

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 65

100 00, Praha 10

k rukám Mgr. Jany Piekňíkové

vaše značka: 94983/ENV/10

Ve Zlončicích 5.12. 2010

Věc: Vyjádření obce Zlončice k dokumentaci vlivů záměru „Letiště Vodochody“

Vážená paní magistro,

na základě § 8, odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů (dále „Zákon“) a v reakci na zveřejnění dokumentace vlivů záměru "letišť Vodochody" na životní prostředí (dále „Dokumentace“ a „Záměr“) Vám zasíláme naše písemné vyjádření. Podotýkáme že připomínky v něm obsažené jsou do značné míry shodné s těmi které jsme vznesli v rámci předchozí fáze EIA když jsme se za naší obec vyjadřovali Oznámení Záměru.

Úvodem:

*Listina základních práv a svobod v čl. 35 odst. 1 **přiznává každému právo na příznivé životní prostředí.** Toto příznivé životní prostředí není definováno jako nedotčené prostředí, ale jako prostředí znečišťované a zatěžované důsledky lidské činnosti včetně všemožných fyzikálních, chemických či biologických emisí a činitelů (hluku, světla, různých záření, zápachu atd.) v míře, již připouští právní předpisy. Tedy v takové míře, která nedosahuje mezních hodnot, limitů, a kde nejsou překračovány přípustné četnosti překročení předepsaných hodnot. Veškeré navrhované zásahy v území by měly být prováděny s apriorním přesvědčivým důkazem, že jejich uskutečněním nedojde k překročení přípustné míry znečišťování prostředí, tedy nadlimitní zátěži. Bez takového průkazu je umístění zásahu nezákonné, ba protiústavní a dotčené orgány i stavební úřady, které mají hájit vymezený veřejný zájem a místo toho souhlasí se způsobem bezpráví nebo i jeho prohloubením, porušují zákon a jednají hrubě chybně.*

Naše zjištění a stanovisko k předložené Dokumentaci:

Se značným rozhořčením konstatujeme že Dokumentace je zpracována způsobem, který celý proces EIA zlehčuje a vyvolává dojem o jeho naprosté formálnosti. Oznamovatel u všech bodů Závěru zjišťovacího řízení sebevědomě zmiňuje, že předloženou Dokumentací

požadavky uložené MŽP splnil - bohužel i u těch, ke kterým přistoupil zcela formálně a bez jakéhokoliv náznaku řešení.

Dokumentace pracuje v řadě pasáží pouze s daty, podklady a metodologiemi které oznamovateli vyhovují, protože snižují nebo bagatelizují vliv Záměru na životní prostředí, a naopak ty, které mu nevyhovují, zásadně ignoruje. V některých částech Dokumentace navíc dochází ke zjevné manipulaci s fakty a k úmyslnému zkreslení výstupů. Není například možné seriózně diskutovat nad předpokládanou (*údajně konečnou a cílovou*) intenzitou provozu v roce 2012, když je již dnes zcela jasné že projekt v roce 2012 realizován nebude. Umně je tak odváděna pozornost od našeho požadavku vztáhnout Dokumentaci a veškeré analýzy v ní obsažené k plánované **maximální** intenzitě provozu ve střednědobém výhledu (rok 2020).

Po důkladném prostudování Záměru obsaženého v Dokumentaci včetně všech jejích příloh jsme došli k jednoznačnému závěru, že realizace Záměru v této podobě by měla **fatální negativní a nevratný dopad na životní prostředí nejen v katastru naší obce Zlončice, ale i v širším okolí.** Předložená Dokumentace nedává dostatečné garance toho, že by po realizaci Záměru byly dodrženy veškeré limity a požadavky obsažené v příslušných právních předpisech ČR. Naše nejdůležitější výhrady a požadavky na přepracování Dokumentace jsou uvedeny v příloze tohoto vyjádření.

