

Ing. Pavel Verner



MI 720007

U 4 - ZURUG

MINISTERSTVO
DOPRAVY

Praha 26. 1. 2008

Obj. číslo: 100-2008
Číslo listů: 1

7902

08

146/100/08

148/130/08

14708

Vážený pane ministře,

Číslo jedn.: 001/14/08

dovoluji si Vás oslovit ve věci výstavby další vzletové a přistávací dráhy (dále jen VPD) na letišti Praha – Ruzyně z pohledu pamětníka a člověka, který v letectví pracoval nepřetržitě 43 let a to i ve vysokých řídicích funkcích. Osobně nepovažuji výstavbu další dráhy za potřebnou zejména z následujících důvodů:

Snaha stejných zájmových skupin o realizaci výstavby další (paralelní) VPD trvá více jak 30let. Přibližně mezi lety 1970 - 75 min. století zpracoval tehdejší Vojenský projektový ústav v Praze návrh na její výstavbu v rozsahu totožném, jaký se uvažuje dnes. Již i tehdejší komunistická vláda tento megalomanský projekt smetla ze stolu mimo jiné i proto, že pro letiště bude vybrána jiná lokalita. Tento stav trval až do konce minulého století, kdy se stejná skupina projektantů, jako v polovině 80 let, stala "architektky" letiště Praha a svůj původní neúspěšný projekt na výstavbu další VPD začala v polovině devadesátých let znovu nastolovat. Po zásadním nesouhlasu Útvary hlavního architekta a OU Praha 6 byl projekt opakovaně odmítnut s tím, že VPD by mj. bránila rozvojovým zájmům Prahy a jako prioritou byla určena nutnost zvýšení kapacity odbavení.

Po roce 1989 snaha osvicených urbanistů a některých politiků o změnu dislokace ruzyňského letiště nebyla realizována. Současná touha prosadit výstavbu cca 3,7 km betonové vozovky za cca 8 mld. Kč (já kvalifikovaně odhaduji 15 mld.), je tedy opakováním dvou neúspěšných předchozích snah. Tato délka vedlejší VPD je nepřiměřená a je nepochybně poplatná i touze stavět na obou koncích VPD tunely a mosty pro křížení s pozemními komunikacemi, které vedou v okolí letiště. V EIA neřešený je mj. i směrový souběh VPD24L/06R s SO a jeho vyhodnocení na činnost leteckých zabezpečovacích zařízení a chování řidičů na předpokládaném silničním okruhu.

Letiště Praha – Ruzyně má v současné době tři vzletové a přistávací dráhy (dále VPD), z nichž jedna je hlavní (24/06, délka 4 000metrů) a druhá vedlejší a plnohodnotná (13/31 délka 3 250metrů); třetí dráha 04/22 s délkou 2 300metrů se nepoužívá z toho důvodu, že ji letiště používá jako odstavnou a parkovací plochu. Výstavbou nové VPD se výrazná kapacita co do počtu startů a přistání tedy nezíská.

Zdůrazňuji, že letiště Manchester (Velká Británie) na jedné jediné dráze o délce 3048 metrů odbavovalo 14,8 milionu cestujících při 170 tisících pohybech/rok. Letiště Milano Linata (Itálie) na jediné VPD o délce 2440m dosahovalo již před lety při "jednosměrném provozu" výkonu nad 10mil.cest./rok a cca 140 tis. pohybů. Letiště Dubaj na jediné dráze v roce 2006 odbavovalo necelých 10 mil cestujících a to je počet cestujících vzhledem k vysokým teplotám v několika letních měsících, značně omezen. Letiště Ruzyně dosáhlo v roce 2007 cca 11,5 mil. a meziroční nárůsty výkonů v posledních letech výrazně klesají. To znamená, že letiště Ruzyně má ještě cca dvojnásobnou kapacitní rezervu.

Na letišti Ruzyně byly postaveny dva velkokapacitní sklady zboží, ale žádný tuzemský dopravce žádné nákladové letadlo nemá. Nabízí se otázka proč nebyla pro přepravu zboží využita bývalá vojenská letiště v Hradčanech, Mladé, nebo v Žatci a proč malá letadla a nízkonákladoví dopravci nepoužívají letiště v Pardubicích, Kbelích, Vodochodech, Žatci, příp. jiných, tak jak je to obvyklé v zahraničí. Tito dopravci představují na letišti Praha cca 25% počtu pohybů.

