

8. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení příspěvků k imisní zátěži souvisejících s uvažovaným provozem Paralelní dráhy RWY06R/24L letiště Praha Ruzyně. Výpočet z hlediska plošného rozptylu škodlivin byl proveden s využitím programu SYMOS 97, verze 2006, a to pro NO₂, CO, PM₁₀, VOC, benzen a benzo(a)pyren.

Z hlediska vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na ovzduší přicházejí v úvahu ve vztahu k uvažovanému záměru následující řešené varianty, které zohledňují jak možný vývoj na nejbližším komunikačním systému, tak i porovnání vývoje imisní zátěže z hlediska realizace záměru respektive jeho neprovedení. Volba variant i z hlediska dopravního napojení (zejména varianty napojení J resp. Ss Pražského okruhu a varianty uvažující existenci železničního propojení letiště s městem) jsou výsledkem konzultací provedených na odboru EIA a IPPC MŽP ČR. V úvahu tedy přicházejí následující varianty:

- ❖ Výchozí stav 2006, referenční stav
- ❖ Stav v roce 2013 bez Pražského okruhu, bez železničního napojení letiště, realizace paralelní RWY 06R/24L
- ❖ Stav v roce 2013 bez Pražského okruhu, bez železničního napojení letiště, neprovedení záměru paralelní RWY 06R/24L
- ❖ Stav v roce 2013 bez Pražského okruhu, s železničním napojením letiště, realizace paralelní RWY 06R/24L
- ❖ Stav v roce 2013 bez Pražského okruhu, s železničním napojením letiště, neprovedení záměru paralelní RWY 06R/24L
- ❖ Stav v roce 2013 s variantou J Pražského okruhu, bez železničního napojení letiště, realizace paralelní RWY 06R/24L
- ❖ Stav v roce 2013 s variantou J Pražského okruhu, bez železničního napojení letiště, neprovedení záměru paralelní RWY 06R/24L
- ❖ Stav v roce 2013 s variantou J Pražského okruhu, s železničním napojením letiště, realizace paralelní RWY 06R/24L
- ❖ Stav v roce 2013 s variantou J Pražského okruhu, s železničním napojením letiště, neprovedení záměru paralelní RWY 06R/24L
- ❖ Stav v roce 2013 s variantou Ss Pražského okruhu, bez železničního napojení letiště, realizace paralelní RWY 06R/24L
- ❖ Stav v roce 2013 s variantou Ss Pražského okruhu, bez železničního napojení letiště, neprovedení záměru paralelní RWY 06R/24L
- ❖ Stav v roce 2013 s variantou Ss Pražského okruhu, s železničním napojením letiště, realizace paralelní RWY 06R/24L
- ❖ Stav v roce 2013 s variantou Ss Pražského okruhu, s železničním napojením letiště, neprovedení záměru paralelní RWY 06R/24L

Vzhledem k poměrně velkému počtu možných kombinací řešených variant jsou ve vyhodnocení velikosti a významnosti vlivu vyhodnocovány vždy nejhorší varianty z hlediska vývoje komunikačního systému, tedy varianty bez železničního napojení letiště (respektive jiné alternativní dopravy – metro, posílená autobusová MHD). Ve výpočtu jsou řešeny následující varianty:

❖ VARIANTA 1:

Výchozí stav v roce 2006, referenční stav

❖ VARIANTA 2:

Stav v roce 2013 bez Pražského okruhu, bez železničního napojení letiště, realizace paralelní RWY 06R/24L

PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA – RUZYNĚ

Rozptylová studie

❖ VARIANTA 3:

Stav v roce 2013 bez Pražského okruhu, bez železničního napojení letiště, neprovedení záměru paralelní RWY 06R/24L

❖ VARIANTA 4:

Stav v roce 2013 s variantou J Pražského okruhu, bez železničního napojení letiště, realizace paralelní RWY 06R/24L

❖ VARIANTA 5:

