

Vážení spoluobčané,

dne 15. 5. 2013 byl uveřejněn posudek EIA na krajské úřední desce a stránkách Ministerstva Životního prostředí (MŽP), který posuzuje dokumentaci EIA Letiště Vodochody. Ke stažení zde:

http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP257



Pro připomenutí, a pro nové obyvatele, charakteristické údaje o leteckém provozu na letišti Vodochody jsou:

• Celkový počet pohybů letadel za rok (ARR + DEP)	35.000
• Počet letových dnů za rok	365
• Průměrný počet pohybů v charakteristickém letovém dni	141
• Celkový počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00) za rok	730
• Průměrný počet pohybů v noční době v char. letovém dni za jednu noc	4

Posuzovatel dokumentace EIA navrhuje vydat souhlasné stanovisko se záměrem. Nyní běží lhůta 30 dní k zaslání stanovisek na MŽP, termín pro odevzdání je 14. 6. 2013.

Postup EIA (s vyznačením aktuálního stavu)

- Oznámení
 - připomínky: odevzdány
- Dokumentace
 - připomínky: odevzdány

Posudek *nyní jsme zde*

- **připomínky** : odevzdat do **12. 6. 2013** na OÚ Bašť nebo do **14. 6. 2013** na MŽP
- **Veřejné projednání**: pondělí **17. 6. 2013 od 12:00**, zimní stadion **Kralupy nad Vltavou**
- Stanovisko MŽP: předběžně do 27. 7. 2013

Proč se nám záměr LKVO nelíbí?

Protože jeho realizací bychom byli uvrženi do otroctví skupiny Penta, případně jiného majitele letiště.

Protože bychom nemohli svobodně nakládat se svým majetkem, ale ještě bychom museli strpět nenávratné poškození našeho zdraví, vedoucího ke zkrácení života a bylo by porušeno naše ústavní právo na jeho kvalitu. Stejně tak by bylo poškozeno životní prostředí v regionu.

Protože Letiště Vodochody není ve veřejném zájmu. Vše, co poškozuje životní prostředí a přitom není veřejně prospěšné, by mělo být zamítnuto.

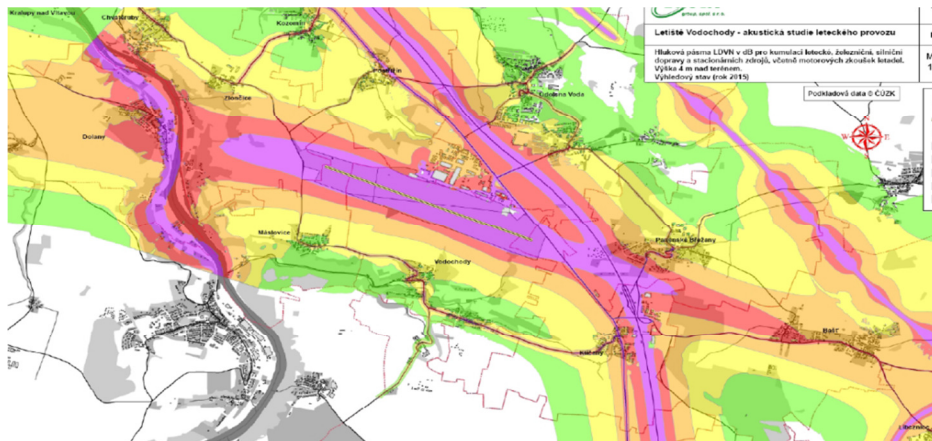
Protože schvalování záměru nese všechny znaky korupčního jednání a násilného prosazování zájmů. V dokumentaci EIA jsou uváděny nepravdivé údaje a přinejmenším tendenčně upravená fakta. Tisíce oprávněných a podložených připomínek odborníků i občanů jsou bagatelizovány nebo přímo ignorovány, výše zmíněný kladný posudek je doslova všechny zamítá jako nepatřičné, diletantské a nekompetentní.

Protože média, aniž by se namáhala zjistit pravý stav věci či kontaktovala představitele odpůrců, nepokrytě prezentují záměr jako jednak potřebnou a jednak již kladně rozhodnutou věc. Což je zvláště pozoruhodné i u veřejnoprávní ČT.

A konkrétně proč?

HLUK:

- Soustavné a nadměrné hlukové zátěže nenávratně poškozují nejen sluch, ale zejména negativně ovlivňují hypertenzi, kardiovaskulární nemoci, neurózy a deprese. Nejvíce ohrožené skupiny jsou děti a starší lidé. Snižuje se schopnost soustředění, učení, zvyšuje se počet dislektiků a disgrafiků mezi dětmi.
- Zejména škodlivé je působení hluku v noci, přináší poruchy spánku a zhoršuje jeho kvalitu. Ujišťování majitele o omezování nočního provozu nelze věřit, nedává totiž vůbec žádné garance, že jeho sliby budou dodrženy. Navíc porušování nelze nijak sankcionovat a v případě prodeje jinému vlastníkovi veškeré přísliby padají.
- Navrhované mechanismy kontroly hlukových zátěží jsou bezcenné. Jednak není vůbec jasné, jak, kde a v jakých intervalech či obdobích by slibovaný monitoring byl prováděn, jednak je naopak jisté, že laboratoř by monitoring prováděla na zakázku (za peníze) majitele letiště, takže výsledky a vyhodnocení měření by s pravděpodobností hraničící s jistotou nadměrné zátěže neprokázaly.
- Při platné hlukové legislativě, zejména při platnosti Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., nelze prakticky překročení (dosud platných) hygienických limitů prokázat, natož se proti nim účinně bránit soudní cestou.



