



Vážený susedé,

opět nastává čas letních dovolených a vy se možná na svoji cestu za odpočinkem vydáte letadlem z letiště Praha/Ruzyně. Pokud vám už při přípravách na dovolenou nevyšel čas podívat se, jaké počasí na vás čeká ve vysněné destinaci, připravilo pro vás Letiště Praha zajímavou novinku. Ještě před odletem si na monitorech v terminálech letiště můžete ověřit, zda mít připravené sluneční brýle, nebo raději z kufu vytáhnout deštník.

V posledních měsících se na příkladu islandské sopky ukázalo, jak moc je letecká doprava zranitelná a jak obrovský vliv má na ekonomiku či cestovní ruch. Od 16. do 20. dubna jsme byli svědky uzavření většiny velkých letišť v jižní, západní, střední a severní Evropě. I po 20. dubnu pak ještě docházelo k přerušování provozu na některých letištích v Irsku, Velké Británii, Španělsku či Nizozemí. Přerušování leteckého provozu pak s ohledem na globalizaci současného světa přinášelo komplikace i mimo hranice Evropy.

Nejen o dopadech sopečného prachu na leteckou dopravu se v červnu hovořilo na konferenci, kde Letiště Praha bylo jedním z partnerů. Zástupci státní správy, čeští i zahraniční odborníci na letectví a přední ekonomové diskutovali o budoucnosti letecké dopavy, důležitosti jejího rozvoje a roli, kterou hraje v ekonomice naší země i celé Evropy.

V červnu však proběhla ještě další konference, jejímž hlavním tématem bylo budování vzájemných vztahů mezi provozovateli letišť a komunitami žijícími v jejich okolí. Nejen o soužití Letiště Praha s okolím jsme si povídali s jedním z hlavních organizátorů této akce – starostou obce Únětice Vladimírem Vytiskou.

Jak jsme vás informovali již v minulém čísle zpravodaje, nadále pokračuje proces posuzování dokumentace EIA k projektu paralelní dráhy. V této souvislosti se na nás obrátíte s řadou dotazů. Z nich jsme vybrali ty nejčastější a na následujících stránkách bychom vám k nim rádi poskytli vysvětlení.

Slunečné léto vám přeje

Eva Krejčí
Komunikace Letiště Praha

SPOLU

zpravodaj pro obyvatele okolí pražského letiště

ROZŠÍŘENÍ DRÁHOVÉHO SYSTÉMU BUDÍ ZÁJEM OBČANŮ



Ilustrační foto: Letiště Praha

Obyvatelé blízkého okolí letiště se o projekt nové ranveje na Letišti Praha stále zajímají. Většina dotazů se týká dopadů dráhy na jejich domovy, ale i nového rozložení provozu na letišti.

K nejčastějším připomínkám patřila konečná maximální kapacita letiště. V dokumentaci EIA je uveden cílový stav projednávaného záměru k roku 2020. „Pro posouzení vlivu teoretického maxima na životní prostředí nemáme relevantní informace. Po roce 2020 se na trhu například mohou objevit tišší letadla, Evropská unie může omezit noční provoz, také poptávka po létání může výrazně vzrůst či poklesnout. K teoretickému stropu se lze přiblížit pouze výjimečně, pokud by se letiště Praha/Ruzyně stalo nejvýznamnějším letišťem Evropy a vše by se řídilo podle něj – podobně jako dnes podle letiště Londýn/Heathrow. To je však absolutně nereálné,“ vysvětluje Eva Říhová, manažerka pro životní prostředí Letiště Praha.

„Údaj o maximální kapacitě obsažený v současné dokumentaci EIA včetně hodnocení vlivu na životní prostředí vychází z realistických předpokládaných údajů – z počtu startů a přistání současných typů letadel, která mají jistě horší hlukové i emisní parametry než letadla v budoucnu. Vyhodnocujeme tedy nejhorší možný stav, který by při daném počtu pohybů a skladbě letadel mohl nastat,“ dodává. Pokud by se v budoucnu ukázalo, že se kapacita stanovená v dokumentaci EIA naplní, provozovatel letiště bude muset včas reagovat a podat k posouzení nový záměr.

