv a svobod).</p> <p>Z hlediska oznamovatele jde tedy o pokus o jakýsi "nadstandard" ve smyslu získání neadekvátní zvýhodněné pozice v daném území. OHP je totiž ze zákona formulováno jako opatření zajišťující prioritu leteckého provozu před jinými veřejnými nebo soukromými zájmy a aktivitami v území a jde o pásmo nechránící okolní území před nadlimitním hlukem, ale naopak chrání letiště a jeho nadlimitně hlučný provoz před subjekty využívajícími okolní území, stavby či zamýšlející jejich využití. Vyhlášení restriktivně pojatého OHP (omezujícího rozvoj obcí) je zcela nepřijatelné, nená žádné oporu v zákoně a je nutno je jednoznačně odmítnout.</p> <p>Předmětný záměr je novým záměrem se vším všudy a je na oznamovateli, aby jej navrhl tak, aby byl schopen prokázat, že mimo pozemky letiště budou dodrženy bez výjimek limity akustického tlaku vztahující se na letecký provoz, a to i v souběhu s vyvolaným provozem na okolních pozemních komunikacích. Pokud se tak nestane a takový průkaz nebude podán, pak nejen že návrh OHP bude nezbytně zamítnout, ale bude nutno vydat i nesouhlasné závěrečné stanovisko EIA.</p>	<p>5. Ochranné hlukové pásmo (dále jen „OHP“) je navrženo dle hygienických předpisů a zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: „Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky.“</p> <p>Proces vyhlášení OHP bude veden mimo tento proces EIA a prakticky s ním nijak nesouvisí. Záměr „vyhlášení OHP“ není uveden v příl. č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., a proto nepodléhá procesu EIA.</p> <p>Uvedená povinnost nijak nevylučuje možnost podat návrh na vyhlášení OHP i při nesplnění parametrů pro uvedenou povinnost. Úvahy o budoucím postupu Úřadu pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“) nejsou předmětem tohoto procesu EIA.</p>

<p>Reakce posudkáře EIA ha tento bod:</p> <p><i>5. OHP je nástrojem pro ochranu obyvatelstva před hlukem a nástrojem územního plánování. Limit pro letiště "zajišťující ročně více než 50 000 startů nebo přistání " představuje hranici, od které začíná platit povinnost provozovatele navrhnout vydání opatření obecné povahy podle správního řádu ke zřízení ochranného hlukového pásma a provést nebo zajistit provedení příslušných protihlukových opatření. Pozn.: Např. do 30. 9. 2003 byl tento limit nastaven pro "letiště přepravující ročně více než 100 000 fyzických osob". Pro (v procesu EIA povinnou minimalizaci vlivů hluku) je podmínkou návrhu stanoviska EIA uloženo projednat návrh OHP (ve kterém ovšem budou platit limity 60/50 dB pro stávající chráněnou zástavbu). Zároveň ovšem nelze předjímat jeho reálné stanovení, které je předmětem jiného procesu mimo proces EIA. I v případě, je 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.</i></p> <p>Jde o zavádějící argumentaci! 60/50 dB (Aeqv) pro vnější chráněný prostor staveb pro bydlení, školních a zdravotnických zařízení je nepřijatelný. Tento limit může být dodržován v oploceném areálu letiště. Za hranicí areálu u nového zdroje, který nedosahuje předpisové kapacity je nepřijatelný. V případě obytných území je neakceptovatelný již i jen z důvodu vzrůstu obtěžování, psychické zátěže a zdravotních rizik. Jde o nový zdroj, který musí odpovídat soudobým právním požadavkům.</p> <p>Je vědomou nepravdou, že OHP v případě letišť má funkci ochrany obyvatelstva před hlukem. Pravým záměrem jeho stanovení je vždy ochrana letiště jako zdroje nadlimitního hluku před obyvatelstvem z okolí, před jeho oprávněnými požadavky! Je to zmocnění k možnému omezování užívání nemovitostí a k zabrzdění územního rozvoje. Posudkář si měl tyto věci nastudovat a netvrdit nepravdu.</p> <p>Je pouhým alibismem posudkáře EIA, pokud se vymlouvá na to, že OHP bude stanoveno ÚCL v jiném řízení. Položení OHP na obytná území vzniklá před prosazením tohoto záměru je nestoudností, jež nesmí být prosazena!</p> <p>V každém případě požadujeme, aby mezi jakýmkoli podmínkami stanoviska EIA jeho zřízení nebylo zahrnuto. Pokud by zde tento právně nepodložený požadavek byl, šlo by o záminku a vítané alibi oznamovatele o další usilování o jeho nelegální odsouhlasení!</p>	
<p>6. Mezi zvláště přísně chráněná zařízení z hlediska zdravých životních podmínek patří školní i předškolní zařízení. Jejich ochrana je podle právní úpravy dokonce přísnější, než ochrana celoživotních rezidentů.</p> <p>Řada výzkumů prokázala, že děti, žijící například v blízkosti letišť či hodně rušných</p>	<p>6. Vlivy hluku na děti jsou v procesu EIA řešeny dostatečně včetně příslušných podmínek návrhu stanoviska EIA. Vzhledem k nezbytnosti plnění hlukových limitů v celém okolí záměru, není žádný důvod k tomu, že by u školních nebo předškolních zařízení mohly být překračovány.</p>

komunikací, trpí více poruchou soustředění, ve škole jsou roztěkané, pomalejší či hůře chápou psaný text. Samotná příloha č .28 dokumentace například zmiňuje, že letecký hluk může více odvádět dětskou pozornost a narušovat jejich komunikaci s učitelem. Studie nezamlčuje ani prokazatelné negativní účinky hluku z letecké dopravy na poznávací (rozumové) funkce u dětí.

Výzkum Institutu hygieny a sociální medicíny v Innsbrucku před Časem jednoznačně prokázal, že hluk způsobovaný nadměrnou automobilovou dopravou, kterou Letiště Vodochody bude nevyhnutelně generovat, má negativní vliv na psychický stav dítěte, přičemž tou nejvíce ohroženou skupinou jsou děti předčasně narozené či s nižší porodní hmotností. Navíc byla u dětí prokázána přímá úměra souvislosti intenzity hluku a závažnosti psychických problémů.

Požadujeme, aby se zpracovatel dokumentace EIA zaměřil právě na dopady u dětí a toto do dokumentace EIA doplnil. Nejmladší generace by byla soustavným hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.

V přílohách tohoto podání jsou přesné počty i mapka informující o umístění školních i předškolních zařízení v území.

Reakce posudkáře EIA na tento bod:

6. Vlivy hluku na děti jsou v procesu EIA řešeny dostatečně především v Posouzení zdravotních rizik včetně příslušných podmínek návrhu stanoviska EIA a to i kompenzačních. Uvedená mapa se zakreslenými školními zařízeními zobrazuje kumulativní vliv hluku v hladinách LDVN, které jsou výsledkem matematických operací, silně nadhodnocují večer (18-22 hod. - přičítá se 5 dB) a noc (22-06 hod. - přičítá se 10 dB), nemají nic společného s reálnými hodnotami a nemohou být porovnávány s hlukovými limity. Je otázkou, zda pobyt dětí v uvedených zařízeních probíhá večer (18-22 hod.) a v noci (22 - 06 hod.), tedy v dobách, které se dominantně podílejí na velikosti zobrazených hodnot. Pro porovnání s hlukovým limitem z letecké dopravy lze použít příl. č. 25 Akustická studie leteckého provozu - grafická příl. č. 2 (LD). Pro porovnání s hlukovým limitem ze silnic lze použít příl. č. 24 - Doprava na pozemních komunikacích - grafická příl. č. 5 (LD). V případě použití těchto podkladů lze dokumentovat, že hladiny hluku ve vztahu ke školním zařízením budou významně podlimitní.

Nezbývá, nežli požadovat jednoznačný průkaz zachování podlimitního stavu. Ten podán nebyl!

<p>7. Příloha tohoto podání, "Dopravně - inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště Vodochody a napojení na komunikační síť." - dopravně-inženýrská studie zpracovaná Ing. Jiřím Veselým rozebírá rozpor navrhovaného dopravního napojení letiště na D8 s příslušnými normami a tedy jeho nerealizovatelnost v předložené variantě a kriticky jako neakceptovatelné z hlediska propustnosti a kapacity hodnotí i přetížení na stávajících pozemních komunikacích v dotčeném území.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>7. Dokumentace obsahuje přílohu č. 9 - Dopravně Inženýrská Studie, zpracovanou specializovanou společností, která nerealizovatelnost a neakceptovatelnost záměru neuvádí. 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. Bude tedy na oznamovateli, zda do tohoto rizika vstoupí.</i></p> <p>Posudkář nevyvrátil závěry Ing. Jiřího Veselého a ani se o to nepokusil. Dopravně Inženýrská Studie zpracovaná na objednávku a za peníze oznamovatele a přičleněná k dokumentaci EIA z pochopitelných důvodů nerealizovatelnost této části záměru ani její neakceptovatelnost neuvádí. "Experty", kteří by za peníze oznamovatele a na jeho objednávku doložili neuskutečnitelnost záměru by oznamovatel rozhodně neplatil a jejich výstup nezveřejňoval, to dá rozum.</p> <p>Posudkář EIA argumentuje mimoběžně. Buď je uvažované dopravní řešení proveditelné ve smyslu technických norem, nebo není! Zde jako oponent dokumentace zjevně selhal.</p>	<p>7. Nejedná se o problém vlivů na životní prostředí, ale o problém technický. Technická norma není obecně závazný právní předpis.</p> <p>Proces EIA nemá žádné nástroje ke zkoumání detailního souladu nebo nesouladu s technickými normami nebo předjímat vydání nebo nevydání výjimky z technické normy. To bude předmětem navazujících správních řízení např. dle stavebního zákona, takže obavy, že by se něco zanedbalo nebo opomnělo, jsou zbytečné. Není ani vybaven příslušně autorizovanými osobami pro konkrétní technickou oblast (těmi je např. vybavena společnost, která zpracovala Dopravně inženýrskou studii).</p> <p>Proto je uloženo podmínkou, že nelze provést kolaudaci terminálu bez zprovoznění MÚK Odolena Voda, jinými slovy záměr letiště Vodochody nelze uvést do provozu bez dopravního napojení na dálnici D8. Jinou možnost proces EIA dle zákona č. 100/2001 Sb. nemá.</p>
<p>8. Problematiku ochrany přírody, zejména pak vynuceného kácení a otázky velkého tradičního zimního nocoviště kavkovitého ptactva v prostoru Kralup nad Vltavou v kontextu umístění a provozu letiště (migrační trasy ptactva a pokusy trasy ovlivnit) se týká příložený znalecký posudek RNDr. Pavla Trpáka, soudního znalce pro oblast ochrany přírody, který je přílohou tohoto podání. Jde o nový znalecký posudek autora, který se již vyjadřoval k dokumentaci.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>8. Posudek podle zák. č. 100/2001 Sb. Letiště Vodochody Příloha č. 3 Se znaleckým posudkem RNDr. Pavla Trpáka lze vcelku souhlasit. Pouze je nutno zdůraznit, že podmínkami návrhu stanoviska EIA je upřesněna naprostá nutnost respektování zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. V rámci návrhu stanoviska EIA byly dále uloženy takové podmínky, aby k překročení únosného zatížení území nedošlo.</i></p> <p>Pochybná posudkářova proklamace o "naprosté nutnosti respektovat zák. č. 114/1992 Sb. "je zcela lichá. Je to jen planá proklamace, jež Trpákův posudek akorát degraduje!</p>	<p>8. Problematika ochrany přírody, zejména pak vynuceného kácení a otázky velkého tradičního zimního nocoviště kavkovitého ptactva v prostoru Kralup nad Vltavou, je v procesu EIA řešena v souladu s požadavky zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a to včetně podmínek pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP.</p>