Jak již zmiňujeme výše, alarmující je samotný **způsob zpracování** Dokumentace, které se opírá o zjevně neaktuální data, zastaralé prognózy, nepřesnou metodologii a zejména skrývá celkový rozsah projektu a jeho dopady na okolní životní prostředí v době, kdy by bylo případné mezinárodní letiště (provozující intenzivní low-cost osobní a možná i nákladní dopravu) v plném provozu a zcela využívalo své plánované **maximální kapacity.**

Dále důrazně upozorňujeme na snahu prezentovat jednotlivé negativní vlivy (zejména hluk) izolovaně, aniž by se bralo v potaz jejich **celkové působení,** a bagatelizovat tak negativa, která by realizace Záměru bezpochyby přinesla oproti současnému stavu, kdy je životní prostředí v této lokalitě již tak velmi zatíženo. (blízkost dálnice D8 a veškerá negativa z toho vyplývající včetně hluku a zvýšené intenzity dopravy, hluk z železniční dopravy, blízkost chemických provozů umístěných v Kralupech n. Vlt. a Neratovicích).

Dovolujeme si opět zdůraznit **neexistenci veřejného zájmu,** o který by se Záměr mohl opřít – jedná se dle (nejen) našeho názoru o komerční aktivitu, profit a zhodnocení investice soukromého subjektu bez dlouhodobé vazby na region, přičemž zcela průkazné a měřitelné budoucí **negativní externality** (hluk, intenzita dopravy, pokles cen nemovitostí /*sám oznamovatel opatrně připouští pád hodnoty nemovitého majetku v hlukovém pásmu o čtvrtinu a to je dle našeho názoru velice optimistický odhad - domníváme se že nemovitosti v naší obci by se staly v bud' zcela neprodejným či prodejnými za zlomek jejich nynější hodnoty/* vzhledem k zásadnímu zhoršení životního prostředí) mají nést obyvatelé a životní prostředí okolních obcí, **což je právě bez existence významného a prokázaného veřejného zájmu naprosto neakceptovatelné.**

Argument o raketovém nárůstu poptávky po letecké dopravě v ČR v blízké budoucnosti a nedostatku budoucích kapacit na její pokrytí neobstojí nejen kvůli současné ekonomické situaci, ale zejména vzhledem k částce převyšující 4.000.000.000,- Kč, která byla z veřejných prostředků zaplácena za pozemky pod plánovanou novou ranvejí na letišti v Ruzyni.

Integrální součástí procedury EIA by měla být i podrobná analýza varianty nerealizace předloženého Záměru (jeho nulová varianta) včetně jejich důsledků. V předložené Dokumentaci není tato varianta vůbec zmíněna ani dále rozebrána. **Důrazně požadujeme (již podruhé!) její doplnění.**

Závěr:

Nejen na základě důvodů uvedených v tomto vyjádření, ale především na základě silného mandátu daného jednoznačným postojem obyvatel žijících v katastru naší obce vyjádřeným v místním referendu konaném dne 12.2. 2010 *(ve kterém Záměr odmítla drtivá většina hlasujících občanů Zlončic a nadpoloviční většina oprávněných voličů)*

kategoricky nesouhlasíme

se Záměrem tak, jak je oznamovatelem v současnosti koncipován, a současně Vám sdělujeme, že využijeme veškeré prostředky dané právním řádem České republiky, abychom **zabránili jeho realizaci v navrhované podobě**, tedy tak, jak je popsán v Dokumentaci.

Jsme překvapeni tím, že MŽP nevyužilo možnosti vrátit Dokumentaci oznamovateli v zákonné desetidenní lhůtě tak jak umožňuje § 8, odst.2 Zákona, neboť dle našeho názoru nejenže neobsahuje veškeré předepsané náležitosti, ale velice povrchně, formálně a až přehlíživě se vypořádává (či spíše nevypořádává) s většinou požadavků vyslovených v Závěru zjišťovacího řízení ze dne 30.3. 2009.

Pokud jde o momentálně běžící řízení ve vztahu k Záměru, **žádáme aby MŽP na základě § 8, odst. 5 Zákona**

vrátilo oznamovateli Dokumentaci k přepracování a ještě před zadáním posudku k ní striktně trvalo na zapracování Závěrů zjišťovacího řízení a našich připomínek a podnětů obsažených v příloze k tomuto vyjádření.

Při tomto dopracování jsme připraveni vyjít oznamovateli vstříc a poskytnout mu součinnost – např. naše doporučení pokud jde o vhodnou metodologii pro odhad předpokládané míry obtěžování obyvatel hlukem či informace o plánovaném rozvoji a lokalitách budoucí výstavby.