Stávající umístění vyhovuje nejlépe

V dokumentaci EIA se počítá s přesným umístěním nové dráhy paralelně se stávající hlavní dráhou ve vzdálenosti 1 525 metrů. „Má-li být dráhový systém efektivní, musí být nová ranvej rovnoběžná se stávající hlavní dráhou RWY 06/24. Pokud by se dráhy křížily, jejich kapacita by zůstala v podstatě stejná jako dnes. Provoz na nich by navíc byl méně bezpečný než na dvou rovnoběžných drahách,“ uvádí Petr Hloušek, ředitel pro Řízení kvality, safety a procesů Letiště Praha.

Již od počátku přicházely v úvahu pouze dvě varianty, a to severní nebo jižní paralelní dráha. Severní varianta byla nakonec zcela vyloučena, protože stavět severně od letiště by znamenalo zbourat obec Kněžves a neúnosně zatížit Dobrovíz a Hostouň. Na plánovaném místě je nová dráha do územního plánu hl. m. Prahy zanesena již od roku 1971.

Paralelní dráha neznamená více nákladních letů

Obyvatelé mají často obavy, že nákladní doprava po výstavbě nové dráhy výrazně vzroste. Nákladní doprava ovlivňuje provoz letiště velmi málo. „Většina zboží a pošty se přepravuje v osobních letadlech společně s cestujícími. Jenom malá část přiletí v cargo

speciálech,“ objasňuje problematiku Říhová. Tato letadla jsou z hlediska vlivu na životní prostředí hodnocena stejně přísně jako letadla s cestujícími. Kdyby se celá současná nákladní doprava přesunula na jiné letiště, počet pohybů letadel by poklesl o necelá 2 procenta.

Čistě transferové lety neexistují

Obyvatelé se často obávají, že vyšší kapacita letiště bude znamenat pouze více cestujících, kteří v Praze přestoupí a odletí jinam (tzv. transfer). Čistě transferové lety ale neexistují. „Transferoví cestující neletí samostatným letadlem, nýbrž společně s těmi, co v Praze končí,“ objasňuje situaci Hloušek.

Další výhradou byl vysoký počet tranzitních cestujících, tedy těch, co v cestě pokračují bez přestupu stejným letadlem. Jejich podíl na celkovém počtu odbavených cestujících je však nepatrný. „Do roku 2020 by se mohl vyšplhat nanejvýš tak na 1 procento,“ uvádí Říhová. Letiště Praha navíc nemá žádnou linku, jež by dopravovala jenom tranzitní cestující. „Když letadlo v Praze přistane, většina cestujících zde svoji cestu končí. Další vystoupí a v jiném letadle pokračují do své destinace,“ vysvětluje Hloušek. Z důvodu zachování dopravních návazností tedy není možné tranzitní nebo transferující cestující vyčlenit na jiné letiště.

Noční provoz poklesne

Mnoho připomínek se týkalo také omezení nočního provozu. „Stále platí, že v noci budeme využívat jen současnou hlavní dráhu. Nová dráha bude pro noční provoz uzavřena. Obyvatelům v okolí stávající dráhy to ale nepřinese žádné zhoršení oproti současnému stavu, právě naopak,“ uvádí Říhová a dodává: „Počítáme s poklesem plánovaných nočních pohybů z 48 na 40. Vedlejší dráhu při standardním provozu využívat nebudeme.“ Tato ranvej, jejíž osa prochází nad hustě osídlenou městskou zástavbou, bude využívána pouze v mimořádných situacích.

Bližší informace o projektu paralelní dráhy jsou k dispozici také na webových stránkách www.paralelnidraha.cz.

