



Obec BAŠ'  
Obecní 126, 250 65 Baš'  
tel.: 283 981 065, e-mail: [bast@c-box.cz](mailto:bast@c-box.cz)

---

Baš' 13. 6. 2013  
Číslo jednací: 0603/2013/OÚ

Vyřizuje: Cucová, 774 994 500

Ministerstvo životního prostředí  
Odbor posuzování vlivu na životní  
prostředí  
Vršovická 65  
100 10 Praha 10 - Vršovice

**Vyjádření k Posudku o vlivech záměru "Letiště Vodochody" na životní prostředí dle zák. č. 100/2001 Sb. o posouzení vlivu na životní prostředí, v platném znění**  
Kód záměru: MZP 257, zařazení I/9.2  
Oznamovatel: Letiště Vodochody, a.s., U letiště 374, 250 70 Odolena Voda

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 stanovisko.**

1) Zásadně nesouhlasíme se zdůvodněním potřeby záměru a jeho umístění. Záměr rozvoje letiště Vodochody není v souladu s územním plánem VÚC Pražského regionu a je v rozporu s územními plány okolních obcí. Stavba nerespektuje zásady udržitelného rozvoje dotčeného území a nejedná se o projekt ve veřejném zájmu.

Vzletová a přistávací dráha továrního letiště Vodochody je sice zakotvena v územně-plánovacích dokumentech okolních obcí, ovšem pouze a jen pro současné účely a rozsah provozu továrního letiště a nikoliv jako letiště mezinárodní. Územní plány okolních obcí schválené v minulých letech s vybudováním mezinárodního letiště nepočítají a naopak umožnily velký rozvoj bytové výstavby. Stávající i noví obyvatelé těchto obcí by proto byli rozhodnutím o umožnění vybudovat mezinárodní letiště velice postiženi.

MŽP se souladem s územními plány jednotlivých obcí vůbec nezabývalo. Jedním z úkolů stavebních úřadů v rámci územního řízení je posouzení souladu s příslušným územním plánem. Pokud záměr není v souladu s územním plánem, nelze ho v území umístit. Územní plány tedy představují závazné limity pro využívání území, které je potřeba dodržovat, a jsou rovněž vyjádřením práva obcí na samosprávu a určení, jakým směrem se chystají v budoucnu rozvíjet. Požadujeme proto, aby soulad s územními plány obcí byl důsledně přezkoumán.

#### **Nesprávné posouzení dokumentace – zdůvodnění potřeby záměru**

V dokumentaci EIA je potřeba záměru odůvodněná tak, že zájem o zajištění leteckého spojení do ČR a zejména do oblasti Prahy je podstatně vyšší, než tomu odpovídá skutečný objem odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Důvodem je dle zpracovatele dokumentace

nedostatečná letištní kapacita v regionu. Dostavba infrastruktury na letišti Praha Ruzyně není dle navrhovatele alternativou, protože nepřinese snížení provozních nákladů, naopak dojde k jejich zvýšení, což nebude akceptovatelný stav pro nízkonákladové společnosti. Posudek pak toto tvrzení přijímá bez připomínek.

Takové odůvodnění záměru je ovšem zcela nedostatečné, kdy rozšíření letiště představující zásah do zdravých životních podmínek obyvatel desítek okolních obcí nelze odůvodňovat čistě ekonomickými zájmy soukromých subjektů.

A to navíc v situaci, kdy v regionu právě dochází k rozšíření jiného letiště – letiště Ruzyně. Jak je výslovně uvedeno v posudku organizace EUROCONTROL, který si v tomto řízení vyžádalo Ministerstvo životního prostředí, neexistují žádné konkrétní důkazy o tom, že rozvoj letiště Vodochody je odůvodněný. V posudku EUROCONTROL se výslovně uvádí: „.....nebyly pro tvrzení, že nízkonákladoví dopravci jsou z provozu letiště vyloučeni kvůli vysokým nákladům, poskytnuty žádné konkrétní důkazy. Dále nebyly poskytnuty důkazy o tom, že obchodní případ pro rozvoj letiště Vodochody je odůvodněn konkrétními návrhy hlavních nízkonákladových dopravců.“

**Z uvedeného vyplývá, že posudek se naprosto nedostatečně vypořádává s absencí zdůvodnění potřeby záměru vzhledem k probíhajícímu rozvoji letiště Ruzyně, což zmiňuje rovněž posudek EUROCONTROL.**

#### **Nesprávné posouzení dokumentace – soulad s územním plánem**

K namítanému nesouladu s územním plánem posudek uvádí, že územní plány jsou závazné, ovšem zajištění souladu s územním plánem je předmětem procesu územního rozhodnutí dle stavebního zákona, nikoli procesu EIA.

