



AKČNÍ PLÁN LETIŠTĚ PRAHA – RUZYNĚ

I.část Textová část

Pořizovatel: Ministerstvo dopravy ČR

Zpracovatel: Správa Letiště Praha, s.p.

Odborná spolupráce: Ing. Jiří Šulc, CSc. - TECHSON Praha

PROGRAM SNIŽOVÁNÍ HLUKU (AKČNÍ PLÁN) LETIŠTĚ PRAHA RUZYNĚ.

I. část

TEXTOVÁ ČÁST

SOUHRN

Akční plán obsahuje dvě samostatné části:

ČÁST I

Obsahuje textový výklad k návrhu Akčního plánu (AP) letiště Praha Ruzyně (LKPR), zahrnující legislativní východiska pro tvorbu AP, souhrn hlavních protihlukových opatření přijatých po roce 1995 a východiska pro zpracování AP LKPR.

Kapitola 6 obsahuje širší soubor opatření ke snížení hluku z provozu na letišti Praha Ruzyně, který je zpracován jako dlouhodobý komplexní plán protihlukových opatření. Soubor byl projednán a schválen vedením Správy Letiště Praha s.p. a jen část z něj se přebírá do sumarizace Akčního plánu letiště Praha Ruzyně.

ČÁST II

Sumarizace programu snižování hluku (Akčního plánu) hlavního letiště Praha Ruzyně je sestavena podle metodických podkladů předaných pořizovatelem AP (Ministerstvo dopravy ČR), a uvádí se jako samostatná část.

Sumarizace Akčního plánu shrnuje výsledky strategického hlukového mapování a formuluje podstatná protihluková opatření již zčásti realizovaná (opatření provedená do 1.1.2006 a zavedená v období od 1.1.2006 do 30.6.2008) a opatření, jejichž zavedení se předpokládá do 31.12.2010. Odhadují se náklady a přínos navržených opatření.

Akční plán letiště Praha Ruzyně byl předložen k veřejnému projednání, podněty a stanoviska z obdržených připomínek jsou zapracovány. Vypořádání připomínek obsahuje část III, která není nedílnou součástí Akčního plánu.

Obsah části I

1. ÚVOD
2. LEGISLATIVNÍ ZÁKLADY
 - 2.1. Směrnice Parlamentu a Rady EU
 - 2.2. Transpozice směrnic EU do právního řádu ČR
3. METODICKÉ DOKUMENTY A POMŮCKY
4. PROTIHLUKOVÁ POLITIKA LETIŠTĚ PRAHA RUZYNĚ PO ROCE 1995
5. VÝCHODISKA PRO AKČNÍ PLÁN LETIŠTĚ PRAHA RUZYNĚ
6. NÁVRH OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ HLUKOVÉ EXPOZICE Z PROVOZU LETIŠTĚ PRAHA RUZYNĚ
7. KOMENTÁŘ
8. LITERATURA

1. ÚVOD

Správa Letiště Praha s.p. byla spisem náměstka ministra dopravy ČR č.j 532/2007-910-UPR/1 ze dne 14.11.2007 pověřena, ve smyslu ustanovení zákona č. 258/2000 Sb. [1] (v platném znění) a vyhlášky č. 523/2006 Sb. [2], a v návaznosti na Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/49/EC [3], zpracovat do 31.03.2008 Akční plán (AP) hlavního letiště (letiště Praha Ruzyně). K odborné spolupráci při zpracování AP byl přizván Ing. Jiří Šulc CSc - TECHSON Praha, termín předložení byl dodatečně posunut na 30.04.2008.

Úkolem Akčního plánu letiště Praha Ruzyně je stanovit, na základě Strategické hlukové mapy letiště Praha Ruzyně [4] již pořízené z prostředků Ministerstva zdravotnictví ČR, dlouhodobou strategii ochrany okolí letiště a obyvatel v něm žijících před hlukem z letiště a z

leteckého provozu. Po veřejném projednání AP, které zajišťovalo MD ČR, a vypořádání připomínek, je sumarizace Akčního plánu postoupena Ministerstvu Zdravotnictví ČR, které po shrnutí všech akčních plánů aglomerací, hlavních pozemních komunikací, hlavních železničních tratí a hlavních letišť předá výsledný dokument orgánu EU. V roce 2013 se celý proces zopakuje, s cílem doložit efektivitu opatření přijatých v AP v tomto roce.