Letiště opět hodnotí nejhleduplnější aerolinie

Letiště Praha společně s Městskou částí Praha 6 odstartovaly již čtvrtý ročník soutěže Nejtišší dopravec 2010. Cílem tohoto klání je motivovat letecké společnosti k ochraně životního prostředí a minimalizování dopadu leteckého provozu

na okolí letiště. Pro vyhodnocení soutěže je využit monitorovací systém leteckého hluku a letových tratí. Soutěžít se bude od 1. června do 31. října již tradičně ve dvou kategoriích – turbovrtulová letadla a proudová letadla. Hodnoceno bude dodr-

žování příletových a odletových postupů a hlukost letadel. Průběžné výsledky klání budou pravidelně zveřejňovány na internetové adrese www.prg.aero v sekci Životní prostředí, kde najdete také další informace o soutěži.



VLADIMÍR VYTISKA: VE SPOLUPRÁCI S LETIŠTĚM VIDÍME NEVYUŽITÉ MOŽNOSTI

Muzikant a člen divadla Sklep Vladimír Vytiska je též starostou obce Únětice, která leží v blízkosti letištní dráhy. Je také zakládajícím členem zájmového sdružení právníků osob dotčených provozem letiště Praha/Ruzyně.

Jak hodnotíte spolupráci Sdružení s Letištěm Praha?

Vcelku dobře. V třináctileté historii našeho sdružení, které nyní užívá zkratku PAR (Prague Airport Region), nebyla spolupráce nikdy tak intenzivní. Se současným vedením letiště máme poměrně časté kontakty, neboť připravujeme rámcovou smlouvu o spolupráci, která by měla zakotvit principy a pravidla vzájemných vztahů a dát jim dlouhodobou perspektivu.

Angažujete se v mezinárodní organizaci ARC. V čem vidíte přínosy pro vaši práci?

Airport Regions Conference sdružuje 30 velkých evropských regionů, které mají na svém území velké mezinárodní letiště. Cílem je shromažďování a vzájemná výměna informací, a také působení na evropské instituce v oblastech dopravní politiky a životního prostředí. Nejlépe vystihuje poslání ARC základní motto „Making the best of your airport“, které vyjadřuje jak využití potenciálu vyplývajícího z blízkosti letiště, tak i snahu o maximální zmírnění negativních dopadů provozu letiště.

Členové ARC se aktivně věnují rozvoji a podpoře mediace, informovanosti, vzdělání, rekvalifikací a intermodality, tedy spojení různých druhů dopravy, především letecké a kolejové. Naše sdružení se nejvíce



Vladimír Vytiska, starosta obce Únětice

angažuje v programu QLAIR (Quality of Life in Airport Regions), jehož cílem je využití nejlepších metod a opatření ke zmírnění a kompenzaci negativních důsledků provozu letišť, realizovaných v partnerských regionech.

V červnu se v Roztokách uskuteční důležité setkání této mezinárodní organizace...

Ve dnech 30. června až 2. července se v roztockém kongresovém centru Academic a na Letišti Praha uskuteční konference a valná hromada ARC. Tuto významnou akci pořádá naše sdružení pro členy ARC, ale i pro náš region, společně s několika

partnery. Těmi jsou Letiště Praha, Praha 6 a Středočeský kraj. Nosným tématem je právě hledání optimální koexistence letišť a obcí a měst v jejich okolí. Na toto téma vyslechneme příspěvky našich evropských hostů, ale i zástupců důležitých domácích institucí.

Od pozvaných zástupců ministerstev dopravy a životního prostředí bychom chtěli, aby účastníky seznámili s koncepcí rozvoje letištní infrastruktury v návaznosti na rozvoj okolních regionů a také s principy ochrany životního prostředí. Věříme, že seriózní debata o soužití letišť a jejich okolí povede ke zpracování a realizaci koncepčních do-

kumentů na úrovni krajů a příslušných ministerstev.

Jste zároveň starostou v Úněticích, které leží v dosah od Ruzyně. Jak lidé vnímají blízkost letiště?

Vnímání blízkosti letiště je složitá kategorie. Naše obec leží blízko osy dráhy asi 7 kilometrů od její paty. Navíc údolí, ve kterém se obec nachází, zesiluje v mnoha případech akustické vlivy přelétávajících letadel. Když tedy v neděli odpoledne na zahradě nerozumíte na vzdálenost pěti metrů historie, kterou vám soused vypravuje nebo když vám přistávající letadlo zruší signál televize, není to nic příjemného.

