



## Proč (ne)potřebujeme paralelní dráhu?

**Letiště Praha získalo zatím nepravomocné povolení k výstavbě paralelní dráhy. Ve stejnou chvíli Vídeň své plány na novou dráhu zrušila jako zbytečné – a stejné důvody dnes platí i pro Prahu.**

Vídeň od záměru ustoupila nejen kvůli nákladům, ale především kvůli změně podmínek provozu. Od roku 2005 do roku 2024 se při stejném počtu drah zdvojnásobil počet cestujících na jeden let – letadla jsou větší a obsazenější. Tlak na dráhovou kapacitu výrazně klesl a nová dráha přestala dávat smysl.

Praha je ve stejné situaci. Posudek EIA z roku 2011 počítá s maximem 21,2 milionu cestujících ročně, z něhož byl odvozen limit 274 500 letů. Jenže realita se změnila: stejný počet cestujících by dnes vyžadoval zhruba o 100 000 letů méně. Zatímco 274 500 letů by dnes odpovídalo více než 33 milionům cestujících, což EIA vůbec nepřipouští.

Jaké jsou argumenty pro paralelní dráhu? Letiště tvrdí, že bez ní nemá dostatečnou kapacitu a musí létat i v noci. Oficiální hodinová kapacita je 46 letů, přičemž pro odbavení 21,2 milionu cestujících by letiště využívalo zhruba

65% kapacity, a to bez nočních letů. Ani ve špičkách se kapacita nevyčerpává – 90 % bylo loni dosaženo jen třikrát za celý rok.

Ano, letiště bývá v létě přeplněné a fronty nekonečné. Provoz však omezuje kapacita terminálů a odbavení cestujících, nikoli dráhy – což sám přiznal i ředitel letiště.

Pro paralelní dráhu letiště dále argumentuje zrušením příčné dráhy. Ta je běžně využívána jen asi u 5 % letů. Letos však letiště vystavilo její okolí 4,5 měsíce intenzivnímu provozu, protože rekonstrukci nebylo schopno zorganizovat v kratší lhůtě. Navíc se příčná dráha v územním rozhodnutí vůbec neruší – počítá se s ní nadále jako se záložní dráhou.

Paralelní dráha by hlukem významně zatížila další oblasti Prahy 6 i okolní obce a zároveň by posunula letiště o 1,5 kilometru blíž do města – zatímco jiná evropská města letiště od center odsouvají, Praha jde opačným směrem.

Souhlasíme s tím, že Praha potřebuje fungující letiště. K tomu ale není potřeba více drah. Paralelní dráha by stála desítky miliard, hlukem zasáhla desítky tisíc lidí a žádný reálný problém neřeší – její potřeba dnes neexistuje, pokud se nepočítá s prolomením limitu počtu cestujících z EIA.

Právě tento limit však územní rozhodnutí nepřebírá. Tím se fakticky otevírá prostor pro nárůst provozu až na více než 33 milionů cestujících ročně, proti čemuž spolky z Prahy 6 podávají své námítky. MČ Praha 6 se k odvolání ani na výzvu spolků nepřidala. ■

**J. Koňářiková, J. Kučera, V. Hodek, spolek Šárecké údolí**

## Petice proti kácení Na Větrníku

**Petici proti kácení stromů a výstavbě tzv. studentského bydlení Na Větrníku podepsalo více než 1 200 lidí, z toho přibližně 1 000 obyvatel Prahy 6. Začátkem prosince jsme ji předali Úřadu městské části Praha 6. Děkujeme všem, kteří připojili svůj podpis – díky vaší podpoře bylo jasné slyšet, že veřejnost s tímto záměrem nesouhlasí.**

Zastupitelstvo MČ Praha 6 petici jednohlasně podpořilo a uložilo Radě městské

části, aby při dalších správních řízeních postupovala v souladu s jejími požadavky a doporučením Komise územního rozvoje a využila všechny dostupné kroky, včetně případného odvolání, k zabránění realizace záměru. Přesto ještě není vyhráno. Developer mezitím podal mírně upravený záměr a Odbor dopravy a životního prostředí Prahy 6 k němu v listopadu vydal nové jednotné environmentální stanovisko, které i přes uznání vysoké hodnoty stromů znovu

připouští jejich kácení. Proti tomuto stanovisku jsme proto podali podnět k přezkumu na Magistrát hl. m. Prahy. ■

**Martina Soukupová, za autory petice**

### Stránka spolků a občanských iniciativ Prahy 6

publikuje názory jejich členů činných v Praze 6. Příspěvky zasílejte na spolky-redakce@praha6.org. Archiv a plné verze článků na [praha6.org](http://praha6.org). Texty nevyjadřují postoje MČ, odpovídají za ně podepsané spolky a iniciativy.