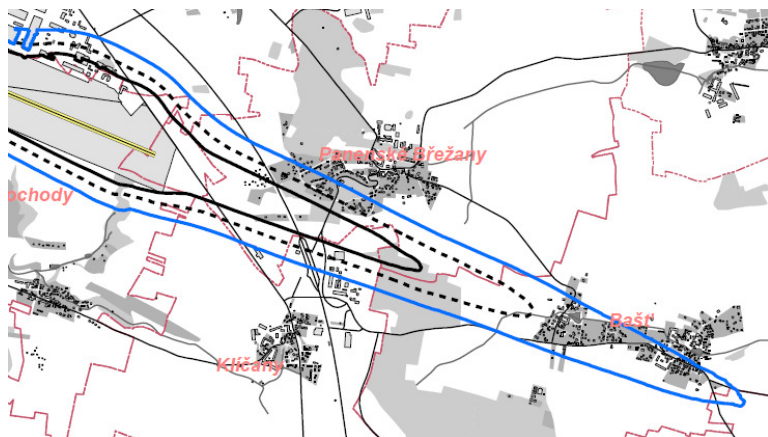
IMISE:

- Území regionu je již dnes přetíženo, resp. jeho zatížení se pohybuje na hranicích stanovených standardy kvality ovzduší. Realizací záměru by zcela nepochybně došlo v některých ukazatelích k překročení únosnosti daného území se všemi negativními důsledky pro životní prostředí a zejména lidské zdraví. Jde zejména o hrozící zhoršení kvality života v ukazatelích zvýšení rizika celkové úmrtnosti dospělé populace, průměrná ztráta dožití či chronické respirační onemocnění.
- Celá problematika ovzduší je v dokumentaci EIA zpracována velmi povrchně, zabývá se pouze odhady, které nejsou založeny na měření skutečného stavu. Posudek dokumentace pak veškeré připomínky odmítl jako nepodložené a označil přínos letiště ke zhoršení ovzduší za nevýznamný.
- Na realizaci záměru by doplatily okolní velké již existující zdroje znečišťování ovzduší, které jsou předmětem integrovaného povolení, což by se projevilo i na ekonomické a sociální situaci obyvatel.

MAJETEK:

- Dokumentace EIA počítá se snížením hodnoty a tedy i cen nemovitostí v regionu v souvislosti se spuštěním provozu letiště o 25%. Podle našeho názoru bude ztráta hodnoty spíše stoprocentní. Letiště by totiž vyhlásilo OHP (ochranné hlukové pásmo), i když mu to zákon vzhledem k předpokládané kapacitě výslovně neukládá. Po vyhlášení OHP nejen, že se uvnitř tohoto pásma de facto ruší hlukové limity, ale veškerá stavební řízení by se nesmírně zkomplikovala. Jak jednotlivci, tak obce, by totiž na každý i sebemenší stavební projekt či opravu museli mít souhlas majitele letiště. Navíc veškeré náklady na zajištění protihlukových ochranných opatření v OHP, nese na svých bedrech stavebník, tedy občan případně obec. Je evidentní, že by veškeré plány rozvoje obcí i záměry občanů byly bezpředmětné a region by se stal „mrtvou zónou“.

Návrh OHP vyznačený modrou čarou – Panenské Břežany a Bašť



O tuto část ceny domu
můžete přijít
Například váš dům
-1.000.000Kč
(při celk. ceně 4mil)

DOPRAVA:

- Realizací záměru by došlo k dopravnímu kolapsu v regionu a to jak ve fázi výstavby, tak i provozu. Majitel letiště se odvolává na vybudování mimoúrovňového křížení na D8, jehož realizace je ovšem velmi pochybná – není v plánu ministerstva dopravy ani ŘSD a zejména na něj nejsou plánovány investiční prostředky.
- Kromě dopravního kolapsu – investor a projektant chybně (zřejmě úmyslně) stanovili počet nákladních automobilů, projíždějících po komunikacích v okolí letiště ve fázi výstavby, opět chybně stanovili počet cisteren pro zásobování pohonnými hmotami ve fázi provozu, atd. – by zvýšený provoz negativně ovlivnil jak hlukové, tak imisní zatížení. To však zpracovatel dokumentace EIA zcela pominul a posudkář příslušné připomínky zamítl.

BEZPEČNOST:

- Bezpečností provozu a jeho dopadem na okolí se záměr de facto nezabývá. Přitom je zřejmé, že území skýtá zvýšenou pravděpodobnost havárie letadla, ať už vlivem uvažovaného charakteru přepravy (nízkonákladové a charterové lety), nebo – a zejména – migračními trasami ptactva, hlavně havranů, vedoucími pravidelně právě přes území letiště. Střetnutí s takovým hejnem ptáků může mít pro letadlo fatální důsledky, daleko horší následky by ovšem měla případná následná havárie letadla v prostoru zásobníků PHM v Kralupech, či zásobníků plynů ve Chvatěrubech.



Závěrem:

Realizací záměru by došlo k porušení práva pro rozpor s ústavním pořádkem ČR, s právem EU i s právem životního prostředí ČR. ČR by byla vystavena řadě žalob, individuálních ústavních stížností, infriegmentu ze strany EK a ESD a arbitrážních sporů.