Na druhé straně si téměř každý uvědomuje nadstandardní pracovní příležitosti a v posledních letech i významnou pomoc letiště při realizaci některých obecních projektů. Naše obec a její budoucnost stojí však na zajištění klidného bydlení pro rezidenty. I proto musí další rozvoj letiště probíhat postupně a vždy ruku v ruce se zmírňováním hlukové zátěže. Ať již to je postupným vyloučením hlučných typů letadel, uplatňováním vhodných principů řízení letového provozu nebo omezováním nočního provozu.

Proto budeme požadovat stanovení mezní kapacity letiště s ohledem na jeho okolí a zachování priority hlavní funkce Letiště Praha. Tou je především dopravní obsluha Prahy a celé České republiky, nikoliv maximalizace zisku. Dodržení těchto principů je pro nás důležité i s ohledem na možnou privatizaci letiště.

ODBORNÍCI DISKUTOVALI O BUDOUCNOSTI LETECKÉ DOPRAVY

V Praze se v polovině června konalo mezinárodní diskusní fórum nazvané Význam letecké dopravy pro ekonomiku České republiky. Akci uspořádal Institut pro veřejnou diskusi a záštitu nad ní převzala Fakulta dopravní ČVUT, kterou zde zastupoval prof. Ing. Petr Moos, CSc.



Cestovní ruch vytváří až 3 procenta hrubého domácího produktu ČR

Cílem této významné akce bylo otevřít odbornou diskusi o důležitosti letecké dopravy pro ekonomiku naší země a nastolit otázky týkající se její budoucnosti. Hlavními partnery bylo Letiště Praha a Řízení letového provozu ČR.

Diskusního fóra se zúčastnili významní představitelé státní správy a samosprávy, renomovaní odborníci na dopravu a hospodářství, zástupci nevládních organizací a asociací činných v cestovním ruchu, ale i zahraniční hosté. Zazněly zde příspěvky týkající se vlivu letecké dopravy na rozvoj ekonomiky a jejích přínosů pro regiony. Mluvílo se zde o trendech v letecké dopravě střední a východní Evropy a zkušenostech ze západní Evropy. Také se probírala proble-

matika dopravní infrastruktury a strategie rozvoje leteckého provozu. V závěrečné diskusi pak dostali prostor všichni, kteří se chtěli vyjádřit k potřebě rozvoje letecké dopravy u nás, zejména pak z hlediska rozšíření dráhové kapacity letiště Praha/Ruzyně.

Diskusní fórum bylo důležitým podnětem pro rozvinutí skutečně seriózní odborné debaty o budoucnosti letecké dopravy v České republice. Upozornila na fakt, že letiště Praha/Ruzyně hraje zásadní roli v ekonomice republiky, protože je důležitým dopravním uzlem a významným způsobem se podílí na prosperitě cestovního ruchu, jenž vytváří více než 3 procenta (130 miliard Kč) našeho hrubého domácího produktu.

POSTŘEHY ODJINUD LETIŠTĚ V HELSINKÁCH SE MĚNÍ K NEPOZNÁNÍ

Největší finské letiště výrazně zvyšuje své odbavovací kapacity. Vloni na podzim rozšířilo svůj Terminál 2, letos naplánovalo přestavbu Terminálu 1. Změny jsou součástí rozsáhlého plánu, jehož cílem je kromě zvýšení kapacity také zlepšení komfortu pro cestující a výrazné zkrácení přestupních časů.

Letiště Helsinky/Vantaa, které bylo v loňském roce označeno za nejlepší na světě, leží necelých 17 kilometrů od centra Helsinek a 5 km od centra města Vantaa. Je nejdůležitějším vzdušným přístavem v zemi. Více než 90 procent veškeré letecké přepravy ve Finsku se odehrává právě na tomto letišti. V loňském roce jím prošlo více než 12,5 milionů cestujících, což ho řadí na 27. příčku mezi evropskými letišti (Praha obsadila 29. příčku).