Stav v roce 2013 s variantou J Pražského okruhu, bez železničního napojení letiště, neprovedení záměru paralelní RWY 06R/24L

❖ VARIANTA 6:

Stav v roce 2013 s variantou Ss Pražského okruhu, bez železničního napojení letiště, realizace paralelní RWY 06R/24L

❖ VARIANTA 7:

Stav v roce 2013 s variantou Ss Pražského okruhu, bez železničního napojení letiště, neprovedení záměru paralelní RWY 06R/24L

Výpočet pro uvažované varianty byl proveden ve výpočtové čtvercové síti o kroku 500 m, která představuje celkem 336 výpočtových bodů v síti (1 – 336) a pro nejbližší objekty obytné zástavby, které jsou představovány středy nejbližších obcí (1001 – 1013 a dále pro obytnou zástavbu v lokalitě Na Padesátníku – výpočtový bod 1014).

Pro potřeby hodnocení zdravotních rizik je potom u řešených variant u frakce PM₁₀ počítána:

- ◆ doba překročení hraniční koncentrace 50 µg.m⁻³ (hod/rok)
- ◆ doba překročení hraniční koncentrace 30 µg.m⁻³ (hod/rok)
- ◆ doba překročení hraniční koncentrace 20 µg.m⁻³ (hod/rok)
- ◆ doba překročení hraniční koncentrace 10 µg.m⁻³ (hod/rok)

kteř jsou uvedeny v příslušných tabulkách předkládané rozptylové studie.

K výpočtu použitý produkt SYMOS 97 verze 2003 je programový systém pro modelování znečištění ovzduší, který již zohledňuje platné imisní limity dané stávající legislativou v oblasti ochrany ovzduší. V následující sumarizační tabulce jsou uvedeny výsledky výpočtů, zohledňující ve výpočtové síti a u bodů mimo výpočtovou síť nejnižší a nejvyšší vypočtené koncentrace sledovaných znečišťujících látek (v µg.m⁻³, pro BaP v pg.m⁻³):

Varianta	Charakteristika	Výpočtová síť		Body mimo síť		
		min	max	min	max	
Varianta 1	NO ₂	Aritmetický průměr 1 rok	0,053506	1,384543	0,236961	0,906925
	NO ₂	Aritmetický průměr 1 hod	3,645517	39,318208	5,573096	16,788615
	PM ₁₀	Aritmetický průměr 1 rok	0,010546	0,272951	0,046713	0,178791
	PM ₁₀	Aritmetický průměr / 24 hodin	0,574475	55,285743	7,836396	23,606650
	CO	Maximální denní klouzavý průměr / 8 hodin	6,457165	167,089222	28,597191	109,449068
	VOC	Aritmetický průměr 1 rok	0,708096	18,322966	3,135962	12,002165
	VOC	Aritmetický průměr 1 hod	33,886725	876,872620	150,076089	574,381115
	Benzen	Aritmetický průměr 1 rok	0,006361	0,164727	0,028196	0,107901
	BaP	Aritmetický průměr 1 rok	0,000643	0,016685	0,002853	0,010923
	BaP	Aritmetický průměr 1 hod	0,030850	0,798202	0,136608	0,522854
Varianta 2	NO ₂	Aritmetický průměr 1 rok	0,078012	2,018664	0,345490	1,322297
	NO ₂	Aritmetický průměr 1 hod	5,315165	57,325947	8,125574	24,477803
	PM ₁₀	Aritmetický průměr 1 rok	0,015376	0,397961	0,068108	0,260678
	PM ₁₀	Aritmetický průměr / 24 hodin	0,837583	80,606612	11,425466	34,418496
	CO	Maximální denní klouzavý průměr / 8 hodin	9,414547	243,616085	41,694707	159,576741
	VOC	Aritmetický průměr 1 rok	1,032404	26,714885	4,572232	17,499157
	VOC	Aritmetický průměr 1 hod	49,406846	1278,480279	218,810938	837,447667
	Benzen	Aritmetický průměr 1 rok	0,009275	0,240172	0,041110	0,157320

PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA – RUZYNĚ

Rozptylová studie

Varianta	Charakteristika	Výpočtová síť		Body mimo síť		
		min	max	min	max	
	BaP	Aritmetický průměr 1 rok	0,000939	0,024327	0,004160	0,015926
	BaP	Aritmetický průměr 1 hod	0,044979	1,163779	0,199175	0,762322
Varianta 3	NO ₂	Aritmetický průměr 1 rok	0,078108	2,021148	0,345914	1,323923
	NO ₂	Aritmetický průměr 1 hod	5,321702	57,396458	8,135568	24,507910
	PM ₁₀	Aritmetický průměr 1 rok	0,015396	0,398451	0,068191	0,260999
	PM ₁₀	Aritmetický průměr / 24 hodin	0,838613	80,705760	11,439519	34,460831
	CO	Maximální denní klouzavý průměr / 8 hodin	9,426126	243,915733	41,745990	159,773021
	VOC	Aritmetický průměr 1 rok	1,033674	26,747744	4,577855	17,520681
	VOC	Aritmetický průměr 1 hod	49,467617	1280,052810	219,080075	838,477728
	Benzen	Aritmetický průměr 1 rok	0,009286	0,240468	0,041162	0,157513
	BaP	Aritmetický průměr 1 rok	0,000940	0,024356	0,004165	0,015946
	BaP	Aritmetický průměr 1 hod	0,045033	1,165210	0,199420	0,763259
Varianta 4	NO ₂	Aritmetický průměr 1 rok	0,078003	2,018438	0,345450	1,322148
	NO ₂	Aritmetický průměr 1 hod	5,314570	57,319527	8,124663	24,475060
	PM ₁₀	Aritmetický průměr 1 rok	0,015373	0,397917	0,068100	0,260650
	PM ₁₀	Aritmetický průměr / 24 hodin	0,837489	80,597585	11,424186	34,414641
	CO	Maximální denní klouzavý průměr / 8 hodin	9,413492	243,588800	41,690036	159,558870
	VOC	Aritmetický průměr 1 rok	1,032288	26,711893	4,571720	17,497198
	VOC	Aritmetický průměr 1 hod	49,401312	1278,337089	218,786431	837,353873
	Benzen	Aritmetický průměr 1 rok	0,009274	0,240144	0,041106	0,157303
	BaP	Aritmetický průměr 1 rok	0,000939	0,024323	0,004160	0,015925
	BaP	Aritmetický průměr 1 hod	0,044974	1,163649	0,199152	0,762237
Varianta 5	NO ₂	Aritmetický průměr 1 rok	0,078100	2,020921	0,345874	1,323775
	NO ₂	Aritmetický průměr 1 hod	5,321106	57,390030	8,134656	24,505165
	PM ₁₀	Aritmetický průměr 1 rok	0,015393	0,398406	0,068183	0,260970
	PM ₁₀	Aritmetický průměr / 24 hodin	0,838519	80,696720	11,438238	34,456972
	CO	Maximální denní klouzavý průměr / 8 hodin	9,425071	243,888414	41,741315	159,755126
	VOC	Aritmetický průměr 1 rok	1,033558	26,744748	4,577343	17,518720
	VOC	Aritmetický průměr 1 hod	49,462076	1279,909443	219,055538	838,383819
	Benzen	Aritmetický průměr 1 rok	0,009285	0,240440	0,041157	0,157497
	BaP	Aritmetický průměr 1 rok	0,000940	0,024353	0,004164	0,015944
	BaP	Aritmetický průměr 1 hod	0,045029	1,165080	0,199398	0,763174
Varianta 6	NO ₂	Aritmetický průměr 1 rok	0,077994	2,018211	0,345412	1,322000
	NO ₂	Aritmetický průměr 1 hod	5,313973	57,313107	8,123753	24,472319
	PM ₁₀	Aritmetický průměr 1 rok	0,015372	0,397871	0,068091	0,260621
	PM ₁₀	Aritmetický průměr / 24 hodin	0,837396	80,588558	11,422907	34,410787
	CO	Maximální denní klouzavý průměr / 8 hodin	9,412439	243,561518	41,685366	159,540999
	VOC	Aritmetický průměr 1 rok	1,032173	26,708901	4,571208	17,495237
	VOC	Aritmetický průměr 1 hod	49,395780	1278,193915	218,761928	837,260090
	Benzen	Aritmetický průměr 1 rok	0,009273	0,240118	0,041101	0,157285
	BaP	Aritmetický průměr 1 rok	0,000938	0,024321	0,004160	0,015923
	BaP	Aritmetický průměr 1 hod	0,044969	1,163519	0,199130	0,762151
Varianta 7	NO ₂	Aritmetický průměr 1 rok	0,078091	2,020694	0,345837	1,323626
	NO ₂	Aritmetický průměr 1 hod	5,320510	57,383603	8,133745	24,502420
	PM ₁₀	Aritmetický průměr 1 rok	0,015392	0,398361	0,068175	0,260941
	PM ₁₀	Aritmetický průměr / 24 hodin	0,838425	80,687682	11,436956	34,453112
	CO	Maximální denní klouzavý průměr / 8 hodin	9,424015	243,861099	41,736640	159,737234
	VOC	Aritmetický průměr 1 rok	1,033441	26,741753	4,576831	17,516757
	VOC	Aritmetický průměr 1 hod	49,456537	1279,766094	219,031005	838,289920
	Benzen	Aritmetický průměr 1 rok	0,009284	0,240414	0,041153	0,157478
	BaP	Aritmetický průměr 1 rok	0,000939	0,024351	0,004164	0,015942
	BaP	Aritmetický průměr 1 hod	0,045023	1,164950	0,199376	0,763089