Kde je naplnění zásady materiální pravdy?									
<p>9. Vodoprávní problematiky se týká odborný posudek VHS PROJEKTU - Ing. Martina Jakoubka ohledně celkového vodohospodářského řešení navrhovaného záměru. Je nutno zdůraznit, že v závěru tento posudek formuluje celkem ve 14 bodech požadavky na doplnění dokumentace a dotazy na chybějící informace.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>9. Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení v rámci požadavků ČIŽP. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby s odstraňováním těchto zátěží. Požadavek č. 21 vrácení dokumentace se týkal upřesnění problematiky nakládání s odpadními vodami, včetně odpadních vod ze zimní údržby ploch záměru, je dokumentaci dostatečně vyřešen uvedením celkové koncepce nakládání s odpadními vodami Studie odvodnění letiště Vodochody byla zpracována dle legislativy a příslušných technických norem, dle předchozích požadavků a projednána s ČIŽP a Povodím Vltavy s.p., závod Dolní Vltava. Je zpracována v houbce dostatečně pro proces EIA. Výsledný stav s retencí a zasakováním nijak nemění z hlediska výstupů stávající stav. Některé uvedené otázky jsou řešeny v rámci dokumentace EIA, další budou předmětem vodohospodářské části DÚR a jsou řešitelné běžnými technickými metodami. V návrhu stanoviska je uložena řada podmínek, které představují limity pro vodohospodářskou část DÚR, ve které dojde k aktualizaci a případnému zpřesnění této části.</i></p> <p><i>Ke konkrétním otázkám lze uvést, že počty zaměstnanců, požární vody, kapacity ČOV a čištění vod ze zimní údržby jsou uvedeny v rozsáhlých kapitolách dokumentace. Vody z odbavovacích ploch a parkovišť budou přes odlučovače ropných látek odváděny do retenčních nádrží, odkud budou ve vhodném období čerpány přes sorpční filtr do vsakovacího objektu k zasakování. V zimním období jsou zasakovány pouze odtoky ze střech objektů a silničních těles. Odtokové poměry v Postřižinském potoce se vlivem změn v odtoku dešťové kanalizace ze závodu AERO Vodochody a.s. „Postřižinskou“ větví nezhorší - odtok nebude snížen. Vlivem navrhovaného zastřešení objektu skladu leteckých pohonných hmot a železničního stáčíště dojde naopak k drobnému zvýšení odtoků srážkových vod (nekontaminovaných ze střech). Ostatní odpadní vody ze závodu Aero Vodochody jsou již dlouhodobě odváděny po vyčištění ve stávající ČOV AERO jednotnou kanalizační stokou do Vltavy. Důvodem v nejednotnosti uvedených údajů jsou především odlišné požadavky na navrhované vodohospodářské objekty. U hlavních kanalizačních odtoků k recipientům (včetně VO a RN) byla navržena kapacita pro zajištění bezpečného odtoku 100-leté vody. Areálové kanalizace se projektují na zatěžující maximální srážku z dlouhodobého sledování o</i></p>	<p>9. K odbornému posudku Ing. Jakoubka lze navíc kromě údajů již uvedených uvést následující:</p> <p>V rámci dokumentace byla zpracována studie „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ pod vedením autorizovaného inženýra v oboru vodohospodářských staveb.</p> <p>Podrobné dokumenty týkající se vodohospodářského řešení záměru budou zpracovány např. v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro provedení stavby v režimu stavebního zákona.</p> <p>Tyto dokumenty budou zpracovány podle požadavků orgánů státní správy ve vodním hospodářství a příslušných technických předpisů, např. ČSN včetně parametrů návrhových intenzit deště.</p> <p>Pro různé typy vodohospodářských zařízení (zasakování, retence, areálová kanalizace, hlavní kanalizační stoky apod.) jsou závazně používány různé periodicity a doby trvání deště.</p> <p>Např. ČSN 75 6101 „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ v bodě 5.3.4.12 stanovuje: „Při návrhu stokové sítě za použití racionálních metod se počítá s periodicitou návrhového deště, kterou určí příslušný úřad (především Vodoprávní úřad). Orientační hodnoty četností výpočtových dešťů jsou uvedeny v tabulce 3.“ Vzhledem k tomu, že vodoprávní úřad se svými požadavky nepodílel na studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ bylo správné použití orientačních hodnot, které jsou uvedeny v následující tabulce (ČSN 75 6101):</p> <p>Tabulka 3 - Orientační hodnoty četnosti výpočtových dešťů</p> <table border="1" data-bbox="1160 1074 2033 1398"> <thead> <tr> <th data-bbox="1160 1074 1594 1161">Četnost výskytu výpočtových dešťů n</th> <th data-bbox="1594 1074 2033 1161">Lokalita</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1160 1161 1594 1214">1 (1x za 1 rok)</td> <td data-bbox="1594 1161 2033 1214">venkovské území</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1160 1214 1594 1267">0,5 (1x za 2 roky)</td> <td data-bbox="1594 1214 2033 1267">obytná území</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1160 1267 1594 1398">0,5 (1x za 2 roky)</td> <td data-bbox="1594 1267 2033 1398">městská centra, průmyslová a komerční území: - s kontrolou povodňového stavu od</td> </tr> </tbody> </table>	Četnost výskytu výpočtových dešťů n	Lokalita	1 (1x za 1 rok)	venkovské území	0,5 (1x za 2 roky)	obytná území	0,5 (1x za 2 roky)	městská centra, průmyslová a komerční území: - s kontrolou povodňového stavu od
Četnost výskytu výpočtových dešťů n	Lokalita								
1 (1x za 1 rok)	venkovské území								
0,5 (1x za 2 roky)	obytná území								
0,5 (1x za 2 roky)	městská centra, průmyslová a komerční území: - s kontrolou povodňového stavu od								

<p>době trvání 15 min., a to zvlášť pro zimní a letní období.</p> <p>Není vůbec jasné, zda a které ze 14 požadavků na doplnění dokumentace považuje posudkář za splněné a které nepovažuje za důvodné. Opět zcela mimoběžná argumentace.</p>		dešťových přívalů ¹⁾
	0,2 (1x za 5 let)	- bez kontroly povodňového stavu od dešťových přívalů
	0,1 (1x za 10 let)	podzemní dráhy, podjezdy ¹⁾
<p>¹⁾ POZNÁMKA: V místě jsou stanoveny intenzity dešťových srážek pro nucený odtok.</p>		
<p>Pro odhad max. odtoku dle této ČSN se za kritický déšť považuje patnáctiminutový (neredukovaný) déšť.</p> <p>Dále např. ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ stanovuje periodicitu srážek $p = 0,2 \text{ rok}^{-1}$, (1x za 5 let) a dobu trvání srážek $t_c = 5 \text{ min} - 72 \text{ hod}$.</p> <p>Doporučený součinitel odtoku pro zpevněné pozemní komunikace (např. asfalt, beton, dlažba) 0,7 uvádí mj. ČSN 75 6101 – „Stokové sítě a kanalizační přípojky“ pro výpočet stokové sítě. Tutéž hodnotu uvádí ČSN 75 9010 – „Vsakovací zařízení srážkových vod“ pro asfaltové a betonové plochy, dlažby se zálivkou spár.</p> <p>Součinitel odtoku 0,7 ze zpevněných asfaltových ploch letišť je uveden správně, nedochází zde k „ponižování“ normovaného součinitele.</p> <p>Ve studii „Likvidace dešťových vod z navrhovaného rozšíření areálu letiště Vodochody“ jsou zpracovány podrobné matematické modely pro ilustraci vodohospodářské situace.</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 (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"> - ve vodohospodářském projektu jako součásti dokumentace pro územní rozhodnutí počítat s návrhovou intenzitou deště a součiniteli odtoku dle požadavků Vodoprávního úřadu 		

	<p>- 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</p> <p>- 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.</p> <p>- v dalších stupních projektové dokumentace 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</p> <p>- při přechodu odvádění srážkových vod z ploch, které jsou v zimním 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</p> <p>Staré ekologické zátěže jsou v dokumentaci specifikovány včetně jejich řešení dle požadavků ČIŽP. Jsou řešeny v rámci samostatného procesu mimo proces EIA. Podmínkami návrhu stanoviska je uložena koordinace výstavby záměru s odstraňováním těchto zátěží:</p> <p>- v rámci projektu pro stavební řízení konzultovat technické řešení objektu SO 14 – uložště LPH a IO 06 – splašková kanalizace v části rekonstrukce stávající ČOV AERO se zpracovatelem projektu sanace; v případě potřeby provést v konkrétních místech potřebný doprůzkum z hlediska kontaminace těžkých chlorovaných uhlovodíků (dále jen „CIU“), resp. nepolárních extrahovatelných látek (dále jen „NEL“); v případě zjištění kontaminace provádět stavební práce těchto objektů</p>
--	--

	<p>v součinnosti s firmou provádějící sanaci v areálu AERO.</p> <p>Další aspekty pak řeší podmínka na zpracování podrobného hydrogeologického posudku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 - v dalších stupních projektové dokumentace bude specifikován prostor pro skladování sněhu ze zimní údržby a vyřešeno riziko tání - 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>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 (součást posudku EIA). Tyto podmínky byly opět připomínkovány a na základě těchto připomínek byly stanoveny podmínky tohoto stanoviska EIA.</p>
<p>10. Zdůrazňujeme, že pravděpodobnostní analýza havárie na letišti nebo havárie letounu v blízkosti letiště nezohledňuje problematiku zvýšení rizik způsobenou klientelou nízkonákladových leteckých společností. Je podstatný rozdíl v četnosti havárií např. v západoevropském průměru, průměru v jiné geografické oblasti (rozvojový svět, země bývalého SSSR) - a také v případě přednostní orientace komerčního záměru oznamovatele na jeden typ obchodních partnerů - uživatelů letiště,</p>	<p>10. 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. Informace o stáří letadel byla podána pro informaci k připomínkám k údajně zastaralému leteckému parku nízkonákladových leteckých společností.</p>

<p>tedy zde právě specifický druh nízkonákladových společností. To podvrací hodnověrnost vypočtených nízkých pravděpodobností.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>10. Letiště Vodochody má být využíváno především nízkonákladovými leteckými společnostmi. Mezi ně patří např. (dle Wikipedie) Ryanair (4,3), EasyJet (4,5) a Wizz Air (3,8) - číslo v závorce je aktuální průměrný věk letadel v letech dle Airfleets.net. Naproti tomu klasické letecké společnosti jako např. ČSA Czech Airlines (9,9), Air France (10), British Airways (13) mají podstatně starší letadlový park.</i></p> <p>Vyřízení vůbec nereaguje na uvedené výtky. Selhat nemusí jen starší, amortizované letadlo (a zvláště pokud má náležitou údržbu a technickou kontrolu, včasnou generálku!), může být méně spolehlivé nebo havarovat z technických příčin. Novější stroje bez náležité údržby a kontroly mohou být daleko nespolehlivější!</p>	
<p>I. vzhledem k neúplnosti předložené dokumentace je nezbytné její přepracování a doplnění o výše a v přílohách vytknuté položky. Je nutno zdůvodnit četnost pohybů jednotlivých typů letounů ve standardním (průměrném) letovém dni a modelovat i situaci vyšší četnosti pohybů proudových vícemotorových letounů do 120 t hmotnosti.</p> <p>Reakce posudkáře EIA na tento bod:</p> <p><i>Nepřekročitelnost 35 000 pohybů za rok je zaručena podmínkou návrhu stanoviska EIA. 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.</i></p> <p>Opět planá proklamace. Jejím zvěrohodnění chybí dvě podmínky:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aby posudkář nebo orgán EIA počítaly průběžně pohyby na letišti, - aby posudkář a zúčastněné úřední osoby měly své skutečné bydliště tam, kde by souhlasili s odsouhlasením a zřízením OHP! Rázem by se vyjadřovaly jinak !! 	<p>I. Z hlediska intenzit pohybů letadel byla řešena varianta s 35 000 pohyby za rok s názvem „Výhledový letecký provoz – uvažovaná cílová kapacita leteckého provozu“ a varianta s 47 950 pohyby za rok s názvem „Zamítnutý výhledový stav“. Vzhledem k tomu, že varianta s 47 950 pohyby za rok generovala teoreticky možné překročení obecných hlukových limitů z leteckého provozu, nebyla dále podrobně prověřována a nazvána „zamítnutý výhledový stav“. Ovšem z hlediska klíčových vlivů hluku prověřena byla – viz Akustická studie z leteckého provozu a izofony graficky znázorněny v přílohách č. 10 a 11 uvedené studie.</p> <p>Požadavek:</p> <p>„- aby posudkář nebo orgán EIA počítaly průběžně pohyby na letišti, - aby posudkář a zúčastněné úřední osoby měly své skutečné bydliště tam, kde by souhlasili s odsouhlasením a zřízením OHP“</p> <p>neobsahuje žádné ustanovení zákona č. 100/2001 Sb.</p>
<p>DÍLČÍ ZÁVĚR části A):</p> <p>Posudkář neoponoval dokumentaci objektivně, důsledně a nedržel se nutnosti dodržet zásadu materiální pravdy. Vzhledem k naprosté proklamativnosti, rutinérství a nehodnověrnosti posudku EIA požadujeme, aby orgán EIA bez dalšího po veřejném projednání vydal nesouhlasné stanovisko a toto náležitě odůvodnil.</p>	<p>DÍLČÍ ZÁVĚR části A):</p> <p>Posudkář zpracoval posudek objektivně a odpovědně. Zásada materiální pravdy byla respektována. Veškeré připomínky směřují buď k aspektům, které nejsou náplní procesu EIA, k legislativním aspektům nebo aspektům, které budou náplní následných správních aktů.</p>