S tím ovšem nelze souhlasit. Stanovisko EIA je podkladem pro územní řízení. V územním řízení se posuzuje soulad stavby s územním plánem, neexistují zde ovšem žádné prostředky, jak takový soulad „zajistit“. Záměr buď je v souladu s územním plánem, nebo nikoliv. V případě rozporu s územním plánem je stavební úřad povinen žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnout. Pokud by z důvodu nesouladu s územním plánem došlo ke změně záměru, muselo by být pro změněný záměr vydané nové stanovisko EIA.

**V souladu se zásadou procesní ekonomie je tudíž nutné rovněž v řízení EIA prověřit soulad s územním plánem, kdy nemá žádné opodstatnění vydávat stanovisko EIA pro záměr, který musí být v územním řízení zamítnut. V územním řízení již v žádném případě nesoulad s územním plánem zhojit nelze. Posudek je tedy v této části nesprávný.**

2) Zásadně nesouhlasíme se zřízením ochranného hlukového pásma na území obce Bašť. Ochranné hlukové pásmo není zřizováno k ochraně obyvatel před hlukem. V prostoru ochranného hlukového pásma naopak nemusejí být dodržovány hlukové limity. Zřízení ochranného hlukového pásma by znamenalo ohrožení obyvatel obce hlukem, vibracemi a zhoršení životních podmínek.

#### **Nesprávné posouzení dokumentace – obtěžování hlukem**

Jednou z podmínek stanovených Ministerstvem životního prostředí bylo doložit jednoznačné splnění závazků § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví. Dodržení těchto požadavků ovšem není v dokumentaci žádným způsobem doloženo. Naopak, z dokumentace vyplývá, že v různých částech dotčených obcí budou hlukové limity porušovány. Oznamovatel v dokumentaci výslovně uvádí, že limitní hladina hluku 60 dB zasahuje do obytné zástavby obce Panenské Břežany, obce Dolánky a obce Zlončice. Je tedy jasné, že hlukové limity, na které odkazuje § 30 zákona o ochraně veřejného zdraví, nebudou dodržovány.

Z dokumentace a odborného právního stanoviska, které tvoří přílohu č. 27 dokumentace, vyplývá, že oznamovatel zamýšlí zajistit dodržování podmínek § 30 vyhlášením ochranného hlukového pásma letiště. Jak ovšem vyplývá ze zákona o ochraně veřejného zdraví a zákona o civilním letectví, zřízení ochranného hlukového pásma kolem letiště má ten následek, že nemusí být dodrženy hlukové limity pro chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. To je rovněž konstatováno v e zmiňovaném odborném právním stanovisku: „Ize předpokládat, že hygienické limity uvnitř hlukového pásma pro venkovní prostory v případě typově určených staveb nebude možné dodržet, resp. jinak řečeno, nebudou muset být dodržovány.“

Posudek se ovšem s touto skutečností nijak nevypořádává, kdy pouze konstatuje, že v rámci dokumentace byl vypracován návrh ochranného hlukového pásma s podrobnými podmínkami, které nad rámec požadavků legislativy zajišťují plnění obecných hlukových limitů i u stávající chráněné zástavby uvnitř tohoto pásma.

**Posudek se nijak nevypořádal se skutečností, že vyhlášením ochranného hlukového pásma dojde k faktickému zvýšení hlukového zatížení obyvatel okolních obcí, kdy tento postup je zcela v rozporu s účelem zákona o ochraně veřejného zdraví. Posudek je proto nedostatečný.**

3) V souvislosti s provozem uvažovaného mezinárodního letiště Vodochody by se v budoucnosti obec Bašť změnila v místo, které je nevhodné pro život. Téměř jistě se bude muset obec Bašť vypořádat se svou polohou mezi dálnicí D8, čtyřproudou silnicí č. I/9, vysokorychlostní železniční tratí Praha – Drážďany a polohou pod přístávacím koridorem letiště Praha – Ruzyně. Další negativní důsledky vedení přístávacího koridoru letiště Vodochody nad obcí by byly proto pro občany fatální. Veškeré negativní jevy, jejichž působení se bude kumulovat, je nutné posuzovat nikoliv jednotlivě, ale najednou tak, jak budou ve skutečnosti působit. Dokumentace EIA i posudek se pouze omezují na konstatování, že při splnění všech podmínek nedojde k překročení dílčích hygienických limitů. V případě dopadu na zdraví obyvatel se ale jednotlivé vlivy sčítají. Obec Bašť proto požaduje o provedení celkového zhodnocení kumulovaných vlivů na obyvatele (např. světově uznávanou metodu DALY, která je schopna zhodnotit celkový vliv na veřejné zdraví a vyjádřit jej prostřednictvím počtu ztracených let zdravého života).