Vyhodnocení výsledků výpočtů

Z hlediska výhledového stavu bez ohledu na provedení či neprovedení záměru je patrné, že budou vždy realizovány pohyby na pozemních komunikacích, obdobně mohou být realizovány i veškeré pohyby letadel, kdy se jejich pohyb bude realizovat buď na stávajícím dráhovém systému (neprovedení záměru), nebo i s využitím paralelní dráhy.

Z tohoto důvodu lze v zásadě konstatovat, že vstupy do rozptylové studie jsou pro časový horizont roku 2013 v zásadě shodné z hlediska provedení či neprovedení záměru, liší se pouze svým rozložením na komunikačním systému dle řešených variant a rozložením pohybů letadel na dráhovém systému z hlediska provedení či neprovedení záměru.

Vyhodnocení příspěvků NO₂ k imisní zátěži zájmového území

Pro NO₂ je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit pro roční aritmetický průměr ve vztahu k ochraně zdraví lidí hodnotou 40 µg.m⁻³ a 200 µg.m⁻³ ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru.

Z hlediska nejbližších stanic AIM lze vyslovit závěr, že v oblasti letiště není překračován roční aritmetický průměr této škodliviny. Obdobné závěry vyplývají pro zájmové území i z hlediska výsledků modelu ATEM, kdy se roční průměrné koncentrace pohybují pod 15 µg.m⁻³.

Taktéž hodinový aritmetický průměr NO₂ není dle nejbližších stanic AIM pro zájmové území překračován.

Stávající příspěvky provozu letiště ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru se ve výpočtové síti pohybují do 1,35 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou do 0,91 µg.m⁻³. Z hlediska hodinového aritmetického průměru se stávající příspěvky ve výpočtové síti pohybují do 39,32 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť do 16,79 µg.m⁻³.

