

Vyjádření obce Líbeznice k dokumentaci dle zákona č. 100/2001 Sb. pro záměr Letiště Vodochody

(dokumentaci zpracoval ECO-ENVI-CONSULT v říjnu 2010; odpovědná osoba
RNDr. Tomáš Bajer, CSc.)

1. Úvod

Toto vyjádření obsahuje souhrn nejvýznamnějších připomínek a výhrad obce Líbeznice k předkládané dokumentaci dle zákona č. 100/2001 Sb. (dále jen „Dokumentace EIA“). Výchozími podklady jsou zejména: text Dokumentace EIA včetně příloh, jednotlivá vyjádření k oznámení záměru a závěr zjišťovacího řízení vydaný Ministerstvem životního prostředí dne 30.03.2009. Dokumentace EIA byla na úřední desce Krajského úřadu Středočeského kraje zveřejněna dne 11.11.2010.

2. Připomínky k dokumentaci EIA

Obecně:

2.1. Zcela nedostatečná a nepodložená argumentace tzv. veřejného zájmu na realizaci rozšíření letiště ve Vodochodech

Základním smyslem procesu EIA je posoudit na jedné straně možné negativní dopady investičního záměru na životní prostředí v jeho různých složkách a na druhé straně potřebnost a přínos daného záměru. Jsme přesvědčení, že v tomto zásadním bodě nepodává dokumentace žádné skutečně přesvědčivé argumenty, že rozšíření letiště Vodochody je ve veřejném zájmu. Uvědomujeme si, že české právní prostředí dosud přesně nedefinovalo pojem „veřejný zájem“. O to větší nároky na zdůvodnění musí mít posuzovatel při hodnocení váhy kritéria veřejného zájmu.

Předložená dokumentace se vyrovnání s popsáním veřejného zájmu naprosto nedostatečně. Měl by to být právě relevantním způsobem popsán veřejný zájem, který by vyvážil celou škálu možných negativních dopadů. Samotná dokumentace přitom celou řadu vážných negativních dopadů popisuje. V následujících bodech uvedeme navíc celou řadu případů, kdy jsou předložené studie, analýzy a závěry chybné, zkreslené nebo nedostačující.

2.2. Dokumentace je zpracována v řadě oblastí s naprosto nedostatečným výhledem jen do roku 2012

Pro zmapování skutečných dopadů i jejich možné kumulace je standardně požadováno, aby klíčové tematické studie byly počítány s výhledem nejméně na 10 až 20 let. Výhled do roku 2012 může být pro mediální prezentaci efektivní. Je však zcela nedostačující pro odpovědné zhodnocení možných dopadů záměru ve vzdálenějším časovém horizontu.

Obec Líbeznice pokládá pro další průběh procesu EIA za nezbytné rozšířit veškeré odborné argumenty a studie o výhled na 10 a 20 let. V případě takto závažného záměru bychom přitom pokládali za užitečné zpracovat vybrané studie (například hlukové) s výhledem na 30 až 50 let.

Jsme přesvědčeni, že pro příslušný správní orgán je delší výhled rovněž nezbytným doplněním pro posuzování případných dalších investičních záměrů v dotčeném území.

2.3. V dokumentaci záměru nebyly dostatečně posouzeny a zohledněny možnosti kumulace vlivů záměru letiště s vlivy jiných záměrů

Podle ust. § 12 odst. 2 zákona č. 17/1992 Sb. **musejí být mezní hodnoty, upravující přípustnou míru znečišťování životního prostředí, stanoveny s přihlédnutím k možnému kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností.**

Za jeden z nejzávažnějších nedostatků předložené dokumentace pokládáme absenci relevantních analýz řady vlivů, u nichž bude nepochybně ke kumulaci v daném území docházet.