Dráhový systém zde tvoří tři vzletové a přistávací dráhy, z nichž dvě jsou

paralelní a umožňují nezávislý provoz. Třetí dráha tyto paralelní dráhy křížuje a používá se pouze ve výjimečných situacích. Právě výstavba nové paralelní dráhy v roce 2003 umožnila další rozvoj letiště.

Jak vyplývá z odborných studií, letiště v Helsinkách je důležitým motorem finské ekonomiky. V jeho areálu je zaměstnáno na 20 tisíc lidí. Další desítky tisíc lidí pracují v 1500 finských společnostech, jež jsou na tomto letišti přímo závislé.



Letiště Helsinky/Vantaa vloni výrazně rozšířilo kapacity Terminálu 2

ISLANDSKÁ SOPKA ZASTAVILA PROVOZ NAD EVROPOU

Události uplynulých dvou měsíců nám opět ukázaly, jak významně je dnešní moderní společnost závislá na letecké dopravě a jak značné dopady může mít její neočekávané narušení. Erupce vulkánu Eyjafjallajökull pozastavila na týden leteckou dopravu nad velkou částí Evropy. To narušilo mnoha lidem plánovanou dovolenou a civilnímu letectví včetně na něj navázaných hospodářských odvětví způsobilo škody v miliardách eur.



Výbuch islandské sopky stál evropskou ekonomiku přes 100 miliard korun

REAKCE NA ERUPCI EYJAFJALLAJÖKULL

Mezinárodní pravidla pro reakci na výskyt vulkanického popela, platné při erupci Eyjafjallajökull, vyžadovala absolutní minimalizaci rizika a přerušeni všech letů v prostoru, kde je předpovídán výskyt popela. To vedlo k uzavření vzdušného prostoru ve 27 z 36 členských zemí agentury EUROCONTROL a významnému útlumu provozu v těch ostatních.

Tlak od leteckých společností a vlád států vedl k urychlenému přehodnocení platných pravidel. Na konferenci v Bruselu byla již 19. dubna dohodnuta nová pravidla. Ta dělí vzdušný prostor s možným výskytem

vulkanického popela do dvou zón. První je takzvaná neletová zóna, kde provoz není povolen. Druhá je zóna ostražitosti, kde má o provedení letu rozhodnout letecká společnost, respektive kapitán letadla. Rozdělení do jednotlivých zón se provádí na základě předpovědní mapy možného výskytu popela vydané organizací VAAC (Volcanic Ash Advisories Centre). Její pobočky v Evropě se nacházejí v Londýně a Toulouse. Nová pravidla a lepší se meteorologická situace umožnily, že se od 21. dubna začaly postupně otvírat vzdušné prostory jednotlivých států.

Výpadek letecké dopravy stál 100 miliard korun

Výsledný dopad erupce sopky Eyjafjallajökull na leteckou dopravu, letiště a turistický ruch je již dnes větší než byl vliv 11. září 2001. Jen v týdnu po výbuchu sopky bylo zrušeno více než 100 tisíc letů, z čehož 67 tisíc v EU. Přerušeni provozu postihlo přes 10 milionů cestujících, z toho 5,5 milionu v Evropské unii. Škody se stále ještě sčítají. Mezinárodní sdružení leteckých dopravců IATA zatím vyčíslilo ztrátu obrátu na 1,7 miliardy dolarů (34 miliard korun). Škody, které vykazují evropští dopravci, se vyšplhaly do výše

1,47 miliardy euro (37,5 miliardy korun). Další přibližně 350 milionů euro (9 miliard korun) by měly vyplatit jako odškodné za práva cestujících. Významně postižena byla i letiště. 313 evropských letišť, tedy 75 % bylo uzavřeno. V této souvislosti ztratila v termínu od 14. do 20. dubna přes 16 milionů cestujících a 260 milionů euro obrátu (6,6 miliardy korun). Cca 200 milionů euro (5,1 miliardy korun) trahly odbavovací společnosti. Služby řízení letového provozu přišly za tento jediný týden o 166 milionů euro

Víte, že... ?