Ve výhledovém stavu v řešených variantách nepřesáhnou příspěvky provozu letiště k ročnímu aritmetickému průměru ve výpočtové síti 2,02 µg.m⁻³, u bodů mimo výpočtovou síť se tyto příspěvky pohybují do 1,33 µg.m⁻³. Z hlediska příspěvků k hodinovému aritmetickému průměru se příspěvky provozu v řešených variantách pohybují maximálně do 57,40 µg.m⁻³ ve výpočtové síti a do 24,51 µg.m⁻³ u bodů mimo výpočtovou síť.

Porovnáním stávajícího a výhledového stavu z hlediska imisní zátěže lze vyslovit závěr, že z hlediska příspěvků k ročnímu aritmetickému průměru i hodinového aritmetického průměru se navýšení příspěvků k imisní zátěži realizuje v nejbližším okolí letiště, přičemž z hlediska ročního aritmetického průměru je navýšení málo významné, z hlediska hodinového aritmetického průměru může dojít k navýšení o cca 18 µg.m⁻³. Vzhledem ke skutečnosti, že odbavovací kapacita letiště je schopna odbavit pro rok 2010 uvažovaný počet cestujících bez ohledu na realizaci záměru, lze tento příspěvek očekávat v zájmovém území bez ohledu na realizaci záměru. S ohledem na stávající pozadí nelze předpokládat výraznější změnu pozadí pro rok 2013 a tudíž lze vyslovit závěr, že z hlediska imisní zátěže NO₂ by ani ve výhledovém stavu neměl příspěvek letiště znamenat překročení ročního respektive hodinového imisního limitu pro tuto škodlivinu.

Vyhodnocení příspěvků frakce PM₁₀ k imisní zátěži zájmového území

Pro PM₁₀ je stávající platnou legislativou stanovena jako imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnota 40 µg.m⁻³, pro 24 hodinový aritmetický průměr potom 50µg.m⁻³ (s možností překročení této koncentrace 35 krát za rok).

Nejbližší stanice AIM nesignalizují překračování ročního imisního limitu, epizodně může docházet k překračování 24 hodinového aritmetického průměru.

Dle modelu ATEM se pohybují v zájmovém území roční průměrné koncentrace v rozpětí 30 – 40 µg.m⁻³.

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek posuzovaného záměru k ročnímu aritmetickému průměru se ve stávajícím stavu pohybuje do 0,28 µg.m⁻³ ve výpočtové síti a do 0,18 µg.m⁻³ u bodů mimo výpočtovou síť. Z hlediska 24 hodinového aritmetického průměru se stávající zdroje související s provozem letiště pohybují na imisní zátěži koncentracemi do 55,29 µg.m⁻³ ve výpočtové síti, u bodů mimo výpočtovou síť do 23,61 µg.m⁻³.

PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA – RUZYNĚ

Rozptylová studie

Doby překročení zvolených hraničních koncentrací jsou patrné z následujícího přehledu:

výpočtová síť		body mimo síť	
minimum	maximum	minimum	maximum
0,574475	55,285743	7,836396	23,606650

1001 19,266092	1002 7,836396	1003 8,960182	1004 13,159681	1005 13,994861	1006 20,989286	1007 7,933155
-------------------	------------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------------	------------------

1008 9,070822	1009 13,322170	1010 14,167664	1011 21,248467	1012 15,740013	1013 23,606650	1014 17,146379
------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

Doba překročení hraniční koncentrace v hod/rok:

koncentrace 50 ug/m ³	výpočtová síť		body mimo síť	
	minimum	maximum	minimum	maximum
	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000

koncentrace 10 ug/m ³	1001 10,769196	1002 0,000000	1003 0,000000	1004 7,355886	1005 7,822728	1006 11,732412	1007 0,000000
	koncentrace 20 ug/m ³	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000
	koncentrace 30 ug/m ³	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000

koncentrace 10 ug/m ³	1008 0,000000	1009 7,446714	1010 7,919320	1011 11,877287	1012 8,798219	1013 13,195444	1014 9,584336
	koncentrace 20 ug/m ³	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	6,057647	0,000000
	koncentrace 30 ug/m ³	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000	0,000000

