

Porovnání rozložení dráhového systému letiště v Praze-Ruzyni návrh AZUR HLMP- nulová varianta a skutečnost za období 2006 - 2011

Odůvodnění urychlené výstavby paralelní dráhy jako jediného možného řešení rozvoje letiště je založeno **na zcela chybných předpokladech** a nelze z nich vyvozovat objektivní závěry o potřebnosti paralelní dráhy ani o správnosti prosazovaného řešení.

Srovnávací nulová varianta, která má odůvodnit výstavbu paralelní dráhy, je založena na zcela **nereálném a pouze teoretickém předpokladu**, že je nutné a možné **přesunout 80% všech přistání přímo nad Prahu na dráhu 31, přes Motol, Zličín, Ruzyň** a že hlukem by pak byli při nerealizaci paralelní dráhy ohroženy stovky tisíc obyvatel. V porovnání s touto katastrofickou sci-fi variantou vychází samozřejmě lépe jakékoliv jiné řešení.

Důsledkem nesprávných předpokladů a závěrů je pouze vyvolávání strachu a obav veřejnosti i zastupitelů, že se v roce 2020 buď nedostanou do letadla nebo že hlavní město zaplaví letecký hluk až k Vyšehradské skále a že je tedy nutné okamžitě betonovat.

Rozložení provozu na dráhovém systému ruzyňského letiště slouží jako vstupní údaj do následných modelových výpočtů!



Zpráva o hlukové situaci na letišti Praha Ruzyně **za roky 2006-2007**

Tabulka 1 Dlouhodobé využití (v % z celoročního počtu pohybů) jednotlivých směrů dráhového systému letiště PRAHA RUZYŇ pro vzlety (DEP) a přistání (ARR) letadel

RWY 24		RWY 06		RWY 31		RWY 13	
ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
30,4	31,1	7,1	6,7	8,6	8,1	2,0	3,7

POZNÁMKA:

V tabulce nejsou zahrnuty pohyby vrtulníků z heliportů LKPR, činí celkem asi 2 % z celkového počtu pohybů za rok.

Provozní využití jednotlivých směrů RWY letiště PRAHA RUZYŇ ke vzletům a přistání letadel ovlivňují především atmosférické podmínky (směr a síla větru), provozní omezení vyhlášená v Letecké informační příručce AIP ČR, část AD 2 – LKPR a opatření vynucená okolnostmi (nutné opravy RWY apod.). Vyjádřeno v celoročních průměrech, zůstává využití jednotlivých směrů RWY dlouhodobě na prakticky stejné úrovni. Průměrné využití jednotlivých směrů RWY 06/24 a RWY 13/31 (v % z celkového počtu pohybů na LKPR za rok) za období let 2002 až 2007, odděleně pro vzlety (DEP) a přistání (ARR) letadel, názorně shrnuje tabulka 1. Odchytky od průměrné hodnoty jsou nejvýše v řádu 2 %.

Využití směrů jednotlivých drah na LKPR v denní a noční době v charakteristickém letovém dni pro hodnocené roky jsou uvedeny v Tabulka 3 a Tabulka 4.

Tabulka 3: Rozdělení vzletů a přistání na jednotlivých RWY v denní a noční době v charakteristickém letovém dni v roce 2010 v procentech

	RWY 24		RWY 06		RWY 13		RWY 31	
	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
Den	34,79	31,92	10,38	9,05	1,12	3,91	4,1	4,73
Noc	34,86	39,05	8,36	10,09	0,48	0,95	2,58	3,61

Tabulka 4: Rozdělení vzletů a přistání na jednotlivých RWY v denní a noční době v charakteristickém letovém dni v roce 2011 v procentech

	RWY 24		RWY 06		RWY 13		RWY 31	
	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP
Den	34,76	32,38	10,16	8,87	1,39	4,01	3,8	4,63
Noc	36,29	37,76	8,44	8,61	0,8	1,01	3,23	3,87

Rozložení drah použitých pro nulovou variantu v 1. aktualizaci ZUR HLMP - 01/2013

Zdroj: Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, Příloha č.1: Akustická studie



Základní charakteristické údaje – přehled

Tabulka 10: Hlavní ukazatele leteckého provozu k roku 2020 – „Nulová varianta“

Celkový počet letových dnů za rok	365
Celkový počet pohybů letadel za rok (ARR + DEP)	247 000
Celkový počet pohybů v noční době (22:00–06:00) za rok	19 800
Celkový počet pohybů (ARR + DEP) v charakteristickém období	135 792
Celkový počet pohybů v noční době v charakteristickém letovém období	10 856

Předpokládané celoroční využití jednotlivých RWY

Předpoklad celoročního využití jednotlivých drah (v procentech z počtu pohybů za celý rok) odděleně pro DEP a ARR.

Tabulka 11: Využití dráhového systému v % ročního provozu

	RWY 24	RWY 06	RWY 31	RWY 13
DEP	69	19	7	5
ARR	12	4	79	5

Předpoklad celoročního využití jednotlivých drah v noční době (mezi 22:00 až 06:00 hodin místního času) v procentech z počtu pohybů za celý rok odděleně pro DEP a ARR.

Tabulka 12: Využití dráhového systému v noci v % ročního provozu

	RWY 24	RWY 06	RWY 31	RWY 13
DEP	67	22	8	3
ARR	67	22	8	3

Tabulka 13: Uvažovaná charakteristická skladba typů letadel dle jednotlivých kategorií

Označení kategorie letadla	Specifikace	Výskyt v %	
		Den	Noc
A	Letadla všeobecného letectví do 7 t + vrtulníky (GA)	3	0
B	Dopravní a obchodní letouny nad 7 t (PROP)	23	20
C	Proudové dopravní letouny 7–136 t (JET)	65	75
D	Proudové dopravní letouny nad 136 t (JET)	9	5

Poznámka: Je uvedeno v původním členění charakteristické skladby letadel dle podkladu 31.