

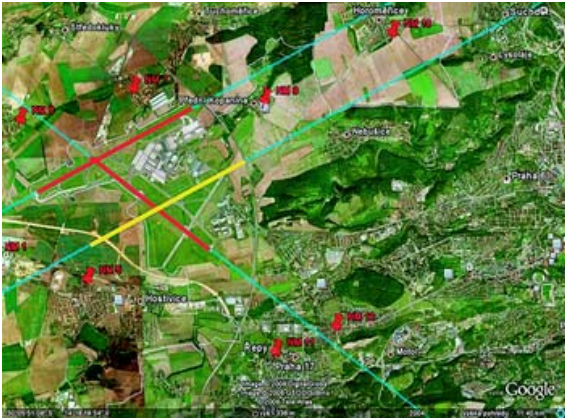
Stavba nové ranveje rozděljuje Pražany

Praha - Praha 6, Suchdol a další části se obávají velkého hluku. Řepy a okolí se nemohou dočkat, až se začne stavět.



Autor:

[Lukáš Marek](#)



PARALELNÍ DRÁHA. Nová ranvej (na mapě vyznačena žlutě) se bude nacházet paralelně asi jeden a půl kilometru od té současné. Červené linie znázorňují již existující dráhy. Hlukem tak budou více zatíženi například obyvatelé Nebušic, Lysolajů a Suchdola.

Autor: Dokumentaci poskytl Jan Holub

Noc v Suchdole, lidé v klidu usínají a nic je neruší. Když se náhle začnou třást okna a ze spánku je budí hřmot letadla startujícího po nové ranveji z ruzyňského letiště, které právě přelétá nad domy rozčilených občanů.

Taková bude zřejmě realita brzké budoucnosti. Už v roce 2013 či 2014 by totiž měla začít fungovat nová odletová a příletová dráha.

Ta by měla být dlouhá přibližně 3,5 kilometru a její stavba bude stát osm až devět miliard korun. Přesně kopíruje současnou hlavní dráhu, je ale zhruba o jeden a půl kilometru blíže metropoli.

Rozhodli se bojovat

Právě to se ale nelíbí občanům Prahy 6 – Suchdola, Hostivice, Nebušic či Lysolajů. Všechny tyto městské části a ještě některé další jsou totiž nyní v ohrožení, že budou výrazně zatíženy hlukem, a proto se rozhodly, že budou proti této stavbě bojovat. „Nechci se smířit s tím, že za pár let budou nad naším domem vzlétat a přistávat desítky letadel, nechci, abych musel každý den poslouchat ten hrozný a nepříjemný hluk,“ řekl jeden z obyvatel Suchdola Štěpán Smitka.

Před několika dny pak zastupitel Nebušic Jan Holub (Občanské sdružení Pro Nebušice) představil svou prezentaci, na které upozorňuje občany na možná rizika, zatížení hlukem, překročením hygienických limitů při zprovoznění nové ranveje.



„S novou dráhou se rozšíří území, kde budou překračovány hlukové limity. Jednoznačně to zatíží počet osob ohrožených hlukem. Například v

nočních hodinách budou ohroženi obyvatelé Jenče, Suchdola či Horoměřic,“ sdělil Jan Holub.

Návrh nové dráhy se nelíbí ani zastupitelstvu Suchdola. „Není možné, aby letadla létala nad obytnou zástavbou,“ konstatoval starosta Petr Hejl (bez politické příslušnosti za SOS).

Musí odstranit nedostatky

Odletová a příletová dráha by mohla stát nejdříve za pět let. V současné době Letiště Praha pracuje na doplnění dokumentace EIA, která je nezbytná pro zahájení stavby. Tuto dokumentaci před časem vrátilo správě letiště ministerstvo životního prostředí.

„To požaduje jednoznačně stanovit maximální kapacitu a limity nové dráhy, dále ekologickou únosnost pro okolí Prahy 6 a stanovení maximální meze růstu kapacity letiště,“ vyjmenoval Jan Holub. Dále musí dokumentace obsahovat posouzení vlivu při maximálním provozu letiště na životní prostředí.



Jedna ranvej nestačí

„Na doplnění pracujeme a do konce roku bychom chtěli dokumentaci odevzdat zpět na ministerstvo životního prostředí,“ informovala tisková mluvčí Letiště Praha Eva Krejčí.

Podle jejích slov je stavba nové dráhy nevyhnutelná z hlediska kapacity stávající. „Ta nebude podle našich prognóz již za několik let dostačovat,“ doplnila mluvčí.

Pokud by se nová dráha nepostavila, hrozilo by riziko, že poptávka nebude uspokojena a některé lety se přesunou na jiná mezinárodní letiště.

Speciální okna nebo snížit zátěž

Správa letiště sdělila, že řeší problém hluku v zasažených částech například výměnou oken. „Nová speciální okna výrazně snižují hlučnost. Navíc fungují i programy, z nichž poskytujeme finance například na akce spojené se snížením hlučnosti, ochranou životního prostředí a dalších,“ konstatovala Eva Krejčí.

Opozice navrhuje jiné způsoby omezení hluku. „Máme samozřejmě připravenou alternativu. Tou je snížit hlukovou zátěž a stanovit zákaz nočních letů, kromě případů, kdy hrozí nebezpečí. Také požadujeme zkrátit doby odstávky současné hlavní dráhy,“ navrhl Holub s tím, že je také nutné měřit maxima hluku a zahrnout je do hygienických limitů.

Právě zmíněná hlavní dráha je nyní v pravidelné odstávce a bude mimo provoz až do konce tohoto měsíce. Jedná se o každoroční údržbu ranveje.

Další možností je podle odpůrců například využití jiných letišť, na to ale správa ruzyňského letiště ze zřejmých důvodů nemůže přistoupit. Znamenalo by to nemalé finanční ztráty.

Chceme novou dráhu

Ne všichni jsou však proti stavbě. „Chceme, aby se na Letišti Praha urychleně postavila paralelní dráha, která odvede škodlivý hluk jinam,“ sděluje jednoznačně občanské sdružení Ticho nad Prahou. Do něho patří zejména obyvatelé Prahy 4, 5, 6, 13, 17 a přilehlých obcí.

Samotná stavba je opravdu nevyhnutelná a navíc není to až tak velká novinka. 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.

Protože zájem cestujících o Prahu i Českou republiku neustává, očekává letiště i do budoucna nárůst v počtu odbavených cestujících a letadel. V roce 2012 by mělo jeho branami projít patnáct milionů pasažérů, v roce 2019 letiště počítá s překročením hranice dvaceti milionů.



Osoby zatížené nadlimitním hlukem

Rok	Počet cestujících	Počet osob zasažených hlukem den/noc
2006	11,5 milionu	3389/9761
2020	*21,2 milionu	*6325/*11 465

Zdroj: dokumentace EIA

Poznámka: *Jedná se o odhad.