Skutečnost, že údaje o reálné úrovni vlivů uskutečnění záměru v kumulaci s vlivy dalších výše uvedených záměrů, nejsou v dokumentaci obsaženy, je v samotné dokumentaci v podstatě výslovně konstatována (viz např. kapitolu B.I.4 dokumentace, str. 14, v níž je mj. uvedeno, že „Zpracovateli dokumentace ani oznamovateli není známa možnost kumulace s jinými novými nebo připravovanými záměry“ nebo „Z výstupu jednoznačně vyplývá, že provozem na dráhových systémech obou letišť, který bude v TMA řízen z jednoho centra Řízení letového provozu ČR, nedojde k průniku relevantních hlukových zón a tedy nemůže dojít ani k relevantním kumulativním účinkům provozu obou letišť v území, jak je patrné z mapových podkladů v Příloze č. 7.“).

Z upozornění veřejnosti i dlouhodobých zkušeností jednoznačně vyplývá, že **vlivy posuzovaného záměru budou v mnoha případech působit kumulativně s vlivy jiných záměrů.** Jedná se především o zátěž vyplývající z leteckého provozu letiště Ruzyně, dále z pozemní dopravy na silnicích I/9, II/608 a plánované vysokorychlostní železniční trať Praha–Drážďany.

Dovolujeme si konstatovat, že dokumentace byla zpracována v rozporu s výše citovanými ustanoveními právních předpisů, které požadují zohlednění a posouzení kumulativních vlivů jiných záměrů. **Podle názoru podatele připomínky, pokud by MŽP akceptovalo tuto dokumentaci a na jejím základě vydalo stanovisko k záměru podle ust. § 10 zákona č. 100/2001 Sb., porušilo by výše citovaná ustanovení zákonů č. 17/1992 Sb. a č. 100/2001 Sb.**

KONKRÉTNĚ:

2.4. Kapacita letiště

Z důvodu předběžné opatrnosti je již pro rok 2012 předpokládána cílová, tj. maximální kapacita letiště. V dokumentaci EIA ovšem není nijak dokázáno, jak byla uváděná maximální kapacita odvozena. Nejedná se v žádném případě o maximální kapacitu, která je dána parametry přistávací dráhy. Jelikož do budoucna není možné přesně predikovat poptávku po letecké dopravě a není možné spekulovat o rozvoji konkurenčního Letiště Ruzyně, považujeme za nutné, aby v dokumentaci EIA byly alespoň variantně vyhodnoceny vlivy spojené s maximální možnou kapacitou odvozenou od parametrů dráhy (v rámci procesu EIA je nutné vždy vyhodnotit nejhorší možné současné i budoucí vlivy záměru).

Požadavky na vyhodnocení vlivů rozvoje letiště po roce 2012 a stanovení limitů pro jeho budoucí rozvoj jsou obsaženy v bodě č. 1 závěru zjišťovacího řízení. Informace uvedené v dokumentaci EIA jsou příliš stručné, a lze tudíž konstatovat, že požadavky vznesené v závěru zjišťovacího řízení nebyly dostatečně zohledněny.

2.5. Omezení nočních letů

Dokumentace EIA akceptuje požadavek na zpracování varianty záměru s omezením nočních letů, viz bod č. 5 závěru zjišťovacího řízení. V dokumentaci EIA ovšem chybí informace o tom, zda omezení nočních letů nezpůsobí významné zhoršení konkurenceschopnosti letiště, chybí rovněž záruky, že noční lety nemohou být povoleny v budoucnu. Naprostá většina evropských mezinárodních letišť, včetně malých letišť na území České republiky, noční lety odbavuje, je nepravděpodobné, že Letiště Vodochody by mělo být výjimkou.

Pokud není možné spolehlivě garantovat, že noční lety nebudou v kdykoliv budoucnu na letišti Vodochody provozovány, nebo že jejich povolení bude vázáno na provedení nového procesu EIA, je nutné noční lety do hodnocení vlivů zahrnout v objemu běžném pro letiště obdobné velikosti a významu.

Dovolujeme si rovněž upozornit na vážný nesoulad ve vymezení doby nočních letů podle dokumentace a podle oficiální terminologie v oblasti letectví.

