



Vážený pan
Ing. Petr Hejl
starosta m. č. Praha - Suchdol
Úřad městské části Praha – Suchdol
Suchdolské náměstí 734/3
165 00 PRAHA 6 - SUCHDOL

Věc: stanovisko k posudku JDS

Datum: 18. února 2008

Vážený pane starosto,

jako zpracovatel jedné části dokumentace EIA k záměru vybudovat paralelní dráhu na letišti Praha Ruzyně – hlukové studie – reaguji na dokument „Posudek EIA RWY 06R/24L (část letecký hluk) letiště Praha Ruzyně“, který si městská část Praha-Suchdol objednala u Ing. Drahoty, majitele firmy JDS, a který je vyvěšen na webových stránkách městské části.

U odborných posudků obvykle bývá pravidlem alespoň základní míra vkusu, slušnosti a objektivity. Pravdivost výroků považuji za naprosto primární a nedotknutelnou podmínku. V textu Ing. Drahoty (zmínka o týmu jeho spolupracovníků je trochu nadnesená) však tyto rysy chybí. Autor se uchyluje k nízkým osobním útokům a pomluvám, ke zjevným nepravdám a dokonce rozvádí své osobní ukřivděné pocity, což s dokumentací EIA a s názvem posudku zjevně nesouvisí.

Záměr letiště Praha Ruzyně vybudovat další, paralelní RWY, je v části území hl. m. Prahy vnímán se zásadním (a pochopitelným) nesouhlasem. Nabídku zpracovat posudek k části dokumentace EIA k záměru ale využil Ing. Drahoty k účelu ryze osobnímu. Neprofesionální přístup Ing. Drahoty je zřejmý z formy i z obsahu posudku a je neomluvitelný.

Pro obhajobu tohoto tvrzení je možné použít kteroukoliv část z posudku Ing. Drahoty. Za detailnější pohled stojí např. to, že autor pocituje potřebu sám sebe prezentovat jako uznávaného a vyhledávaného odborníka, a tomu také věnuje značnou část posudku v kapitole 2. V zájmu pravdy pokládám za užitečné poopravit alespoň historické a současné reminiscence ze str. 3 a 4:

- všechny hlukové studie letišť včetně letiště Praha Ruzyně v sedmdesátých i následujících letech zpracoval Vojenský projektový ústav (Ing. Ota Hackl pod vedením Ing. L. Novotného), s použitím vlastní vyvinuté metodiky používané VPU až do roku 1990; Ing. Drahoty, tehdy zaměstnanec Správy dopravních letišť, se prací neúčastnil
- standardy RVHP k vnějšímu a vnitřnímu hluku letadel zpracoval v sedmdesátých letech Ústav leteckého zdravotnictví a také je obhájil; Ing. Drahoty nebyl členem zpracovatelského týmu

Ing. Jiří Šulc CSc -**TECHSON**
Nad zámečkem 15
150 00 PRAHA 5
Tel.: 257 216 227
Tel.: 607 939 780
e-mail: jiri.sulc@cmail.cz

IČO: 148 94 645

- projekt monitoringu na letišti Ruzyně inicioval tehdejší vedoucí odd. (Ing. Chmelec) a po jeho odchodu pokračoval Ing. Stuchlík a RNDr. Novák; Ing. Drahotu nastoupil do odd. RNDr. Nováka až po odchodu Ing. Stuchlíka a navázal na rozeběhnuté práce
- v té době již nebyl monitoring leteckého hluku na letištích žádnou převratnou novinkou, speciální měřicí systémy byly na trhu volně dostupné
- akreditace ČIA se uděluje výhradně laboratořím a vztahuje se výhradně na některá měření hluku, nikoliv na řešení problematiky hluku jak autor uvádí; tvrzení autora (a na něj navazující další výroky charakteru nekalé reklamy) by jistě, tak jako již v minulosti, napadl právě ČIA
- to co autor vydává za „*mezinárodně platný certifikát k používání modelu INM*“ a naštěstí dokládá v příloze posudku není nic jiného, než potvrzení o účasti v kurzu pro uživatele modelu; tyto kurzy pořádá firma HMM&H asi šestkrát do roka pro mladé začátečníky v oboru hluku z dopravy (pozemní i letecké), kteří si koupili neobyčejně levný, přesto ale dobrý model INM.

Je zřejmé, že se Ing. Drahotu nerozpakuje vydávat mnohé úspěšné aktivity ze vzdálené minulosti za svou zásluhu, snad v naději, že všichni ztratili paměť. S větší dávkou opatrnosti zmiňuje své působení z posledních let, zřejmě proto, že během nich utrpěl řadu odborných debaklů. Tak např. autorem posudku Ing. Drahotou zmíněné dlouholeté monitorování hluku letiště Praha Ruzyně skončilo po létech tahanic o použitelné výsledky až ukončením smlouvy v roce 2006 (díky obratnosti Ing. Drahoty byla smlouva prezentována jako nevypověditelná) a do výběrového řízení na nový systém monitoringu hluku se jmenovaný již nepřihlásil. Jeho tvrzení o vyloučení z výběrového řízení jsou nepravdivá. Je ale s podivem, proč je značná část posudku hlukové studie k záměru EIA věnována právě této záležitosti, které s názvem dokumentu nesouvisí. Nesouvisí s ním ostatně ani nic neříkající 4 obrázky na str. 5 až 8 a text kolem nich.

