

Dokumentace řízení provozní bezpečnosti

SAFETY STUDIE

Akce během uzavírky RWY 06/24 2026, část I

Zpracovatel: Řízení Kvality, Safety a Procesů		Číslo dokumentace: KSP/7/2026/02 Šablona: 4.1 CZ	Realizace od: 30.3.2026	Finální stav od: 14.8.2026
Vypracoval		datum a podpis		
 Safety inspektor				
Schválil		datum a podpis		
 R/KSP				
Akceptoval		datum a podpis		
 P/PR, Odpovědný vedoucí pracovník				

Safety Studie

Historie dokumentu

Verze	Datum	Zpracoval	Poznámky
0.1	19. 11. 2025		PDS první část
0.2	14. 1. 2026		Finální znění souvisejících POP
0.3	23. 1. 2026		Oddělení SS část I, k připomínkám
1.0	29. 1. 2026		Finální
1.1	19. 2. 2026		Úpravy
1.2	20. 2. 2026		K připomínkám
1.3	24. 2. 2026		Zpracované připomínky, doplněné zkratky
2.0	11. 3. 2026		Finální

Anotace

Tato Safety Studie hodnotí vliv uvažované infrastrukturní změny na úroveň provozní bezpečnosti. Jedná se o posouzení akcí, které budou realizovány během uzavírky RWY 06/24 v roce 2026. Samotná uzavírka a související provozní omezení a zvláštní postupy byly hodnoceny safety studií KSP/7/2025/117 Uzavírka RWY 06/24 2026. Studie řeší realizaci akcí vyjma projektů souvisejících se SZZ a kabelovody, které hodnotí SS Akce během uzavírky RWY 06/24 2026 část II. Aktualizací bylo upřesněno hodnocení lidského faktoru v registru nebezpečí, zejména vazba na organizační faktory řízení práce ve změnovém režimu. Dále doplněno o odkaz na SS KSP/7/2025/117 u nebezpečí HZS (řešeno v rámci způsobu uzavírky) a doplněno riziko střetu AC x wildlife. Doplnění zkratk. **Změny podbarveny žlutě.**

Distribuce

KSP elektronický archiv
OŘS (P/PŘ)
RSM (MP/PŘ)
KOS (Č/PŘ)
NSL (Č/PŘ)
LPB (Č/PŘ)
ECM
ÚCL
ŘLP

Status dokumentu

Finální

Použité zdroje

[Nařízení komise \(EU\) č. 139/2014](#) kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť

[Přijatelné způsoby průkazu AMC/GM](#): požadavky na provozovatele letišť; [Certifikační specifikace CS-ADR-DSN](#): technické požadavky na letiště

Podklady SRP (POP LP-RO-001/2026; POP LP-RO-002/2026; POP LP-RO-003/2026, POP LP-RO-003/2026; AIP SUP č. j. LPR/SRP/883/2025)

Projektová dokumentace stavby hodnocených akcí platná ke dni vydání safety studie; Vyjádření PPSD pro MD ČR

Archiv KSP: safety studie č.j. KSP/7/2025/117 Uzavírka RWY 06/24 2026

Registr zkratk

A-SMGCS	Pokročilý systém pro sledování a řízení provozu
AC nebo A/C	Letadlo
AD nebo A/D	Letiště
ADR	Pojem Letiště (Aerodrome) užívaný EASA
ADQ	Jakost leteckých dat
AIP	Letecká informační příručka
ALS	Přibližovací světelná soustava
AM	Accountable Manager / Odpovědný vedoucí pracovník
AMC	Přijatelné způsoby průkazu
AMS	řídící a monitorovací systém SZZ
ANNEX 14	Příloha ICAO Aerodromes
ARR	Přílet
AST	Apron Safety Team
BED	Bezpečnostní dispečink letiště
BOL	Biologická ochrana letiště, organizační jednotka LP
BOP	Bezpečnostní opatření provozovatele
BPV	Bezpečnostní procesy a výcvik, organizační jednotka LP
BZP	Bezpečnost, organizační jednotka LP
CDP	Centrální dispečink provozu
Č/PŘ	Člen představenstva
CS ADR	Certifikační specifikace EASA Aerodromes
DOP	Dopravní opatření provozovatele
EU	Evropská Unie
EASA	Evropská agentura pro bezpečnost letectví
ENE	Elektronergetika a energie, organizační jednotka LP
FOD	Cizí předmět / poškození cizím předmětem
GP	Glide Path
HZS	Hasičský záchranný sbor
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
ILS	Instrument Landing System
IZS	Integrovaný záchranný systém
k.p.	kódové písmeno
KOS	Oblast korporátních služeb
KSP	Řízení kvality, safety a procesů, organizační jednotka LP
KTL	Kritické typy letadel
LKPR	ICAO kód Letiště Praha / Ruzyně
LP	Letiště Praha, a. s.
LPB	Letecký provoz a bezpečnost, organizační jednotka LP
LRST	Local RWY Safety Team
LT	Local Time

