

Developeři neinformují kupce nemovitostí o výstavbě nové vzletové a přistávací dráhy

Na základě zvuků, které vydávají letadla, by obyvatelé obcí v okolí letiště mohli předpovídat počasí. Startující i přistávající letouny totiž znějí za různých povětrnostních podmínek značně odlišně. „Zvlášť nepříjemné jsou zvuky za suchých mrazů. To připomínají dlouhý pronikavý pískot. Největší hluk se ale rozléhá před deštěm, když je vlhko,“ říká Václav Kásek, starosta Horoměřic, které spadají mezi deset vesnic a okrajových částí Prahy 6, jejichž život ovlivňuje provoz letiště Ruzyně. Počet leteckým provozem postižených obcí se v budoucnu ještě zvýší. Paralelně se současnou vzletovou a přistávací dráhou ruzyňského letiště vznikne do pěti let další. To umožní Ruzyni daleko hustší provoz. Paradoxně ale právě okolní vesnice patří mezi místa, v nichž panuje čilý developerský ruch.

V obcích v blízkosti Ruzyně vyrostla během devadesátých let satelitní městečka se stovkami nových rodinných domků. Developeři lákali kupce na nižší ceny v porovnání s Prahou, dobré dopravní spojení s hlavním městem, blízkost přírody a také na relativní klid, který život v malé obci umožňuje. Po tomto způsobu bydlení je poptávka stále silná. Proto také developeři přicházejí s novými rezidenčními projekty.

Jaké procento jejich klientů je ale přesně informováno o tom, že za pár let jim budou nad střechami zánovných vilek vzletat a přistávat letadla? Kdo z majitelů nových domků je připraven na to, že budou muset být instalována protihluková opatření, a kdo je ochoten při každém grilování na zahradě poslouchat hluk letadel? Starostové postižených obcí hovoří o tom, že jen malá část budoucích přesídlenců má dostatek informací nebo se přijde zeptat na obecní úřad, co blízkost letiště skutečně znamená. Developeři se v nabídkách rodinných domků o plánu rozvoje letiště Ruzyně nezmiňují vůbec. A až na výjimky se k dotazům týkajícím se prodeje nemovitosti v obcích v blízkosti Ruzyně vyjadřovat odmítají.

Každé tři minuty. Statistické údaje Řízení letového provozu ukazují, že počet letadel, která přistávají nebo startují z letiště Ruzyně, se neustále zvyšuje. V letošním roce by dle prognóz mělo mezinárodním letištěm v Praze projít více než 7,6 milionu pasažérů, v roce 2009 již více než 10,6 milionu. Meziročně se počet letadel na ruzyňském letišti zvýšil o více než 21 procent. Od ledna do června letošního roku z Ruzyně odstartovalo či do ní přilétlo 65 193 letadel. Rekordní byl 24. červen se 521 starty a přistáními. To znamená, že v průměru každou třetí minutu se u letiště vznášelo jedno letadlo.

Vytíženost vzletové a přistávací dráhy je již nyní na hraně. Musela proto být zavedena řada podpůrných opatření, jako například rychlé výjezdy letadel z hlavní dráhy nebo nové odletové tratě, díky nimž se rychleji uvolňuje cesta pro start dalšího letounu. Nová dráha, která bude paralelní s dnes využívanou, by měla být uvedena do provozu v roce 2009. Náklady na projekt vyčíslila Česká správa letišť (ČSL) přibližně na sedm miliard. ČSL již zadala studii vlivu nové přistávací a vzletové dráhy na životní prostředí. V ideálním případě by se mohlo začít stavět v polovině roku 2007. **Zóny hluku.** Jedním z nejvýraznějších negativních dopadů leteckého provozu je hluk na území v okolí letiště. ČSL míru hluku monitoruje a na základě měření se vyhledávají ochranná hluková pásma. Na základě zatížení jsou rozdělena do dvou kategorií. V zóně A se před výstavbou nových objektů provádí detailní posouzení záměru. Budoucí stavitel musí povinně předložit příslušnému stavebnímu úřadu průkaz o splnění limitu hluku uvnitř objektu. Stavební úřad může v obci, která spadá do tohoto hlukového pásma, zamítnout například výstavbu předškolních a školních zařízení, nemocnic, lázeňských objektů, rekreačních zařízení... V budovách, v nichž by hluk přesahoval stanovené limity, jsou na náklady ČSL instalována protihluková okna.