B) K posudku EIA jako celku máme tyto následující námítky:

1. Vyhodnocení imisního pozadí a příspěvků záměru, zejména problematika polétavého prachu frakcí PM10 a PM2,5 na str. 119 -120 je zajímavé konstatací **docela výrazných příspěvků provozu záměru v případě 24-hodinových průměrů v areálu a jeho blízkosti.** Pokud tedy nyní pozadí nesignalizuje překročení limitu ve vyšší četnosti, než je povolených 35x za kalendářní rok, pak s těmito příspěvků může dojít k překročení této maximální četnosti a tedy nedodržení příslušného limitu. Šlo ovšem navíc o pouhé odborné odhady.

Podstatné je, že jde zvláště u nejjemnější frakce polétavého prachu o velice rizikové látky, zhoršující zdravotní stav populace a četnost úmrtí i při poměrně nízkých koncentracích. Jak z letecké dopravy, tak i z provozu na pozemních komunikacích je tento polétavý prach hojně dotován spaliny spalovacích motorů, otěry pneumatik, živičných povrchů a brzdových obložení. Jde často o karcinogenní složky. Proto nelze vůbec určit "bezpečnou" hodnotu takových imisí. Každá je riziková. Vysoké koncentrace jsou pak zdravotně rizikové extrémně.

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

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

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

Ovšem na str. 195 se navíc konstatuje, že průběžný monitoring hluku bude vybaven predikčním modelem, který signalizoval, pokud by mohlo dojít k překročení zákonem stanovených hygienických hlukových limitů pro vnější chráněný prostor stávajících staveb (nikoli tedy staveb uskutečněných po datu účinnosti vyhlášení OHP). V takovém

B) 1. Problematika vlivů na ovzduší ve formě krátkodobých imisních koncentrací je poměrně velmi složitá, a proto zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ukládá zjišťování vlivů nového zdroje znečištění ve formě ročních imisních koncentrací, jak bylo podrobně objasněno v posudku.

OHP je navrženo dle hygienických předpisů a zásad. Obecné důvody vyplývají z ustanovení § 83 odst. 1 stavebního zákona: „Rozhodnutí o ochranném pásmu chrání stavbu, zařízení nebo pozemek před negativními vlivy okolí nebo chrání okolí stavby či zařízení nebo pozemku před jejich negativními účinky.“

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., a proto nepodléhá procesu EIA.

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

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

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

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

<p>případě "... budou provozovateli letiště neprodleně navržena organizační a technická opatření (např. snížení maximálního možného počtu pohybů letadel za rok, úprava vzletových a přistávacích postupů apod.), která zajistí dodržení hlukových limitů pro uvedené chráněné venkovní prostory staveb, tato opatření budou projednána s ÚCL a KHS, provozovatel letiště bude podávat informaci o plnění těchto opatření...". Jde jednak o přiznání, že existuje nejistota, zda při určeném počtu pohybů letadel a při splnění dalších navrhovaných podmínek nebude přece jen docházet k hlukovému nadlimitu v okolí obytných staveb, staveb pro školství, zdravotní a sociální účely a funkčně obdobných staveb! Žádný průkaz bezpečného podlimitu proveden nebyl! Provozovateli se budou "navrhovat" opatření jako je snížení počtu pohybů letadel! Přesně takové mechanismy v praxi nefungují. Kontroly dotčených orgánů (UCL, KHS) bývají neúčinné, předem oznámené nebo se neprovádějí. Provozovatel hlukového monitoringu, placený oznamovatelem, si rozmyslí takové predikce vydávat a oznamovatele nic nenutí povolená pravidla měnit, nebo zpříšňovat. Ono to dost dobře ani nepůjde, pokud bude mít závazně nasmlouvaný provoz leteckých společností. To bude přebytečná letadla posílat do Ruzyně? Něco takového mu jeho partneři – letečtí přepravci trpět nebudou!</p> <p>Jde o ryzí alibismus a chladnokrevnou, bezohlednou snahu potenciálně nadlimitní zdroj přinejmenším hluku do intenzívně využívaného rezidenčního předpolí velkoměsta prosadit. Jsme tedy konfrontováni s pokusem vytvořit v posledku stejně protiprávní a zároveň prakticky neřešitelný stav, jako je dlouhodobá situace obcí a obytných území kolem letiště v Ruzyni. V prostředí pokleslé kvality výkonu státní správy v této zemi je to naprosto reálná perspektiva. Souhlasný posudek EIA má posloužit jako dílčí kladný doklad užitý k prokletění cesty k uskutečnění záměru!</p> <p>I kdyby vůbec žádných dalších důvodů pro nesouhlasné a náležitě odůvodněné stanovisko EIA nebylo, již toto by byl dostačující důvod v souladu se zásadou předběžné opatrnosti (§ 13 zákona č. 17/1992 Sb.) pro jasný nesouhlas. Bylo na oznamovateli, aby podal přesvědčivý průkaz zachování bezpečně podlimitní zátěže i při plném (maximálním možném) provozu zamýšleného záměru. Tento průkaz nepodal. Posudkář EIA i přes úpornou snahu o souhlasný výsledek celé procedury EIA pak sám nechtěně konstatoval pravý stav hlukové zátěže, u nového zdroje podle českých předpisů neakceptovatelný!</p>	
<p>2. Upozorňujeme opět výslovně a naléhavě - jak jsme již učinili ve vyjádření k dokumentaci - orgán EIA i příslušné dotčené orgány, že veškeré v tomto podání uváděné a citované rozsudky správních soudů se týkají běžné rozhodovací praxe úřadů veřejné správy včetně orgánů EIA. Chyby, nezákonnosti a selhávání zdrcujícím způsobem kritizované v těchto rozsudcích se běžně opakují a vyskytují se i v řadě dalších úředních rozhodovacích procesů a nevyhnuly se bohužel ani tomuto</p>	<p>2. Veškeré metody použité v tomto procesu EIA pro posuzování vlivů na životní prostředí patří k závazným metodám v rezortu ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Pokud jsou některé metody stanovené legislativou, pak byly použity tyto metody. Na posouzení se podílely příslušně autorizované osoby. Veškeré výpočty uvedené v dokumentech EIA lze kdykoli velmi jednoduše přezkoumat.</p>

<p>konkrétnímu projednávání EIA, stačí kriticky nahlédnout skutečnou kvalitu posudku EIA. Proto jsme jako účastníci projednávání pojali opakovaně obsáhlou argumentaci soudů jako součást svého vlastního včasného písemného vyjádření v rámci této EIA. S těmito námitkami, ve značné míře spojenými s konstatováním průkazných nezákonností, se musí orgán EIA i dotčené orgány odpovědně vypořádat v souladu se základními zásadami správního rozhodování (§ 2 - 8 správního řádu), tedy věcně správně, zákonným způsobem, přesvědčivě, nestranně a přezkoumatelně. Nestačí, pokud jen prohlásí, že dané rozsudky obsahují závazný právní názor pouze pro konkrétní rozsuzované případy. Materiálně tomu tak není a nemůže být, když se vytknuté nezákonnosti a chyby soustavně opakují v rozhodovací praxi výše uvedených úřadů.</p> <p>Zdůrazňujeme, že dokonce i posudek EIA výše konstatovaných kvalit nechtěně usvědčuje oznamovatele, že nepodal hodnověrný průkaz podlimitního zatížení okolních chráněných staveb hlukem za plného provozu záměru. Souhlasné stanovisko podle zákona nepřichází v úvahu.</p> <p>Orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA. Posudkář ovšem v řadě případů fakticky dopracovával a zajišťoval doplnění dokumentace. To je na mnoha místech jeho posudku dostatečně patrné. Jde o procesní pochybení, jež je v rozporu se zákonem. V kontextu celého záměru a jeho sporných stránek se ovšem jedná spíše o pouhý detail.</p> <p>Posudkář neoponoval dokumentaci objektivně, důsledně a nedržel se nutnosti dodržet zásadu materiální pravdy. Vzhledem k naprosté proklamativnosti, rutinérství a nehodnověrnosti posudku EIA požadujeme, aby orgán EIA bez dalšího po veřejném projednání vydal nesouhlasné stanovisko a toto náležitě odůvodnil.</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. Neexistuje tedy nějaký „plný provoz“ uvažovaného záměru, který bude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>Zpracovatel posudku RNDr. Ludvík Vladimír 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 zákona č. 100/2001 Sb. Vzhledem k tomu, že se jednalo o chyby typu chyb písmařských, které neměly žádný vliv na závěry dokumentace a neznemožňovaly provedení procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., uvedl tyto části na pravou míru.</p> <p>Podle zákona č. 100/2001 Sb. orgán EIA ani autor posudku EIA nejsou oprávněni měnit oznamovatelem stanovené údaje o kapacitě, rozsahu a řešení záměru ani za něj dopracovávat dokumentaci EIA.</p> <p>Zároveň jsou povinni stanovit podmínky pro minimalizaci a eliminaci vlivů na ŽP včetně podmínek pro dodržení ekologických limitů. Tak to také v tomto procesu EIA bylo provedeno.</p>
<p>Ve smyslu výše uvedeného</p> <p>I. podáváme odůvodněné a včasné nesouhlasné písemné vyjádření k posudku EIA a požadujeme, aby proběhlo nyní zrušené veřejné projednání - a to nikoli v době dovolených (červenec - srpen), ale v některém vhodném zářijovém termínu roku 2013 a</p> <p>II. požadujeme v předepsaných lhůtách vydat nesouhlasné stanovisko obsahující podrobné, pravdivé a hodnověrné odůvodnění nesouhlasu.</p>	