2. LEGISLATIVNÍ ZÁKLADY

2.1. Směrnice Parlamentu a Rady EU

- a) S růstem letecké dopravy a rozšiřováním letišť a z toho vyplývajícím narůstáním počtu lokalit vystavených hluku z leteckého provozu se ukázala nutnost omezit dopady hluku dalšími technikami než jen snižováním limitů hlukové certifikace letadel. Proto v březnu 2002 přijal Parlament a Rada EU směrnici č. 2002/30/EC [5], která formulovala pravidla a postupy pro omezení hluku na letištích EU. Směrnice umožnila členským státům zavést nová provozní omezení na vlastních letištích, zčásti i vůči letadlům, která vyhovují kap. 3 ICAO ANNEX 16.

Směrnice EU [5] vyjadřuje požadavek vyváženého přístupu k problémům hluku na letištích jednotlivých členských států, který se vykládá jako zavedení všech dosažitelných omezení leteckého hluku na vlastním území, jmenovitě omezení hluku zdrojů (letadel), plánování územního rozvoje a vyhlášení protihlukových postupů a provozních omezení. Přijatá protihluková opatření nemají omezovat výkony letiště, mají však vést k podstatnému omezení dopadů hluku z jeho provozu. Kritériem pro posouzení efektivity protihlukových opatření je snížení počtu osob vystavených hluku z leteckého provozu.

Účinnost směrnice EU [5] po pěti letech od přijetí hodnotí zpráva [6]. Hodnocení je povšechně pozitivní přesto, že směrnice nemá bezprostřední dopad na řízení problematiky hluku a poskytuje spíše jen seznam potenciálních protihlukových opatření, a hlukovou situaci tak ovlivňuje jen nepřímo. Za úspěšná a nově doporučovaná protihluková opatření se považují

- omezení provozu pro letadla, jejichž kumulativní hodnota rozdílu mezi hlukovou certifikací a limitem je menší než 5 dB (tzv. letadla „minus 5“)
- omezení provozu pro letadla „minus 8“ např. v nočním provozu
- výrazná omezení nočního provozu až po uzavření letiště v noci
- provozní omezení různého typu.

Další osvědčená protihluková opatření, zaváděná na evropských letištích, jsou zejména:

- plánování územního rozvoje
- realizace akustických izolací na objektech v okolí letiště
- zavádění protihlukových postupů (např. přílety s využitím CDA aj.)
- hlukové poplatky
- preference drah
- preference tratí pro odlety a přílety
- rozšíření dráhového systému
- monitorování hluku a trajektorií letu
- snížení hluku stacionárních zdrojů na letišti
- komunikace a dohody s veřejností z okolí letiště.

Směrnice EU [5] byla dosud plně aplikována jen u omezeného počtu evropských letišť a obecně platí, že počet osob vystavených hluku, zejména pak v noční době, se stále mírně zvyšuje, a to v důsledku systematického nárůstu počtu pohybů letadel. Situace se ale různí mezi jednotlivými evropskými letišti.

Zpráva [6] potvrzuje také naši zkušenost, že počet obyvatel vystavených hluku z leteckého provozu v pásmu ($L_n \geq 45$ dB) v noční době, je asi o 25 % vyšší než počet osob vystavených hluku v pásmu ($L_{dvn} \geq 55$ dB) pro celodenní interval. V obou případech se jedná o hodnoty nižší o 5 dB než je uznávaný limit (mezní hodnota) pro denní ($L_{dvn} = 60$ dB) a noční ($L_n = 50$ dB) dobu.

Zpráva [6] dále vyzývá ke snížení počtu osob vystavených nadlimitnímu hluku v roce 2010 o 4 až 6 % pro celodenní interval a o 2 až 4 % pro noční dobu. Další obdobné snížení počtu osob vystavených hluku z provozu na letištích se doporučuje realizovat k roku 2015.

- b)** V červnu roku 2002 přijal Parlament a Rada EU směrnici č. 2002/49/EC [3]. Jejím cílem je dosáhnout vysoké úrovně ochrany zdraví a životního prostředí proti hluku prostřednictvím strategie snižování hluku v životním prostředí. Směrnice požaduje zpracování strategických hlukových map (SHM) a akčních plánů (AP) pro rozhodující zdroje hluku v životním prostředí, mezi něž jsou zařazena i hlavní civilní letiště s provozem přesahujícím 50 000 pohybů dopravních letadel za rok. Směrnice [3] stanoví termíny a náležitosti strategických hlukových map a akčních plánů a postupy jejich projednání a předkládání orgánům EU.