### **Nesprávné posouzení dokumentace – neposouzení kumulativních vlivů**

Dokumentace rovněž neobsahuje kumulativní posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo, zejména posouzení kumulativního působení hluku z leteckého provozu a hluku z jiných zdrojů. V Dokumentaci nejsou žádným způsobem vyhodnoceny kumulativní vlivy hluku ze všech relevantních zdrojů hluku v území dotčeném leteckým provozem. V akustické studii, která tvoří přílohu č. 25 dokumentace, je výslovně uvedeno, že vyhodnotit kumulativní vlivy dle stávající legislativy není možné, protože se hodnotí dle legislativy vždy každý zdroj hluku zvlášť a není stanoven limit pro hluk v území. Přitom ale z výkresu č. 8 a 9, které tvoří přílohu akustické studii, vyplývá, že hluk z různých zdrojů se bude významně překrývat a kumulovat. V akustické studii (kapitole 5.4) je uvedeno, že ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu, železničního provozu, silničního provozu a dálnice D8 dochází na území celé řady obcí. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého provozu a hluku z dálnice D8 dochází v Panenských Břežanech, ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a silničního hluku v lokalitě Panenské Břežany, Klíčany, Odolena Voda, Vodochody a Máslovice. Ke kumulativním účinkům hluku z leteckého a železničního provozu dochází v lokalitě Zlončice a Chvatěruby. Dále zde je ještě plánovaná vysokorychlostní trať Praha – Drážďany, kumulací hluku k této trati budou zasaženy obce Předboj, Bašť, Měšice a Líbeznice. Z akustické studie tedy jednoznačně vyplývá, že kumulativními účinky hluku z leteckého provozu a jiných zdrojů hluku v řešeném území bude zasaženo 11 obcí. Akustická studie ani dokumentace však nijak blíže nespecifikuje, o jaké

kumulativní jevy se bude jednat, jaké výše bude hluk dosahovat, tyto vlivy nijak blíže nezohledňuje. Nelze tedy nijak vyhodnotit, jaký bude celkový vliv hluku na obyvatele obcí zasazených výstavbou letiště ve Vodochodech.

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

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

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

**Klíčové je tedy porovnání kumulativních vlivů rozvoje letiště Vodochody a ostatních zdrojů hluku oproti vlivům rozvoje letiště Ruzyně. Pokud by varianta rozvoje letiště Ruzyně s sebou přinášela menší zásah do zdravotních podmínek obyvatel, je taková varianta jednoznačně vhodnější k zajištění zvýšení leteckých kapacit regionu. K takovému porovnání ovšem vůbec nedošlo a posudek tento nedostatek nijak nezohlednil a nevytknul. Posudek je proto nedostatečný.**

4) Nelze souhlasit s vypořádáním připomínek týkajících se možné kolize s ptactvem. Oblast letiště Vodochody nelze hodnotit jako území se standardním výskytem a koncentrací ptactva. Výskyt velmi početných migrujících hejn havranů a kavek v nízké letové výšce je jednoznačný. Dále nepovažujeme za vypořádané riziko kolize se zásobníky rafinerie v Kralupech nad Vltavou a zásobníky plynu v Chvatěrubech jako potenciálního ohrožení značného počtu obyvatel. Upozorňujeme, že není technicky možné migrující hejna ornitologicky ani jinak plašit. Dále upozorňujeme, že označení kolize s ptákem za běžnou událost v letovém provozu zde není při přihlídnutí k velikosti jedinců a jejich koncentraci na místě. Požadujeme vypracovat nezávislou ornitologickou studii, jejíž součástí bude přesné polohopisné a výškopisné zmapování migračních tras, roční výskyt a především kolizní místa s letovými trasami. Dále požadujeme simulaci kolizní události (parametry kolize s ptáky obdobné události v NY) a to s jednoznačným řešením ve vztahu k zásobníkům rafinerie Kralupy nad Vltavou plynu v Chvatěrubech.