Daleko silnější stavební regulace postihuje obce, které jsou zařazeny do hlukového pásma B. Výstavbu nových rezidenčních objektů, zdravotnických a školských zařízení v nich přímo zakazuje zákon. Školy nebo zdravotnická zařízení mohou být uzavřeny, pokud se je nepodaří zvukově izolovat. Nově mohou být



MÁM INFORMACE OD DEVELOPERŮ

i od samotných potenciálních kupců, že dvě třetiny z nich, pokud zjistí, že obec je postižena hlukem letadel, od koupě upustí, tvrdí Václav Kásek, starosta Horoměřic

kon dokonce umožňuje u některých objektů „v naléhavých a odůvodněných případech zrušit funkci bydlení a rekolaudace“.

„Pokud by přesto někdo trval na tom, že chce stavět v zóně B, musí se k tomu nejprve vyjádřit krajský hygienik a ČSL. Pokud vim, doposud o to nikdo nežádal,“ říká Vladimír Gabaš, vedoucí stavebního úřadu v Hostovicích. Dodržení limitu pro vnitřní hluk by totiž stavbu výrazně prodražilo.

Mezi obce, které jsou nyní postiženy hlukem, spadají Jeneč, Hostouň, Dobroviz, Kněževze, část Nových Sítředokluk, Tuchoměřice, Horoměřice a části Praha 6-Přední Kopanina, Ruzyně a Repy. Po dokončení paralelní dráhy se jejich počet zvýší. „V obcích, které jsou již v současné době ovlivněny hlukem z leteckého provozu, se nic nezmění. Navíc se provoz nového dráhového systému

dotkne severozápadního okraje Prahy 6-Nebořic a severozápadního okraje Hostovic,“ tvrdí generální ředitel České správy letišť Martin Kačur. Přesnější informace dodá hluková studie, která se v současné době zpracovává. Nové hlukové pásmo lze ale vyhlásit až poté, co dráha bude v provozu a uskuteční se na ni přesná měření. Nyní se vychází pouze z matematického modelu.

Není slyšet rádio. V obci Horoměřice, která leží přibližně pět kilometrů severozápadně od Prahy, bylo vyhlášeno ochranné hlukové pásmo A. „Pokud právě letí letadlo, neslyším ani puštěné rádio. Když se bavíme na zahradě se sousedy, musíme si vše zopakovat,“ popisuje místní situaci starosta Václav Kásek. Přesto se v Horoměřicích čile staví. Nedávno se obec rozrostla o novou ulici, v níž je vše připraveno k zahájení výstavby.

„Mám informace od developerů i od samotných potenciálních kupců, že dvě třetiny z nich, pokud zjistí, že obec je postižena hlukem letadel, od koupě upustí. Jsou ale někteří, kterým se to dokonce líbí,“ říká starosta Kásek. To, že Horoměřice spadají do

NOVÁ ULICE V HOROMĚŘICÍCH

Pozemky jsou již zastavovány a vše je připraveno k zahájení výstavby.