Leteckou dopravu ovlivňují erupce vulkánů, které jsou podporovány výronem plynů nejčastěji způsobeným průnikem vody do magmatu, což byl případ islandské Eyjafjallajökull. Vlivem těchto plynů dochází k „napěnění“ magmatu a explozivní erupci. Ta je schopna vynést vulkanický popel až do výšek kolem 10 kilometrů, kde probíhá letecká doprava.

Vulkanický popel je prakticky nezjistitelný pozemními radary i meteorologickými radary na palubách letadel. Neobsahuje totiž vodní kapky, od kterých by se signál radaru odrazil. Jistá detekce je možná pomocí satelitních snímků, ani ty však nejsou spolehlivé.



Satelitní snímek sopečné erupce

Jarní údržba respektovala požadavky okolních obcí

Ve dnech 14. až 26. května proběhla na pražském letišti nezbytná údržba hlavní dráhy. Veškerý provoz byl v toto období převeden na vedlejší dráhu, která vede nad hustě osídleným územím Praha a Kladenska. Letos Letiště Praha dodrželo dohodu se starosty dotčených obcí a v noci od jedné do pěti ráno se nelétalo. Každoroční přesunování leteckého provozu na vedlejší dráhu v době jarních a podzimních oprav hlavní dráhy nebude nutné, až se zprovozní plánovaná paralelní dráha.

Na letišti opět vystavuje Jiří Kolbaba

Na letišti Praha/Ruzyně jsou v těchto dnech k vidění další z fotografií Jiřího Kolbaby. Po velkém ohlasu svých předchozích výstav nám tentokrát známý český cestovatel zpřístupnil unikátní snímky přírodních krás z různých koutů světa. K vidění jsou globální biotopy nebo detaily přírodních struktur či jiných zajímavých úkazů. Fotografie obsahují záběry ze všech kontinentů včetně Antarktidy. Výstava pod názvem NATURE a s podtitulem Přírodní skvosty planety je rozmístěna v Terminálech 1 a 2 a ve spojovacím objektu mezi nimi. Veřejnosti je volně přístupná až do poloviny července.



Sopka otevřela letiště zvědavcům

Díky nedávné uzavírci vzdušného prostoru nad větší částí Evropy po výbuchu islandské sopky měla veřejnost možnost seznámit se s prostory Letiště Praha, které jinak nejsou volně přístupné. Víkendovou exkurzi po letišti, odkud v tu dobu nebylo možno létat, uspořádalo vedení společnosti a zúčastnilo se jí téměř tři a půl tisíce návštěvníků. Zvědavci se mohli podívat do neveřejné části Terminálu 2, prohlédnout si hasičské vozy, speciální letištní techniku i letadla Boeing 737 a Airbus 320. Navštívit mohli také neveřejné prostory letištních hal.



Ilustrační foto

Jak může vulkanický popel ovlivňovat letadla?

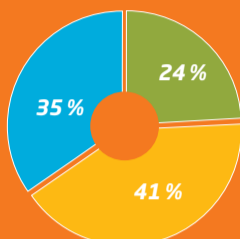
- „Opískováním“ částí letadel velmi ostrými částicemi vulkanického popela. Ty dokážou „odřít“ průhledné části letadla, jako jsou skla kabiny, přístávací světlomety, kryty optických čidel tak, že se stanou neprůhledné, takzvaně oslepnou.
- „Ucpáním“ senzorů a filtrů letadel, jež může způsobit jejich následnou nefunkčnost či chybnou indikaci. Například ucpání pitot-statické trubice vede k chybné indikaci rychlosti, jež může mít katastrofické následky.
- Elektromagnetickým rušením; částice vulkanického popela mohou být elektricky nabitě a mohou rušit komunikační a radionavigační přístroje letadla.
- Vysazením nebo poškozením motorů například kvůli mechanickému opotřebením pohyblivých částí, chybné indikaci senzorů řízení motoru, nedostatečnému chlazení lopatek turbíny z důvodu ucpání přívodů chladičového vzduchu, nedostatku kyslíku pro práci motoru nebo změně vnitřní aerodynamiky motoru. Vulkanický popel se totiž od pouštního písku taví při teplotě 700 až 1 100 °C. Teploty na turbíně proudového motoru jsou však kolem 1 400 °C. Tavenina se pak usazuje na zadních lopátkách turbíny, což vede k vibracím motoru, tzv. pumpáži, odtržení plamene a nárůstu teploty na turbíně s následnou destrukcí lopatek.