Zuzana Černá - ředitelka MŠ Bašť, ze dne 11. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Ve smyslu ustanovení § 8 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) tímto podáváme v zákonné lhůtě následující nesouhlasné vyjádření:</p> <p>Obec Bašť se nachází přímo pod trasou přistávacího koridoru letiště Vodochody. Obyvatelé obce a především děti by byli přímo ohroženi hlukem, vibracemi a zplodinami, které letecký provoz generuje.</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.</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>Požadujeme, aby Ministerstvo životního prostředí při formulaci stanoviska uvážilo právě dopady u dětí. Nejmladší generace by byla hlukem ohrožena nejvíce. Větší hlukové zátěži by bylo v celém území vystaveno více než tisíc dětí v mateřských školách a téměř 2,5 tisíce dětí v základních školách. V místech se zvýšenou hlukovou zátěží se nachází nejméně 19 mateřských škol a nejméně 11 škol základních.</p> <p>V rozborech negativního vlivu na obyvatelstvo také nejsou uvažovány současně sportovní a rekreační aktivity včetně pobytu dětí na veřejných prostranstvích a zahradách rodinných domů a v okolní přírodě.</p> <p>Zásadně nesouhlasíme se zřízením ochranného hlukového pásma na území obce Bašť. Ochranné hlukové pásmo není zřizováno k ochraně obyvatel před hlukem. V prostoru ochranného hlukového pásma naopak nemusejí být dodržovány hlukové limity. Zřízení ochranného hlukového pásma by znamenalo ohrožení obyvatel obce hlukem, vibracemi a zhoršení životních podmínek. Dokladem našeho tvrzení je citace ze strany 4 přílohy</p>	<p>K možnosti změny letadlového parku je uložena následující podmínka 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>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Vlivu na děti byla v tomto posudku věnována velká pozornost. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letiště Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>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 (vč. školních zařízení) v OHP vzniká nárok na instalaci opatření pro zajištění hlukových limitů pro vnitřní chráněné prostory.</p> <p>Vzhledem k povinnosti plnit hlukové limity pro venkovní prostory, nepředstavuje realizace záměru žádné omezení pobytu dětí venku.</p>

<p>„Odborné právní stanovisko“: „Je nutné též zmínit, že zákon dle našeho výkladu zároveň počítá s tím, že uvnitř ochranného hlukového pásma hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru u typově určených staveb (bytová domy, rodinná domy, stavby pro školní a předškolní výchovu, stavby pro zdravotní a sociální účely a funkčně obdobné stavby) zpravidla dodržovány nebudou, nejsou, resp. že jejich dodržování případně ani není možné zajistit.“</p> <p>Domníváme se, že posudek neposkytuje objektivní informace o rozsahu vlivu na životní prostředí a zdraví obyvatel. Z tohoto důvodu požadujeme, aby předkladatel a investor od předmětného záměru vzhledem k velmi negativním důsledkům na obyvatele dotčených obcí ustoupil.</p>	
---	--

Střední škola letecké a výpočetní techniky, ze dne 13. 6. 2013

Připomínka	Vypořádání
<p>Vyjádření k Posudku o vlivech záměru „Letiště Vodochody“ na životní prostředí</p> <p>V posudku se popisuje protihluková ochrana Střední školy letecké a výpočetní techniky, Odolena Voda protihlukovou bariérou kolem celého obvodu areálu. To však není úplně pravda, protože protihluková stěna není a nemůže být před vchodovou prosklenou částí školy, která bude nejvíce trpět hlukem z komunikací. Řešit tento problém až při plném provozu letiště na základě měření hlučnosti je pozdě, protože rozjezd letiště může trvat několik let.</p> <p>Navrhujeme zpracovat tuto formulaci:</p> <p>Část pláště Střední školy letecké a výpočetní techniky, která nebude chráněna protihlukovou clonou bude opatřena novým protihlukovým prosklením nebo řešena jiným esteticky vyhovujícím způsobem.</p>	<p>Podmínka respektována v podmínkách stanoviska.</p>

ZŠ a ZUŠ Líbeznice, bez data (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání), ZŠ Líbeznice z 17.10.2011

Připomínka	Vypořádání
<p>Základní škola Líbeznice odeslala své připomínky k dokumentaci v zákonném termínu. Zpracovatel posudku je přesto nikde nezmiňuje a nebyly vypořádány.</p> <p>Areál Základní školy a Základní umělecké školy v Líbeznicích se nachází na nejvyšším místě Líbeznic při severním okraji intravilánu obce. Tato poloha by školu odsoudila k největší zátěži ze všech objektů na území obce, pokud by mělo dojít k realizaci diskutovaného záměru. Už to je podle našeho přesvědčení smutný paradox a vnímáme jako přirozený společenský požadavek realizaci tohoto záměru s ohledem na životní a</p>	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Vlivu na děti byla v tomto posudku věnována velká pozornost. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska</p>

<p>vzdělávací podmínky dětí zastavit. Dovoluji si předložit hned několik věcných důvodů: na vyvýšeném platu nad budovou školy se nachází multifunkční hřiště, kde probíhá výuka tělesné výchovy a také odpolední program školní družiny - nemusím zdůrazňovat, že ve stejném čase by pravděpodobně docházelo k nejintenzivnějším pohybům na letišti venkovní prostor hřiště a areálu není možné před účinky hluku nijak ochránit - pokud budeme vycházet z tvrzení obsažených ve znaleckém posudku zdravotních rizik zpracovaným panem doktorem Bohumilem Havlem máme vážné důvody k zásadním obavám přelety letadel budou narušovat soustředění dětí bude obtížné nebo zcela nemožné v době přeletu letadla dávat jakékoli pokyny žákům ze strany vyučujících rušivý efekt může přispět k většímu riziku zranění při tělesné výchově z důvodů větší nepozornosti a z důvodů nepochopení pokynů vyučujících povinnost zajistit výuku tělesné výchovy je přitom zakotvena ve všech úrovních vzdělávacích programů - provoz letiště by tak mohl naší instituci reálně znemožnit naplnění základních povinností a smyslu činnosti ještě vážnější by mohly být dopady pro děti ve školní družině, které při dobrém počasí mají trávit pokud možno celé odpoledne venku při sportovních a podobných aktivitách, dohled nad žáky ve školní družině je i v současnosti velmi náročný, rušivý vliv hluku z letecké dopravy by nesporně zhoršil podmínky pro pobyt dětí venku i pro jejich pedagogický dozor při dohledu a vedení, pro hudební obory základního uměleckého vzdělávání by bez dalších opatření, o kterých se však v procesu EIA zatím nikdo nezmiňuje, mohl být provoz letiště v plánovaném rozsahu skutečně likvidační, není sporu o tom, že pro výuku v hudebních oborech je stávající hlukový limit iluzorní veličinou, výuka je obtížná či zcela nemožná i při mnohem menší hladině hluku. Právo na vzdělání, a to samozřejmě i na vzdělání v hudebních oborech, je zaručeno Listinou základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku ČR. Domnívám se, že v tomto případě by mohl být záměr v přímém rozporu s ústavním právem. Listina zároveň přímo říká v čl. 29, že mladiství a osoby zdravotně postižené mají právo na zvýšenou ochranu zdraví při práci a na zvláštní pracovní podmínky. Toto právo se samozřejmě vztahuje i na žáky při plnění povinné školní docházky.</p> <p>Jsme přesvědčeni, že tyto důvody se pevně opírají o naše zkušenosti a naše znalosti při výchově dětí. Vyslovujeme proto znovu zásadní výhradu proti realizaci záměru.</p> <p>Zároveň vznášíme připomínku k samotné dokumentaci EIA a ke zmiňovanému</p>	<p>ministerstva životního prostředí k záměru „letiště Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>K vlivu na areál škol v Líbezníci lze konstatovat, že dle zpracované akustické studie se zde předpokládají hladiny hluku z leteckého provozu okolo 50 dB, což je: - o 10 dB méně než představuje hlukový limit, - podstatně nižší hodnota, než hodnoty, při kterých mohou nastat jevy popisované ve znaleckém posudku.</p> <p>K problematice zvláštní ochrany žáků je možno konstatovat, že hlukové limity přímo vyjmenovávají v definici chráněného prostoru školní zařízení, takže již tím je tento požadavek plně respektován.</p> <p>K nevypořádání původního stanoviska lze konstatovat, že z neznámého nebylo zpracovateli posudku předáno.</p>
--	---

<p>znaleckému posudku, že neřeší specifická rizika pro nejmladší část populace a také jmenovitě pro žáky Základní školy a základní umělecké školy v Líbeznících, která slouží jako spádové školské zařízení pro další okolní obce. Paradoxně by tak děti za vzděláním přicházely do místa s větší zátěží hlukem než je jejich domácí prostředí.</p> <p>Na závěr uvádím vážnou výhradu k samotnému posudku, který vůbec nevypočítal námi vznesené připomínky. Z celé řady vážných konstatování ve znaleckém posudku nevyvozuje žádné závěry a je vůči oznamovateli záměru shovívavější než autor znaleckého posudku přímo placený oznamovatelem záměru.</p> <p>Vyjádření k Dokumentaci ze dne 17. října 2011 je shodné s výše uvedeným vyjádřením.</p>	
---	--

MŠ Líbeznice, bez data (vyjádření obdrženo na nebo po veřejném projednání)

Pozn.: vyjádření obdrželo MŽP na veřejném projednání spolu s vyjádřeními k dokumentaci o hodnocení vlivů záměru „Letiště Vodochody“ na životní prostředí MŠ Líbeznice, ze dne 17. 10. 2011, a ZŠ Líbeznice, ze dne 17. 10. 2011

Připomínka	Vypořádání
<p>Mateřská škola Líbeznice odeslala své připomínky k doplněné dokumentaci v zákonném termínu. Zpracovatel posudku je přesto nikde nezmiňuje a nebyly vypořádány. To je první závažná výhrada, kterou musím na tomto místě vyslovit a prosím, aby byla zaznamenána a v konečném rozhodnutí Ministerstva životního prostředí zhodnocena.</p> <p>Dva objekty Mateřské školy Líbeznice se nacházejí na nejvyšším místě Líbeznic při severním okraji intravilánu obce. Tato poloha by školu odsoudila k větší zátěži, než jaké bude vystavena většina ostatních budov v obci, pokud by mělo dojít k realizaci diskutovaného záměru.</p> <p>Dovoluji si znovu předložit a zdůraznit hned několik vážných věcných důvodů proti realizaci diskutovaného záměru:</p> <ul style="list-style-type: none"> -přelety letadel budou narušovat soustředění a všechny aktivity dětí, a to zejména při jejich pobytu na zahradě, -požadavek pobytu dětí na zahradě není dán vrtochem či libovůlí učitelek, tento požadavek přímo stanovuje vyhláška Ministerstva zdravotnictví ČR č. 410/2005 Sb., o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělávání dětí a mladistvých - § 21 v odst. 2 je přímo uvedeno: <i>V zařízeních pro výchovu a vzdělávání a provozovnách pro výchovu a vzdělávání pro děti předškolního věku je denní doba pobytu venku zpravidla 2 hodiny dopoledne, odpoledne se řídí délkou pobytu dětí v zařízení. V zimním i letním období lze dobu pobytu venku upravit s ohledem na venkovní teploty. Pobyt venku může být dále zkrácen nebo zcela</i> 	<p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné. Vlivu na děti byla v tomto posudku věnována velká pozornost. Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „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 ČR je metodika hodnocení zdravotních rizik předmětem akreditace dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle zákona č.100/2001 Sb. a vyhlášky Ministerstva zdravotnictví č. 353/2004 Sb., kterou se stanoví bližší podmínky osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, postup při jejich ověřování a postup při udělování a odnímání osvědčení, a v tomto procesu EIA je jeho součástí, ale probíhá za účasti autorizovaných osob pro posuzování vlivů na zdraví a zdravotních rizik. Vlivy na životní prostředí jsou pak</p>