Tolik jen ve zkratce k věrohodnosti části posudku Ing. Drahoty, která se předmětu posouzení sice netýká ale v dokumentu zaujímá podstatnou část, a má navodit zdání vysoké odbornosti a kvality posouzení. Ke zbytku dokumentu, který se záměru EIA týká, jen co možná nejstručněji:

- str. 4: hluková studie k EIA nemá hledat řešení, porovnává výsledný a výchozí stav; hledání variantních řešení pro novou RWY bylo ukončeno v roce 2000
- str. a další: velké rozptyly trajektorií letu jsou doloženy řadou obrázků, opatření k jejich omezení je v dodatku C; nominální dráhy letu použité při výpočtu jsou rovněž uvedeny v obrázcích a odvozené rozptyly, vztažené k nominálním drahám, jsou součástí zadání výpočtů (takové a další detaily ve studii neuvádíme)
- str. 6 až 8: postupy provedení vzletu stanoví předpis ICAO (a předpis L 8168 Provoz letadel – letové postupy) a nemohou být výstupem hlukové studie
- str. 8: vizuální přiblížení jsou ojedinělá a neovlivní, tak jako jiné zanedbávané situace, průběh izofon; jejich budoucí omezení stanoví dodatek C
- str. 9: manévry letadel při přiblížení se provádí zcela nahodile a to vždy v zájmu bezpečnosti letu, v některých případech pro vyrovnání rozestupů mezi letadly na přistávacím paprsku; při současném kapacitním omezení dráhy do nich nelze zasahovat, ovlivňují je i povětrnostní poměry
- str. 9: řazení letadel do kategorií je statisticky oprávněné u všech modelů výpočtu a u modelů CADNA, LIMA a dalších jsou jedinou možností k zadání dat; modely takto reagují na ustanovení předpisů ECAC. CEAC Doc. 29 a dokumentu WG-AEN Uplatňování principů správné praxe při mapování hluku ... z ledna 2006
- str. 10: většina modelů, zvláště ty kde se uplatňují statistické principy (což jsou v konečném důsledku všechny!) se profil terénu zanedbává, neboť řešený problém je třírozměrový a při přeletu letounu se vlivy ztrát vznikajících při šíření zvuku

v přízemních výškách vylučují; chyby vyvolané různou nadmořskou výškou (vzdáleností letoun-země) jsou malé, řádu desetin dB (v okamžité hladině, nikoliv v ekvivalentní hladině) a považují se za rezervu výpočtu, protože vždy vypočtenou hodnotu hluku snižují; uváděný příklad Tuchoměřic není v okolí letiště Ruzyně ojedinělý, vyplývá především z toho, že hranice OHP je vytyčena dohodou a letiště Ruzyně i tam kde nemusí poskytuje zvukoizolační okna, protože nepřekročení limitu hluku ještě neznamená, že hluk obyvatele neobtěžuje

- str. 10: pozemní hluk stacionárních zdrojů (motorové zkoušky letadel) nesouvisí s výstavbou paralelní RWY a bude řešen dodatečně, jak se ostatně uvádí v kap. 8.6; pojiždění a brzdění letadel je součástí výpočtového postupu zvoleným modelem, nikterak však nedefinuje dokládáné hlukové zóny
- argumenty na dalších stranách jen opakuji stejné chyby a omyly, jen je používají hrubší formu.

Autor dokumentu, Ing. Drahoty, zde jako obvykle vychází z vlastních tvrzení, s nimiž verbálně nakládá jako s ověřenými a nespornými fakty. Vůbec nechápe řadu souvislostí a vnucuje své omezené a primitivní vidění problematiky. To vše bylo ostatně i příčinou zmíněných debaklů autora v posledních letech.

Předpokládám, že zadání na zpracování oponentního posouzení Ing. Drahotou mělo za cíl napomoci Vám k orientaci v poměrně obsáhlé dokumentaci EIA. To že má autor na některé věci jiný názor není v diskusi na závadu a rovněž omezená znalost problematiky je částečně omluvitelná. Průkazné a účelové lži však omluvitelné nejsou a posouzení jako celek tak činí bezcenným. Ing. Drahoty dokázal jen to, že své vlastní komplexy a ukřivděné pocity nadřazuje nad věcnou diskusi a neubrání se laciným osobním útokům a nabubřelé sebechvále. Celý jeho dokument je zajímavým materiálem spíše pro psychologa.

Vážený pane starosto,

dokument Ing. Drahoty a jeho zveřejnění na webové adrese m.č. Praha-Suchdol pokládám za akt daleko za hranicí vkusu a objektivitu a jsem přesvědčen, že takový dokument nepatří do arsenálu k obhajobě stanoviska městské části a občanů k záměru letiště Praha Ruzyně vybudovat paralelní RWY 06R/24L.

Žádám Vás proto o zvážení, zda dokument Ing. Drahoty patří na webové stránky městské části Praha-Suchdol a zároveň žádám o jeho stažení. Pokud se rozhodnete inkriminovaný dokument na Vaší webové adrese ponechat, chtěl bych uplatnit své právo na obhajobu a žádám o publikaci tohoto stanoviska ve stejné složce, kde se nachází dokument Ing. Drahoty. Pro tento případ Vám zároveň posílám text stanoviska na e-mailovou adresu Vašeho úřadu.

S pozdravem

Ing. Jiří Šulc CSc

Co.: Odbor realizace staveb, dopravy a životního prostředí m.č. Praha - Suchdol

Na vědomí (v elektronické podobě):

RNDr. Tomáš Bajer CSC, zpracovatel dokumentace EIA

Ing. Dalibor Šťáhlavský, ředitel divize RSM, Správa letiště Praha s.p.

Ing. Eva Říhová, vedoucí odd. životního prostředí, Správa letiště Praha s.p.