Uvažovaná výstavba VPD v navrhovaných parametrech bude mít zcela mimořádné a závažné dopady do širokého spektra mj. životních, finančních, hospodářských a ekologických úseků. Módně se na příklad uvádí, že se sníží hluk v konkrétní části Prahy, ale že se hluk v jiné konkrétní části města zvýší se účelově obhajuje. Předpokládám, že porušování zákonů a vyhlášek ČR a směrnic EU ve vztahu k hlukové problematice kvalifikovaně v rámci projednávání EIA, zdůvodní jiní.

A tak před rozhodnutím zda ano či ne pro novou VPD bych považoval za nezbytné, aby v gesci např., Ministerstva dopravy v součinnosti s dalšími ministerstvy, Hl.městem Prahou, středočeským KÚ, dalšími KÚ, obcemi a vysokými školami byla zpracována nezávislými odborníky komplexně potřeba letecké obslužnosti České republiky, včetně řešení dopravního napojení Letiště Ruzyně na město a stanovení priorit výstavby.

Mohlo by se při tom dojít k závěru, že se část provozu (zejména nízká nákladových dopravců a soukromníků) převede na jiná letiště (a tím vytvoření nových pracovních míst v jiných regionech) nemluvně. Jsem toho názoru, že problém tzv. kapacity letiště není v počtu drah, ale i v jejich zanedbané technické a stavební vybavenosti, zabezpečovacích a navigačních systémech a nepochybně i v postupech (rozestupech) služeb řízení letového provozu. Kromě směru 24 nejsou ostatní směry vybaveny navigační, zabezpečovací a světelnou technikou pro III. kategorii ICAO. Žádná dráha (krom VPD 24) nemá tzv. rychlá odbočení.

Jiným možným závěrem by bylo i zprovoznění současné VPD22/04. Cena za toto zprovoznění (případně prodloužení o cca 200 - 300metrů a dovybavení) by byla násobky nižší než stavba VPD nové a nehledě na to, že ekologické zatížení území v předpokládaném směru přistání by bylo minimální z toho důvodu, že dlouhodobě byl (do 80 let min. st.) tento směr provozován. Případný argument odpůrců tohoto řešení (krom malého „zisku“ pro stavbaře) je, že se prodloužené osy VPD 22 a 24 v předpokládaném směru přistání kříží. Tento argument neobstojí, protože hlavní VPD 24/06 by sloužila pro vzlety/přistání a VPD 22 převážně pro přistání (starty by z tohoto směru musely být vyloučeny vzhledem k zástavbě v Hostivicích). Přestavba a zprovoznění přibližně stejné VPD pro mezinárodní provoz (před několika lety) na letišti Karlovy Vary stálo cca 168 mil.

Přibližně 64% odbavovaných cestujících na Letišti Ruzyně tvoří cestující tranzitní. Je skutečně v zájmu ČR, aby se Letiště Ruzyně stalo překladištěm osob a zboží z a do – zejména - Asie? Je opravdu v zájmu ČR, aby se letecký provoz ve vzdušném prostoru ČR zvyšoval a zhoršoval čistotu ovzduší? Je opravdu v zájmu ČR, aby se soukromému investorovi - vlastníkovi letiště poskytoval státní servis a potlačovaly se oprávněné zájmy jiných osob a subjektů?

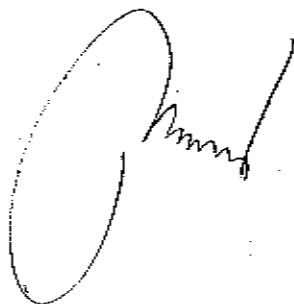
Minulé vedení letiště Praha rádo argumentovalo „zprávou“ anglické firmy o tom, že i „angličanům vyšlo“, že pražské letiště další dráhu potřebuje. Ale cudně mlčelo o tom, že firma dostala jasné zadání, že na letišti bude 20 milionů cestujících. Místo toho, aby se požádalo o zpracování seriózního analytického materiálu byl zpracován a zaplacen pouze účelový materiál s předem daným vstupem.

Žádám Vás proto vážený pane ministře, aby v přípravě výstavby megalomanské paralelní VPD nebylo dále pokračováno minimálně do doby dokončení studie jiných nezávislých organizací.

Děkuji Vám za čas, který jste věnoval přečtení dopisu, který pochopitelně namůže popsat celou šíři problematiky a současně i děkuji předem za Váš názor.

Ve Vaší odpovědné práci Vám opravdu upřímně přeji zdar.

S pozdravem



Vážený pan

RNDr. Martin Bursík
Ministr životního prostředí

Vršovická 65

100 10 P r a h a 10