Akční plány navazují na zpracované strategické hlukové mapy a rozumí se jimi plány opatření, jejichž účelem je vytvoření účinné strategie ochrany před účinky hluku, včetně výčtu zaváděných protihlukových opatření. AP jsou podkladem pro dlouhodobé strategické

rozhodování o řízení hlukové zátěže v území. Minimální požadavky na obsah akčních plánů stanoví Příloha V Směrnice [3], v níž je rovněž avizováno zpracování metodického průvodce pro zpracování sumarizace AP.

Akční plán se přednostně zaměřuje na situace, kdy hrozí riziko překračování mezních hodnot hluku. Kritériem efektivity jednotlivých opatření je snížení počtu osob vystavených hluku vůbec a nadlimitnímu hluku především, pokud je možno tyto počty odhadnout.

2.2. Transpozice směrnic EU do právního řádu ČR

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES [3], o hodnocení a řízení hluku v životním prostředí, byla do právního řádu ČR transponována v roce 2006. Část směrnice, požadující stanovení orgánů příslušných k provádění této směrnice a upravující jejich povinnosti, byla transponována do novely zákona č. 258/2000 Sb. [1], zbývající část směrnice [3] (především přílohy), byly transponovány do vyhlášky č. 523/2006 Sb. [2], o hlukovém mapování, která stanoví mezní hodnoty hlukových ukazatelů, základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů a podmínky účasti veřejnosti na jejich přípravě.

Podle § 80 zákona č. 258/2000 Sb. [1] je pořizovatelem strategických hlukových map Ministerstvo zdravotnictví ČR. Pro vymezené případy (hlavní silnice, hlavní železnice, hlavní letiště) je pořizovatelem Akčních plánů Ministerstvo dopravy ČR, které zveřejňuje akční plány, zpřístupňuje je veřejnosti k vyjádření a předkládá jejich sumarizace Ministerstvu zdravotnictví ČR. MZ ČR dále zpracuje souhrn z jednotlivých Akčních plánů a postoupí jej orgánu EU.

Základní požadavky na obsah akčního plánu hlavního letiště lze odvodit z Přílohy č.3 vyhlášky č. 523/2006 Sb.[2] (vyhláška o hlukovém mapování):

- popis hlavního letiště
- označení pořizovatele AP
- výčet právních předpisů, na základě nichž jsou akční plány připravovány
- mezní hodnoty hlukových ukazatelů,
- souhrn výsledků hlukového mapování,
- vyhodnocení odhadu počtu osob vystavených hluku (obtěžování hlukem, rušení spánku vymezení problémů a situací, které je třeba zlepšit,
- všechna schválená nebo prováděná protihluková opatření
- všechny připravované projekty
- opatření, která pořizovatelé plánují přijmout v průběhu příštích 5 let

- dlouhodobou strategii ochrany před hlukem
- ekonomické informace (hodnocení efektivnosti nákladů a přínosů ochrany před hlukem, odhady snížení počtu osob vystavených hluku).

Strategické cíle akčních plánů vyplývají z hlubší analýzy stavu hlukové zátěže, vycházejí z analýzy kritických situací a z jejich možných řešení. Výsledkem je seznam konkrétních opatření, předpokládaných termínů jejich zavedení a nákladů. Na AP by měl později navazovat realizační program s definovanými etapami řešení.

3. METODICKÉ DOKUMENTY A POMŮCKY

Metodiku zpracování strategických hlukových map stanoví dokument pracovní skupiny Assessment of Exposure to Noise EU [8] z ledna 2006. Postup výpočtu izofon hluku vyvolaného leteckým provozem detailně definuje dokument ECAC č. 29 [9]. Tento soubor algoritmů pro výpočet je převeden do softwarové podoby u několika používaných numerických modelů. Oba zmíněné metodické podklady jsou vydány též v českém jazyce [10,11] a byly zpracovatelům strategických hlukových map k dispozici.

Rámcové pokyny pro zpracování Akčních plánů a jejich sumarizaci poskytuje dokument EEA [12] z března 2007. Zpracovatelům Akčních plánů v ČR byla předána detailnější vodítka ve formuláři [13], vycházejícího z požadavků na obsah akčního plánu z Přílohy č.3 vyhlášky č. 523/2006 Sb.[2]. Požaduje se zpracovat jak sumarizaci Akčního plánu (vyplněné formuláře), tak i širší komentář v textové části AP. Formulář [13] však obsahuje řadu požadavků, kterým nelze pro nedostatek podkladů plně vyhovět.