5) Dalším nepříznivým vlivem, který by velmi negativně zasáhl do kvality života obyvatel, by byl nárůst individuální automobilové dopravy, který není současná dopravní infrastruktura schopna žádným způsobem zvládnout. Dopravně-inženýrská studie vlivu zprovoznění exitu letiště Vodochody a napojení na komunikační síť doporučuje zprovoznění MÚK Odolena Voda před zprovozněním rozvojového záměru letiště. S výstavbou MÚK Odolena Voda však ŘSD v blízké době několika příštích let vůbec nepočítá a tento záměr není dosud dostatečně připraven, projednáván ani není zajištěno financování. Není tedy reálné, aby ke zprovoznění MÚK Odolena Voda došlo před uváděným termínem zprovoznění letiště.

6) 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,

kteří by podpořily odhadovanou skladbu tohoto budoucího leteckého parku, a tak nelze určit odolnost posuzovaného složení. Je proto možné, že budoucí hladiny hluku, vycházející z počtu pohybů ve výši 35 000 letadel za rok, se mohou výrazně lišit od těch, které byly stanoveny v akustické studii. Letecký hluk může více odvádět dětskou pozornost a narušovat jejich komunikaci s učitelem. Studie nezamtluje 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 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 MŽP 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.

7) Porušení procesních pravidel – neaktuálnost vstupních dat.

Při vydání posudku byly porušeny procesní předpisy a docházelo ke zcela bezprecedentním průtahům v řízení. Dle ust. § 9 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. platí, že doba pro zpracování posudku nesmí být delší než 60 dnů ode dne, kdy byla dokumentace záměru doručena zpracovateli posudku. Tato lhůta může být v odůvodněných, zejména složitých případech překročena, nejdéle však o dalších 30 dnů. Lhůty ovšem nebyly vůbec dodrženy. Přepřipravená dokumentace byla zveřejněna dne 15. 9. 2011. Posudek byl na úřední desce kraje zveřejněn ovšem po uplynutí cca 18 měsíců, a to dne 15. 5. 2013. Přitom první dokumentace záměru, která byla následně navrhovatelům vrácena k přepracování, byla oznámena již v listopadu 2010. Zákonem stanovené lhůty tedy byly mnohonásobně překročeny.

Takový postup představuje zásadní procesní vadu, kdy vzhledem k uplynutí této značné doby od zpracování dokumentace k záměru je pravděpodobné, že došlo ke změně výchozích údajů. Není proto zaručeno, že posudek se vyjadřuje k aktuálním údajům.

Jako příklad lze uvést například predikce vývoje počtu cestujících, kteří budou využívat letiště Vodochody či Ruzyni. Jak vyplývá z posudku EUROCONTROL: scénáře rozvoje obou letišť jsou založené na studii poptávky po využití letišť z roku 2006. EUROCONTROL ovšem uvádí, že od počátku projektu vyústila stávající obtížná ekonomická situace v Evropě, která měla za následek snížení dopravních prognóz makropoptávky. Ve skutečnosti poklesl počet pohybů na letišti Ruzyně téměř o 20 % oproti svému maximu v roce 2008. V současnosti tedy výchozí předpoklady již neodpovídají skutečnému stavu.

Jsme přesvědčeni, že takový postup neodpovídá platným předpisům. Jedna ze základních zásad činnosti správních orgánů dle správního řádu, která se uplatní i při vydávání stanovisek dle zákona č. 100/2001 Sb., je zásada materiální pravdy, která stanoví povinnost správního orgánu zjistit skutkový stav, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a to v době vydání rozhodnutí. Vzhledem k výše popsanému vývoji ovšem je zřejmé, že některá podstatná vstupní data již neodpovídají skutečnosti. Na základě takto nedostatečně zjištěného stavu tudíž nelze vydat stanovisko EIA.

**Flagrantní porušení procesních lhůt tedy má za následek, že dokumentace a posudek již nevychází z aktuálního skutkového stavu. Požadujeme proto aktualizaci dokumentace a posudku záměru a vydání stanoviska, které bude zohledňovat všechny změny ve vývoji od zahájení řízení v roce 2010.**

Závěrem je třeba zdůraznit, že současný provoz letiště obec Bašť respektuje, avšak s jeho dalším rozšiřováním nesouhlasí. Žádáme proto Ministerstvo pro životní prostředí, aby záměr rozšíření odmítlo a nedopustilo tak další výrazné zhoršení životního prostředí v tomto regionu.

  
Ing. Iva Cucová

starostka

Obec Bašť  
Obecní 126, Bašť, 250 65  
tel.: 283981065  
IČO: 00240036