

Připomínky MČ Praha – Suchdol k Programu snižování hluku (Akční plán) Letiště Praha Ruzyně – červen 2008

1 Úvod

Tyto připomínky jsou reakcí na Akční plán letiště Praha Ruzyně vypracovaného Správou Letiště Praha, s.p. (Ing. Eva Říhová) ve spolupráci s Ing. Jiřím Šulcem, CSc. – TECHSON Praha, dále jen „AP“ [1].

Zásadní připomínka spočívá v nedodržení oblastí jak u přípravy strategických hlukových map tak návazných akčních plánů stanovených vyhláškou MMR č. 561/2006 Sb., o stanovení seznamu aglomerací pro účely hodnocení a snižování hluku.

2 Náměty a připomínky

2.1 Snižování hlukové expozice v noční době

Opatření B1 straně 10 AP uvádí, že je žádoucí **snižit počet pohybů v noční době nejvýše na 5%**. V příkrém rozporu s tímto stanoviskem však v poslední době dochází k mimořádnému nárůstu počtu pohybů v noční době. V roce 2007 bylo evidováno 54 nočních pohybů za charakteristický den oproti 45 pohybům v roce 2006, což je **meziroční nárůst o 20%**. Podíl počtu pohybů v nočních dobách tím dosáhl **10,4%**, tedy hodnoty více než **dvojnásobné oproti doporučení AP**. Přitom výsledky slotové koordinace předpokládají maximálně 48 pohybů za noc.

2.2 Organizované využití dvojice paralelních drah RWY 06R/L 24R/L a RWY 13/31

Z důvodu omezení celkového počtu obyvatel zasažených nadlimitním hlukem v noční době (viz seznam **kritických lokalit** na straně 9 AP) je potřeba doplnit v bodě B4 kromě možností a) a b) i možnost:

c) v případě vhodných meteorologických podmínek (vítr do 5 uzlů libovolného směru nebo jižní až východní libovolné rychlosti, pokud současně není nízká dohlednost) využívat v noční době pro přistání přednostně **RWY 13**.

Tímto opatřením by bylo možné snížit kritické zatížení Horoměřic nočním hlukem při přistání na **RWY 24** a zabránit překročení hygienického limitu vně OHP (severní okraj obce Horoměřice a severozápadní okraj Městské části Praha-Suchdol), kde již dnes je v noční době hluk jen těsně pod limitní úrovní. Přímou v ose přistání na RWY 13 nejsou žádné obydlené oblasti až od vzdálenosti 9,5 km od prahu dráhy (Kladno-Dubí), což je v přímém kontrastu s Horoměřicemi, jež se nacházejí přímo v ose RWY 24 pouhých 4,5 km od jejího prahu. Mírný nárůst hluku v Dobrovízi by byl kompenzován odpovídajícím snížením hluku v Přední Kopanině (obě lokality se nacházejí uvnitř OHP). **Celkové zatížení obyvatel nočním hlukem by se tímto opatřením podstatně snížilo**. Nutnou podmínkou uskutečnění je instalace radionavigačního zařízení ILS ve směru 13 (realizováno již v roce 2007) a dokončení stavebních úprav v okolí pojezdové dráhy D (plánovaný termín dokončení 29. srpna 2008 [3]). S existencí paralelní dráhy RWY 06R/24L toto opatření nijak příčinně nesouvisí, svůj pozitivní vliv na životní prostředí si zachová s paralelní dráhou i bez ní.

2.3 Uplatnění poplatkové politiky

Vzhledem k tomu, že hlukový poplatek zmíněný v bodě D1 na straně 12 AP, který Letiště Praha vybírá, měl dosud pozitivní vliv na eliminaci nejhlukovějších letadel, je vhodné dále jej rozvíjet. Zásadní slabinou současného hlukového poplatku LKPR je, že má stejnou sazbu při letu v denní i v noční době. Přitom hygienický limit pro letecký hluk v noci je o **10 dB** nižší než ve dne. To znamená, že **v noci jedno letadlo vyčerpá stejnou hlukovou kvótu jako deset identických letadel ve dne**. Vyváženým, spravedlivým a hlavně motivačním opatřením by bylo **zvýšení hlukového poplatku v noční době na desetinásobek** při zachování jeho struktury i sazeb v denní době. Tím by se i přirozeně omezil zájem dopravců o noční lety diskutované v bodě 2.1 a zvýšila jejich motivace nasazovat na ně pokud možno letadla 1. hlukové kategorie. Výrazně vyšší hlukové poplatky v noční době přitom nejsou ničím objevným, například na velkých francouzských letištích je kromě desetinásobné noční sazby aplikována navíc ještě trojnásobná večerní sazba [4].