Skutečný přínos (snížení hluku) některých protihlukových opatření nemusí být dopředu znám, zvláště pokud jde o opatření organizační povahy, a může se v průběhu času měnit podle rozsahu provozu. Pro požadované odhady počtu obyvatel, kterým se změní podmínky hlukové zátěže, by bylo nutné provést další složité výpočty zvukových polí, a proto je nutné vycházet z kvalifikovaných odhadů.

4. PROTIHLUKOVÁ POLITIKA LETIŠTĚ PRAHA RUZYNĚ PO ROCE 1995

Ochrana životního prostředí patří mezi dlouhodobé strategické záměry mezinárodního letiště Praha Ruzyně. Od roku 1994, kdy byla schválena koncepce snižování hluku z provozu letiště, byla již realizována řada vyvážených účinných opatření, která na jedné straně nebyla více

omezující než je nezbytné k dosažení cílů ochrany životního prostředí a zásadně neomezovala výkony letiště, na straně druhé vedla k podstatnému omezení dopadů hluku z provozu letiště.

Byly uplatňovány všechny významné a účinné mechanismy snižování hluku jako

- plánování územního rozvoje (vyhlášení ochranného hlukového pásma letiště)
- preference dráhového systému (omezení provozu na RWY 13/31)
- omezení provozu v noční době (vyhlášení Bonus listu, stanovení hlukové kvóty)
- omezení provozu hlučných typů letadel včetně uplatnění poplatkové politiky pro stimulaci leteckých dopravců používat letouny s nižší hlučností a další.

Z prostředků pasivní ochrany před hlukem jde především o protihlukové úpravy obytných a dalších citlivých objektů v ochranném hlukovém pásmu, průběžný monitoring hluku a trajektorií letu a další.

Za podstatný úspěch protihlukové politiky letiště Praha Ruzyně se pokládá skutečnost, že od roku 1998 do současnosti, navzdory tomu, že se počet pohybů dopravních letadel zvýšil na více než dvojnásobek a počet přepravených cestujících za rok se zvýšil více než 5,5krát, došlo ke snížení hlukové zátěže území v okolí letiště asi o 2 dB, což potvrzují opakovaná rozsáhlá měření hluku a numerické odhady ze studie [14]. Důvodem bylo radikální omezení pohybů starších dopravních letadel o vysoké hlučnosti před rokem 2000 a jejich postupná náhrada moderními typy a verzemi se sníženou hlučností. Teprve v posledních letech se hladiny hluku pozvolna zvyšují jako důsledek zvyšování přepravních výkonů letiště Praha Ruzyně. Nárůst je markantní zvláště v noční době. Hrubé odhady počtu obyvatel, vystavených hluku z provozu LKPR, jsou ztíženy stále se rozšiřující obytnou výstavbou a zvyšováním počtu lidí trvale žijících v okolí letiště a letových cest, a proto se odhady často liší. Kromě toho nejsou běžně dostupné podrobné a aktuální demografické údaje o počtech obyvatel v obytných aglomeracích. Za směrodatné údaje proto v této dokumentaci pokládáme přehledy o počtech osob vystavených hluku z provozu LKPR, shrnuté ve Strategických hlukových mapách a v jejich dopracování - viz část II.

Letiště Praha Ruzyně věnuje každoročně značné náklady na protihluková opatření. Do 30.6.2008 dostoupily výše 619,5 milionů Kč, z čehož podstatná část (608,5 milionů Kč) připadá na realizaci zvukoizolačních opatření na citlivých objektech v ochranném hlukovém pásmu. Dále se předpokládá, že do konce roku 2010 bude vynaloženo dalších 278,8 milionů Kč, opět převážně na protihluková opatření na objektech v OHP. Další náklady budou dosahovat asi 900 milionů Kč, nepočítaje v to náklady provozního rázu, náklady na expertízy a další.

Letiště Praha Ruzyně dbá dlouhodobě na dobré sousedské vztahy s veřejností z okolí. Pravidelně se uskutečňují setkání se zastupitelstvy okolních obcí a městských částí Prahy, kromě již zmíněného financování protihlukových úprav na soukromých i veřejných objektech letiště podporuje formou sponzorských darů řadu ekologických projektů obcí z okolí. Pro usnadnění kontaktů občanů s letištěm byla v roce 2005 zřízena zvláštní telefonní linka a nová e-mailová adresa, na které je možno podávat stížnosti a podněty. V roce 2005 tuto možnost využilo celkem 260 obyvatel, v roce 2006 klesl počet podání na 167.

