

Letiště Praha a Penta chtějí investovat do rozvoje svých letišť

Na nová pražská letiště půjde dvanáct miliard, čeká se na razítka

Fokus

Do deseti let se má zdvojnásobit počet cestujících na ruzyňském letišti. Svůj díl si chce ukrojit i nedaleké letiště ve Vodochodech.



Související:

[Letiště Praha má s Ruzyní velké plány: S novou ranvejí na privatizaci nepočká](#)

[Stavba rychlodráhy na Ruzyň se odkládá. A metro nebude ani za 10 let](#)

1,5 miliardy zisku

před zdaněním dosáhlo ruzyňské letiště v roce 2008 při tržbách 5,8 miliardy a patří tak k nejziskovějším českým státním firmám. Loňské výsledky firma dosud neoznámila.

42 leteckých společností

v současném zimním letovém řádu létá na pravidelných linkách z Prahy celkem do 106 měst po světě. Nabídka se každoročně rozšiřuje.

5 mezinárodních letišť

kde přistávají velká dopravní letadla, nyní funguje v Česku. Letiště ve Vodochodech má být po Praze, Ostravě, Brnu, Karlových Varech a Pardubicích šesté.

Letecká doprava může být velmi výnosný byznys. To pro ty, kteří si nesní o letadlech, ale pořídí si spíše kus asfaltu na zemi a vybírají poplatky za vzlety a přistání. Příkladem je ruzyňské letiště, kde je v posledních letech z každé utržené koruny 50 haléřů provozní zisk a celkem jde o miliardy korun.

Dobrá investice

O výnosnosti byznysu mnohé naznačují i plány skupiny Penta, která chce ve Vodochodech poblíž Prahy postavit (upravit současné) letiště pro charterové a nízkonákladové společnosti. Investici tři miliard korun chtějí mít do deseti let zpět, a to mluví i o tom, že budou letecké společnosti lákat hlavně na cenu.

Navíc se všechny prognózy shodují, že počet cestujících v letecké dopravě dlouhodobě poroste a bude se přibližovat hodnotám běžným v západní Evropě. Není proto divu, že do svého rozvoje chce investovat jak největší české letiště na pražské Ruzyni, které chce za devět miliard korun vybudovat novou dráhu, tak skupina Penta, která chce vybudovat pražské "béčkové" letiště.

Obě firmy mají přichystaných dohromady dvanáct miliard na to, aby během čtyř let výrazně navýšily kapacity pražských letišť, a vzájemná rivalita na plánech nic nemění.

"Naše záměry neovlivňují, naše studie očekávají během deseti let přes dvacet milionů cestujících a oni ve své optimistické variantě počítají s šestinou tohoto počtu," říká na adresu letiště Vodochody ředitel provozu Letiště Praha Petr Hloušek.

Obě firmy čekají "pouze" na souhlas ministerstva životního prostředí, které zkoumá dopady obou investic na životní prostředí. Ten ale nezískají snadno. Hlukem dotčené obce využily svého práva a zavalily ministerstvo připomínkami.

"Podali jsme stížnosti například na nepravdivé údaje, spíše lži, o souhlasu obcí s výstavbou, podhodnocené údaje o počtu obyvatel v dotčených obcích a nepravdivé tvrzení o souladu záměru s územním plánem," říká Petr Hejl, starosta pražské části Suchdol, nad kterou by se kvůli nové ranveji část letecké dopravy přesunula. "Lidé rádi létají, ale ať nás vykoupí a my půjdeme na Šumavu, ale ať si to pak započítají do skutečných nákladů na letiště," dodává Hejl, který stejně jako proti nové dráze bojuje i proti obchvatu Prahy, který má vést právě přes Suchdol.

Inspirace Vídní

Mezi obcemi v okolí letišť se ale najdou i smířlivější. "Je mi přes šedesát let a nová dráha se řeší celý můj život, už to stálo tolik peněz, že by mohla být polovina postavená," říká starosta Horoměřic Václav Kášek. Dnes letadla létají přes střed obce, v případě vybudování nové dráhy by se přesunula více na jihovýchod.



"Ve sdružení obcí, které jsou hlukem dotčené, převažuje názor, že by se nová dráha dobudovat měla," popisuje Kášek. Proti jsou ale zásadně například Hostivice, Nebušice či již zmiňovaný Suchdol.

Rozhodnout, zda je nebo není nová dráha potřeba, není jednoduché. Současná hospodářská krize ukázala, že růst počtu cestujících nebude tak jednoznačný. Už pro rok 2008 si Ruzyně plánovala překročení hranice 13 milionů cestujících, nakonec jich bylo 12,6 milionu a v loňském roce ještě méně.

Současné kapacity samotné letiště odhaduje na 16,5 milionu cestujících ročně. Když se k tomu připočítají záměry vodochodského projektu, zdá se, že nová ranvej ještě dlouho nebude potřeba. Ale vídeňské letiště mělo před osmi lety zhruba stejně cestujících jako Ruzyně a už v roce 2008 se přiblížilo hranici 20 milionů cestujících. Hranice kapacit tak mohou rychle vzít za své i v Praze.

Tento názor podporují nejen zástupci letišť, ale i ekonomové. Podle loňské studie Petra Zahradníka a Jana Jedličky přispěje rozšíření ruzyňského letiště českému HDP mezi lety 2012 a 2020 130 miliardami korun - například se zvýší zaměstnanost, přicestuje více turistů a díky lepší dopravě se uzavře i více obchodních vazeb se zahraničím.

Hlavním problémem investic tak zůstává životní prostředí. V tom má Ruzyně před Vodochody značný náskok. S obcemi již dlouhodobě komunikuje a včera prezentovalo již druhý průzkum veřejného mínění, který říká, že lidé novou dráhu spíše chtějí. Vodochody takový průzkum zatím pouze chystají a obce se stále snaží přimět alespoň k dialogu.

Ruzyně má ale trumfů více: může popravdě tvrdit, že je v ranní a odpolední špičce plně vytížena, a musí tak některé aerolinky již odmítat a jako státní firma může snáze prolobovat vybudování lepšího dopravního spojení letiště s Prahou.

Srovnání projektů Letiště Vodochody a nové ranveje v Ruzyni



Letiště Vodochody - Penta



Očekávané zprovoznění
2012/2013

Očekávaný počet cestujících 2020

3,5 milionu

Náklady
(nouý terminál a úprava ranveje)

3 miliardy korun



Nová ranvej v Ruzyni - Letiště Praha

Očekávané zprovoznění

2014

Očekávaný počet cestujících 2020

(celé letiště i s novou dráhou)

21,2 milionu

Náklady

(nová ranvej a úpravy zázemí)

9 miliard korun

Cestující na ruzyňském letišti

(v milonech)