Neotvírejte okna

Obce v okolí Ruzyně dlouho bojovaly, aby do ochranného hlukového pásma nebyly zařazeny. Přiležitelným obcí se v červenci 1998 podařilo zabránit vyhlášení ochranného pásma až na poslední chvíli, po angažování ekologu a advokáta Petra Kučarty a po odvolání k ministru pro místní rozvoj. Starosta Horoměřic a místopředseda Sdružení občanů postižených provozem letiště Praha-Ruzyně Václav Kásek byl tehdy přesvědčen, že tímto krokem byly vesnice v okolí letiště zachráněny před postupným úpadkem. Obce se tím sice dobrovolně vzdaly tehdy dobré vůle a nyní již povinnosti České správy letišť nainstalovat v ochranných hlukových pásmech na své náklady protihluková opatření, na druhou stranu ale zabránily pro ně nepřijatelné formě regulace, omezení a i případnému zániku nové výstavby.

Pro představitelce obcí byla protihluková opatření od ČSL malou náhradou. Obcím kolem vojenských letišť vyplatilo ministerstvo obrany v devadesátých letech na kompenzaci zhruba padesát milionů korun, které samo správy použily na základě vlastního uvážení. Mnohdy i na akce, které neměly s hlukem nic společného. Podobný systém – peníze do obecní kasy – chtěl i vesnice kolem Ruzyně. Jejich přáním byla účast České správy letišť na financování infrastruktury v postižených obcích.

Jako odpověď na tyto požadavky ale zazněl kategoričtější nesouhlas. Česká správa letišť totiž u Mezinárod-

ního sdružení leteckých dopravců uspěje jen se striktně účelově využitými poplatky a z vlastního zisku financovat obce nemůže. Na vyhlášení ochranných hlukových pásem se obce s ČSL dohodly až v roce 2001. „Chování letiště k obcím se v poslední době výrazně zlepšilo. Vedení je vstřícnější,“ tvrdí Kásek.

Obce sice nedostanou do svého rozpočtu požadované příspěvky, protože to neumožňuje současná legislativa, ale podařilo se jim s ČSL uzavřít smlouvu, že sdružení postižených obcí dostane na letošní rok deset milionů korun, které si mezi sebou rozdělí. I když soudí, že adekvátní by byla částka vyšší, je to silný začátek. „Prostředky lze použít na akce zlepšující životní prostředí,“ vysvětluje Kásek.



PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ zahrnují v první fázi výměnu nevhodných oken za okna s předepsanou zvukovou propustností, říká ředitel ČSL Martin Kačur

Investice do zmírnění negativních dopadů hluku i tadel činily v letech 1998 až 2002 necelých 213 milionů korun. Ročně nyní vydá ČSL na tato opatření kolem 60 milionů korun. „Částka je závislá na objemu braných hlukových poplatků, které jsou rozděleny čtyř kategorií a motivují dopravce, aby pro letiště Praha využívali méně hlukové stroje,“ uvádí Martin Kačur.

Většina velkých světových letišť od leteckých společností vybírá poplatky za hlukost a jsou většinou kalkulovány do celkových letištních poplatků. Č zavedla poplatky za hlukost v roce 1994. Šlo o pátá částku na tunu hmotnosti pro všechny typy letadel, přičemž roční výnosy činily zhruba pětadvacet milionů korun. Tato částka se rovnala nákladům na nitorování leteckého hluku na pražském letišti.

Od té doby sice v Ruzyni stoupla intenzita provozu ale také ubylo nejhlukovějších strojů. Nyní je skladbovétoho parku zhruba stejná jako na velkých světových letištích. Důvodem je i změna poplatkové politiky. V roce 1996 se konstrukce poplatků změnila a po vstupu systému curyšského letiště se jejich výše diferencoval na základě hlukostnosti letadel. Za moderní a nejhlukovější stroje platí letecká společnost podstatně méně za největší „řvoucí“. Ze statistik vyplývá, že dle nejhlukovějších typů letadel tvořil v roce 1996 8 náct procent, nyní klesl na čtyři procenta. Více poloviny zastoupení mají v současné době nejhlukovější letadla. Přitom v roce 1996 jich do Ruzyně

hlukového pásma, nemělo doposud vliv na cenu pozemků. V obci přijde metr čtvereční stavební parcely v průměru na dva tisíce korun. „Zatím se vše prodá, i když to trvá delší dobu,“ konstatuje starosta. Domnívá se, že většina zájemců o domek v Horoměřicích se jde na obecní úřad na hluk v obci informovat.

