

# **ZPRÁVA O HLUKOVÉ SITUACI NA LETIŠTI PRAHA/RUZYNE ZA ROKY 2012 A 2013**

## **DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE**

**PŘEDKLÁDÁ: LETIŠTĚ PRAHA, A. S.  
OJ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Letiště Praha, a. s.  
K Letišti 6/1019  
160 08 Praha 6  
tel.: +420 220 112 343  
+420 220 111 269  
eva.rihova@prg.aero



V souladu s § 42b zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění, Letiště Praha, a. s. (dále jen „LP“) jako provozovatel letiště Praha/Ruzyně vypracovala Zprávu o hlukové situaci na letišti Praha/Ruzyně za roky 2012 a 2013 a odevzdala ji 26. června 2014 na Ministerstvo dopravy ČR.

Ve stanovisku Ministerstva dopravy ze dne 29. 8. 2014, čj. 50/2014-220-LET/2, bylo LP požádáno o dodatečné informace ke Zprávě o hlukové situaci na letišti Praha/Ruzyně za roky 2012 a 2013. Jedná se o trendovou vizualizaci počtu postižených osob hlukem z leteckého provozu na letišti Praha/Ruzyně a odborné zhodnocení přínosu generální opravy hlavní RWY 06/24.

## 1. Trendová vizualizace počtu postižených osob hlukem z leteckého provozu na letišti Praha/Ruzyně

Vývoj počtu postižených osob hlukem z leteckého provozu na letišti Praha/Ruzyně ( dále také jako LKPR) je uveden zvlášť pro denní a noční dobu v tabulkách 1 a 2. Analogicky je vývoj znázorněn v grafech 1 a 2. Jedná se o počty osob postižených hlukem z leteckého provozu v pásmech  $L_{AeqD}$  nad 60 dB pro denní dobu a  $L_{AeqN}$  nad 50 dB pro noční dobu.  $L_{AeqD}$  a  $L_{AeqN}$  jsou ukazatele, ve kterých jsou stanoveny hygienické limity hluku z leteckého provozu.

Údaje pro rok 2006 vycházely z vypočtených izofon za použití SW CADNA, zatímco pro roky 2008 až 2013 byl použit SW INM. Dle dodavatelů oba výpočtové modely odpovídají metodice výpočtu, stanovené v ECAC Doc. 29 (metodika určená pro zpracování strategických hlukových map).

K roku 2007 LP potřebnými údaji nedisponuje. Ve Zprávě o hlukové situaci za období 2006 a 2007 jsou uvedeny pouze počty osob postižených hlukem z leteckého provozu k roku 2006, což vzhledem k charakteru zprávy a nevýrazné změně provozu mezi roky 2006 a 2007 zpracovatel považoval za dostatečně průkazné.

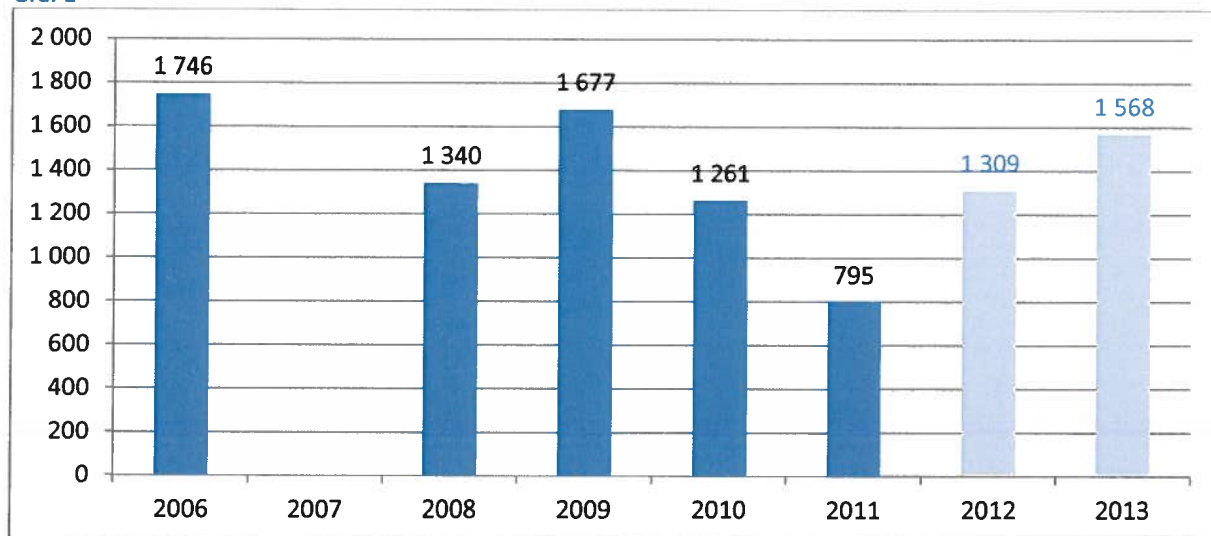
Z vývoje počtu osob postižených hlukem z leteckého provozu je patrné, že od roku 2009 v denní době, respektive od roku 2008 v noční době, nastal pozvolný pokles, který odráží zejména pokles leteckého provozu. V noční době je gradient poklesu mírnější. Noční provoz je dlouhodobě omezován provozními opatřeními provozovatele LKPR a jeho kapacita se naplňuje stálou poptávkou leteckých dopravců zejména po nočních časech mezi 22:00 – 24:00 hod. ( hygienická noc je v České republice od 22:00 hod. do 06:00 hod. ), i přes každoročně klesající počet pohybů (startů a přistání).