2.6. Vyhodnocení synergických vlivů souvisejících záměrů, zejména nové dráhy na Letišti Ruzyně

Kumulativní vlivy Letiště Vodochody a Letiště Ruzyně jsou vyhodnoceny v příloze č. 7. V závěru hodnocení se konstatuje, že jelikož nedochází k průniku příslušných zón (izofona 60 dB pro denní dobu), nemůže docházet ke kumulativním vlivům provozu obou letišť. Tento závěr je ale v naprostém rozporu se zkušenostmi obyvatel obce Líbeznice. Hluková zátěž je citelná již jen ze samotného provozu letiště Ruzyně. Kumulace se zátěží z případného provozu letiště ve Vodochotech je nezpochybnitelná.

Kumulaci zátěže spojené s extrémně silným provozem na komunikaci I/9 dokumentace nezohledňuje. (Postoj zpracovatelů dokumentace k uváděným synergickým vlivům dokládají dígramy hlukové zátěže z pozemní dopravy, kde je komunikace I/9 v Líbeznících a ve směru na sever od nich zakreslena bez zátěže.)

Požadujeme, aby zpracovatel dokumentace doplnil a zohlednil údaje o možné kumulaci hlukové a emisní zátěže v k.ú. Líbeznice ve vazbě na provoz letiště Ruzyně, automobilový provoz na silnici I/9 a také ve vazbě na plánovanou výstavbu rychlostní železniční tratě Praha–Drážďany.

2.7. Nedostatečný a v řadě parametrů zavádějící posudek vlivů na veřejné zdraví

Posudek vlivů na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší, zpracovaný MUDr. Bohumilem Havlem, pokládáme za zcela nedostatečný ve vztahu k potenciálnímu zásahu zamýšleného projektu na zdraví obyvatel a v řadě parametrů dokonce zavádějící.

Posudek v části věnující se hlukové zátěži se na deseti stranách zabývá výčtem jednotlivých studií, guidelines a stanovisek vlivu hluku na zdraví člověka, přičemž závěrům a subsumpcím z hlukové studie vytvořené zadavatelem na objednávku je věnována pouze minoritní část posudku.

Posudek pracuje s modelem celodenní hlukové zátěže, sama dokumentace na mnoha místech zdůrazňuje, že vodochodské letiště v záměru počítá pouze s denními lety. Model však počítá

s celodenním profilem letů, a proto je použit metodicky nesprávně – přichází v úvahu například jiná kumulace celkových letů do jedné části dne, která může ovlivnit výsledek. Výsledné závěry pak potenciálně trpí chybou a nemohou být brány v potaz. **Použití modelu také neprošlo žádnou oponenturou či doporučením, v posudku to alespoň není zmíněno, což jeho výstupy dále relativizuje.**

Pro zhodnocení zdravotního rizika je klíčový počet obyvatel exponovaných hlukovou a imisní zátěží. **Posudek se odvolává na data ČSÚ ovšem bez jakéhokoliv bližšího detailu, či použité metodologie projekce počtu obyvatel inkriminované oblasti s vyšší zátěží. Takové vysvětlení je nedostatečné a neověřitelné.**

Autor se sice vypořádává s počty zvýšeného rizika infarktu myokardu, který ve vztahu k potenciální hlukové zátěži bagatelizuje, dále ovšem zmiňuje zvýšené riziko hypertenze, a to již od hladin hluku 55dB (Transportation noise and cardiovascular risk: Updated Review and synthesis of epidemiological studies indicate that the evidence has increased. Noise&Health 2006, 8:30, 1–29), s tímto rizikem pro dotčenou populaci, který je jedním z nevýznamnějších rizikových faktorů infarktu myokardu, se ovšem autor dále nezabývá a ve svém posudku jej nehodnotí.