V důsledku velkého rozmachu letecké dopravy v posledních létech, který se nevyhnul ani letišti Praha Ruzyně, dochází k trvalému meziročnímu nárůstu počtů pohybů dopravních letadel. Po roce 2002 se ekvivalentní hladiny akustického tlaku v okolí LKPR jen mírně zvyšují (v průměru o méně než 0,3 dB za rok), avšak narůstající kapacitní problémy dráhového systému zužují prostor pro důslednou realizaci protihlukových opatření. Dotýká se to především provozu v noční době a v denní době kapacitní problémy vynucují velké rozptyly trajektorií letu při vzletech, takže jednotlivé hlukové události z přeletů letadel zasahují velké území mimo stanovené standardní tratě.

Obdobná je situace na většině evropských letišť – viz dokument [15]. Noční provoz na většině z nich dosahoval v roce 2006 hodnot v průměru 9,1 % z celkového počtu pohybů, od roku 2002 do roku 2006 se počet nočních pohybů zvýšil v průměru o 23 %.

Hluk z leteckého provozu je veřejností všude vnímán jako mimořádně citlivý problém. V případě LKPR se to potvrzuje zvláště nyní, v souvislosti se záměrem výstavby paralelní RWY letiště Praha-Ruzyně. Zpracování Akčního plánu má v současné době pro letiště Praha Ruzyně zvláštní význam v tom, že obě akce – příprava AP a řízení EIA k záměru výstavby paralelní RWY 06R/24L – probíhají ve stejném období. Akční plán by tak mohl významně přispět k pozitivnímu vnímání záměru výstavby paralelní RWY, jakkoliv s procesem EIA přímo nesouvisí.

5. VÝCHODISKA PRO AKČNÍ PLÁN LETIŠTĚ PRAHA RUZYNE

Samotný Akční plán letiště Praha Ruzyně je primárně určen k informování orgánů EU o stavu hlukové expozice z leteckého provozu na hlavním letišti v ČR, a má vést provozovatele letiště a další orgány, zainteresované na přípravě AP, k cílené snaze o zmírnění dopadů hluku. Předkládá se tak veřejnosti k diskusi komprimovaný program aktuálních protihlukových opatření, směřujících – i při zachování udržitelného rozvoje letecké dopravy - k snížení počtu

obyvatel vystavených hluku. V současné době se jedná o dokument využitelný pro podporu dalšího rozvoje letecké dopravy.

Účelem Akčního plánu je stanovit dlouhodobou strategii ochrany okolí letiště a obyvatel v něm žijících před hlukem z letiště a z leteckého provozu, nikoliv podstatné snížení počtu osob vystavených hluku. Strategie vychází z toho, že růst letecké dopravy je stejně jako růst pozemní dopravy nezpochybnitelným faktem, zdůrazňovaným v řadě materiálů EC, a akční plány mají čelit odpovídajícím narůstání ekologických zátěží, nikoliv staré zátěže podstatně redukovat. Růst letecké dopravy je celosvětovým trendem, který se nevyhýbá ani letišti Praha Ruzyně jako součásti letištní sítě nejméně v evropském měřítku. Akční plán letiště Praha Ruzyně formuluje optimální realizovatelná opatření zaměřená na kompenzaci nezadržitelně narůstající hlukové zátěže a její udržení pokud možno v přijatelných mezích. Počty obyvatel vystavených hluku se paradoxně stále zvyšují také významným přísunem nových obyvatel do území v blízkosti letišť. Podstatnou roli by zde mělo sehrávat plánování územního rozvoje, avšak skutečnost je v rozporu se záměrem Směrnic ES.

Na přípravu Akčního plánu zpracovatel pohlíží jako na podnět k hlubší analýze stavu, jejíž výsledkem je dlouhodobý vyvážený program protihlukových opatření letiště Praha Ruzyně. Jedná se o strategická opatření ke snížení hlukové expozice z provozu letiště Praha Ruzyně, při jejichž odvození se vychází z dlouhodobé analýzy a prognózy stavu, koncentrované v hlukové studii [14] a v řadě dalších studií a dokumentů, řešících konkrétní hlukové problémy letiště Praha Ruzyně. Studie TECHSON poskytují dostatek informací o problematice, navíc zpracovatel čerpá z dostupných podkladů typu [6,15 aj.].

