

NA NOVÉ PARALELNÍ DRÁZE PŘISTANE CELÁ ŘADA NOVÝCH VÝHOD



Od devadesátých let Letiště Praha zaznamenává výrazný nárůst v počtu odbavených cestujících a letů. Zatímco počet pasažerů se zvýšil více než osminásobně, počet vzletů a přistání narostl téměř čtyřnásobně. Pražské letiště patří k nejrychleji rostoucím vzdušným přístavům v Evropě.

Navzdory tomuto trendu je letecká doprava v České republice ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi stále málo

schopnost českého cestovního ruchu i ekonomiky země.

Pro podnikání je letiště naprosto nezbytným prvkem infrastruktury. Kolem 40 procent pasažerů, kteří každoročně projdou pražským letištěm, tvoří obchodní cestující. Blízkost a snadná dostupnost letiště jsou navíc důležitým kritériem pro zahraniční investory, když rozhodují o umístění svých investic.

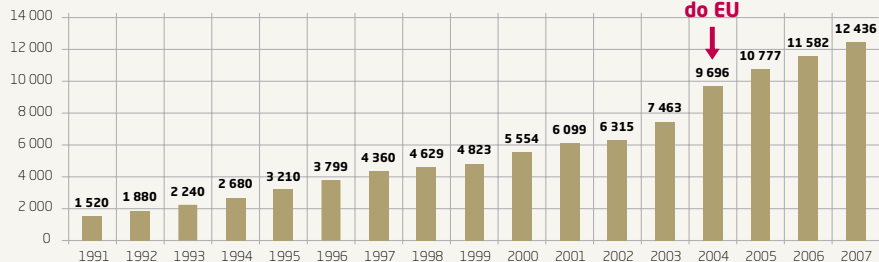
Nezanedbatelný je také vliv letiště na zaměstnanost. Každý milion odbavených cestujících za rok podpoří podle odborných studií vznik 1 000 nových pracovních míst na letišti, více než 2 100 pracovních příležitostí vznikne v jeho nejbližším okolí a dalších 1 000 v ekonomice země. Do roku 2020 by tak díky rozvoji letiště mohlo vzniknout přibližně 31 500 pracovních míst v české ekonomice, z toho 16 000 v nejbližším okolí letiště.

PROČ LETIŠTĚ POTŘEBUJE PARALELNÍ DRÁHU?

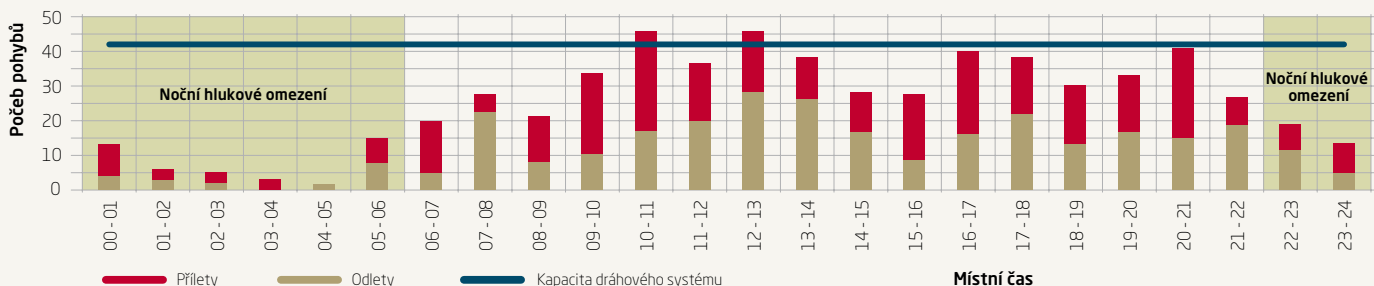
rozvinutá. Její další růst je tudíž naprosto nezbytný. Nejpozději do roku 2020 by mělo pražské letiště ročně odbavovat 20 milionů pasažerů.

Rozvoj letecké přepravy však naráží na kapacitní možnosti současného dráhového systému. Pokud nebude rozšířen, hrozí, že velká část poptávky po letecké dopravě zůstane neuspokojena nebo se přesune na jiná mezinárodní letiště. To by výrazně ohrozilo konkurence-

Vývoj počtu cestujících (v tis.)