Nejvíce rezidenčních projektů v Horoměřicích obstarávají společnosti Reality Vltavin, Uni-Prag a Česká rozvojová. Developeri se k hluku a k tomu, jak ovlivní obec výstavba nově vzletové a přistávací dráhy, vyjadřovat nehodlají. Oslovené společnosti problém sice přiznávají, nechťají s ním být aspoňovány. Znádná z nich se také na svých internetových stránkách, na nichž informují o svých projektech v Horoměřicích, o hlukovém pásmu nezmiňují.

Společnost Uni-Prag nabízí v Horoměřicích stavební parcely pro bytovou výstavbu. Ze sedmadvaceti pozemků, kterými zde firma disponovala, je až na posledních pět vše prodáno. Za parcelu o rozloze necelých 700 metrů čtverečních zaplatí zájemce, jak vyplývá z údajů na internetu, bezmála dva miliony korun. „Nechceme nic zveřejňovat, opravdu ne,“ odpovídá na dotazy ohledně horoměřických pozemků jedna ze zaměstnanek společnosti Uni-Prag.

Podobně reagovala firma Reality Vltavin, která nabízí v Horoměřicích celkem 45 bytů v obytném domě Statek. Byty jsou od rozlohy 2 + kk až po 5 + kk. Za metr čtvereční zaplatí zájemce o 31 800 korun. Na e-mailem zasláné otázky společnost neodpovídá. Vedení firmy prohlásilo, že každý, kdo si koupí nemovitost v blízkosti letiště, musí s hlukem počítat.

Levněji než v Praze. Hostivice v současné době nespádá do žádného hlukového pásma. Přesto ale již dnes blízkost letiště místní pociťují. V posledních letech v obci vyrůstá kolonie rodinných domů a další ještě přibudou. Developerem hostivických rezidenčních projektů je z největší části společnost Central Group, která byla jako jediná z oslovených developerů ochotná odpovědět na dotazy týkající se toho, jak nová dráha ovlivní majitele rodinných domků v obci.

„Město Hostivice leží přímo na hranici Prahy 5 a Prahy 6, což jsou prestižní městské části, v nichž se ceny domů a parcel pohybují v násobcích toho, zače je nabízí Central Group v Hostivici, a přesto se těžko sháňejí. Tato lokalita má výborné dopravní spojení autem i hromadnou dopravou do centra Prahy. Poklidnou atmosférou připomíná bydlení v Hostivici spíše venkov. Nechybí

A NEBO B

Lesní hluk vs ochranné hlukové pásmo

	HLUKOVÉ PÁSMO PŘED ÚPRAV V MĚSTĚ	HLUKOVÉ PÁSMO PO ÚPRAVĚ
Zóna A	65 až 75 decibelů	55 až 65 decibelů
Zóna B	min. 75 decibelů	min. 65 decibelů

Zdroj: Magistrát Nemého města Prahy

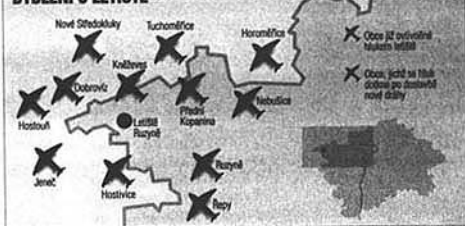
PLUS DVACET PROCENT

Počet vzletů a přistávků letadel na letišti Buzyně

Měsíc	2008	2009	změna (v %)
Leden	8298	9057	9,1
Únor	7291	8731	19,8
Březen	8607	10336	20,1
Duben	9137	11180	22,2
Květen	9959	12395	24,5
Červen	10487	13513	28,7
Celkem	53789	65193	21,2

Zdroj: Ředitelství letiště

BYDLENÍ U LETIŠTĚ



mu ale nic z toho, co je typické pro město,“ píše Central Group v katalogu, ve kterém firma nabízí své projekty. O chystané výstavbě nové letištní dráhy na stránkách nepadlo ani slovo.