Výjimkou z klesajícího trendu počtu osob postižených hlukem z leteckého provozu jsou roky 2012 a 2013, kdy probíhala generální oprava hlavní RWY 06/24. Po dobu první etapy generální opravy (od 15. 5. do 8. 8. 2012) byla významná část provozu v denní době a v okrajové části noční doby převedena na vedlejší RWY 12/30. Po dobu spojené druhé a třetí etapy generální opravy (od 15. 5. do 30. 9. 2013) byl na vedlejší RWY 12/30 převeden již veškerý provoz, přičemž provoz v noční době byl omezen. Tato změna provozu významně ovlivnila počet hlukem postižených osob. Oba roky, v nichž probíhala generální oprava hlavní RWY 06/24, byly z provozního hlediska naprosto nestandardní a při stanovování dlouhodobého trendu počtu osob postižených hlukem z leteckého provozu na LKPR tak nemohou být brány v úvahu.

Tabulka 1

Počet osob postižených hlukem z leteckého provozu na LKPR v denní době								
hlukové pásmo $L_{AeqD}$	počet obyvatel							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
> 60 dB	1 746		1 340	1 677	1 261	795	1 309	1 568

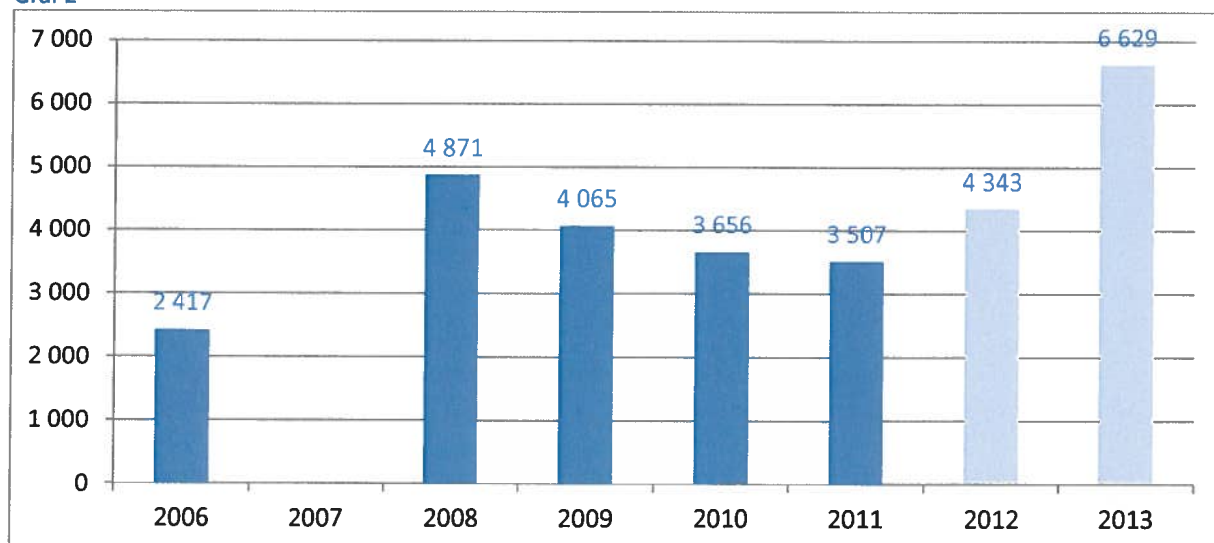
Graf 1



Tabulka 2

Počet osob postižených hlukem z leteckého provozu na LKPR v noční době								
hlukové pásmo $L_{AeqN}$	počet obyvatel							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
> 50 dB	2 417		4 871	4 065	3 656	3 507	4 343	6 629

Graf 2



## 2. Odborné zhodnocení přínosu generální opravy RWY 06/24

### Historie

Generální oprava (dále také jako GO) RWY 06/24 byla dokončena 30. 9. 2013. Stáří jednotlivých konstrukčních vrstev RWY 06/24 bylo před GO 6 až 48 let. K opravě přistoupil provozovatel letiště Praha/Ruzyně – Letiště Praha, a.s. z důvodu velkého množství poruch a nepřípustnému stavu, kdy hodnoty PCN byly menší než ACN<sup>1</sup>. Dosavadní pravidelná údržba a opravy v jarním a podzimním období trvaly zpravidla čtrnáct dní, ale jejich délka se postupně prodlužovala.

### Současnost

Po GO má RWY 06/24 v celé délce 3 715 m cementobetonovou vozovku, což prodlouží její očekávanou životnost. Z důvodu bezpečnosti leteckého provozu, dopravně-stavební způsobilosti hlavní RWY 06/24 a v rámci řádného spravování majetku bude nadále nutné očekávanou životnost periodicky zajišťovat údržbovými a opravářskými pracemi i v průběhu budoucích let, a to dle dosavadních zvyklostí dvakrát ročně.