Víte, že...

Podle výsledků průzkumu veřejného mínění*:

- obyvatelé ČR leteckou dopravu zatím příliš nevyužívají - alespoň jednou ročně létá přibližně třetina populace, na rozdíl od západní Evropy, kde je tato hodnota téměř dvojnásobná
- v tomto ohledu je výjimečná populace Prahy a okolí, kde lidé létají nejčastěji
- jen 6 % obyvatel ČR cestuje letadlem několikrát za rok

Využívání letecké dopravy – obyvatelé Prahy



- Ano, několikrát ročně
- Ano, nejvýše jednou za rok
- Ne

Podle oficiálních statistik:

- k nám v loňském roce letadlem přicestovalo přibližně 5 milionů zahraničních turistů
- nejčastěji k nám jezdí turisté z Německa, Velké Británie a Ruska
- zahraniční návštěvníci v ČR ročně utratí kolem 130 miliard korun
- cestovní ruch tvoří 3 % z hrubého domácího produktu ČR

Nejčastěji se od nás vloni létalo do:

- Velké Británie (více než 1,4 milionu cestujících)
- Německa (1 milion pasažérů)
- Itálie (přes 800 tisíc lidí)

Nejoblíbenějšími destinacemi pro leteckou dopravu z Prahy jsou:

- Paříž (550 tisíc cestujících)
- Londýn (430 tisíc cestujících)
- Frankfurt (415 tisíc cestujících)

* Factum Invenio, prosinec 2009

ŽIJEME ZDE SPOLEČNĚ

Letiště Praha dlouhodobě usiluje o rozvoj dobrých sousedských vztahů s obcemi, jichž se dotýká provoz ruzyňského letiště. Proto v minulosti založilo dva programy zaměřené na zlepšování životních podmínek a zpříjemnění života občanů v těchto lokalitách. Program Dobré sousedství si klade za cíl podporovat místní školství, kulturu a další oblasti veřejného života. Druhý program nazvaný Žijeme zde společně je zaměřen na kvalitu životního prostředí v těchto obcích. V roce 2010 Letiště Praha přispěje na jeho zlepšení částkou přes 24 milionů korun.



Balon park v Horoměřicích vznikl také díky podpoře programu Žijeme zde společně

Do projektu Žijeme zde společně Letiště Praha dosud investovalo okolo 120 milionů korun. Tyto prostředky určené na ochranu vodních toků a ovzduší, na protihlukovou ochranu, na péči o zeleň nebo na zlepšování odpadového hospodářství byly v průběhu posledních pěti let rozděleny mezi členy Sdružení právnických osob dotčených provozem Letiště Praha. Jde o dvanáct obcí a pět městských částí z okolí pražského letiště v Ruzyni. Jen v loňském roce tyto obce z projektu získaly více než 24 milionů korun. Peníze byly použity smysluplně - na obnovu rybníka, úklid komunikací, stavbu kanalizace, bezpečnou úpravu povrchu komunikací, údržbu veřejné zeleně, vybudování dětských hřišť či výměnu oken v základních a mateřských školách.

V Horoměřicích vznikl Balon park

Balon park - tak si pojmenovali obyvatelé Horoměřic nové hřiště, na němž mohou hrát fotbal, košíkovou, volejbal, nohejbal i jiné hry. Úspěšně byl prý vyzkoušen i florbal. Z víceúčelového hřiště mají určitě největší radost starší děti, ale rádi ho bezpochyby občas využijí i dospělí. Podle starosty Horoměřic Václava Káška bylo vybudování hřiště už dlouho v seznamu investičních priorit obce, nebyla ale k dispozici dostačující suma. Díky programu Žijeme zde společně se obci podařilo od letiště vlani získat necelých 1,8 milionu

korun, z nichž většina byla použita na výstavbu hřiště. Něco přes 400 tisíc šlo na dostavbu kanalizace ve vybraných částech obce.

