

7. V Dokumentaci se uvádí, že letiště Praha Ruzyně zaznamenává četné stížnosti na hluk letadel i ve vzdálených obcích jako Okoř – Lichoceves – Velké Přílepy, které jsou zahrnuty dle Dokumentace do kategorie „B“. Nová RWY bude podle Dokumentace sloužit výhradně k přistávání letadel. To znamená, že osově z druhé strany nové RWY 06/24 budou zasaženy analogicky stejně hlukem jako zmíněné tři obce dále městské části hl. m. Prahy: Liboc, Vokovice, Motol, Břevnov, Střešovice, Ořechovka, Hanspaulka, Dejvice, Veleslavín a další. Posouzení tohoto nepříznivého účinku na obyvatelstvo uvedených měst. částí však Dokumentace zcela opomněla.
8. Z Dokumentace je patrné, že letadlo ca 15 km před přistávacím prahem již nemění směr. Z toho plyne že tato oblast (15 km v ose přistání) by podle Dokumentace měla být zařazena do tzv. pásma kategorie „A“. Lineárně totiž budou zasaženy nejen hlukem z provozu nové RWY tak dále celé městské části hl. města Prahy: Bohnice, Čimice, Dolní a Horní Chabry s počtem obyvatel v řádu 100.000.! Jedná se o velká území s vysokou stávající koncentrací obyvatel. Tuto skutečnost však Dokumentace zcela ignoruje.
9. Dokumentace bagatelizujícím způsobem uvádí tabulkový přehled hlukové zátěže v některých vybraných obcích a konstatuje, že nová RWY sníží zátěž u ca 300 obyvatel a naopak dojde ke zvýšení zátěže u ca 1.300 obyvatel.
10. Nezanedbatelným negativním dopadem případné výstavby RWY je i zábor ZPF, který v součtu činí téměř 300 ha.
11. Předložená Dokumentace je zaměřena na zdůvodnění potřeby další (již čtvrté) RWY na letišti Praha Ruzyně, namísto pečlivého prozkoumání skutečné zátěže předmětné stavby na životní prostředí. Toto Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí (dále jen Dokumentace) vyjadřuje např. neustálým opakováním, že bez nové RWY dojde brzy ke kolapsu osobní letecké dopravy v ČR, resp. k její stagnaci aj. Na podporu tohoto argumentu se uvádí nezvladatelný nárůst pohybů letadel na letišti. Jsem toho názoru, že pohyb letadel po letištní ploše nemá nic společného s kapacitou dráhového systému, a proto je nutné počet pohybů po letištní ploše od počtu vzletů a přistání letadel odečíst.
12. Dokumentace zcela ignoruje další případné rezervy letiště jako jsou např. přesunutí malých dopravních letadel na jiná pražská a okolní letiště, např. Kbely a dále neuvažuje převzetí významného objemu počtu cestujících (ca 6 až 9 mil.) dalšími letišti, které jsou v přestavbě a/nebo příslušná povolení již obdržela jako např. Vodochody, Pardubice, Karlovy Vary, Ostrava, Brno aj. K tomuto přesunu cestujících zcela nepochybně dojde v průběhu příštích 5 let.
13. Další zatím nevyužívanou rezervou současného dráhového systému představuje pravidelné rozložení vzletů a přistání do celé denní doby. Rozdíly počtů vzletů a přistání v jednotlivých částech dne jsou více jak 3násobné.
14. Účelovost zdůvodňování Dokumentace dále spatřuji v argumentaci jako, že je nutno odlehčit od hluku městským částem Prahy 5 a dalších – jedná se dle Dokumentace o ca 10.000 obyvatel. Hluková zátěž v této části Prahy je zejména v průběhu (jinde neobvyklých pravidelných každoročních oprav v prázdninovém období, kdy vrcholí počet vzletů a přistání. V tomto období pravidelných! oprav je pak nutno používat právě RWY 13/31. „Pikantností“ v právě minulém roce bylo, že bezprostředně po téměř měsíční avizované opravě RWY 06/24 došlo k opětovné opravě právě skončené opravy, která trvala téměř stejně dlouho jako původní „oprava“. Obávám se, že se jedná o nepřímou nátlakovou akci s cílem získání podpory hlukem dotčených občanů k výstavbě této posuzované stavby.
15. Z bezpečnostních důvodů je užívání dvou paralelních drah velmi problémové, protože může dojít k jejich záměně. Letiště Praha Ruzyně již v minulosti zaznamenalo chyby

pilotů, kdy došlo při přistání k záměně dokonce neparalelních! VPD. Taková záměna se všemi důsledky . . . je mnohem pravděpodobnější u dvou rovnoběžných VPD. Pilot se totiž orientuje na přistání ve vzdálenosti 15 – 20 km, kde obě dráhy při zhoršené viditelnosti téměř splývají.

16. Dokumentace uvádí, že při stavbě nové RWY 06/24 dojde ke zrušení RWY 04/22, která bude však – jak se uvádí dále podle Studie rozvoje letiště - po dostavbě nové RWY 06/24 znovu postavena . . . Autor si pravděpodobně uvědomil, že provoz na dráze 13/31 nelze trvale bez náhrady omezit nebo dokonce zrušit ani po dostavbě RWY 06/24, protože při nárazovém bočním větru budou obě dráhy 06/24 mimo provoz a letadla by byla jinak divergována na jiná letiště. Takový případ představuje 10 až 15% všech letů, tj. počet, který odpovídá již dnešnímu minimálnímu využívání RWY 13/31. Proto tedy dlouhodobá Výchledová studie rozvoje letiště již dnes uvažuje s výstavbou – obnovou RWY 04/22.

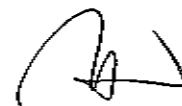
17. RWY 04/22 je v současnosti plně vhodná pro přistávání a vzlety všech typů vrtulových letadel a má dokonce největší únosnost. Z čiré „kapacitní nadbytečnosti“ této součásti dráhového systému však slouží v současnosti jako parkoviště letadel. . . Tato RWY byla však z režimu provozovaných RWY z rozhodnutí hygienické služby vyloučena a to z důvodů hlukové zátěže dvou místních částí obce Chýně: Nad Jenečkem a Na Samotě. V Dokumentaci se na jiném místě uvádí, že tato obec bude právě provozem na nové RWY 06/24 zasažena hlukem nejvíce. Jsem přesvědčení o tom, že pokud je vůbec nutno měnit současný dráhový systém, pak prodloužení stávající RWY 04/22 je nejoptimálnější řešení a to z důvodů:

- skutečného snížení počtu zasažených obyvatel hlukem: stávající RWY 06/24 používat jako startovací a RWY 04/22 používat po jejím prodloužení jako přistávací.
 - značné finanční úspory – v řádu ca 7 mld. Kč,
 - odstranění rizika divergence letounů na náhradní letiště.
- Samozřejmě však zůstává, že předmětné dvě místní části obce Chýně budou muset být kompenzovány nejen výstavbou účinných protihlukových barier.

Skutečným cílem výstavby nové RWY 06/24 tedy zůstává zajištění developerské činnosti na rozsáhlých – z části chráněných pozemcích v Jinonicích, Motole, Košířích, Vidoule a Bílé Hoře a jinde, kde výstavba byla již zahájena s příslibem, že letový provoz bude přesunut jinam. . .

Věřím, že Vaše MŽP odpovědně posoudí předmětnou Dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí a stavbu z výše uvedených důvodů nedoporučí, resp. zamítne.

S pozdravem



ing. Jiří Kočař

(Doporučeně)