2.4 Právní závaznost a vymahatelnost Akčního plánu

Druhý odstavec kapitoly 7 AP (strana 13) zdůrazňuje, že AP je pouhé slohové cvičení, které není právně závazné a pouze formuluje nevymahatelné programové prohlášení o opatřeních... Zde se logicky nabízí otázka, proč jsou vůbec Akční plány sestavovány, když k žádnému omezení hluku v jejich důsledku nedojde, resp. došlo by ke němu i bez nich? Na druhou stranu je třeba ocenit, že zpracovatel AP otevřeně přiznává nefunkčnost Akčního plánu zpracovaného na základě citovaných právních norem.

2.5 Vyhrocený rozpor ohledně výstavby paralelní dráhy

Následující odstavec kapitoly 7 AP (strana 13) se snaží vyvolat dojem, že výstavba paralelní dráhy 06R/24L snad bude mít příznivý dopad na hlukovou situaci v okolí letiště. Tak tomu bohužel není. Dokumentace EIA z prosince 2007 k výstavbě RWY 06R/24L, která k podobnému závěru dospěla jen za cenu hrubé manipulace se vstupními parametry porovnávaných variant, byla Ministerstvem životního prostředí vrácena k dopracování. Je tedy předčasné závěry posuzování vlivů na životní prostředí předjímat. Přesto i v dokumentaci EIA je udáván vyšší počet osob obtěžovaných hlukem nad 55 dB ve dne (**6325** osob s paralelní dráhou v roce 2012 proti **3389** osobám v roce 2006) i v noci (nad 45 dB celkem **11 465** osob v roce 2012 proti **9761** v roce 2006) [5].

2.6 Další opatření ke snížení hluku

V akčním plánu nejsou vůbec zmíněny další postupy ke snížení hluku, k nimž je možné využít rozsáhlé soubory dat nasbírané systémem monitorování hluku a letových tratí ANOMS8. Už z pouhého pozorování letadel při přiblížení či při vzletech je zřejmé, že velké rozdíly v hlukosti nejsou jen mezi jednotlivými typy letadel, ale i mezi letadly stejného typu ve stejné fázi letu, jen s rozdílnou rychlostí a konfigurací. Při přiblížení vykazují letadla v tzv. „čisté konfiguraci“ mnohem menší emisi hluku než letadla se vztlakovými klapkami v přistávací konfiguraci a s vysunutým podvozkem. Některé prameny navíc uvádějí [6], že největší hluk letadla generují při přechodu z čisté konfigurace do přistávací. Bylo by tudíž nanejvýš vhodné maximálně využít statistická data ze systému ANOMS a ve spolupráci s řízením letového provozu optimalizovat letové postupy z pohledu omezení hluku (například naplánováním změny konfigurace mimo obydlená území).

3 Závěr

Výše uvedené připomínky mají za cíl pomoci k maximálnímu možnému omezení hluku z provozu Letiště Ruzyně na okolní obyvatele při co možná nejmenším omezení rozsahu provozu (hlavně počtu přepravených cestujících). To vše navíc s nízkými náklady - především důsledným využitím již instalovaných zařízení (ILS RWY 13, ANOMS8). Snaží se také vyvrátit některé předsudky a nesmyslná zjednodušení (např. nedostatečné využívání RWY 13/31 způsobem, který se nijak nedotýká hustě obydlených čtvrtí na jihozápadě Prahy). Jedná se tedy bezpochyby o **vyvážený přístup** jak požaduje směrnice [7] několikrát citovaná i v apod.

4 Reference

- [1] [Program snižování hluku \(Akční plán\) Letiště Praha Ruzyně](#)
- [2] *charakteristický den 2007 od hygieniků hl.m.P., doplnit přesnou citací!*
- [3] [AIP SUP 9/08](#)
- [4] [FranceNoiseTax2008.pdf](#)
- [5] = [AP14] 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, 04/2007](#)
- [6] Připomínky MČ Praha Suchdol k dokumentaci EIA RWY06R/24L – únor 2008
- [7] = [AP5] Směrnice [2002/30/EC](#)

Vybrané reference z Akčního plánu (přístupné on-line)

- [AP2] Vyhláška [523/2006 Sb.](#)
- [AP3] Směrnice [2002/49/EC](#)
- [AP5] Směrnice [2002/30/EC](#)

[AP6] [Provozní omezení ke snížení hluku na letištích v EU COM\(2008\) 66](#) (Zpráva o uplatňování směrnice 2002/30/EC) <http://www.boeing.com/commercial/noise/list.html>