„Od začátku našeho projektu v Hostivici mají naši pracovníci k dispozici vymezené leteckých koridorů a s klienty je toto na jejich dotaz probíráno dle dostupných informací,“ tvrdí Eduard Šnek z oddělení ochodu společnosti Central Group. Dodává, že blízkost letiště je vsem klientům známá a jen výjimečně někomu odradí. „V tomto ohledu si dovolíme tvrdit, že hluk od dálnice anebo dopravy v blízkosti tramvajových linek nebo vlaků je mnohem horší,“ dodává Šnek.

Největší v Česku. Central Group stavi v Hostivici největší projekt rodinných domů v České republice. Zájemce zaplatí za nej-

lato jen 23 procent z celkového počtu letadel přistávajících v Praze.

Nový systém poplatků je spravedlivější, ale hlavně přinese ročně o šedesát milionů korun více. Tuto částku využívá ČSL na investice do protihlukových opatření v podobě akustických objektů. „Protihluková opatření zahrnují v první řadě výměnu nevhodných oken za okna s předepsanou zvukovou propustností minimálně 35 decibelů. Ve druhé řadě se poplatky vztahují na objekty, u kterých by ani výměna oken nespĺnila požadavky na nejvyšší přípustnou úroveň hladiny hluku pro vnitřní prostory staveb, na jejich další stavební úpravy,“ tvrdí Martin Kačer.

Jedno protihlukové okno stojí v průměru patnáct tisíc korun. „Daleko draž ale vyjde například výměna oken v obci Dobrovíz, kde je třetina objektů památkově chráněná a veškeré stavební úpravy musí schválit památkáři,“ uvádí Vladimír Gabaš, šéf stavebního úřadu v Hostivici.

„Jsou ale protihluková opatření skutečně dostatečnou nápláští za bydlení v blízkosti letiště? „Pokud jste doma a neotvíráte okno, potom je toto opatření účinné. Když ale větráte nebo chcete na zahradě odpočívat, jsou nástroje neúčinné,“ říká Gabaš. Navíc ČSL hradí výměnu oken v obcích jen u objektů, které byly postaveny před vyhlášením ochranného hlukového pásma. Stavby dohodčené po tomto datu budou zkolaudované jen tehdy, pokud-li mít protihluková okna. Ta ale již zaplatí majitelé objektu. Vlastníci pozemků v Hostivici nebo Nebušicích by se měli snažit dokončit stavbu před rokem 2009. Teh-



dy zájme provoz na nové dráze a obce s největší pravděpodobností budou do ochranného hlukového pásma zahrnuty. Potom již budou majitelé domů platit protihluková okna ze svého.

V České republice neexistuje právní nárok na kompenzaci za hluk. I v zahraničí byli lidé blízko letišť, náhrady jim poskytnuté jsou ale štedřejší,“ napřiklad

LETADLA NAD HLAVOU. Majitelé rodinných domů si budou muset zvyknout na to, že jim budou nad střechami startovat a přistávat letadla.

v Innsbrucku nebo v Mnichově žijí lidé v těsném sousedství letiště. Úsoly ochotni hluk letadel akceptovat. Mají ale daňové úlevy a další kompenzace,“ říká Gabaš. U nás se zatím většina obyvatel musí spokojit s novými okny. „Protihluková opatření nepovažujeme za kompenzaci. Jde o odstranění stavu, který je v rozporu se zákonnými opatřeními,“ tvrdí Kačer. Dodává, že jestliže stát stanoví další pravidla náhrad včetně daňových úlev, bude je ČSL plně respektovat. S daňovými úlevami by ale zřejmě nesouhlasily obce, protože daně z nemovitosti jsou pro ně významným zdrojem rozpočtu.