V případě jakýchkoli otázek, požadavků na zdůvodnění či další informace, jsem Vám já i ostatní členové zastupitelstva plně k dispozici.

Přílohy :

Příloha č. 1	Seznam konkrétních připomínek k Dokumentaci
Příloha č. 2	Expertní posudek zpracovaný J S D Životní prostředí-sekce hluku
Příloha č. 3	Výsledky hlasování v místním referendu Zlončice

S pozdravem,

Jiří Louček, starosta obce Zlončice

Příloha k Vyjádření obce Zlončice k oznámení záměru

„Letiště Vodochody“

Úvodem:

Vzhledem k tomu, že obec Zlončice chce deklarovat zásadní, hrubé a neakceptovatelné nedostatky ze strany investora, dovoluujeme si Vám zaslat a názorně ukázat, jak se Letiště Vodochody (ne)vypořádalo ze Závěry zjišťovacího řízení a našimi připomínkami, které jsme vznesli v rámci předchozí fáze EIA. *Předchozí požadavky jsou vyznačené červeně, současný stav a postoj obce Zlončice modře.*

V další části této přílohy přikládáme další (pouze ty nejzásadnější!) argumentace proti záměru rozšíření terminálu ve Vodochodech. Na základě těchto faktů se domníváme, že by měla být zpracována ZCELA NOVÁ DOKUMENTACE, která nebude obsahovat nepravdivé údaje, zkreslování faktů, výpočtů, nebude pohrdat občany žijícími v regionu a zásadně znehodnocovat jejich zdraví a majetek.

- 1) Vlivem letecké dopravy budou na rozdíl od tvrzení oznámení (!) postižena blízká chráněná území, která jsou blíže od letiště, než dokumentace uvádí (o cca 250 - 300 metrů). Vlivem zvýšené hlučnosti letecké dopravy a vlivem zvýšeného provozu na komunikacích se dá očekávat, že z okolí letiště i ze zvláště chráněných území se navždy stáhnou vybrané druhy živočichů citlivé na hluk a vibrace (noční ptáci, sovy, pěvci, atp.). Vlivem zvýšené hlučnosti bude zčásti znehodnocen i přírodní park Dolní Povltaví a jeho zdůvodnění vlastní existence. Hlučnost se samozřejmě ve Vltavské kotlině

projeví více směry. Okrajově i snížení faktorů pohody povede ke snížení cen nemovitostí v okolí letiště.

Žádáme o řádné zohlednění tohoto podnětu v Dokumentaci včetně analýzy rizik z těchto skutečností plynoucích a opatření k jejich eliminaci, které oznamovatel plánuje přijmout. Dále žádáme rozšíření dopadů případné realizace Záměru na flóru a faunu v širším okolí letiště, tj. minimálně v desetakilometrovém okruhu.

Stav k prosinci 2010: Požadavky nebyly splněny v požadovaném rozsahu. Vliv na známý přírodní park Dolní Povltaví neřešen vůbec.

- 2) Je s podivem, že výpočet hlučnosti a rozptylová studie se zabývají pouze parametry a výpočty pro rok 2012, kdy se letiště má teprve rozjíždět a stejně tak autodoprava a nákladní doprava. Toto datum v žádném případě (!) nelze považovat za cílový výhled letiště.

Žádáme opravu a přepracování podkladů tak, aby ve výhledu počítaly místo předpokládaného zatížení letiště v roce 2012 se situací, kdy je letiště využíváno na svou maximální kapacitu – rok 2020 a dále.

Stav k prosinci 2010: Jeden z klíčových bodů zásadně nesplněn, ba vůbec neřešen. Opakovaně žádáme o přepracování podkladů ve výhledu k roku 2020 a dále.

- 3) Chyby výpočtů jsou uvedeny 2,5 dB, ale všechny dosavadní experimenty prokazují, že u leteckého hluku jsou u dosavadních měření odchylky 3 - 5 dB. Poukázané chyby a neurčitosti ve výpočtech vedou ke zkreslení situace. Je žádoucí hlukovou zátěž vypočítat k výhledovému období alespoň r. 2020 v zájmu objektivního smysluplného vymezení hlukového ochranného pásma a řešení kompenzačních opatření v něm. Hlukové ochranné pásmo pak musí být vyhlášeno stavebním úřadem a zpracováno do územního plánu obcí.