Navrhovaná protihluková opatření mohou být podkladem pro strategické rozhodování o řízení hluku v území v okolí LKPR. Vychází se ze zásady, deklarované ve Směrnici EU 2000/30/EC [5], že protihluková opatření nemají být více omezující než je nezbytné k dosažení cílů ochrany životního prostředí a zásadně nemají omezovat výkony letiště. Směrnice pod bodem (17) výkladové části rovněž deklaruje požadavek podpory výstavbě infrastruktury letišť za účelem zabezpečení udržitelného rozvoje letecké dopravy. Na straně druhé mají protihluková opatření vést k maximálně dostupnému omezení dopadů hluku z provozu letišť. S tímto záměrem je návrh strategických protihlukových opatření a návrh Akčního plánu letiště Praha Ruzyně v souladu.

Návrh opatření ke snížení hlukové expozice okolí letiště Praha Ruzyně vychází z analýzy kritických lokalit a kritických problémů z hlediska dopadů hluku z leteckého provozu na okolí.

Za kritické lokality s významnými dopady hluku ze současného provozu LKPR se pokládá:

- území hl.m. Prahy s vysokou koncentrací osídlení (v prodloužení RWY 13/31)
- území obcí a městských částí Prahy v prodloužení RWY 06/24, zejména východně od LKPR, zatížené hlukem v denní i noční době

Kritické problémy a situace v provozu LKPR, které je třeba při stávajícím uspořádání vzletových a přistávacích drah a při současných rostoucích výkonech letiště přednostně řešit, jsou zejména tyto:

- hluk z provozu v noční době
- hluk z přeletů nad územím s vysokou koncentrací obyvatel (provoz na RWY 13/31)
- hluk z přeletů nad územím mimo odletové (SID) a příletové (STAR) tratě (velké rozptyly trajektorií letu)
- hluk z pozemních operací letadel (dlouhodobé motorové zkoušky a běhy APU v citlivém období dne)
- zlepšení komunikace s veřejností.

Letiště Praha Ruzyně nemá v současné době vážný problém s výskytem vysokých úrovní hluku v denní době, převyšujících mezní hodnoty hluku v území s obytnou zástavbou. Z toho důvodu je počet stížností na nadměrný hluk poměrně nízký a stížnosti se převážně koncentrují do doby, kdy je hlavní RWY 06/24 odstavena z provozu z důvodu technické údržby. Opakované jsou stížnosti několika chronických stěžovatelů, jejich počet však nevybočuje ze statistického průměru.

Vážným omezením pro zavedení a aktualizaci některých protihlukových opatření, která by mohla bezprostředně vést ke snížení hlukové expozice v hustě osídleném území, je nedostačující kapacita dráhového systému LKPR. Za hlavní prostředek pro dosažení cílů ochrany životního prostředí v okolí LKPR se proto pokládá výstavba infrastruktury letiště, především výstavba paralelní RWY 06R/24L a motorového stání s protihlukovým vybavením, které umožní provést optimalizaci příletových a odletových tratí a postupů.

6. NÁVRH OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ HLUKOVÉ EXPOZICE Z PROVOZU LETIŠTĚ PRAHA RUZYŇĚ

Navrhují se níže uvedená opatření, která slouží ke snížení hluku z provozu LKPR. Konečná realizace některých z nich je však závislá na dostavbě infrastruktury letiště dle bodu A. Bez plánované výstavby paralelní RWY 06R/24L nebude možné řadu opatření ke snížení hlukové zátěže okolí letiště uskutečnit.

Navrhovaná opatření jsou řazena do obvyklých skupin, u většiny z nich je připojen zpřesněný výklad záměru. U některých bodů se uvádí i stručný *komentář (K)*.

A. Dostavba infrastruktury letiště

A.1 Výstavba paralelní RWY 06R/24L

K: Primárním účelem záměru je zvýšení kapacity dráhového systému a tím zachování udržitelného rozvoje letecké dopravy v ČR. Dvojice paralelních drah však poskytne více prostoru pro operativní řešení dopadů hluku, především umožní odlehčení RWY 13/31 a snížení hlukové expozice území hl. m. Prahy s vysokou koncentrací osídlen.í

A.2 Výstavba akusticky vybaveného motorového stání

K: Účelem stavby je dodržení limitů hluku ze stacionárních zdrojů na letišti (motorových zkoušek letadel) v chráněném venkovním prostoru v okolí LKPR v denní i noční době, včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy.

B. Organizační opatření při plánování letecké dopravy

B.1 Snížení hlukové expozice v noční době

Počet pohybů v noční době je žádoucí snížit nejvýše na 5 % z celkového počtu pohybů. Bonus list a hlukové kvóty budou postupně upravovány tak, aby se počet osob vystavených hluku z provozu v noční době snižoval, v souladu s odhady EU COM(2008) Final [6].