Ve výhledovém stavu v řešených variantách nepřesáhnou příspěvky provozu letiště k ročnímu aritmetickému průměru ve výpočtové síti 0,40 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, u bodů mimo výpočtovou síť se tyto příspěvky pohybují do 0,27 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Z hlediska příspěvků k 24 hodinovému aritmetickému průměru se příspěvky provozu v řešených variantách pohybují maximálně do 80,71 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti (při překročení imisního limitu souvisejícího se zdroji letiště kolem 29 hodin za rok) a do 34,5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Porovnáním stávajícího a výhledového stavu z hlediska imisní zátěže lze vyložit závěr, že z hlediska příspěvků k ročnímu aritmetickému průměru i hodinového aritmetického průměru se navýšení příspěvků k imisní zátěži realizuje v nejbližším okolí letiště, přičemž z hlediska ročního aritmetického průměru je navýšení málo významné, z hlediska 24 hodinového aritmetického průměru může dojít k navýšení o cca 25,5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vzhledem ke skutečnosti, že odbavovací kapacita letiště je schopna odbavit pro rok 2013 uvažovaný počet cestujících bez ohledu na realizaci záměru, lze tento příspěvek očekávat v zájmovém území bez ohledu na realizaci záměru a tudíž není významněji ovlivnitelný. I přes tuto skutečnost však lze toto navýšení vzhledem k celkovému pozadí označit jako poměrně významné.

S ohledem na stávající pozadí nelze předpokládat výraznější změnu pro rok 2013 a tudíž lze vyslovit závěr, že z hlediska imisní zátěže PM₁₀ by ve výhledovém stavu nemělo docházet k výraznější změně imisní zátěže ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru, nelze však vyloučit možnost překračování imisního limitu pro 24 hodinový aritmetický průměr, a to kolem 29 hodin ročně.

Vyhodnocení příspěvků oxidu uhelnatého k imisní zátěži zájmového území

Pro oxid uhelnatý je stanoven stávající platnou legislativou maximální denní osmihodinový klouzavý průměr – 10 000 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Nejbližší stanice AIM nesignalizují překračování imisního limitu.

PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA – RUZYNĚ

Rozptylová studie

Dle modelu ATEM se roční průměr této škodliviny pohybuje kolem $600 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Z výsledků výpočtů je patrné, že příspěvek posuzovaného záměru k aritmetickému 8 hod. průměru se pohybuje ve stávajícím stavu kolem $168 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a kolem $110 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť, což lze označit za nízký příspěvek k imisní zátěži této škodliviny ve vztahu k imisnímu limitu.

Ve výhledovém stavu se budou příspěvky ze zdrojů znečištění související s provozem letiště pohybovat do $244 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $160 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť. I tyto očekávané příspěvky lze označit za nízké ve vztahu k imisnímu limitu a pozadí zájmového území. Nelze předpokládat, že by k roku 2013 mohlo dojít k výraznějšímu zhoršení imisního pozadí, které by spolu s provozem letiště mohlo znamenat překračování imisního limitu této škodliviny.

Vyhodnocení příspěvků benzenu k imisní zátěži zájmového území

Stávající platnou legislativou je stanovena hodnota ročního aritmetického průměru $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Jak z hlediska stanic AIM, tak i dle modelu ATEM není v zájmovém území překračována hodnota ročního imisního limitu.

Z hlediska příspěvků k ročnímu aritmetickému průměru imisní zátěže benzenu je patrné, že ve stávajícím stavu jsou dosahovány koncentrace nepřekračující koncentraci $0,175 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a kolem $0,11 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Ve výhledovém stavu jsou potom ve výpočtové síti očekávány příspěvky do $0,25 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a kolem $0,16 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Jak stávající, tak i výhledové příspěvky lze označit za malé jak ve vztahu k charakteru pozadí, tak i z hlediska platného imisního limitu.