Tento fakt má zásadní vliv na překročení, či nepřekročení povolených limitů.

Žádáme o řádné zohlednění tohoto podnětu v Dokumentaci a provedení minimálně dvou dalších nezávislých měření za účasti vedení obce.

Stav k prosinci 2010: Trváme na požadavku, který nebyl splněn. Investor neprovedl jediné certifikované měření hlučnosti startujících letadel (spoléhá se jen na výpočty), byť na to měl 18 měsíců a na letišti probíhaly například cvičné lety dopravních letounů společnosti Lufthansa. Důvodně se domníváme, že tak jedná zcela účelově, jelikož hluková zátěž je ve skutečnosti vyšší, než ukazují výpočty předložené investorem.

- 4) Velká dokumentace EIA by měla obsahovat nové nezávislé hodnocení hluku jinou výpočetní metodou než CADNA.

Žádáme o řádné zohlednění tohoto podnětu v Dokumentaci.

Stav k prosinci 2010: Tento bod opět nesplněn. Viz. k našim připomínkám přiložený odborný posudek akustické studie zpracovaný firmou J*D*S.

- 5) Celková (!) hluková zátěž ze související dopravy (auta, vlaky), jako i bližší řešení dopravních vazeb na dálnici D8 se v studii vůbec nehodnotí! Toto hodnocení je žádoucí k objektivnímu hodnocení vlivů na zdraví.

Žádáme o řádné zohlednění tohoto podnětu v Dokumentaci.

Stav k prosinci 2010: Hlavní připomínka obce Zlončice spočívá v tom, že zpracovatel operuje novým napojením na dálnici D8, jako by již bylo realizováno, nebo alespoň projektováno a schváleno. Přitom ani MD ČR, ani ŘSD nemá žádný návrh na takovou stavbu, není nikde plánována a nejsou na ni plánovány ani žádné investice. Investor, který nájezd nehodlá financovat, v tomto bodě sám připouští překračování přípustných hlukových limitů. Nicméně další naše výtky zní, že do Dokumentu vůbec nezpracoval plánovanou železniční rychlodráhu Praha – Drážďany a z ní plynoucí hluk. Nezmínil ani dopady hluku z železniční vlečky, po které se má v blízkosti obce Zlončice dopravovat do areálu palivo do letadel. Viz. níže.

- 6) Dokumentace vůbec nereflexuje rekreační chaty a zahrady občanů z jiných částí republiky, kteří mají své objekty nejen v obci Zlončice, ale také v části Dolánky, kde se předpokládá jedno z největších hlukových zatížení.

Proč k tomu dosud nedošlo? Požadujeme provedení minimálně dvou nezávislých měření v této lokalitě za přítomnosti vedení obce. Žádné měření dosud neproběhlo.

Stav k prosinci 2010: Nesplněno! Část Dolánky je dle plánů jedním z nejvíce postižených míst, což investor sám přiznává. Trváme na požadavku nezávislých měření a nehdoláme tolerovat překračování zákonů České republiky.

- 7) Zoologický průzkum provedený firmou EKOEX Jihlava zcela pominul hodnocení specifického jevu vyskytujícího se v zájmovém území. Jedná se o pravidelné přelety obrovských hejn havrana polního a dalších krkavcovitých ptáků (v zimním období kvalifikovaným odhadem až 100 tisíc kusů!!!). Ve Veltrusích se nachází největší havraní kolonie v České republice, která je známa více než 100 let. Odtud pravidelně létají ráno ptáci na severní okraj Prahy za potravou (skládky) a odpoledne se vracejí na hnízdiště do Veltrus. V rámci těchto přeletů se velmi často celá hejna vyskytují (odpočívají) na polích v okolí Vodochod, Drast, Holic, Klíčán atd. Přítomnost vyšších výskytů ptáků v areálech letišť je obecně pokládána za nežádoucí. Navíc není hodnoceno riziko srážky letadla s hejnem ptáků.

