

61. Námitka

Přesunout RWY-06R-24L z návrhu do územní rezervy

Text.

Požadujeme přesunutí paralelní letištní dráhy RWY-06R-24L z návrhu do územní rezervy.

Odůvodnění:

RWY - 06R-24L Paralelní dráha má kladné stanovisko EIA a investor chystá územní rozhodnutí. Kapacita letiště je plánovaná na 21,2 mil. cestujících/rok (aktuální výkon je téměř 17 mil. cestujících/rok). EIA počítá s pohybem 274 500 letadel/rok. Při stávající skladbě letadel to znamená přepravní kapacitu 31.5 mil. cestujících/rok). Pokud nemá být takto povolená kapacita čerpaná, pak se bude jednat o nákladní leteckou přepravu. Celkově existence paralelní dráhy umožňuje kapacitu ještě vyšší. Takto omezená kapacita umožňuje rozložení hlukové zátěže do denního a večerního provozu. Provoz celého letiště bude od 24 hod. do 5:29 hod. prakticky přerušen. Benefit nočního leteckého klidu platí pro celé město. Na RWY 06R-24L se počítá zejména s přistáváním, a proto je oblast nadlimitního hluku oproti stávající dráze menší než u stávající vzletové a přistávací dráhy. 2 paralelní letecké dráhy nabízí letišti kromě větší kapacity i vyšší bezpečnost provozu. Souhlasné stanovisko EIA dává k provozování letiště kromě výše uvedeného i řadu dalších podmínek. Záměr však rozšiřuje zónu nadlimitního hluku významně směrem do Prahy. Řešené území Šáreckého údolí není do ochranného hlukového pásma zahrnuto. Neznamená to však, že dopad hlukové zátěže nebude znatelný a obtěžující. Rozšiřování ochranného hlukového pásma směrem do Prahy proto bude vždy znamenat zhoršení životního prostředí obyvatel města. Plánovaná dálnice a letiště je důvodem blokování rozvoje městské infrastruktury na sever od Šáreckého údolí. Tento přístup prokazatelně poškozuje všechny občany Prahy 6. Díky chybějící městské vybavenosti v severozápadním segmentu okraje hl.m. Prahy jsou nuceni obyvatelé tohoto území denně dojíždět do vnitřního města, a tím dochází k přetěžování dopravní sítě se všemi negativními důsledky na život a zdraví obyvatel MČ Prahy 6. Neexistující kolejové spojení Prahy s letištěm zvyšuje dále zatížení městských komunikací letištní dopravou. Dokumentace EIA posuzuje samotnou stavbu, ale reálným sčítáním negativních faktorů se nezabývá. Prioritou hl.m. Prahy je vytvářet zdravé kvalitní město krátkých vzdáleností a město pro život. Navyšování kapacity letiště synergické efekty Praze nepřináší. I bez rozšíření letiště je nezbytné vybudovat odpovídající dopravní kolejové spojení. Tlak města na omezování hlukové zátěže a omezování emisí CO₂ neznamená blokování rozvoje letiště. Stejně tak ale nesmí letiště omezovat život obyvatel města. Případná stavba paralelní dráhy musí být podmíněna inovací leteckého provozu, který by měl nabídnout dopravu s menší ekologickou stopou a nižší hlukovou zátěží. Pro Prahu i ČR je prioritou rozvoj rychlovlaků. Chybí provázání velkých měst ČR i Evropy rychlostní železniční přepravou. Ta je i výhodnou nízkoemisní alternativou pro blízkou leteckou přepravu a je tedy schopna část potenciální klientely letecké dopravy absorbovat. Vzájemné rychlé propojení zároveň pomáhá rozvoji méně rozvinutých regionů. Stavba paralelní dráhy proto není v souladu se strategickými prioritami ČR ani hl.m. Prahy. Výstavba paralelní dráhy je investičně náročná akce. V nejbližších letech má ČR srozumitelně popsané jiné priority. Technicky lze záměr výstavby prosazovat, ale reálné doložení a prokázání veřejného zájmu na této masivní investici chybí.