Vladimír Gabaš se přesto domnívá, že obyvatelé nové postizhých obcí budou mít možnost se bránit. „Vyhášení hlukového pásma je formou omezení vlastnictví. Majitelé nemovitosti mohou podat žalobu na náhradu škody, protože ústava stanovuje, že omezení vlastnického práva je možné pouze za náhradu,“ vysvětluje Gabaš. ČSL tvrdí, že v záležitostech s vyhlášením ochranného hlukového pásma postupuje tak, jak prikazuje platná legislativa. „Pokud někdo tento proces bude chtít napadnout, začne spíše u změny zákonů například v bodech, které se týkají vlastnických práv a jejich omezení. Napadá mne, že by se to například mohlo týkat navržených kompenzací formou daňových úlev,“ říká Martin Kačer.



**OBYVATELÉ NOVÝCH VILEK
V HOSTIVICI zatím mají rela-
tivně klid. Za pět let bude ale
i jejich obec ovlivněna provo-
zem na letišti Ruzyně.**

levnější dům s pozemkem o výměře 181 metrů čtverečních necelých 2,6 milionu korun. Za samotný pozemek s inženýrskými sítěmi vydrá od 1795 do 2095 korun za metr čtvereční. Více než polovina pozemků je již prodána nebo rezervována. „Domnívám se, že výstavba nové dráhy na letišti s ohledem na kvalitu námi používaných stavebních materiálů, které mají velmi slušné izolační vlastnosti, nebude snižovat atraktivitu této lokality,“ tvrdí Eduard Šnek.

Mají ale budoucí obyvatelé Hostivice skutečně dostatek informací o tom, jak se za pět let letecká doprava dotkne jejich bydlení? „Myslím, že developéři zákazníkům o tomto problému neřekají. Každý, kdo se přijde informovat na stavební úřad na bydlení v obci, se o problému s hlukem doví. Nedokážu ale odhadnout, jaké procento z celkového počtu lidí, kteří uvažují o koupi nemovitosti v Hostivici, přijde. Odhaduji, že tak jedna čtvrtina,“ říká šéf stavebního úřadu Vladimír Gabas. Očekává, že po dostavbě nové dráhy ceny nemovitosti v obci klesnou. „Zatím je o stavební parcely v Hostivici zájem velký,“ dodává Gabas. Dopad otevření nové dráhy prý na obec nebude nijak dramatický.

Každému, kdo se chce přestěhovat do Hostivice, ředitel stavebního úřadu doporučí, ať si vezme deku a udělá si piknik třeba v Jenči nebo v Kněževsi. „Tak získá reálnou představu o prostředí, kde bude bydlet,“ říká Gabas.

V kleštích. Obec Jenč, čtrnáct kilometrů západně od Prahy, již nyní spadá do ochranného hlukového pásma. Po dostavbě další dráhy se zatížení hlukem ještě zhorší. „Nová přistávací dráha ovlivní život v obci velmi negativně. Budeme v postatě v kleštích mezi novou a současnou dráhou,“ říká Josef Doudera, starosta obce. V Jenči byla v současné době vyhlášena zóna B, což do budoucna znamená konec jakéhokoliv rozvoje především bydlení.

Zkušenosti z Londýna

Londýnské Heathrow je nejrušnějším letišťem světa. Specialisté, kteří na něm zkoumali zatížení hlukem, přišli na to, že z technického hlediska by ke snížení stavla pouze drobnost: změnit způsob, jakým se letadla přibližují na přistání. Pokud by piloti začínali z velké výšky a dálky plynule klesat, k zemi by prý dorazilo o polovinu akustické energie méně než dosud. K tomuto výsledku dospělo sdružení výrobce leteckých motorů Rolls-Royce, Massachusettského technologického institutu, Cambridžské univerzity, společnosti British Airways a britského Úřadu pro civilní letectví.