Žádáme o řádné zohlednění tohoto podnětu v Dokumentaci včetně analýzy rizika srážky letadla s velkými ptáky nebo vtažení do proudového motoru (viz. nedávná nehoda v New Yorku a přistání na řece Hudson) a opatření k jejich eliminaci, které oznamovatel plánuje přijmout. Dále žádáme vypracování expertní analýzy, která konkrétně vyhodnotí dopad případného provozu letiště na migrující ptáky, kteří se zde v okolí vyskytují v extrémně velkém počtu.

Stav k prosinci 2010: Nová Dokumentace rizika bagatelizuje, hrubě podhodnocuje počet ptáků, žádost nebyla splněna. Opakovaně požadujeme o zohlednění tohoto vážného problému v Dokumentaci.

- 8) Produktovody a vedení energií a plynu nejsou dostatečně zajištěny proti případným haváriím letadel, zejména pak citlivé provozy v okolí Kralup a Chvatěrub, kde jsou koncentrovány za směrem vzletu nádrže s kapalnými plyny a hořlavinami.

Žádáme o řádné zohlednění tohoto podnětu v Dokumentaci včetně analýzy rizik z těchto skutečností plynoucích a opatření k jejich eliminaci, které oznamovatel plánuje přijmout. V zásadě odmítáme vedení letového koridoru touto lokalitou.

Stav k prosinci 2010: Nesplněno, neřešeno. Žádáme opakovaně o zanesení tohoto problému do Dokumentace.

- 9) Zajištění z hlediska přístupu do krajiny při požáru nebo havárii se jeví jako nedostatečné, protože v případě nutnosti není zajištěn kapacitní přístup do pozemků letiště a okolí.

Žádáme o řádné zohlednění tohoto podnětu v Dokumentaci včetně analýzy rizik z těchto skutečností plynoucích a opatření k jejich eliminaci, které oznamovatel plánuje přijmout.

Stav k prosinci 2010: Ani nová dokumentace neřeší případnou havárii mimo areál letiště. Člověk nabývá dojmu, jako by rizika v hustě obydleném území vůbec neexistovala. Přistání, vzlety patří mezi nejrizikovější okamžiky letu a mají být prováděny nad hustě obydleným územím. Stejně jako minule žádáme zahrnutí analýzy VEŠKERÝCH rizik a opatření k jejich eliminaci.

- 10) Přistávající a nízko letící letadla a pohyb techniky po silnicích sebou nesou vibrace, a proto žádáme, aby byly vibrace na vybraných místech změřeny a současně byl proveden model výskytu zvýšených parametrů.

Žádáme o řádné zohlednění tohoto podnětu v Dokumentaci.

Stav k prosinci 2010: Nesplněno. Opakovaně žádáme provést skutečná měření.

- 11) Emisní pozadí lokality letiště a okolí je dopočítáno na základě údajů značně vzdálených stanic AIM (Praha + Veltrusy), proto žádáme o provedení doplňujících měření a nových odhadů zejména ve vztahu k zátěži Kralup a okolí.

Žádáme o řádné zohlednění tohoto podnětu v Dokumentaci.

Stav k prosinci 2010: Nesplněno. Opakovaně žádáme provést skutečná měření v lokalitě letiště.

- 12) V dokumentaci nebylo nikde zmíněno světelné záření, ani řešení osvětlení plochy letiště, které bude samozřejmě silně obtěžující pro občany a sníží pohodu občanů, zejména v nočních letních a podzimních hodinách za nízké oblačnosti.

Žádáme o řádné zohlednění tohoto podnětu v Dokumentaci.

Stavíme se zcela zásadně proti nočnímu provozu letiště!!!

Stav k prosinci 2010: Noční provoz v nové Dokumentaci nebyl nijak vyloučen. Provozovatel naopak noční lety plánuje – jak uvádí v Dokumentaci - v ideálním případě „vměstnat do první poloviny noci“. Opakovaně žádáme o zohlednění obtěžujícího osvětlení plochy letiště. Dosud neřešeno.

- 13) Údaje o počtech osob v jednotlivých obcích byly získané z databáze ČSÚ, tyto údaje jsou již zastaralé, nutno upřesnit.