Posudek se povrchním a zcela nedostatečným způsobem zabývá problematikou vystavení hluku u dětí. Zmiňuje pouze účinnost navrhovaných opatření k ochraně areálu Střední školy letecké a výpočetní techniky, a to ve dvou odstavcích posudku. Sám autor odkazuje na studii RANCH, která prokázala souvislost specificky pro hluk z leteckého provozu na snížené soustředění, zvýšený stres a zpoždění vývoje u dětí, a to bez ohledu na jejich socioekonomický status. Studie byla nadnárodní, multicentrická, a proto její výsledky je potřeba brát s plnou vážností. V plánované odletové a vzletové trase letiště Vodochody – v bezprostřední blízkosti její osy, se nachází základní a mateřská škola v Líbeznicích. Studie tento fakt zcela pomíjí, přičemž dětská populace je specifická už jen s ohledem na celoživotní kumulaci takové zátěže. Negativní vliv hluku prokázala i studie Chronic Noise Exposure and Physiological Response: A Prospective Study of Children Living Under Environmental Stress, kterou autor sice cituje, ale její závěry nijak nezohledňuje ve svých nálezech.

Vzhledem k tomu, že základní i mateřská škola by byly ze všech budov v Líbeznicích vystaveny zátěži hluku z případné letecké dopravy na letišti Vodochody nejvíce, požaduje obec Líbeznice vytvoření samostatné studie, která by zmapovala zhodnotila zdravotní rizika specificky u dětské populace.

Proti části věnované imisní zátěži z provozu vodochodského letiště vznášíme zásadní námitku, která zpochybňuje veškeré závěry posudku. Posudek vychází při zjišťování kvality ovzduší v místě z extrapolovaných dat ze stanic, které jsou vzdáleny 8–20 km (!) od předmětného území. Data imisí v místě jsou získána na základě extrapolace z těchto stanic. Jelikož v okolí vodochodského letiště se vyskytují významní imisní znečišťovatelé (závody v Neratovicích či Kralupech nad Vltavou) považujeme takový postup za zcela nedostatečný, který může výsledky velmi významně zkreslit. **Vzhledem k rozsahu stavby a jejího potenciálního vlivu na imise požaduje obec Líbeznice změření imisních limitů přímo v zájmovém místě, a to za různých klimatických podmínek a různou roční dobu s dostatečnou historií dat.**

2.8. Dopravní napojení areálu

Problematika dopravního napojení areálu na silniční síť je řešena ve studii společnosti CityPlan, viz příloha č. 6. Studie v návaznosti na bod č. 7 závěru zjišťovacího řízení doporučuje výstavbu a provozování nové mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Vodochody na dálnici D8 ještě před zahájením provozu letiště. Studie současně konstatuje, že vzhledem k rozvojovým plánům okolních obcí může

vznikat potřeba výstavby nové MÚK i bez realizace Letiště Vodochody, nicméně s realizací letiště je výstavba prakticky nutná. Provedené sčítání dopravy naznačuje, že silnice II/608, paralelní s dálnicí D8, je řidiči využívána nejen k místní dopravě, ale i tranzitu směrem na Prahu. Zprovoznění nové MÚK na D8 tudíž nemusí přinést očekávané zklidnění dopravy v obcích na II/608. Pokládáme za nezbytné upozornit, že současná zátěž stávající MÚK Zdiby (exit 1) je za hranicí únosnosti a další zhoršení je možné očekávat se zvýšením intenzity automobilové dopravy na I/9 po vybudování obchvatu Líbeznic. Zvýšení provozu na silnici II/608 a na MÚK Zdiby vyvolané případným rozšířením letiště Vodochody je nepřipustné. Vedlo by k vážným dopravním problémům a dalšímu nárůstu znečištění ovzduší.

Pokud by měla být výstavba MÚK Vodochody realizována, musí být nedílnou součástí záměru, resp. vyhodnocení vlivů MÚK musí být zahrnuto do současné Dokumentace EIA (jedná se o účelné opatření, jelikož pro MÚK by muselo být provedeno samostatné zjišťovací řízení dle zákona č. 100/2001 Sb.).