<p><i>vynechán pouze při mimořádně nepříznivých klimatických podmínkách a při vzniku nebo možnosti vzniku smogové situace. V letních měsících se provoz přizpůsobí tak, aby bylo možné přenést výchovnou činnost dětí do venkovního prostředí nebo stíněných teras v co největším rozsahu.</i></p> <p>-požadavek na co nejdelší dobu pobytu dětí na zahradě je hned na několika místech zakotven i ve Školním vzdělávacím programu Mateřské školy Líbeznice, který je závazný a jeho plnění podléhá kontrole příslušných státních institucí,</p> <p>-bude obtížné nebo zcela nemožné v době přeletu letadla dávat jakékoli pokyny dětem ze strany pedagogického personálu,</p> <p>-rušivý efekt může přispět k většímu riziku zranění při venkovních aktivitách z důvodů větší nepozornosti a z důvodů nepochopení pokynů učitelky,</p> <p>Dovolují si citovat v této souvislosti ředitele Psychiatrické léčebny v Bohnicích Martina Hollého, který zdůrazňuje, že dopady hlukové zátěže na děti jsou opravdu vážné: <i>„Zvýšený hluk může nejen komplikovat naprosto klíčové učení komunikace v mateřském jazyce. Pokud se sníží rozdíl mezi hlasitostí mluvené řeči a hlukem pozadí, vede to k poruchám vnímání. Proces učení se tak ztlačí a prodlužuje. Zvýšený hluk u citlivých osob může navíc podporovat agresivní reakce, vycházející z nepochopení komunikace. Další vážný efekt ověřený i v zahraničních studiích je při hlukové zátěži ztráta motivace ke kooperativnímu jednání,“</i> zdůrazňuje Martin Hollý. Z vlastního pozorování můžu potvrdit, že i při současné nesrovnatelně menší hlukové zátěži v souvislosti s přelety letadel přistávajícími na Letišti Ruzyně dochází k rušení komunikace mezi učitelkami a dětmi a také k narušování jejich soustředění na právě vykonávané aktivity.</p> <p>Dalším velmi závažným problémem je zajištění nerušeného odpočinku dětí v odpoledních hodinách, většinu dětí ukládáme po obědě k spánku či odpočinku na lůžku, také tento požadavek je zakotven v příslušných normách a předpisech, negativní dopad hluku z letecké dopravy na klidný spánek je dílem hodnocen i v samotném znaleckém posudku zdravotních rizik, právě kvůli tomuto negativnímu vlivu dochází k omezení nočních letů, požadavky dětské populace na spánek jsou ale ještě větší a měli bychom k nim s ohledem na požadavky zdravého vývoje také více přihlížet. Zdůrazňuji, že právo na větší ochranu životních podmínek pro vývoj dětí během pobytu v mateřské škole je možné odvodit přímo z čl. 29 Listiny základních práv a svobod. Pokud by došlo k realizaci záměru, stát by fakticky zcela rezignoval na ochranu dětí, které mají větší nároky na zdravý spánek i v odpoledních hodinách a také v čase před 22. hodinou. Mateřské školy samotné se týká především ochrana v odpoledním čase.</p> <p>Jsme přesvědčeni, že tyto důvody se pevně opírají o naše zkušenosti a naše znalosti při výchově dětí. Vyslovujeme proto znovu zásadní výhradu proti realizaci záměru.</p> <p>Zároveň vznášíme připomínku k samotné dokumentaci EIA a ke zmiňovanému znaleckému posudku, že neřeší specifická rizika pro nejmladší část populace a také jmenovitě pro děti Mateřské školy Líbeznice v provozu, který se řídí a musí řídit</p>	<p>řešeny autorizovanými osobami pro posuzování vlivů na životní prostředí.</p> <p>A zpracovatel posudku EIA, který je autorizovanou osobou pro posuzování vlivů na životní prostředí veclku nemá žádné kompetence do procesu posuzování vlivů na zdraví významněji zasahovat.</p> <p>K vlivu na Mateřskou školu v Líbeznici 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"> - o 10 dB méně než představuje hlukový limit, - podstatně nižší hodnota, než hodnoty, při kterých mohou nastat jevy popisované ve znaleckém posudku. <p>K problematice zvláštní ochrany dětí v mateřských školách, je možno konstatovat, že hlukové limity přímo vyjmenovávají v definici chráněného prostoru předškolní zařízení, takže již tím je tento požadavek plně respektován.</p> <p>K nevyořádní původního stanoviska lze konstatovat, že z neznámého důvodu nebylo zpracovateli posudku předáno.</p>
--	--

<p>dalšími právními předpisy. Realizace záměru by mohla postavit vedení instituce do neřešitelné situace, kdy by nebyla schopna zajistit podmínky odpovídající příslušným předpisům a naplnit smysl své existence.</p> <p>Na závěr uvádím vážnou výhradu k samotnému posudku, který vůbec nevypočítal námi vznesené připomínky. Z celé řady vážných konstatování ve znaleckém posudku nevyvozuje žádné závěry a nepožaduje žádné úpravy podmínek.</p> <p>Vyjádření k Dokumentaci ze dne 17. října 2011 je shodné s výše uvedeným vyjádřením.</p>	
--	--

Posudek dokumentace (nikoli vyjádření) Ing. Josef Drahota

Připomínka	Vypořádání
<p>Posudek dokumentace: Akustická studie leteckého provozu pro plánovanou modernizaci a rozvoj letiště Vodochody, srpen 2011 Zpracovatel: Ing. Josef Drahota a tým spolupracovníků J*D*S</p> <p>1. Úvod 2. Podklady pro zpracování posudku 3. Připomínky k doplnění Studie</p> <p>V tomto posudku je zhodnocena kvalita, MŽP požadovaného, doplnění původní Studie, která byla zpracována stejnými autory v září 2010. MŽP ve svém dopise zn. 8327/ENV/1 ze dne 1.2.2011 stanovilo celkem 39 aspektů, ve kterých požadovalo doplnění studie - viz příloha č.5 tohoto posudku.</p> <p>Připomínková Studie byla zpracována Ing. Milanem Kamenickým (Norsonic Slovensko, s.r.o.) a Ing. Liborem Ládyšem. Způsobilost autorů pro provedení posuzované práce není v připomínkové studii nikde uvedena.</p> <p>Posouzení, jakým způsobem se autoři zhostili požadavků na doplnění jednotlivých aspektů je v následujícím textu uvedena pod číslem aspektu - např.: 1) zde je uvedeno zohlednění synergických a kumulativních vlivů - viz výše uvedený dopis MŽP.</p> <p>1) Synergické a kumulativní vlivy nebyly zohledněny - požadavek MŽP nebyl splněn.</p> <p>Například pro kumulativní působení leteckého provozu na LKVO a LKPR (bod 5.4.1 Studie) nelze použít situaci, kdy na LKPR je v provozu zamýšlená RWY 24/06 bis, o jejíž výstavbě nebylo dosud s konečnou platností rozhodnuto. Rovněž reálně realizované letové tratě současného provozu na LKPR (obrázek), jež jsou realizovány zcela v souladu se současně platnými letovými postupy, jsou důkazem toho, že situace znázorněná v grafických přílohách 4 a 5 Studie je idealistická a skutečnosti neodpovídající. Proč nejsou dokladovány Ldvn (Studie, str.55)?</p>	<p>3. 39 podmínek MŽP bylo splněno, v opačném případě by dokumentace musela být opět vrácena k dopracování.</p> <p>3.1) Synergické vlivy byly posouzeny dostatečně. Rozptyl letových tratí je respektován použitým programem Cadna A.</p> <p>Stav letiště Ruzyně s paralelní RWY byl použit proto, že v procesu EIA v rámci principu předběžné opatrnosti je nezbytné posouzení nejhoršího možného stavu. Ldvn nebyly zohledněny, protože je nelze srovnat s hlukovými limity, jejichž plnění je v procesu EIA zásadní.</p> <p>3.2) Protihlukové postupy nebudou „možná“ zavedeny, ale jsou součástí striktních podmínek stanoviska EIA.</p> <p>Proces EIA stanovil nekompromisní podmínky, jejichž plněním bude zabezpečeno plnění ekologických limitů.</p> <p>Z hlediska hlukových limitů je záměr jednoznačně a nekompromisně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – podmínkou plnění hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s min. roční predikcí. Nepřipadá v úvahu tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude čekat, zda bude nebo nebude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>Plnění hlukových limitů lze prokázat pouze a jedině na základě reálného měření a z tohoto důvodu je nařízení kontinuálního měření hladin hluku na 4 měřicích stanicích s využitím výpočtového modulu a mobilního ověřovacího měření vč. modulu pro min. roční predikci skutečně velmi efektivním opatřením pro zajištění plnění hlukových limitů.</p> <p>Z hlediska imisních limitů je záměr striktně limitován podmínkami nového zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, kdy např. v případě signalizace možného</p>

Na obrázku jsou modře zobrazeny stopy (půdorysné průměty tratí) letadel startujících a červeně letadel přistávajících na LKPR. Z obrázku je patrné, že vzhledem k atmosférické situaci byly během 24 hodin celého dne 1.8.2007 využity všechny směry VPD pro vzlety (modře) a směry 24, 06 a 31 pro přistání (červeně).

2) Dodržení hlukových limitů - požadavek MŽP nebyl splněn.

V předložené dokumentaci není dokladováno, že provozovatel letiště použil dostupných technických, organizačních, provozních, ekonomických a dalších opatření ke splnění stávajících hlukových limitů. Tento požadavek je jedním ze základních na celou dokumentaci, přesto se zde opět neobjevuje postup řešení vedoucí k minimalizaci hlukové zátěže. Na základě optimalizačních úloh není zpracován a dokumentován výběr parametrů, na jejichž základě je hluková zátěž okolí LKVO působená leteckým provozem zpracována. Nelze přijmout, že např. protihlukové postupy budou „možná“ zavedeny - viz bod 5.7. Studie „Možná opatření na LKVO...“. Celá řada ovlivnitelných parametrů, které měly být výstupy této Studie, jsou zde jako vstupní data zcela nekriticky použity.

3) Návrh opatření, za kterých nedojde k významným negativním vlivům na veřejné zdraví - tento požadavek MŽP byl slněn pouze jako možnost, bez závaznosti realizace pro předkladatele

Jak bylo uvedeno v předchozím odstavci v bodě 5.7. Studie „Možná opatření na LKVO...“ se zmiňují autoři pouze o možnostech, které jsou k dispozici, aniž by byl provozovatel LKVO jakkoli povinen tyto možnosti realizovat. Ve Studii není rovněž s těmito možnostmi počítáno, ačkoli by jejich realizace měla přímý vliv na snížení hlukové zátěže okolí LKVO.

4) Vazba na počet exponovaných obyvatel - vzhledem ke kvalitě Studie nebyl tento požadavek MŽP splněn

Pokud je Studie z dříve uvedených důvodů nekvalitní, není z principu věci možné tento požadavek splnit.

6) Podrobně specifikovat všechny zdroje hluku - požadavek MŽP nebyl splněn.

Zdroje hluku nejsou specifikovány, není uveden představitel kategorie, ani důvod proč byl vybrán. Odvolávku na „... jednodušnou metodiku zařazení letadel ... z hlediska jejich akustických parametrů...“ (str. 21 Studie) je třeba upřesnit, resp. uvést její principy, protože se nejedná o standard. Pro ilustraci ve Studii uvedené typy letadel a jejich verzí v jedné kategorii „S 5.2“ (strana 22) dokládá zcela nevhodný postup. Akustická specifikace APU jednotek, pro které byla Studie počítána, není rovněž uvedena.

7) Zdůvodnění matematického modelu - požadavek MŽP nebyl splněn.

Použitý matematický model CADNA A je popsán v bodě 4 Studie. Ačkoli je poměrně podrobně popsán z hlediska možností týkajících se vstupů a výstupů, je vztah tohoto modelu k používané databázi akustických parametrů letadel odbyt pouze suchým

překročení imisních limitů (na základě detailní rozptylové studie) např. z důvodu nadlimitního znečištění pozadí je bezvýjimečně nutné provést kompenzační opatření, která sníží vliv záměru nejméně ve výši jeho příspěvku. Bez provedení těchto opatření nelze záměr umístit a provozovat.

K připomínce je možno konstatovat, že proces EIA tuto připomínku nejenže plně respektuje, ale navíc ukládá zcela reálné a jednoznačné podmínky pro její plnění.

3.3) Návrh opatření, za kterých nedojde k významným negativním vlivům na veřejné zdraví je plně respektován podmínkami stanoviska EIA.

Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.

K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek s následujícím závěrem:

"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."

Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:

"K souhlasnému stanovisku k záměru „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."

3.4) Vazba na počet exponovaných obyvatel byla provedena jak ve vztahu ke stávajícím obyvatelům, tak ve vztahu k výhledovému úplnému zaplnění rozvojových ploch územních plánů.

3.6) Podrobně specifikovat všechny zdroje hluku – bylo provedeno, včetně APU jednotek v rámci Cadna A.