Použití neaktuálních údajů a neaktuálních map z internetu, kde ještě nejsou zachyceny nově postavené lokality, leccos vypovídá o „kvalitě“ zpracování podkladů a z toho vyplývající „kvalitě“ výstupů. Žádáme o řádné zohlednění tohoto podnětu v Dokumentaci a přepracování podkladů tak, aby Dokumentace korektně zohledňovala aktuální a výhledový stav.

Stav k prosinci 2010: Nová Dokumentace na různých místech operuje s odlišnými počty obyvatel jednotlivých obcí – odchylka u obce Zlončice činí na dvou místech bezmála 200 osob. To jen dokresluje kvalitu jejího zpracování. Žádáme o upřesnění počtů obyvatel a uvádění jejich SKUTEČNÝCH a NEZKRESLENÝCH počtů. Jak je možné, že ani tyto základní údaje v Dokumentaci nejsou uvedeny přesně?

- 14) Vzhledem k chybám výpočtů (podle příslušných ČSN se uvádí nejistoty a výsledky měření a chyby u výsledků výpočtů), je zapotřebí zabezpečit perfektní monitorovací systém území v zájmu systematické a pravidelné objektivizace hlukové zátěže směrem k obcím, tak i pro potřeby vlastního provozu. Vše zejména v zájmu dodržení podmínek hlukové studie a hygienických limitů hluku. Obce nemají prostředky na tuto objektivizaci a ani orgány ochrany veřejného zdraví nejsou vybaveny potřebnou technikou pro pravidelné sledování hlukové zátěže z leteckého provozu.

Žádáme o řádné zohlednění tohoto podnětu v Dokumentaci.

Stav k prosinci 2010: Monitorovací systém byl navržen, ovšem pouze jako podpůrný systém pro kontrolu navrhovaného Ochranného hlukového pásma (OHP), s kterým obec Zlončice zásadně nesouhlasí. Naprosto chybí návrh monitoringu uvnitř hlukových pásem, který by zaznamenával rozsah a průběh hlukových zátěží obyvatel jako podklad pro jejich eventuální stížnosti. Návrh pouhých tří stacionárních monitorů (jako podpora OHP) a jednoho mobilního je z tohoto hlediska absolutně nedostatečný. Navrhujeme Dokumentaci vrátit k přepracování a navrhnout monitoring minimálně na dvou místech v obci Zlončice i přilehlých obcích.

- 15) Ve 3. odstavci na str. 8 je uvedeno, že sklad pohonných hmot není součástí Oznámení, což je velice překvapivé. Pohonné hmoty v tak obrovském množství, jaké každé letiště vyžaduje, jsou významným možným zdrojem znečištění a nelze pominout jeho zařazení do posouzení vlivu na životním prostředí úskokem, že patří do majetku Aera Vodochody.

Požadujeme zapracování skladu pohonných hmot a jejich veškerých cest a hospodářství do Dokumentace. Detailní rozbor problematiky, dopravy, pohybu pohonných hmot po železnici, skladování atd.

Stav k prosinci 2010: V Dokumentaci se uvádí, že palivo (bude se jednat o desítky tisíc tun ročně), bude do areálu dopravováno po železniční vlečce. Ta je vedena mj. v blízkosti obytných domů obce Zlončice. Hluková studie i vyhodnocení bezpečnostních rizik zcela chybí, investor se omezuje na prosté konstatování faktu, což zásadně odmítáme. Dále se domníváme, že kapacita nádrží na sklad paliva v areálu letiště je minimálně pětkrát poddimenzována. Požadujeme vyhodnocení rizik dopravy výbušných látek po vlečce a uvedení skutečných spotřeb paliva letadel.

Další aktuální připomínky obce Zlončice:

1. Výhledový stav letecké dopravy po roce 2012

Dovolte nám se ještě jedenkrát zmínit o tomto naprosto zásadním nedostatku v celé Dokumentaci. Když byla investorovi předchozí Dokumentace vrácena k přepracování, jednou z hlavních připomínek byla skutečnost, aby vypracoval studii s výhledovým provozem letiště v roce 2020 a dále. Tuto povinnost společnost Letiště Vodochody nesplnila ani v jediném bodě a sám o sobě je tento zásadní nedostatek důvodem k vrácení celé dokumentace k přepracování.