Kapacitní vytížení letiště v průběhu jednoho dne (28.6.2007)



VÝHODY PARALELNÍ DRÁHY

Provozování dvou paralelních drah s letištními terminály uprostřed nabízí několik zásadních výhod:

→ je daleko efektivnější než systém křížících se drah; díky umístění odbavovacího komplexu mezi oběma ranvejemi nekřížují letadla jednu dráhu při pojíždění na druhou dráhu, což posiluje prvek pasivní bezpečnosti provozu letadel;

- odklání provoz z vedlejší dráhy RWY 13/31, jejíž příletové a odletové tratě vedou nad hustě obydlenými oblastmi Prahy a Středočeského kraje (Kladno, Buštěhrad) s více než 200 tisíci obyvateli; v těchto lokalitách se hluková zátěž výrazně sníží a přesune nad méně obydlená území;
- umožňuje maximální využití kapacity obou drah, což pozitivně ovlivňuje

ekonomiku provozu letiště; leteckým společnostem dává možnost využít optimálních provozních časů.



Umístění

Dráha bude rovnoběžná se stávající dráhou RWY 06/24 ve vzdálenosti 1525 metrů, aby byl umožněn nezávislý provoz na obou drahách. Provoz na dráze RWY 13/31 se omezí na mimořádné události či situace, kdy meteorologické podmínky na hlavních drahách znemožňují provoz. Díky umístění na opačné straně odbavovacích ploch nebudou pojiždějící letadla aktivní dráhu křížovat.

Vozovka

Konstrukce vozovky v místech extrémního namáhání bude tuhá s cementobetonovým povrchem. V ostatních místech bude použit živičný povrch. Ochranná vrstva bude tvořena štěrkopískem, podkladní vrstvy štěrkodrtí a cementovou stabilizací, kryt bude cementobetonový nebo asfaltobetonový. Celková tloušťka konstrukce bude přibližně jeden metr.

Pojezdový systém

Součástí dráhy bude systém 3 rychlých výjezdů v každém směru. Ty budou navrženy tak, aby letadlo po přistání mohlo v co nejkratším čase dráhu opustit a uvolnit ji pro další letadlo. Výjezdy budou napojeny na rovnoběžnou pojezdovou dráhu, která bude v prostoru odbavovacích ploch zdvojena. To významným způsobem zvýší kapacitu pro přistání.

TECHNICKÉ PARAMETRY

Technické vybavení

Dráha bude vybavena radionavigačními, světelnými a energetickými přístroji špičkové úrovně. Ty budou splňovat mezinárodní požadavky pro přesné přiblížení III.B kategorie*. To znamená, že umožní přiblížení a přistání letadel i za nulové dohlednosti.

*Pozn.: Přesné přiblížení III. kategorie je nejvyšším stupněm přesného přiblížení.





ZÁKLADNÍ PARAMETRY DRÁHY RWY 06R/24L

Osový boční odstup od stávající

RWY 06/24:

1 525 m

Délka dráhy:

3 550 m stavební délka
práh dráhy RWY 24L trvale posunut o 150 m¹

Použitelná délka pro přistání :

RWY 06R - 3 550 m

RWY 24L - 3 400 m

Použitelná délka pro vzlet :

3 550 m v obou směrech

Šířka dráhy:

45 m (základní)

75 m (včetně postranních pásů RWY^{II})

Pás dráhy^{III}:

délka - 3 670 m, šířka - 300 m

Koncová bezpečnostní plocha^{VI}:

délka - pro RWY 06R: 240 m, šířka - 150 m

délka - pro RWY 24L: 325 m, šířka - 150 m

Předpolí^V:

Rozměry předpolí jsou totožné s rozměry
Koncové bezpečnostní plochy.

¹ Trvale posunutý práh znamená, že pro přistávající letadla dráha nezačíná na začátku betonu, ale až 150 metrů za ním. Důvodem je zvýšení výšky letu letadla nad oblastmi před dráhou.

^{II} Zpevněná vozovka po obou stranách dráhy, která má zabránit poškození letadla v případě vyjetí z dráhy.

^{III} Plocha kolem dráhy, bez překážek, upravená tak, aby se snížilo riziko poškození letadla při vyjetí z dráhy.

^V Plocha za dráhou, navazující na pás dráhy, upravená tak, aby se snížilo riziko poškození letadla při přejetí dráhy.

^{VI} Plocha za dráhou, bez překážek, nad kterou letadlo může provést počáteční stoupání do stanovené výšky.



LETIŠTĚ PRAHA

Pražské letiště je počtem odbavených cestujících největším vzdušným přístavem v České republice a druhým největším ve střední a východní Evropě. V prestižní celosvětové anketě mezi cestujícími, World Airport Awards 2007, bylo vyhlášeno jako nejlepší ve střední a východní Evropě.

V roce 2007 odbavilo rekordních 12,44 milionů cestujících. Ve srovnání s rokem 2006 je to o 7,5 % více. Podle odhadů

počty pasažérů porostou i v roce 2008. Koncem roku by terminály Letiště Praha měly přivítat třináctimiliontého cestujícího. Do Prahy nyní létá 53 aerolinií, které zajišťují pravidelné přímé spojení do 124 měst po celém světě, a 6 nákladových dopravců.