Vyhodnocení příspěvků benzo(a)pyrenu k imisní zátěži zájmového území:

Stávající platnou legislativou je pro cílový rok 2012 stanoven imisní limit této škodliviny $1 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejbližší stanice AIM v Praze Libuš sice monitoruje v dnešní době překročení imisního limitu pro rok 2012, příspěvky záměru se ve stávajícím stavu pohybují do $0,017 \text{ pg}\cdot\text{m}^{-3}$ ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru a do $0,80 \text{ pg}\cdot\text{m}^{-3}$ ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru. Oba uvedené příspěvky jsou dosahovány v areálu letiště a z hlediska předpokládaného imisního limitu jsou hluboko pod $1 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

Ve výhledovém stavu jsou dosahovány příspěvky ve vztahu k ročnímu aritmetickému do $0,025 \text{ pg}\cdot\text{m}^{-3}$ ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru a do $1,17 \text{ pg}\cdot\text{m}^{-3}$ ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru. Oba uvedené příspěvky jsou dosahovány v areálu letiště a z hlediska předpokládaného imisního limitu jsou hluboko pod $1 \text{ ng}\cdot\text{m}^{-3}$.

Vyhodnocení příspěvků VOC k imisní zátěži zájmového území:

Pro VOC není imisní limit stanoven.

Ve vztahu k VOC jsou ve stávajícím stavu z hlediska zdrojů znečištění ovzduší souvisejících s provozem letiště dosahovány z hlediska ročního aritmetického průměru příspěvky do $18,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $12 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť. Z hlediska příspěvků k hodinovému aritmetickému průměru jsou dosahovány příspěvky do $877 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $575 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

PARALELNÍ RWY 06R/24L LETIŠTĚ PRAHA – RUZYNĚ

Rozptylová studie

Ve výhledovém stavu jsou z hlediska zdrojů znečištění ovzduší související s provozem letiště dosahovány ve vztahu k ročnímu aritmetickému průměru příspěvky do $26,8 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ve výpočtové síti a do $17,6 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ u bodů mimo výpočtovou síť.

Na základě provedení vyhodnocení vývoje příspěvků k imisní zátěži lze vyslovit závěr, že nárůst počtu odbavených cestujících k roku 2013 bude znamenat určitý nárůst příspěvků k imisní zátěži v zájmovém území sledovaných škodlivin, avšak tento nárůst imisní zátěže lze očekávat bez ohledu na realizaci stavby paralelní dráhy. Rozptylová studie sice dokladuje určitý nárůst příspěvků k imisní zátěži, tento nárůst však v zásadě není realizací záměru či jeho neprovedením ovlivnitelný a při předpokládaném počtu odbavených cestujících ve výhledovém roce nastane i bez neprovedení záměru. Lze však konstatovat, že zvolené varianty vyhodnocují nejhorší možný stav, kterým je nerealizace alternativní dopravy na letiště (která by měla zajistit dopravu až 20 000 cestujících). Pokud by do roku 2013 nebyla realizována tato doprava napojením letiště na trať ČD Praha – Kladno, potom má Letiště Praha, s.p. zajištěno alternativní řešení, spočívající ve zřízení nového autobusového spoje do prostoru stanice metra Zličín. Druhou možnou variantou je prodloužení příslušné trasy metra.

Z hlediska konečného řešení lze tudíž předpokládat, že výsledné příspěvky k imisní zátěži budou nižší, než jsou koncentrace uváděné v rozptylové studii (která řeší nejhorší možný stav bez alternativní dopravy na letiště), protože v roce 2013 bude určitý způsob alternativní dopravy realizován, neboť se jedná o jednu z podmínek pro další rozvoj letiště stanovené MŽP v rámci procesu EIA na výstavbu Terminálu Sever, prst C.