

PRAŽSKÝ

deník.cz

Rubrika: [Pražský deník](#) - [Moje Praha](#)

Katalog firem

Nová letová dráha rozděljuje Prahu

Praha - Odpůrci tvrdí: statisíce lidí budou trpět hlukem, příznivci si myslí opak. Ve změnách územního plánu je i návrh na vyhlášení veřejně prospěšné stavby pro paralelní letovou dráhu.



Autor:

[Lukáš Marek](#)



NOVÁ DRÁHA. Argumentů pro i proti je spousta. Ale veřejně prospěšná stavba?

Autor: Archiv Deníku

Pořádné horko bude v následujících dnech okolo výstavby paralelní dráhy na letišti v Ruzyni. Jedni budou mít radost, odpůrci [stavby](#) ale zřejmě

začnou protestovat.

Už v úterý by totiž radní hlavního města měli jednat o změnách územního plánu. Mezi nimi je také návrh na vyhlášení veřejně prospěšné stavby pro novou letovou dráhu na letišti Ruzyně.

Pokud by byl návrh schválen, znamenalo by to další krok k samotné výstavbě paralelní dráhy, která se dlouhodobě plánuje a pro samotnou správu letiště je nevyhnutelná. „Současná kapacita letiště je omezená a vzhledem k předpokládanému nárůstu počtu přepravených osob a s tím spojeného zvýšeného počtu letů, je vybudování paralelní dráhy nezbytné,“ vysvětlila mluvčí Letiště [Praha](#) Eva Krejčí.

Zelení nesouhlasí

Paralelní dráha má ale tisíce odpůrců. „Nová letová dráha umožní další rozvoj letiště Ruzyně a bude představovat hlukovou zátěž pro statisíce Pražanů. Praha je přitom již dnes nejpostiženějším regionem a nadlimitní hlukovou zátěží je ohroženo zhruba 50 procent Pražanů,“ argumentuje v tiskové zprávě pražská Strana Zelených.

Bude nová letová dráha pro Pražany přínosem? **HLASUJTE** v naší anketě.

Bez jasného stanovení limitů růstu letiště a podmínek pro omezení nočních letů nad Prahou podle Zelených proto nelze s touto stavbou souhlasit. Limity je třeba stanovit v Zásadách územního rozvoje, které jsou předloženy k veřejnému projednání a které jsou podle platného stavebního zákona závazné pro připravovaný územní plán. „Výstavba paralelní dráhy se však zřejmě v rámci zásad územního rozvoje řešit nebude, protože se připravuje ve zvláštním režimu k přípravě územního plánu,“ vysvětlila Zuzana Drhová (SZ), zastupitelka a členka výboru územního rozvoje hlavního města.

Pokud by rada návrh územního rozvoje na vyhlášení stavby schválila, muselo by ho poté ještě podpořit zastupitelstvo.

„Nesouhlasíme s tím, aby se o rozšiřování letiště rozhodovalo mimo přípravu územního plánu. Je třeba záměr posoudit v širších souvislostech, se zohledněním dopadů na hlukové limity a životní prostředí, a ne jako samostatný developerský projekt,“ doplnila Drhová.



Úleva pro 200 tisíc lidí

Naopak pro to, aby byl projekt podpořen a stavba byla zahájena, je například Občanské sdružení Ticho nad Prahou, které informuje o tom, že paralelní dráha ulehčí od nadměrného hluku až 200 tisícům obyvatel.

„V akutně dotčených oblastech Prahy 13 a 17 žije 91 000 lidí na relativně malém prostoru – na Praze 13 žije 65 000 obyvatel, na Praze 17 dalších 26 000 lidí. Především pro těchto prvních 91 000 lidí je výstavba paralelní dráhy jedinou nadějí, jak dosáhnout zlepšení svého životního komfortu,“ řekla již dříve mluvčí sdružení Marie Bočková.

Její slova podpořil i předseda zmíněného sdružení Pavel Skramlík. „Oproti nám je odpůrců stavby jen hrstka,“ řekl.

Někteří chtějí referendum

Někteří z Pražanů jsou v současné době dokonce pro to, aby se o výstavbě paralelní dráhy konalo referendum. „Myslím, že to by mohlo jednoznačně dokázat, zda-li Pražané tuto stavbu chtějí či ne,“ řekl Matěj Sobotovič z Prahy 6.

Zajímavé argumenty proti stavbě má také starosta Suchdola Petr Hejl (bez politické příslušnosti za SOS). „Pro obyvatele Prahy nebude mít paralelní dráha v podstatě žádný přínos. Už dnes je velká část letů tranzitních a nová dráha do hlavního města více cizinců nedostane,“ sdělil starosta, který je jednoznačně proti. Kromě zmíněného Suchdola je proti stavbě také mnoho obyvatel Hostivice, Nebušic či Lysolají.

„Bydlel jsem stejně daleko od současné příčné ranveje jako je Suchdol od plánované paralelní a za zavřeným oknem nebylo slyšet nic. Ale chudáci v Řepích, co jsou asi 4 km od příčné dráhy, pro ty to musí být hodně špatné. I proto nechápu, proč je Suchdol tolik proti,“ řekl Jaroslav Frnoch z Prahy 6.

Stavbu podporuje 60 procent lidí

V současné době to vypadá, že stavba dráhy za zhruba 9 miliard korun, by mohla být dokončena v roce 2014, tedy asi za pět let.

Již při stavbě současné hlavní dráhy v letech 1961 až 1963 se počítalo s tím, že v případě potřeby bude dráhový systém doplněn druhou, paralelní dráhou. Na počátku 70. let byla druhá dráha zapracována do územně plánovací dokumentace, včetně Směrného územního plánu a Územního plánu Prahy.