3.7) Zdůvodnění matematického modelu- bylo provedeno. Cadna A je používán k posouzení vlivů leteckého hluku v řadě zemí EU. Jeho plnou oprávněnost dosvědčuje jak vyjádření Eurocontrol, tak další výpočet, který byl proveden pomocí programu INM s velmi dobrou shodou. Navíc je možné upozornit, že Ministerstvo zdravotnictví používá program Cadna pro strategické hlukové mapování a výše uvedené vyjádření orgánu veřejného zdraví, které dokládá jeho

konstatováním, že je využívána AzB 2008. O modelu CADNA je možné říci, že jeho problémem je využívaná databáze, což je nezbytné kompenzovat např. použitím korekcí. Rovněž není uvedena kvalifikace autorů k užívání tohoto modelu. Pozn.: např. ve Studii také zmiňovaný model INM, který je vyvíjen a distribuován pod patronací FAA, je „chráněn“ před využitím nekvalifikovanou obsluhou tím, že je vydáván certifikát na jméno osoby, která se podrobila příslušným zkouškám k použití tohoto modelu. Autoři však svoji kvalifikaci k použití jakéhokoli modelu neuvádějí, čímž činí všechny ve Studii odvozené závěry vyplývající z použití modelů značně nedůvěryhodné.

8) Systém kategorií letadel - požadavek MZP nebyl splněn.

V plném rozsahu platí posudek v této oblasti zpracovaný v minulém roce:

Rozdělování letadel do skupin (nebo kategorií) je pravěk v rámci zpracovávání hlukových studií. Sám jsem tuto metodu používal v první polovině sedmdesátých let minulého století, zejména pro nedostatek hlukových údajů, resp. nedostatek hlukových údajů v potřebných metrikách. Současně s tím jsme vyvíjeli matematicko-fyzikální model pro výpočet šíření leteckého hluku, pro který hlukové údaje, spolu s provozními a výkonovými parametry letadel představovaly vstupní data. Tímto způsobem jsme tehdy zpracovali studie všech civilních letišť v bývalém Československu. V té době jsme do jednotlivých kategorií zařazovali letadla dle jejich hlukových a výkonových charakteristik - za představitele kategorie byl zvolen letoun, u kterého byly známy (obvykle na základě měření) všechny hlukové charakteristiky v užívané mřížce (akustické tlaky v jednotlivých spektrálních pásmech, směrovost vyzařování pro jednotlivé manévry a výkony). Postupně s vývojem výpočetní techniky, metod měření leteckého hluku a požadavky Úřadu pro letectví USA (FAA) v rámci hlukové certifikace letadel byly k dispozici relace mezi hladinou hluku, výkonem letadla a vzdáleností od letadla, (označované jako N-P-D = Noise - Power - Distance) pro jednotlivé typy, verze a modifikace letadel, resp. pro různé provozní vzdušné i pozemní manévry těchto letadel. V současné době jsou k dispozici pro všechna provozovaná letadla na letištích v EU a Severní Americe. Provozní omezení (letadel) ke snížení hluku na letištích Společenství - viz také evropskou směrnici 2002/30/ES. Začátkem 90 let minulého století ve snaze sjednotit a poskytnout jednotnou metodiku byl zpracován Evropskou konferencí civilního letectví (ECAC) dokument o metodě výpočtu hluku v okolí letišť. Tuto metodiku jsme v polovině 90 let minulého století připomínkovali ve stádiu „working papers“ a posléze tato metodika byla přijata vr. 1997 pod označením ECAC.CEAC. Doc.29. Pokud je tato metodika použita pro výpočet je nutné zejména v oblasti sdružování různých typů letadel do skupin „dbát nejvyšší opatrnosti, aby se tím nenarušila spolehlivost studie“ (citát z tohoto dokumentu). V současné době je možné využít databáze pro všechny typy, verze a modifikace dopravních letadel, protože jsou k dispozici a jsou ve všech používaných metrikách. Důvody (nedostatek informací o

plnou oprávněnost.

3.8) Systém kategorií letadel je řešen dle modelu Cadna A. Jeho plná oprávněnost – viz předchozí bod. Ve vyjádření preferovaný program INM byl použit také a to s velmi dobrou shodou.

3.9) Jednoznačně garantovat nepřekročitelnou je splněnou podmínkou stanoviska.

3.11) Varianty příletových a odletových trajektorií byly posouzeny v rámci zvažovaných variant.

3. 13) Vliv prodloužení VPD je podrobně řešeno v Dodatku č. Akustické studie leteckého provozu a byl zařazen do výpočtu.

3. 14) a 15) Noční provoz – omezen striktními podmínkami stanoviska EIA.

3. 16) Podrobněji rozpracovat provozní podmínky – podrobně rozpracováno v podmínkách stanoviska.

3. 17) a 18) Precizovat navržená opatření – precizováno v rámci podmínek stanoviska s bezpečným plněním hlukových limitů.

3. 26) Specifikace vstupních údajů leteckého provozu – podmínkami stanoviska detailně specifikovány odletové a příletové postupy.

3. 28) Návrh monitorovacích systémů – proveden podmínkami stanoviska včetně respektování všech závěrů a doporučení Eurocontrol na co nejefektivnější systém, který zabezpečí plnění hlukových limitů.

3. 35) Zdůvodnění navrhované šife VPD – vychází ze stávající VPD, pro proces EIA není podstatné. Typy letadel jsou omezeny podmínkami stanoviska.

4. V Akustické studii leteckého provozu jsou respektovány všechny požadavky MŽP na doplnění. Pro zpracování akustických studií česká legislativa nevyžaduje žádnou autorizaci, její autoři patří ke špičkovým odborníkům na modelování vlivů hluku v ČR.

hluku jednotlivých typů letadel, objem výpočtů), pro které ECAC.CEAC. Doc. 29 připouští sdružování letadel do kategorií již dávno pominuly. Paralelně s tím byla v USA zpracována metoda výpočtu šíření leteckého hluku pod patronací FAA. Tato metodika je obsahem software INM (Integrated Noise Model), a je neustále zdokonalována. Patronaci nad tímto produktem (jeho up-grade, doplňováním databází, školením a certifikováním uživatelů) má již zmíněný Letecký úřad USA FAA. Vzhledem k této skutečnosti, současně s tím, že dle ICAO, Annex 16 jsou „velká“ letadla (nad 8 618 kg MTOWA) hlukově certifikována podle „efektivní vnímané hladiny hluku“ v jednotkách EPNdB. Stejnou metodiku používá pro hlukovou certifikaci „velkých“ letadel i federální předpis USA FAR Part 36, podle kterého musí být certifikována všechna letadla, která mají být provozována na amerických letištích. Což prakticky znamená, že o certifikát dle FAR Part 36 usilují všichni výrobci letadel, aby své výrobky mohli do USA prodat, případně tam byl dovolen jejich provoz. V rámci certifikačních měření však FAA požaduje na výrobci certifikovaného letadla vypracování tzv. Noise Handbook, ve které jsou uvedeny výsledky měření v různých metrikách pro různé výkony letadla a různé manévry. Zástupci FAA při hlukových zkouškách na provedení jednotlivých měření osobně dohlížejí (mnohokrát opakovaná vlastní zkušenost) a následně jsou takto získaná data zařazena do databáze již zmíněného software INM, kde jsou velice levně k dispozici jeho uživatelům. Obšrněji jsem se o celé problematice zmínil proto, že všechny další používané (většinou operátorsky jednodušší) modely využívají databáze, které jsou odvozeny z certifikačních údajů o letadle (ty jsou bezproblémově dostupné), ale pro velká letadla jsou v již zmíněných jednotkách EPNdB. Tato jednotka je nepřevoditelná na jednotku dB(A), která je používána u nás a v Evropě. Různé databáze provádějí převod s větší, či menší přesností, což je velký handicap všech dalších software. Certifikační hodnoty hluku jsou naměřeny pouze pro jediný režim motorů a pro jediný postup provedení vzletu, či přistání. Při vzletu ve dvou bodech a při přistání v bodě jediném. Nevýhodou všech databází, které vycházejí z jednotky EPNdB je to, že tyto jednotky musí být převedeny na jednotku dB(A) a i rozložení hluku podél letové trati musí být následně s větší nebo menší přesností odvozováno, což vnáší do databáze další nepřesnosti. U „malých“ letadel (pod 5 700 kg, resp. 8 618 kg MTOWA) je problematika o to složitější, že výsledky certifikačních měření jsou k dispozici pouze pro jeden bod při vzletu a v současné době při měření v poli odražených vln (viz ICAO, Annex 16, Hlava 10). Naproti tomu jsou k dispozici výsledky v metrice u nás používané. Vzhledem k tomu, že šíření hluku je počítáno dle fyzikálních zákonů, liší se jednotlivé modely pro výpočet šíření hluku pouze v detailech. Souhrn všech výše uvedených skutečností jednoznačně mluví ve prospěch INM.

9) Jednoznačně garantovat nepřekročitelnost počtu pohybů - požadavek MZP nebyl splněn.

Garance ve Studii uvedena není.

11) Varianty příletových a odletových trajektorií - požadavek MZP nebyl splněn.
Variantní řešení není ve Studii uvedeno.

13) Vliv prodloužení VPD - požadavek MZP nebyl splněn.
Ve studii je celá záležitost „zamlžena“ tím, že se mluví o „dojezdové dráze“. Pokud bude stávající VPD prodloužena směrem na východ o 300 m, jedná se prakticky o VPD se všemi z toho vyplývajícími důsledky. Např. odletové postupy (str. 16 Studie) „zabezpečí“ v praxi to, že půdorysné průměty odletových tratí budou tvořit „vějíř“, který bude zasahovat daleko větší území, než je ve Studii uvedeno. Je to obdoba situace, která je znázorněna na obrázku u posouzení aspektu 1) pro LKPR.

14) a 15) Noční provoz - požadavek MZP nebyl splněn.
Ve Studii by měl předkladatel např. předložením předběžných dohod s potencionálními zájemci (aeroliniemi) o provoz na LKVO, případně s ŘLP s.p. dokladovat, že jsou zabezpečeny pro udávaný záměr (tj. prakticky bez nočního provozu) podmínky ve vzdušném prostoru ČR, atd. Je známo, že nízkonákladové let. společnosti se snaží využít především noční dobu pro provoz např. charterových letů.

16) Podrobněji rozpracovat provozní podmínky ... - požadavek MZP nebyl splněn.
Podrobná definice provozních podmínek a jednoznačná definice maximálního počtu pohybů bez ohledu na počet přepravených cestujících a omezení letadel z hlediska jejich hlukových parametrů ve Studii není uvedena.

17) a 18) Precizovat navržená opatření ... a varianta pro obec Panenské Břežany - požadavek MZP nebyl splněn.
Ve Studii není uvedeno.

26) Specifikace vstupních údajů leteckého provozu - požadavek MZP nebyl splněn.
Není specifikováno stání letadel („nose - in“?), nejsou specifikovány odletové postupy - údaj o gradientu stoupání 6°- 10° a předepsání stoupání pro let v ohrožení (výpadek motoru) viz. Str. 17 Studie je mírně řečeno zvláštní. Pozn. všechna letadla a jejich verze mají zpracovávánu Letovou příručku (Pilot's Manual), která obsahuje všechny uváděné údaje pro specifické podmínky nejen příslušného letiště, ale i letadla.