K: Účelem opatření je snížení hluku z provozu v noční době, navazuje na celoevropský trend, zahájený přijetím směrnice [3] a potvrzený zprávou komise EU o její aplikaci [6].

B.2 Snížení hluku v noční době vyvolaného ostatními provozními vlivy

Všechny motorové zkoušky v noční době budou prováděny pouze na motorovém stání s protihlukovým vybavením a jejich počet bude omezen na nezbytné minimum.

Brdění reverzací tahu v noční době bude zcela zakázáno s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů.

B.3 Vymezení a kontrola dodržování letových tratí

Budou stanoveny optimální tratě pro přiletý (STAR) a odlety (SID) dopravních letounů s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou; tratě budou vybaveny odpovídající navigační podporou. Dodržování předepsaných drah letu až na hranici TMA bude

kontrolováno systémem monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí (NTMS). Přílety na letiště s vizuálním přiblížením budou omezeny na minimum.

B.4 Organizované využití dvojice paralelních drah RWY 06R/L 24R/L a RWY 13/31

Standardní provoz bude vždy realizován pouze na obou paralelních drahách.

RWY 13/31 bude ve standardním provozu uzavřena pro vzlety a přistání. Otevřena bude moci být pouze v případech kdy:

- a) nastanou tak extrémní meteorologické podmínky, které by znamenaly přerušení provozu letiště nebo ohrožení bezpečnosti letadel
- b) některá z paralelních drah bude z technických důvodů uzavřena pro vzlety a přistání.

V případě ad b) smí být RWY 13/31 použita pouze po dobu nezbytně nutnou, s nočním omezením.

B.5 Úprava režimů provádění motorových zkoušek letadel

Motorové zkoušky v jiném než volnoběžném režimu budou prováděny pouze na motorovém stání s protihlukovým vybavením.

C. Technická opatření

C.1 Realizaci zvukoizolačních opatření na citlivých objektech v okolí LKPR

Správa Letiště Praha s.p. bude pokračovat v úpravách objektů (zvukoizolační úpravy kritických prvků obvodových plášťů) v území s významnými dopady hluku z provozu letiště. Na území, kde bude vyhlášeno ochranné hlukové pásmo pro dvojici paralelních drah, budou zmíněná opatření realizována do termínu zprovoznění nové dráhy.

C.2 Snížení hluku ze stacionárních zdrojů na letišti

Provoz pomocných energetických jednotek letadel APU bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie.

C.3 Rozšíření systému monitorování hluku

Počet měřicích stanic systému monitoringu hluku bude rozšířen tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech drahách letiště PRAHA RUZYŇ.

D. Aplikace ekonomických nástrojů a mechanismů

D.1 Uplatnění poplatkové politiky

Průběžně budou uplatňovány ekonomické pobídky k postupnému omezení hlučných letadel v provozu LKPR, a to formou aktualizací bonus listu a hlukových poplatků.

Nejpozději po zprovoznění dvojice paralelních RWY 06R/L 24R/L budou zavedeny mimořádné hlukové poplatky za porušení pravidel vedoucích k překročení mezních hodnot hluku.

V zájmu pozitivní stimulace leteckých dopravců budou vyhlašováni „nejtišší“ dopravci LKPR.

E. Plánovité využití území (územní plánování)

E.1 Aktualizace ochranného hlukového pásma

Ochranné hlukové pásmo (hlukové zóny) letiště Praha Ruzyně bude v souvislosti s realizací paralelní RWY 06R/24L a v zájmu shody ve využití území aktualizováno. Nově budou formulovány limity pro využití území.

F. Součinnost s veřejností

F.1 Prohloubení komunikace s veřejností

V návaznosti na doporučení EUROCONTROL bude zřízen společný výbor CEM (Collaborative Environmental Management), v jehož náplni bude i snižování dopadů hluku. Jeho cílem bude mimo jiné zlepšení informovanosti o dopadech hluku z provozu LKPR, o požadavcích na jejich řešení a o problémech se zaváděním účinných protihlukových opatření.

F.2 Informování veřejnosti

Výsledky ze systému monitorování hluku z leteckého provozu a letových tratí (NTMS) o aktuální hlukové zátěži, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o účinnosti protihlukových opatření, budou pravidelně poskytovány formou bulletinů na webových stránkách SLP s.p. Bude zajištěna nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu.