Zatímco v roce otevření hlavní dráhy pražským letištěm prošel jeden milion cestujících při 45 tisících vzletech a přistáních, v roce 2007 jich bylo již 12,5 milionu při 175 tisících vzletech a přistáních. Ačkoliv se počet cestujících od roku 1963 zvýšil více než dvanásobně a počet letadel skoro čtyřnásobně, dráhový systém letiště se od této doby téměř nezměnil.

„Příprava jde ve třech rovinách. Pořízení pozemků, projednávání dopadu na životní prostředí, jenž jde do druhého [kola](#), a projektová příprava, na níž se nepřetržitě pracuje,“ popsal na sklonku loňského roku jeden z vrchních ředitelů letiště Jiří Pos.

Novou ranvej jinak považuje dle průzkumu společnosti Factum Invenio za nutnou přes 60 procent Čechů. Největší podporu má stavba v Praze, obce v jejím okolí se k věci staví chladněji. „Čím blíže k letišti obyvatelé jsou, tím více se o projekt zajímají a na nás je bourat mýty spojené s výstavbou,“ řekl Pos.

Předseda sdružení Ticho nad Prahou **Pavel Skramlík** říká:

Většina by měla být slyšet a měla by být vyslyšena

Sdružení Ticho nad Prahou žádá výstavbu nové paralelní letištní dráhy v Ruzyni proto, že předpokládá rapidní snížení hlukové zátěže po její realizaci. Na dotazy Deníku odpověděl předseda sdružení Pavel Skramlík.



Proč jste pro výstavbu nové paralelní dráhy na letišti Praha Ruzyně?

Každý den si užíváme hluk z letecké dopravy a s námi přibližně 200 tisíc dalších Pražanů z částí Prahy 4, Prahy 5 a Prahy 6. Jedná se o sídlištní oblasti s obrovskou koncentrací obyvatel. Ti každodenně trpí hlukem z této dopravy. Vždyť například v Řepích na parkovišti je při přeletu letadla vidět pilotovi skoro do tváře, jak nízko letadlo letí. Proto nám výrazně vzrostla naděje na snížení hluku, když se objevila reálná možnost vzniku této dráhy, která je ale plánována již od 70. let 20. století.

Proč jsou podle vás někteří Pražané proti stavbě paralelní dráhy?

Proti je jen hrstka lidí chránící své lukrativní majetky v okrajových částech Prahy. Oni často skoupili rozsáhlé pozemky, jako investici, a ta by teď byla zhacena. Jsou to lidé mocní, kteří umí lobovat. Tito lidé jsou podporováni ze svých radnic, které chtějí uhrát kompenzace od státu. Ale jedná se maximálně o 15 tisíc lidí. Co je to v porovnání s nejméně 200 000, jejichž zájmy zastupujeme my? Většina by neměla lobovat, měla by být slyšet a měla by být vyslyšena. Většina musí vyhrát, jako je tomu ve volbách nebo v referendu.

Jaké v nejbližší době připravujete kroky?

Naše petiční akce na podporu výstavby paralelní letištní dráhy je velice úspěšná a denně pod ní přibývají stovky podpisů. Hluk nemá nikdo rád. Znam důvody, proč nejvyšší správní soud v Brně novou dráhu zamítl. Jednalo se o procesní chyby. Očekávám také, že lobbisté dráhu znovu napadnou. Budeme se ale všemožně snažit projekt podpořit.

Starosta Suchdola **Petr Hejl** Deníku řekl:

Kapacitu letiště není nutné navyšovat

Suchdol je jednou z městských částí Prahy, která by byla významně zatížena hlukem letecké dopravy v případě, že by byla postavena nová paralelní letištní dráha v Ruzyni. Proto jeho obyvatelé v čele se starostou Petrem Hejlem proti této stavbě všemožně bojují.

Proč jste proti výstavbě nové paralelní dráhy na letišti Praha Ruzyně?

Samotná stavba dráhy nám může být ukradená. Podstatné je to, co přijde po jejím dokončení. Letecký provoz by se posunul o 1,5 kilometru nad zastavěnou část severu metropole a letadla by létala přes Nebušice, Lysolaje, Suchdol a Bohnice. Hluková zátěž by se tedy týkala minimálně 30 000 lidí a všech studentů Zemědělské univerzity v Suchdole.

Zastánci nové paralelní dráhy ale tvrdí, že zastupují nejméně 200 000 lidí.

Když budete takto počítat lidi, takto s těmi čísly házet, tak máte samozřejmě pravdu. Je nás méně. Podstatné ale je, o jakou jde hlukovou zátěž. A hlavně, záměrem výstavby nové letištní dráhy není snížení hlukové zátěže nad Prahou, ale navýšení kapacity letiště. Zastánci dráhy tedy hluku nebudou ušetřeni ani v budoucnu.

Jak byste tedy danou situaci řešili, když současný stav letiště kapacitně nedostačuje?

Jak to, že nedostačuje? Pro koho nedostačuje? Letiště je společností, která má být v blízké budoucnosti privatizována. Navýšení kapacity letiště je čistě podnikatelský záměr, z něhož náš stát nic mít nebude. Již nyní je 30 procent letů tranzitních a po navýšení kapacity letiště by těchto letů ještě přibylo. Proč máme trpět proto, aby nějaká firma vydělávala? Naše rodiny zde bydlí po mnoho generací, domy zde stojí i 100 let, proč máme trpět. Ať nás tedy vykoupí, zruší obce a pak si tady dělají, co chtějí.

JAN PIROCH