28) Návrh monitorovacích systémů - požadavek MZP nebyl splněn.
Zatímco v původní dokumentaci (r. 2010) byl navrhován kontinuální monitoring leteckého hluku, v této Studii (str. 64) se praví: „Za určitých okolností může být optimální metodou kontroly hlukové zátěže z leteckého provozu na letišti právě periodické, resp. kontinuální nebo občasné sledování všech ukazatelů ovlivňujících hlukovou zátěž v okolí letiště ...“. Zde je vytvořen předpoklad ústupu od původně vyjadřovaného záměru provádění nepřetržité kontroly monitorováním. V dalším textu se nadbytečně uvádějí detailně požadavky na technické parametry systému pro monitorování, zatímco by postačoval odkaz na příslušný standard. Zdá se, že tyto

<p>podmínky jsou „šité na míru“ určitému systému, samozřejmě z komerčních důvodů. 35) Zdůvodnění navrhované šíře VPD - požadavek MŽP ve Studii není řešen.</p> <p>4. Závěr</p> <p>Vzhledem k uvedeným skutečnostem nedoporučuji přijmout posuzovanou Akustickou studii leteckého provozu pro plánovanou modernizaci a rozvoj letiště Vodochody, Aktualizace 2011.</p> <p>Důvody:</p> <p>Ve studii nejsou splněny požadavky MŽP na doplnění původní Studie. Autoři nedokladují svoji způsobilost k provedení studie.</p>	
---	--

Akustický posudek dokumentace (nikoli vyjádření) Ing. Karel Šnajdr

Připomínka	Vypořádání
<p>Ing. Karel ŠNAJDR Akustik konzultant AKUSTICKÝ POSUDEK č.: P66-11 POSOUZENÍ DOKUMENTŮ</p> <p>Letiště Vodochody Doprava na pozemních komunikacích Aktualizace podkladu pro dokumentaci posouzení vlivu záměru modernizace a rozvoje letiště Vodochody na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb. a hodnocení zdravotních rizik</p> <p>a</p> <p>Akustická studie vlivu motorových zkoušek na okolí letiště Vodochody Objednatel Městský úřad Kralupy nad Vltavou</p> <p>1. Úvod</p> <p>2. Vypořádání se s požadavky na doplnění dokumentace záměru</p> <p>2.1 Ad 1. - Zohlednění synergických a kumulativních vlivů</p> <p>Modely hlukových situací, jejichž výsledky jsou uvedeny v dokumentech „Posouzení doprava“ a „Posouzení stojánka“ (stejně jako i v dokumentu „Letiště Vodochody, Akustická studie leteckého provozu pro plánovanou modernizaci a rozvoj letiště Vodochody. Aktualizace 2011, Podklad pro dokumentaci EIA 2011 a hodnocení zdravotních rizik.“), používají rozličné sítě výpočtových bodů pro výpočet hluku v okolí záměru. Jednotlivé dokumenty používají i rozdílné polohy sledovaných výpočtových bodů (tj. neexistují pro všechny hodnocené zdroje hluku identické výpočtové body).</p> <p>Tento přístup k posouzení hlukové situace v okolí záměru prakticky znemožňuje stanovení synergického účinku všech zdrojů hluku. Neumožňuje stanovit očekávanou celkovou hlukovou situaci ve sledovaném okolí záměru Letiště Vodochody.</p> <p>Hodnocení souladu provozu jednotlivých zdrojů hluku (stacionární zdroje hluku,</p>	<p>2.1 Ad 1. - Zohlednění synergických a kumulativních vlivů</p> <p>Synergické vlivy byly posouzeny dostatečně. Byly vyjádřeny v L_{dn} a L_n, které jsou plně použitelné pro posouzení zdravotních rizik.</p> <p>2.2 Ad 2. - Jednoznačné plnění požadavků § 30 zákona o veřejném zdraví</p> <p>Proces EIA stanovil nekompromisní podmínky, jejichž plněním bude zabezpečeno plnění ekologických limitů.</p> <p>Z hlediska hlukových limitů je záměr jednoznačně a nekompromisně limitován podmínkami stanoviska a to především jednou z hlavních podmínek – podmínkou plněním hlukových limitů, které bude zajištěno prostřednictvím podrobně stanoveného monitoringu hluku s min. roční predikcí. Nepřipadá v úvahu tedy nějaký „obecný provoz“ uvažovaného záměru, u kterého se bude čekat, zda bude nebo nebude překračovat ekologické limity, ale pouze provoz, který tyto limity bude plnit.</p> <p>Plnění hlukových limitů lze prokázat pouze a jedině na základě reálného měření a z tohoto důvodu je nařízení kontinuálního měření hladin hluku na 4 měřicích stanicích s využitím výpočtového modulu a mobilního ověřovacího měření vč. modulu pro min. roční predikci skutečně velmi efektivním opatřením pro zajištění plnění hlukových limitů.</p> <p>Z hlediska imisních limitů je záměr striktně limitován podmínkami nového zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, kdy např. v případě signalizace možného překročení imisních limitů (na základě detailní rozptylové studie) např. z důvodu nadlimitního znečištění pozadí je bezvýjimečně nutné provést kompenzační opatření, která sníží vliv záměru nejméně ve výši jeho příspěvku. Bez provedení těchto opatření nelze záměr umístit a provozovat.</p>

<p>silniční doprava, železniční doprava a letecká doprava) s požadavky hlukové legislativy ČR vyžaduje, s ohledem na rozličné hodnoty „Hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru“, oddělené modely a výpočty jednotlivých složek hluku podléjících se na celkové hlukové situaci v okolí záměru.</p> <p>Pro hodnocení zdravotních rizik spojených s hlukem v okolí záměru je však nutné stanovit celkovou hlukovou zátěž v hodnoceném území, tj. stanovit synergický účinek všech jednotlivých složek hluku.</p> <p>Nově předložená dokumentace, včetně hodnocení zdravotních rizik, synergický účinek hodnocených zdrojů hluku neobsahuje. Dokumentace se s požadavkem MŽP Ad 1. nevypořádala.</p> <p>2.2 Ad 2. - Jednoznačné plnění požadavků § 30 zákona o veřejném zdraví Zákon 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v paragrafu §30 mimo jiné praví: „Osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, která jsou zdrojem hluku nebo vibrací, provozovatel letiště³¹⁾, vlastník, popřípadě správce pozemní komunikace³²⁾, vlastník dráhy^{32a)} a provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanoveném tímto zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb ...".</p> <p>Dokument „Posouzení doprava“ například neřeší žádná technická opatření v okolí nově řešené MÚK Odolena voda a tudíž nedokládá, zda tato stavba, která má sloužit především k napojení záměru na dálnici D8, vyhovuje § 30 zákona o veřejném zdraví.</p> <p>Dokument „Posouzení stojánka“ například neprokazuje, zda navržená technická opatření (protihluková stěna výšky 4m) navržená v dokumentaci „Posouzení doprava“ okolo celé hranice pozemku areálu SŠ LVT vyhovuje pro ochranu objektu školy i pro plánovaný rozsah motorových zkoušek.</p> <p>Hodnocení dopadu motorových zkoušek na okolí Letiště Vodochody je v dokumentu „Posouzení stojánka“ provedeno na základě nevhodného nastavení modelu hlukové situace, nedostatečně využívajícího postupy popsané v normě ČSN ISO 9613-2 Akustika - Útlum při šíření zvuku ve venkovním prostoru - Část 2: Obecná metoda výpočtu, září 1998. Toto nastavení vede k výraznému podhodnocení dopadu tohoto zdroje na hlukovou situaci v okolí letiště.</p> <p>Nově předložená dokumentace jednoznačně nedokládá splnění požadavků § 30 zákona o veřejném zdraví. Dokumentace se s požadavkem MŽP Ad 2. nevypořádala.</p> <p>2.3 Ad 3. - Návrh opatření eliminujících negativní vlivy na veřejné zdraví Dokument „Posouzení doprava“ (viz předchozí odstavec) mimo jiné nenavrhuje žádná technická opatření v okolí MÚK Odolena voda. Provoz na MÚK Odolena voda</p>	<p>K připomínce je možno konstatovat, že proces EIA tuto připomínku nejenže plně respektuje, ale navíc ukládá zcela reálné a jednoznačné podmínky pro její plnění.</p> <p>2.3 Ad 3. - Návrh opatření eliminujících negativní vlivy na veřejné zdraví MÚK Odolena Voda je zohledněn jak Akustických studiích, tak v rozptylové studii.</p> <p>Dle zpracovaného posudku zdravotních rizik a oponentního posudku přímé zdravotní vlivy realizace záměru na obyvatele dotčeného území nebudou významné.</p> <p>K problematice posouzení zdravotních rizik byl v zpracovatelem posudku EIA nad rámec požadavků zák. č. 100/2001 Sb. zajištěn oponentní posudek s následujícím závěrem:</p> <p>"Závěrem je nutno zdůraznit, že znalecký posudek byl zpracován velmi kvalitně. Opírá se o nejnovější publikace v odhadu zdravotních rizik z hluku a ze znečištěného ovzduší. V metodice a ve vlastním provedení nenašel zpracovatel oponentního posudku žádné závady. Použitý konzervativní přístup znamená, že odhady jsou nastaveny na nejhorší možnou variantu. Můžeme tedy očekávat, že ve skutečném provozu letiště bude vliv na lidské zdraví příznivější."</p> <p>Rozhodující posouzení závažnosti a únosnosti jak přímých, tak i nepřímých vlivů na veřejné zdraví provedl orgán veřejného zdraví - KHS Středočeského kraje s následujícím závěrem:</p> <p>"K souhlasnému stanovisku k záměru „letišť Vodochody“ nemáme připomínky. Z hlediska ochrany veřejného zdraví byly v návrhu souhlasného stanoviska ministerstva životního prostředí k záměru „letišť Vodochody“ (dále jen „souhlasné stanovisko“) stanoveny podmínky tak, aby byla v maximálně možné míře zajištěna ochrana zdraví obyvatel před negativními účinky hluku."</p> <p>2.4 Ad 4. - Studie dopadu na veřejné zdraví s reálným počtem exponovaných obyvatel Vazba na počet exponovaných obyvatel byla provedena jak ve vztahu ke stávajícím obyvatelům, tak ve vztahu k výhledovému úplnému zaplnění rozvojových ploch územních plánů.</p> <p>Stanovení intenzit pro večerní dobu bylo provedeno dle příslušných Technických předpisů Ministerstva dopravy, které zahrnuje metodika pro výpočet hladin hluku z pozemní dopravy.</p> <p>2.5 Ad 6. - Podrobná specifikace všech hodnocených zdrojů hluku Vnitro areálová silniční doprava v prostoru letiště je řešena v Akustické studii pozemní dopravy. Pohyby letadel v prostoru letiště včetně jednotek APU jsou</p>
--	--