2.9. Problematika přízemního ozonu

Z hlediska emisí do ovzduší jsou nejvýznamnějším vlivem záměru oxidy dusíku a VOC, tyto látky jsou přímo zodpovědné za tvorbu přízemního ozonu (jedná se o tzv. prekurzory ozonu). Přestože se vliv záměrů na tvorbu ozonu většinou nevyhodnocuje, mj. z důvodu technických obtíží modelování imisních koncentrací, považujeme riziko zvýšené tvorby ozonu za velmi významné a doporučujeme provést orientační vyhodnocení vlivu záměru na imisní koncentrace. V této souvislosti upozorňujeme, že troposférický ozon představuje značné nebezpečí pro lidské zdraví, jelikož cílový imisní limit je překračován na většině území České republiky, posledních několika letech mají koncentrace ozonu na území České republiky mírně rostoucí trend (viz ročenka „Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2007“, ČHMÚ 2008).

2.10. Kompenzace kácených dřevin

Realizace záměru si vyžádá kácení značného počtu dřevin, viz dendrologický průzkum obsažený v příloze č. 8. Kácením je ohroženo celkem cca 129 stromů, oproti stavu v Oznámení EIA došlo pouze k malému snížení počtu dřevin určených ke kácení. Z větší části se sice jedná o náletové dřeviny, což ovšem nijak nesnižuje jejich ekologickou hodnotu, někteří jedinci mají navíc i značnou hodnotu estetickou. Upozorňujeme, že součástí záměru musí být adekvátní kompenzace zničených dřevin.

Náhradní výsadby jsou v dokumentaci EIA popsány dosti neurčitě, nelze posoudit, zda bude jejich rozsah dostatečný. Vzhledem k rozsahu kácení je žádoucí již v rámci Dokumentace EIA předložit orientační návrh sadových úprav, který bude obsahovat zejména: vyznačení ploch, kde bude výsadba realizována, počet a druh vysazovaných dřevin.

2.11. Zoologický průzkum a kompenzace negativních vlivů na živočichy

Pro potřeby dokumentace EIA byl rozšířen biologický průzkum (příloha č. 15) vypracovaný v rámci oznámení EIA, doplnění zahrnuje období květen 2009 – červen 2010. Zoologický průzkum zahrnuje následující skupiny: savci, ptáci, plazi, obojživelníci, vybrané skupiny hmyzu a okrajově další skupiny bezobratlých, např. plže.

Rozsah zoologického průzkumu z hlediska sledovaných skupin živočichů považujeme za přiměřený. Zoologické průzkumy bývají obvykle dílem kolektivu specialistů, jelikož obvykle není v možnostech jednoho experta obsáhnout více odlišných skupin, je tudíž zarážející, že pod zoologickým průzkumem Letiště Vodochody je podepsán pouze RNDr. Michal Macháček. Nejedná

se o čistě formální námitku, jelikož bez uvedení jednotlivých spolupracujících expertů je provedený zoologický průzkum nedostatečně věrohodný.

Zoologický průzkum prokázal výskyt několika zvláště chráněných druhů živočichů, kteří budou záměrem negativně ovlivněni, zejména: veverka obecná, ještěrka obecná, slepýš křehký, rorýs obecný, koroptev polní, ťuhák obecný, čmeláci, otakárek ovocný, otakárek fenyklový. Zoologický průzkum ani dokumentace EIA neobsahují dostatečná opatření ke kompenzaci či alespoň zmírnění předpokládaných negativních vlivů, provedení zemních prací a kácení v době mimo vegetační sezonu negativní vlivy sice zmírní, ale nepřinese kompenzaci zničených biotopů. Kompenzační opatření musí zahrnovat budování nových biotopů uvnitř nebo vně vlastní areálu letiště.

Závažným nedostatkem zoologického průzkumu jsou nedostatečné údaje o výskytu netopýrů. Byl sice proveden orientační průzkum budov určených k demolici, který nepotvrdil využívání netopýry, nicméně vzhledem ke skrytému způsobu života je jedinou spolehlivou metodou monitoringu ultrazvuková detekce.