### Predikce

#### Údržba a menší opravy, 1 - 10 let životnosti - 2x/rok po 5 dnech

Z důvodu pomalejší degradace povrchu betonového krytu a minimálního výskytu poruch se neočekávají následujících 10 let zásadní opravy (např. pravidelná údržba smykových vlastností, výměna těsnění spár, obnova značení atd.), které by provoz na hlavní RWY 06/24 vyloučily na déle než 10 dní za rok. Po cca 8 letech proběhne obnova smykových vlastností povrchu.

#### Opravy většího rozsahu, 10 – 20 let životnosti - 2x/rok po 14 dnech

Opravy poruch většího rozsahu (plošného i množstevního) se zatím nepředpokládají, musí se však vzít v úvahu, že mohou nastat. Protismykové vlastnosti budou zajišťovány periodicky s ohledem na okamžitý stav.

#### Výměna vozovky, generální oprava hlavní RWY 06/24 - 20 let životnosti a více

Bude realizováno v závislosti na celkovém stavu RWY 06/24. Životnost vozovky se uvažuje min. 25 let.

Bez provedení pravidelných údržbových prací a oprav zajišťujících vyhovující stavebně-technický stav RWY 06/24 nebo jejich odložením se snižuje životnost RWY a zvyšuje se riziko leteckých incidentů.

---

<sup>1</sup> Pro přistání určitých letadel na letišti je podstatný technický stav dráhy. Letiště může přijímat jen taková letadla, jejichž váha v kombinaci s ostatními technickými parametry není v rozporu s veličinami, které charakterizují únosnost dráhy. Používanými veličinami jsou především klasifikační číslo letadla (ACN, Aircraft Classification Number) a klasifikační číslo vozovky (PCN, Pavement classification number).

Klasifikační číslo letadla ACN vyjadřuje účinek letadla na vozovku a únosnost podloží. Klasifikační číslo letadla se stanoví pro takovou polohu těžiště, která vyvolává kritické zatížení na kritický podvozek.

Klasifikační číslo vozovky PCN je číslo vyjadřující únosnost vozovky pro provoz bez omezení. Obecně platí, že hodnota ACN by neměla převýšit hodnotu PCN dráhy, aby se nesnižovala její životnost a aby se zamezilo jejímu poškození.