<p>bude bez vhodných technických opatření negativně ovlivňovat hlukovou situaci intravilánu Odolene vody (mimo jiné díky rozšíření stávajícího zářezu, ve kterém je vedena D8 v okolí Odolene vody, které povede ke snížení jeho schopnosti bránit šíření hluku).</p> <p>S ohledem na výše uvedené lze prohlásit, že se dokumentace s požadavkem MŽP Ad 3. nevypovídá.</p> <p>2.4 Ad 4. - Studie dopadu na veřejné zdraví s reálným počtem exponovaných obyvatel</p> <p>V dokumentu „Posouzení doprava“ byl pro hodnocení rizik, kumulativních účinků a zjištění počtu zatížených obyvatel použit deskriptor L_{dvn} [dB]. Dokument v kapitole „6 Podklady pro hodnocení zdravotních rizik“ uvádí: „Výpočet deskriptoru L_{dvn} byl proveden pomocí programu CADNA A v souladu s českou výpočtovou metodikou.“ Vstupní podklady o intenzitách dopravy na pozemních komunikacích a drahách jsou však uvedeny pouze pro členění denní (06:00 - 22:00) a noční (22:00 - 06:00) doba. Dokument neuvádí žádné podklady o intenzitách dopravy ve členění den (06:00-18:00) a večer (18:00 - 22:00). Příloha P9 dokumentace „Dopravně-inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště Vodochody a napojení na komunikační síť“, která je podkladem č. [9] dokumentu „Posouzení doprava“, členění intenzit v úsecích den, večer a noc též neobsahuje.</p> <p>Není proto jasné, na základě jakých podkladů byl deskriptor L_{dvn} [dB] programem CADNA A pro sledované zdroje hluku stanoven.</p> <p>POZNÁMKA: Výstup ze sčítání dopravy „Celostátní sčítání dopravy 2010“ obsahuje členění intenzit dopravy i pro den, večer a noc.</p> <p>Dokument v kapitole „6 Podklady pro hodnocení zdravotních rizik“ dále uvádí: „Počty obyvatel byly statisticky rozpočteny dle doporučených postupů (viz [22]) do obytných objektů, jejichž umístění v terénu bylo ověřeno v elektronickém katastru nemovitostí [24]) v závislosti na jejich ploše a výšce “.</p> <p>Podklad [22] „Good Practice Guide for Strategie Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure. Version 2, 13.1.2006“, zpracovaný European Commission Working Group Assessment of Exposure to Noise (WG-AEN) v nástrojové sadě č. 19 „Přiřazení údajů o obyvatelích domům“ a nástrojové sadě č. 20 „Stanovení počtu bytových jednotek v domě a počet osob na bytovou jednotku“ udává obecné principy jak objektům přiřadit počty obyvatel. Z dokumentu „Posouzení doprava“ však nevyplývá, jaké principy a jak byly pro stanovení tohoto počtu použity.</p> <p>V dokumentu „Posouzení doprava“ je na obrázku „Obr. 4 3D zobrazení části posuzovaného území ve výpočtovém modelu v prostředí SW Cadna A“ ukázán náhled na 3D model hlukové situace. Z náhledu vyplývá, že modelované stavby mají jednotnou výšku. Není proto jasné, jak mohly být počty obyvatel k jednotlivým objektům přiřazeny v závislosti na jejich ploše a výšce (viz citace výš).</p> <p>Dokument „Posouzení doprava“ neobsahuje algoritmus, pomocí kterého stanovil do</p>	<p>zohledněny použitým programem Cadna A .</p> <p>Pro zjištění intenzit železniční dopravy bylo použito vlastní šetření, které národní legislativa nijak nevylučuje.</p> <p>Vlečka není významným zdrojem hluku.</p> <p>2.7 Ad 19. - Dopravního napojení záměru z hlediska automobilové dopravy</p> <p>Dle akustické studie silniční dopravy nedojde realizací MÚK Odolena Voda k překročení hlukových limitů.</p> <p>3.1 Polohopis a výškopis</p> <p>V Akustických studiích je provedeno zohlednění výškopisu a polohopisu dostatečné pro proces EIA.</p> <p>3.2 Meteorologická data</p> <p>Je zohledněn poměr větrů daný záměrem.</p> <p>3.3 Hygienické limity hluku</p> <p>Letecký hluk nevykazuje charakteristiky platné pro vysoce impulsní hluk ani tónové složky ani výrazné informační charakter, jako například řeč.</p> <p>3.4 Motorové zkoušky</p> <p>V Akustické studii motorové stojanky byly použity odpovídající koeficienty pro odrazivé a pohltivé povrchy. Během provozu záměru bude navíc i tento hluk podléhat monitoringu hluku, v případě zjištění významných vlivů, bude možné provést následná opatření pro snížení tohoto vlivu.</p> <p>Navíc v této akustické studii nebyl zohledněn protihlukový val, uložený podmínkami stanoviska, takže skutečný vliv bude podstatně menší.</p> <p>4. Závěr</p> <p>V Akustické studiích jsou respektovány všechny požadavky MŽP na doplnění.</p> <p>39 podmínek MŽP bylo splněno, v opačném případě by dokumentace musela být opět vrácena k dopsání.</p>
---	---

jakého hlukového pásma jsou obyvatelé v daném objektu přiřazeny (obecně hluk na jednotlivých fasádách téhož objektu může být značně rozdílný a v rámci hlukové praxe EU je popsáno nejméně osm rozličných algoritmů).

S ohledem na výše uvedené není možné jednoznačně tvrdit, že dokument pracuje s reálným počtem exponovaných obyvatel. Navíc hodnocený deskriptor L_{dvn} [dB] nemusí být stanoven správně. Dokumentace se s požadavkem MŽP Ad 4. nevypořádala.

2.5 Ad 6. - Podrobná specifikace všech hodnocených zdrojů hluku

Dokumenty „Posouzení doprava“ a „Posouzení stojánka“ vůbec nepopisují a tedy ani nezohledňují vnitro areálovou dopravu v prostoru letiště a pohyby letadel (vyjma startů a přistávání) v prostoru letiště. Obě tyto skupiny zdrojů hluku jsou hlukovou legislativou ČR hodnoceny jako stacionární zdroje hluku, s příslušnými hygienickými limity.

Dokumenty „Posouzení doprava“ uvádí v roce 2008 na železniční trati Praha - Kralupy nad Vltavou následující počty pohybů vlakových souprav: 115 osobním a 45 nákladním vlakům za 24 hodin.

V roce 2007 dosahovala denní četnost dopravy v roce 2007 na této trati úrovně 170 osobních a 93 nákladních vlaků za 24 hodin (Zdroj: „Strategická hluková mapa aglomerace Praha 2007“).

Podle sčítání železniční dopravy provedené 11/2011 v rámci měření hluku u Bytového domu Pařanka 2687/1 c (viz protokol P25-084-11 „Měření hluku ve venkovním chráněném prostoru bytu v 2.NP Bytového domu Pařanka 2687/1 c, Obytného souboru Pařanka na Praze 6“ společností ZKV s.r.o.) dosahuje četnost dopravy 236 pohybů. Z jízdních řádů ČD 2010-2011 (viz dokument „Posouzení doprava“) vyplývá, že denně je vypravováno 117 osobních vlaků (nákladních vlaků a samotných průjezdů lokomotiv tedy je cca 236-117=119).

Z dvou na sobě nezávislých zdrojů vyplývá, že předpoklad uvedený v dokumentu „Posouzení doprava“: „... že nedojde ke změně objemu železniční dopravy na trati Praha - Kralupy nad Vltavou oproti roku 2009“, je (obzvláště u nákladní dopravy) mylný.

Dokument „Posouzení doprava“ se vůbec nezmiňuje o využití nebo nevyužití vlečky Letiště Vodochody v rámci jeho provozu.

Mimo jiné i s ohledem na výše uvedené není možné prohlásit, že dokumentace podrobně specifikuje všechny zdroje hluku, které jsou akustickou studií řešeny. Dokumentace se s požadavkem MŽP Ad 6. nevypořádala.

2.6 Ad 17. - Precizace navržených opatření ke snížení negativních vlivů hluku

Dokumenty „Posouzení doprava“ a „Posouzení stojánka“ prakticky neprecizují navržená opatření ke snížení negativních vlivů hluku. Nedokazují, zda je možné tato opatření považovat za dostatečná ve smyslu hlukové legislativy ČR. Dokumentace se s požadavkem MŽP Ad 17. nevypořádala.

2.7 Ad 19. - Dopravního napojení záměru z hlediska automobilové dopravy

Dokument „Posouzení doprava“ viz odstavce „2.2 Ad 2. - Jednoznačné plnění požadavků § 30 zákona o veřejném zdraví“ a „2.3 Ad 3. - Návrh opatření eliminujících negativní vlivy na veřejné zdraví“ nenavrhuje žádná technická opatření spojená s realizací dopravního napojení záměru (MÚK Odolena voda). Dokument nedokládá, zda provoz dopravního napojení jako samostatného investičního celku vyhovuje hygienické legislativě ČR.

S ohledem na to, že dokument nedokládá jednoznačné plnění hlukových limitů u této stavby, se dokumentace s požadavkem MŽP Ad 19. nevypořádala.

3. Nadále platné připomínky

3.1 Polohopis a výškopis

Akustické studie „Posouzení doprava“ ani „Posouzení stojánka“ neuvádí podklady použité k zadání polohopisu a výškopisu objektů v modelech hlukových situací (např. ZABAGED®, Mapy 1:5000 aj.). Nejsou uvedeny ani odkazy na dokumentaci zamýšleného záměru rozvoje LKVO.

Dokumenty neuvádějí způsob stanovení modelovaných výšek objektů v intravilánech obcí v okolí letiště, ani stávajících a nových objektů areálu LKVO.

3.2 Meteorologická data

Akustické studie „Posouzení doprava“ a „Posouzení stojánka“ nevyužívají meteorologická data uvedená v příloze P12 „Klimatologická studie, Vyhodnocení meteorologických podmínek - směrů a rychlostí větru v prostoru letiště Vodochody po dekádách za období 1981-2010“. Převažující směr proudění vzduchu (jihozápadní směr) není ve studiích zohledněn.

3.3 Hygienické limity hluku

V Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. paragraf §11 (Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru) se v odstavci 4) píše: „Hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A , s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ se rovná 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 k tomuto nařízení. Pro vysoce impulsní hluk se přičte další korekce -12 dB. Obsahuje-li hluk tónové složky nebo má-li výrazné informační charakter, jako například řeč, přičte se další korekce -5 dB.“.

Dokument „Posouzení stojánka“ vůbec neuvádí, zda motorová zkouška, jako zdroj hluku, vykazuje či nevykazuje tónový charakter.

3.4 Motorové zkoušky

Zpracovatel posudku v dokumentu „Posouzení stojánka“ uvádí (viz odstavec „4.1 Metodika výpočtu“): „Pro výpočet byl sestaven 3D model s konfigurací terénu a výpočet i šíření akustické energie od stacionárního zdroje hluku bylo v souladu s ČSN ISO 9613. Použitá metoda výpočtu umožňuje pracovat s kmitočtovými a směrovými

charakteristikami zdrojů zvuku. Při výpočtu imisních hladin akustického tlaku je respektována i sférická divergence, pohlcování zvuku při šíření ve vzduchu, meteorologické vlivy, pohlcování zvuku při šíření nad pohltivým povrchem, odrazy zvuku v závislosti na zvukové pohltivosti překážek a ohyb zvuku." Z průběhů vypočítaných hlukových pásem (obrázky „Obr. 3 - Hluková mapa plošného rozložení akustického zatížení v okolí motorové zkoušky letounu L159B pro stávající stav a výšku 4 m nad terénem", „Obr. 4 - Hluková mapa plošného rozložení akustického zatížení v okolí motorové zkoušky letounu L159B pro výhledový stav a výšku 4 m nad terénem" a „Obr. 5 - Hluková mapa plošného rozložení akustického zatížení v okolí motorové zkoušky kategorií dopravních letounů (B737) pro výhledový stav a výšku 4m nad terénem" viz výřez na následujícím obrázku) vyplývá, že použité nastavení parametrů výpočtu vedlo k zanedbání ohyb zvuku u překážek (a to nejen na bocích překážek).

Toto zanedbání, především s ohledem na protihluková opatření v podobě valu okolo stojánky motorové zkoušky, vede k výraznému podhodnocení očekávané hlukové situace.

Podle odstavce „4.1 Metodika výpočtu" je pro hodnocenou situaci užit index pohltivosti povrchu 0,85 (podle ČSN ISO 9613-2 index povrchu zemně $G=0.85$). Norma ČSN ISO 9613-2 nedává pevné vodítko pro stanovení hodnoty indexu povrchu země G , nabádá jen k opatrnosti při jejím stanovení. Podle výstupů programu HARMONOISE odpovídá index povrchu země $G=0.8*0.9$ nekompaktnímu povrchu na volném prostranství (například zorané pole). Z normy ČSN ISO 9613-2 vyplývá, že u vlivu pohltivosti terénu na výsledky výpočtů šíření hluku hraje největší roli oblast v okolí zdroje (v místě emise) a oblast v okolí přijímacího bodu (v místě imise). Z dokumentu „Posouzení stojánka" nevyplývá, zda byl povrch v oblasti stojánky pro motorovou zkoušku (pravděpodobně zpevněná pojezdová plocha) modelován s jiným indexem povrchu země než $G=0.85$.

Obecně lze říct, že užití indexu povrchu země s vysokými hodnotami vede k výrazně optimističtějšímu hodnocení hlukové situace než při použití indexu nižších hodnot.

4. Závěr

S ohledem na výše uvedené připomínky lze prohlásit, že hodnocená dokumentace záměru Letiště Vodochody, se s požadavky MŽP č. 1, 2, 3, 4, 6, 17 a 19 na doplnění posouzení hodnocení dopadu hluku ze záměru projektu Letiště Vodochody na životní prostředí nevypořádala.