2.12. Zpochybnění a znehodnocení závazného územního plánů obce, rozvojové strategie, negativní zásah do dalšího života obce

Obec Líbeznice by případnou realizací záměru rozšířit letiště Vodochody byla vážně poškozena z hlediska rozvoje území. Zhoršení životních podmínek by se výrazně promítlo do mnoha rovin života obce. Pokles hodnoty nemovitostí by vyvolal odliv zájmu o život v obci pro řadu současných obyvatel. Ohroženy by byly i aktuálně realizované investiční projekty bytové výstavby. Odliv obyvatel by vyvolal vážnou destabilizaci obecních financí a také hluboký zásah do komunity místních obyvatel. Obec se přitom pustila do realizace projektů, které vycházejí ze současného počtu obyvatel a vzrůstajícího trendu.

Vzhledem k tomu, že územní plán obce je jistým vodítkem i při rozhodování o dalším bydlení, stal by se pro potenciální nové občany dokumentem zavádějícím či v jistém slova smyslu i jakousi klamavou reklamou.

Obec by zároveň ztratila silný argument proti investorům, které intenzivně vede k realizaci dlouhodobě udržitelných projektů.

Pokles zájmu o další bydlení v Líbeznicích by měl nepochybně dopad i na stávající infrastrukturu služeb a zejména obchodů. Ve výsledku by tak mohla být ohrožena i široká skupina místních podnikatelů.

I tyto důvody pokládáme za velmi vážnou překážku pro realizaci záměru.

3. Závěr

Vzhledem k nedostatečnému zdůvodnění záměru, neprovedenému posouzení kumulace vlivů se stávající zátěží v Líbeznících i širší dotčené oblasti, s dalšími plánovanými záměry v regionu a jmenovitě se záměrem výstavby nové ranveje na letišti Praha-Ruzyně a nezanedbatelným rizikům pro lidské zdraví považujeme předkládaný záměr za neakceptovatelný.

Pokud investor nehodlá ustoupit od svého rozhodnutí realizovat záměr, je nutné trvat na přepracování Dokumentace EIA. Přepracovaná dokumentace EIA se musí vypořádat mj. s následujícími připomínkami.

- 1) Zdůvodnění záměru je nedostatečné, je nutné zohlednit synergické působení souvisejících záměrů, zejména výstavbu nové paralelní ranveje na letišti Praha-Ruzyně. Vyhodnocení kumulativních vlivů v příloze 7 Dokumentace EIA je neúplné.
- 2) Požadujeme zpracovat novou rozptylovou studii a posudek hodnocení zdravotních rizik hluku a znečištění ovzduší nikoli na základě extrapolovaných dat z měření ve vzdálených stanicích, ale na základě reálných celoročních měření v zájmovém území.
- 3) V rámci rozptylové studie doporučujeme vyhodnotit rizika emisí VOC a oxidů dusíku ve vztahu ke zvýšené tvorbě přízemního ozonu.
- 4) Požadujeme doplnit alternativní napojení letiště Vodochody na D8 (využití stávající MÚK Zdiby a vybudování obchvatu Klíččan, případně Postřižína).
- 5) Doplnit údaje o kumulaci hlukové a emisní zátěže v k.ú. Líbeznice ve vazbě na provoz letiště Ruzyně, automobilový provoz na silnici I/9 a také ve vazbě na plánovanou výstavbu rychlostní železniční tratě Praha–Dražďany.
- 6) Doplnit podrobnou studii případných dopadů provozu na letišti Vodochody specificky na dětskou populaci.
- 7) Doplnit informace ke kompenzaci kácených dřevin.
- 8) Doplnit kompenzační opatření pro zvláště chráněné druhy živočichů a doplnit průzkum netopýrů.

V Líbeznících, dne 10. prosince 2010

Mgr. Martin Kupka
starosta obce Líbeznice