F.3 Řešení stížností obyvatel

Správa Letiště Praha s.p. bude i nadále využívat zavedený systém řešení stížností obyvatel na hluk z provozu letiště a rozšíří jej o využití softwaru NTMS monitorování hluku. O vývoji a předmětu stížností bude veřejnost pravidelně informovat.

7. KOMENTÁŘ

Návrh opatření ke snížení hlukové expozice z provozu letiště Praha Ruzyně, uvedený v kapitole 6, byl projednán a schválen vedením Správy Letiště Praha s.p., a jen část z něj se přebírá do sumarizace Akčního plánu letiště Praha Ruzyně - viz část II.

Je třeba zároveň zdůraznit, že Akční plán, zpracovaný na základě uvedených právních norem [1] až [3], není právně závazný. V části II se předkládá souhrn statistických údajů o hlukové expozici okolí letiště a formuluje se programové prohlášení o opatřeních, která provozovatel letiště pokládá za účelná a reálná a o nichž předpokládá, že je bude postupně realizovat.

Akční plán letiště Praha Ruzyně byl předložen k veřejnému projednání v době, kdy MŽP vrátilo zpracovateli AP dokumentace EIA záměru paralelní dráhy k doplnění. K realizaci paralelní dráhy vznášejí připomínky zejména městské části v severovýchodní části Prahy a občanská sdružení ze stejného území. Z pohledu protihlukové politiky má však tento záměr charakter stavby s příznivým ekologickým dopadem.

Vymezení časových horizontů pro protihluková opatření Akčního plánu nepostihuje termíny předpokládaného dokončení výstavby infrastruktury letiště, a proto nelze ekologický přínos záměrů dokládat. Navíc řada opatření navrhovaných v kapitole 6 je vázána právě na dostavbu dráhového systému. Pokud se dostavba neuskuteční, dojde k narušení celkové koncepce protihlukových opatření a bezpochyby dojde k nárůstu počtu obyvatel vystavených hluku z provozu LKPR, a to v denní i noční době. Smysl Akčního plánu by tak byl zcela negován.

8. LITERATURA

- [1] *Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů*
- [2] *Vyhláška č. 523/2006 Sb., kterou se stanoví mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet, základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů a podmínky účasti veřejnosti na jejich přípravě (vyhláška o hlukovém mapování)*
- [3] *Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council (25 June 2002) relating to the assessment and management of environmental noise*
- [4] *Strategická hluková mapa pro okolí letiště Praha Ruzyně, 2006. EKOLA, ACCON, TECHSON, NORSONIC SLOVENSKO, zak.č. 07.0165-01, červen 2007*
- [5] *Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council (26 March 2002) on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports*
- [6] *Noise operation restrictions at EU Airports. Report from the Commission to the Council and the European Parliament. (Report on the application of Directive 2002/30/EC). 15.2.2008, COM(2008) 66 final*
- [7] *Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví (v platném znění)*
- [8] *Good Practice Guide for Strategic Noise Mapping and the Production of Associated Data on Noise Exposure. European Commission WG-AEN Final Draft, Version 2, 13th Jan. 2006*
- [9] *Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports. ECAC.CEAC Doc 29, Second Edition, 1997*
- [10] *Pokyny pro uplatňování principů správné praxe při mapování hluku a zjišťování příslušných údajů o expozici hluku. Pracovní skupina Evropské komise pro hodnocení expozice hluku (WG-AEN) 2. verze, 13. ledna 2006*
- [11] *ECAC.CEAC Doc 29 Zpráva o standardní metodě výpočtu izofon hluku kolem civilních letišť. 2. vydání, 1997)*
- [12] *Finalising the reporting Mechanisms for reporting requirements according to Environmental Noise Directive 2002/49/EC. Technical Report, Volume 2, European Environment Agency, March 2007*

- [13] *Formulář pro sumarizaci programů snižování hluku (akčních plánů). Podklad MZ ČR postoupený cestou MD ČR zpracovatelům AP, leden 2008*
- [14] *Studie hluku pro současný a výhledový letecký provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L. 3. verze. Zpráva TECHSON č. T/Z-208/07, duben 2007*
- [15] *Study of Aircraft Noise Exposure at and around Community Airports: Evaluation of the Effect of Measures to Redukce Noise. European Comission for Energy and Transport – Directorate F – Air Transport. Tender No TREN/F3/15-2006 – Final Report, October 2007*
- [16] *Informace o záměru, stavu příprav a hlavní náplni Akčního plánu protihlukových opatření na letišti Praha-Ruzyně. Zpráva TECHSON č. T-D-02/08, březen 2008*

Praha, 10. července 2008