Starosta Kášek, který je předsedou Sdružení právnických osob dotčených provozem Letiště Praha, je s programy kompenzujícími obcím dopad provozu letiště spokojen. „Mají srozumitelná, ne příliš složitá pravidla, umožňují obcím cenné aktivity a nevzbuzují mezi nimi nezdravou rivalitu,“ říká ve svém hodnocení.

Středokluky obnovily rybník na Černovičkách

Rybník, který se nachází na východním okraji osady Černovičky, je významnou součástí krajiny. I proto si revitalizaci už dávno zasloužil. Byl zanesený sedimenty a plný bažin. Přestože jde o průtočný rybník, před rekonstrukcí ho nebylo možné vypouštět a čistit. Jeho obnova proběhla ve dvou etapách. V první etapě proběhly úpravy, které umožňují rybník vypustit a znovu zavodnit. Ve druhé etapě byly odstraněny sedimenty ze samotného rybníka. Revitalizace přišla obec na více než jeden milion korun, z čehož Letiště Praha poskytlo více než 90 procent částky.

Ve Statenicích se dočkali vodovodu i kanalizace

Statenice dosud neměly kanalizaci a v části obce ani vodovod. Původní vodovodní potrubí, které bylo dříve výsadou některých obyvatel obce, bylo vybudováno v roce 1959 a pomalu dosluhovalo. Výstavbu kanalizace a vodovodu umožnily teprve prostředky, které obec v posledních několika letech získala z programu Žijeme zde společně. Jen v roce 2009 na ni Letiště Praha přispělo částkou přes 800 tisíc korun. Celkem obec z tohoto programu odčerpala přes 4 miliony korun na vodovod a přes 2 miliony korun na kanalizaci.

Výtvarná soutěž „Svět letadel“

V souvislosti se soutěží pro letecké společnosti Nejtišší dopravce 2010 byla vyhlášena také výtvarná soutěž pro školy z obcí a městských částí zahrnutých v ochranném hlukovém pásmu Letiště Praha. Stačí nakreslit obrázek na téma „Svět letadel“ a zaslat včas na adresu letiště. Soutěž o zajímavé ceny potrvá od 1. 6. do 31. 9. 2010. Hodnotící komise vybere výtvarné práce, které budou vystaveny v prostorách letiště. Autoři tří nejlepších získají zajímavou odměnu. Dárkový balíček získá také škola s největším počtem nejzajímavějších obrázků.



LETIŠTĚ SE OTEVŘELO „MALÝM“ SOUSEDŮM

Letiště Praha nabídlo všem základním školám z okolních obcí, které jsou zahrnuty do ochranného hlukového pásma, exkurzi po letišti zdarma. Dohromady se domluvilo na organizaci 20 exkurzí, které jsou naplánovány na celý školní rok. V současnosti nás již navštívilo přes 250 dětí.

Na letišti se školáci zblízka seznámili nejenom s celkovým provozem, ale také navštívili nejmodernější hasičskou stanici v České republice. Ze vzdálenosti jen několika metrů od dráhy se zájmem pozorovali přistávání či vzlety letadel. Celkové nadšení dětí ocenili zástupci základních škol, ale potěšilo i pracovníky letiště.

Ředitelka Základní školy Středokluky Mgr. Ivana Bádlová k prohlídce řekla: „Pro děti to byl úžasný výlet, který jim přiblížil spoustu povolání. Měli jsme milou paní průvodkyni, která přizpůsobila výklad i prohlídku zájmu dětí, a musím přiznat, že i já jsem se dozvěděla spoustu zajímavých věcí.“

Exkurze na letišti jsou velmi populární nejenom mezi dětmi. Od začátku roku 2010 letiště navštívilo přibližně 10 000 zájemců o letecký provoz. Dalších 3 500 lidí sem zavítalo během uzavření vzdušného prostoru. Více informací o exkurzích na Letišti Praha je k dispozici na webových stránkách letiště www.prg.aero.



Letiště Praha si letos prohlédlo již 13 500 lidí