Současná praxe je taková, že konečný sestup zahajuje pilot ve vzdálenosti asi 17 kilometrů od letiště ve výšce 1200 metrů. Vědci doporučují, aby letadlo začalo klesat již 70 kilometrů od letiště ve výšce 3300 metrů. Tato optimistická teorie se ale v brzké době uplatnění v praxi nedočká. Zavést nový postup přiblížení by totiž znamenalo přerorganizovat celý vzdušný prostor.

neboť se na obec vztahuje stavební uzávěra. „Přesto se tu stavi dost. Výstavba byla totiž povolena ještě před vyhlášením zóny v roce 2001,“ tvrdí starosta.

To už ale byly stavební parcely rozprodány a volně zůstaly nanejvyšší dvě. Zajímce o nemovitosti přitahováno do Jenče nižší cena pozemků v porovnání s okolními obcemi. Starosta odhaduje, že rozdíl činil až tisíc korun za metr čtvereční oproti Hostivici. Nyní v obci vyrůstá 35 samostatných rodinných domků a deset v zastavbě.

„Lidé měli šanci zjistit, jak to bude vypadat po dostavbě dráhy, když se v roce 2001 schvaloval územní plán. Byl veřejně projednáván a každý se mohl diskuse účastnit,“ říká Doudera. Dodává, že sám několik obchodů s nemovitostmi překazil, když se lidé přišli na budoucnost obce zeptat na obecní úřad. Přiznává ale, že za tři roky, co na obecním úřadě pracuje, se přišli informovat čtyři nebo pět lidí z padesáti, kteří v obci nějaké nemovitosti kupovali. „Těch ostatních mi je líto. Nechápu je ale. Jsou inteligentní, mají vysokoškolské vzdělání a nezeptají se,“ diví se Doudera. Ne vždy ale nesou vinu kupci pozemků. Rada transakcí se uskutečnila již v letech 1998 a 1999. Tehdy na obecním úřadě bylo jiné vedení a současný starosta neví, jaký přístup měla minulá samospráva.

Kalamita. Starosta Jenče říká, že nymější spolupráce s Českou správou letišť je vcelku dobrá. „Má zájem, aby se v obce dělala protihluková opatření co nejrychleji. Vyměňuje okna, instaluje izolaci. Už nám odhlučnila školu a školku. Okna začala vyměňovat u třetího domku v obci,“ vypočítává Doudera. Pokud bude dostatek financí, měl by ČSL v letošním roce zasadit nová okna v polovině obce. V květnu zavítal do Jenče i ředitel ČSL Martin Kačur. „Přístup ČSL se oproti minulým letům změnil,“ hodnotí Doudera. Přesto ale dodává, že nová dráha bude pro vesnici znamenat kalamitu. „Myslím, že vesnice bude skoro neobyvatelná,“ tvrdí.

O tom, zda bude Jenč zařazena do hlukového pásma B, vedlo ČSL s představiteli obce diskuse, které trvaly čtyři roky. Prý padaly i revoluční myšlenky typu: Nejdřív nám přestěhujeme vesnici o tři kilometry dál, potom budeme s vyhlášením pásma souhlasit. „Co se stane poté, až bude nová dráha v provozu, si zatím moc představit neumím. Nejsm nyní schopni říci, zda skutečně hrozí vysídlení,“ říká Doudera. Naději vidí v technickém zlepšování letadel. Jiz nyní nejsou prý tak hluchá jako dříve. „Teď je tu největší hluk v noci. Zvykl jsem si. Vzduch měl už jen největší vojenská letadla, která létala s materiálem do Iráku. Chtl jsem, aby v noci nelétala, vznesl jsem protest, ale prý se s tím nedá nic dělat,“ konstatuje starosta.

KATEŘINA MENZELOVÁ (katerina.menzelova@euro.cz),
HANA BORIČKOVÁ (hana.borickova@euro.cz)