Již dnes se dá stoprocentně tvrdit, že v roce 2012 veřejné mezinárodní letiště ve Vodochodech nebude zprovozněno. Přesto zpracovatel tvrdí, že je tento postup na straně bezpečnosti, protože v roce 2012 bude již maximální provoz jak letiště, tak na obslužných komunikacích a dále se nebude zvyšovat. Jedná se o nepochopitelné a nehorázné tvrzení.

2. Právo na důstojný život stanovený Ústavou České republiky

Realizace záměru by zásadně ovlivnila život lidí v obci Zlončice i dalších desítek tisíc v širokém okolí. Je na místě zdůraznit, že během rozvoje obce v minulých letech nebylo v územním plánu veřejné mezinárodní letiště uvažováno. Pokud by tomu tak bylo, je zřejmé, že by se do obce Zlončice a dalších vesnic v okolí nestěhovaly rodiny s malými dětmi za účelem klidného života na hranici CHKO Zlončická rokle.

Realizací záměru by došlo k porušení práva pro rozpor s ústavním pořádkem České republiky, rozpor s právem EU i s právem životního prostředí České republiky. Život občanů by se měl chránit před zájmy soukromých investorů, kteří podnikají na úkor komfortu bydlení lidí v okolí. Snížení životního komfortu a pokles cen nemovitostí sám investor v dokumentaci EIA přiznává.

[Žádáme, aby investor respektoval Ústavu České republiky.](#)

3. Tajné prodloužení ranveje a ropovod Družba.

Dokumentace uvádí, že se bude používat stávající vzletová a přistávací dráha. Jak je tedy možné, že je z výkresové dokumentace zjevné, že investor plánuje prodloužení stávající dráhy

o dalších 300 metrů? Proč toto investor nezahrnul do stávající Dokumentace EIA? Současná hluková studie se v tom případě stává bezcenným cárem papíru, jelikož veškeré údaje budou v případě prodloužení ranveje naprosto odlišné.

Zároveň upozorňujeme na skutečnost, že hrana ranveje směrem na Dolany je vzdálena 250 metrů od silniční komunikace mezi obcemi Zlončice a Máslovice. Investor vůbec neřeší rizika možné havárie, případně problémů letadla při dobržďování a možné přejetí celé ranveje (viz. nehoda n letišti v Budapešti v listopadu 2010, v Moskvě 2010 po vysazení tří motorů a další). Zdůrazňujeme, že riziko je o to větší, že za ranvejí se nachází ropovod Družba. Tento důležitý a i do BUDOUCNA NEŘEŠITELNÝ fakt a riziko případné havárie investor do dokumentace vůbec nezahrnul.

Požadujeme vrátit dokumentaci k řádnému přepracování, jelikož se podstatně snížila výška přistávajících a startujících letadel nad zasaženými obcemi. Tento fakt ve výpočtech hlukové studie vůbec není zohledněn.

4. Noční létání – nejasnosti

Dokumentace je ohledně nočního létání naprosto nekonkrétní. Na jednom místě vylučuje noční lety mezi 22:00 – 6:00, na dalších mnoha místech opakovaně uvádí, že statut letiště je mezinárodní neveřejné s provozem 24 hodin denně, a že nebude měněn. Také se opakovaně píše, že provozní doba letiště bude „nespecifikovaná provozní doba na vyžádání“.

Je naprosto zřejmé, že k nočním letům docházet bude a občané Zlončic by byli vystavováni nočnímu hluku, který je celosvětově nejvíce kritizován pro své vážné zdravotní následky. Je nanejvýš pravděpodobné, že proklamace o vyloučení nočního létání je pouhým úskokem investora za účelem nižších hodnot hlukové zátěže. Investor v dokumentaci píše o charterových letech, které se po celém světě provozují převážně v noci. Zdůrazňujeme, že dle našich informací není možné později provozovatele letiště jakkoliv trestat či pokutovat za nedodržování zákazu nočního provozu.