Největší leteckou společností jsou České aerolinie. Na růstu letiště se významně podílejí také nízkonákladové aerolinie. Pražské letiště s výjimečnou pozicí

ve středu Evropy nabývá na významu jako přístupný uzel. Dlouhodobému růstu výrazně přispěl vstup ČR do EU v roce 2004 a do schengenského prostoru v roce 2007.

Kontakty:

Správa Letiště Praha, s.p.
organizační jednotka Komunikace
K Letišti 6. 160 08 Praha 6
www.prg.aero
komunikace@prg.aero

Realizace paralelní dráhy bude mít pozitivní vliv na životní prostředí jihozápadní části Prahy a okolí. Nová dráha zásadně sníží provoz nad hustě obydleným územím města, neboť omezí využití dráhy RWY 13/31 na výjimečné situace. Ve směru na Prahu nyní provoz představuje 12,5 % všech pohybů a po dostavbě paralelní dráhy klesne v průměru na 4 %.

Nová dráha zároveň umožní optimalizovat odletové trati a příletové i odletové postu-

V souvislosti s realizací paralelní dráhy musí dojít ze zákona i ke změně rozsahu území ovlivněného nadměrným hlukem z leteckého provozu, a tedy k úpravě hranice ochranného hlukového pásma. Zejména na jeho území letiště průběžně sleduje úroveň hlukové zátěže měřícími stanicemi, které jsou součástí nového monitorovacího systému. Pražské letiště navíc motivuje výši hlukových poplatků aerolinie, aby na své lety do Prahy nasazovaly co nejtišší letadla.

Obyvatelům obcí a městských částí v ochranném hlukovém pásmu letiště zajišťuje výměnu oken a balkónových dveří za protihluková. Také zde finančně podporuje projekty zaměřené na zlepšení životního prostředí a rozvoj občanské společnosti.

Vysoká úroveň ochrany životního prostředí letiště je potvrzena certifikací podle ISO 14 001, platné od roku 2002 a obnovené každé tři roky.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

py. Omezí se tím rozptyly tratí a zmenší se území ovlivněné hlukem z leteckého provozu. Optimální tratě pro přílety a odlety budou vymezeny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou. Dostatečná kapacita paralelního dráhového systému umožní jejich striktní dodržování. Všechna tato opatření přispějí ke snížení počtu obyvatel zatížených leteckým hlukem, a to nejen v nejbližším okolí letiště.



Letiště v Ruzyni bylo otevřeno v roce 1937. Při uvedení do provozu mělo pouze travnaté vzletové a přistávací pásy o délce 800–1200 metrů a mělo vytyčeno celkem pět přistávacích směrů. Na svou dobu bylo vybaveno moderním světelným i radionavigačním zařízením. I svojím architektonickým řešením se řadilo ke světové špičce.

S narůstající hmotností a rychlostí letadel přestal travnatý povrch vyhovovat. Koncem 30. let byly vybudovány první zpevněné

1960–1963 vybudování ranveje RWY 06/24. Ta se stala hlavní vzletovou a přistávací dráhou letiště s délkou 3715 metrů. Již v projektu její výstavby se výhledově počítalo s realizací paralelní dráhy. Počátkem 70. let byla druhá dráha zapracována do územně plánovací dokumentace, včetně Směrného územního plánu a Územního plánu hl. m. Prahy.

Od 60. let dráhový systém letiště zůstal téměř beze změn, ačkoliv počet přeprave-



HISTORIE DRÁHOVÉHO SYSTÉMU

dráhy. V roce 1937 to byly RWY 08/26* a RWY 04/22. O dva roky později následovaly RWY 17/35 a RWY 13/31. Posledně zmiňovaná dráha je v provozu dodnes. Tyto čtyři dráhy byly postupně prodlouženy a letištnímu provozu postačovaly až do poloviny 50. let.

Nástup proudových letadel si vyžádal novou koncepci dráhového systému. Ta zahrnovala prodloužení dráhy RWY 13/31 v druhé polovině 50. let a v letech

ných cestujících vzrostl více než 12,5 krát. Bez dalšího rozšíření dráhového systému pražské letiště již brzy nebude schopno čelit zvyšujícímu se objemu letecké přepravy. Současný problém kapacity dráhového systému může vyřešit pouze vybudování nové dráhy.

*Pozn.: Označení dráhy se odvozuje od jejího zeměpisného směru. RWY 08/26 například označovala dráhu, jejíž jeden směr měl azimut 80° a druhý 260° od severního pólu.