Požadujeme vrácení dokumentace k přepracování a doplnění zcela konkrétních údajů o nočních letech, ne pouze nic neříkající formulace typu „letiště doporučuje soustředění letů spíše do první části noci, přičemž se předpokládá, že rušivý vliv hluku během první části noci může být částečně kompenzován v další klidnější části noci“. Viz akustická a hluková studie strana 11.

5. Maximální únosnost území

Zlončice se nacházejí v poměrně zatíženém území – viz. chemické provozy v Kralupech nad Vltavou. Tento fakt zpracovatel v dokumentaci zcela ignoroval. Naopak byl vznesen požadavek na ústupky ze strany obyvatel v požadavku na ustanovení ochranného hlukového pásma. Zastupitelstvo Zlončic z této pasáže nabývá dojmu, že jsou letišti lidé v okolí pouze na obtíž.

Dokumentace zároveň vůbec neřeší maximální kapacitu letiště a považuje za maximální situaci v již zmiňovaném roce 2012. To je ovšem v zásadním rozporu s vyjádřením jednoho z majitelů Penty Marka Dospivy, který před časem řekl, že „v první fázi bude letiště přepravovat 3,5 milionu cestujících ročně a v budoucnu až 7 milionů“. Rozšíření naznačují i některé pasáže předložené studie. Další důvodnou obavou je zprovoznění Carga a přistávání větších než uvedených letadel.

Požadujeme vrácení dokumentace k přepracování a vypracování zprávy o maximální kapacitě letiště.

6. Bezpečnostní rizika.

U obyvatel obce Zlončice nadále převládá obava z rizika havárie v okolí Letiště Vodochody. Nové letové tratě jsou plánované v blízkosti zásobníků kapalných plynů, přičemž možná havárie by měla fatální následky pro tisíce občanů regionu i Prahy.

Kapitolu o bezpečnosti – jednu z nejdůležitějších - považujeme všeobecně za povrchně zpracovanou, nekonkrétní a nesplňující požadavky. Možnost havárie v ÚJV Řež a v prostoru zásobníků tekutých plynů v Chvatěrubech není zmíněna vůbec. Zcela pak chybí vyhodnocení environmentálních škod.

Přestože byly navrženy nové letecké příletové a odletové tratě, problém obce Zlončice ani dalších to neřeší. Tratě totiž ještě nebyly příslušnými úřady ani schváleny a v současné době neexistují garance, že se tak stane.

Další otázkou je dodržování stanovených leteckých okruhů. Jak je totiž zřejmé z akustické studie firmy J*D*S (strana 6), letouny v okolí letiště Ruzyně stanovené trasy nedodržují a existuje tam znatelný rozptyl v řádek stovek metrů. Toto současná studie investora letiště Vodochody neřeší a počítá pouze s optimálními podmínkami ve svůj prospěch.

Zcela skandální jsou vstupní údaje, ze kterých byly vypočítána pravděpodobnost havárie. Informace typu „Počet dnů s mlhou v okolí letiště: 0. Počet vzletů a přistání za stmívání: 0. Počet dnů se sněžením: 6...“ snad opravdu investor nemůže myslet vážně.

Podmínka ministerstva životního prostředí z minulé studie EIA, aby investor zpracoval rizika havárie, byla splněna pouze z malé části. Navržený malý a velký okruh zaprvé není schválen – jak již bylo uvedeno – a navíc snížení rizik z výše uvedených rozptylů letadel neřeší (letadla již nyní v obci Zlončice porušují stávající letecké okruhy a piloti dnes a denně létají, kde se jim

chce. Na cvičné průlety letounu společnosti Lufthansa nad obcí Zlončice si naše zastupitelstvo stěžovalo i u ředitele letiště Martina Kačura). Neexistují proto záruky, že se letadla vyhnou obydlené části obce Zlončice.

Je s podivem, že v Neratovicích existuje kvůli chemickým provozům bezletová zóna, a v Kralupech nad Vltavou se v blízkosti chemických provozů počítá s mezinárodním letišťem s miliony přepravenými cestujícími v roce.

Žádáme o zapracování výše uvedených připomínek do Dokumentace a záruky, že letadla nad naší obcí nebudou létat. Dále žádáme, aby ministerstvo vzalo v potaz LŽIVÉ A NESMYSLNÉ údaje v této části Dokumentace.