LVP	Postupy pro provoz za nízké dohlednosti
MP/PŘ	Místopředseda představenstva
N/A	Not applicable (neaplikováno)
NSL	Oblast neleteckého obchodu a služeb
NIL	Žádný
NOTAM	zde zpráva o změněném technickém/provozním stavu letiště
M	Manažer
MMP	Mobilní mechanizační prostředek
NO	Nápravné opatření
OLE	Ostraha letiště, organizační jednotka LP
OP	Odbavovací plocha
PAPI	Světelná sestupová soustava
PČR	Policie ČR
PDS	Projektová dokumentace stavby
P/PŘ	Předseda představenstva
PO	Požární ochrana
POP	Provozní opatření provozovatele
PP	Překážkové plochy
PPSD	Pražská plynárenská Servis distribuce, a.s.
PŘ	Představenstvo LP
RE	RWY Excursion
RI	RWY Incursion
ŘD	Řídící dokumentace / dokument
ŘLP	Řízení letového provozu ČR, s.p.
RPP	Řízení provozu ploch, organizační jednotka LP
RSM	Oblast rozvoje a správy majetku
ŘSP	Oblast řízení společnosti a provozu
RWY	Dráha
SAFR	Safety doporučení
SB	Stop Bar / stop příčka
SD/CHROS	Státně důležitý let / let chráněné osoby
SMS	Systém řízení provozní bezpečnosti
SNOWTAM	Zpráva o stavu letiště v zimním období
SO	Stavební objekt
SRA	Security Restricted Area
SRP	Správa a rozvoj provozu ploch, organizační jednotka LP
SS	Safety studie
SUP	AIP Supplement
SZZ	Světelné zabezpečovací zařízení
TWY	Pojezdová dráha
TWR	Letištní řídicí věž
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
VTL	vysokotlaký

1. Popis změny

Předmětem této safety studie je posouzení níže uvedených stavebních akcí, které budou realizovány během uzavírky RWY 06/24 v termínu od 31. 3. 2026, 08:00 LT do 14. 8. 2026, 15:00 LT. Vlastní uzavření bylo hodnoceno samostatnou studií KSP/7/2025/117 Uzavírka RWY 06/24 2026.

Seznam souvisejících provozních opatření provozovatele letiště (známých v době vydání safety studie):

- POP LP-RO-001/2026 Uzavírka RWY 06/24;
- POP LP-RO-002/2026 Uzavírka RWY 06/24 – postupy pro práce v SRA;
- POP LP-RO-003/2026 Postupy pro přetahy letadel během používání RWY 12/30;
- POP LP-RO-00x/2026 Uzavírka stání E7.

Plánované stavební akce (posouzeny v jednotlivých podkapitolách dle uvedeného číslování):

- 1.1 Modernizace perimetru;
- 1.2 Oprava TWY D na výjezdu RWY 06/24;
- 1.3 Rekonstrukce TWY D x F;
- 1.4 Výměna štěrbinového žlabu;
- Externí: 1.5 Obnova ILS24 s přesunem GP24;
- Externí: 1.6 Rekonstrukce vysokotlakého plynovodu.

1.1. Modernizace perimetru

Uvedené údaje a informace vycházejí z PDS a projektových schůzek. Analýza narušení PP vychází z interní analýzy překážek a podkladů SRP.

Cílem projektu modernizace perimetru je zvýšení zabezpečení SRA zóny proti vnějšímu vniknutí, sjednocení standardu oplocení a vjezdových bran, montáž dodatečného technického zabezpečení a snadná a rychlá údržba. V současném stavu jsou některé části oplocení v havarijním stavu, který nevyhovuje safety a security požadavkům a vyžaduje opravu. Dalšími cíli jsou zvýšení dostupnosti vnitřní a vnější obvodové části SRA zóny a propojení vnitřní obvodové komunikace. Očekávanými přínosy jsou snížení rizika vniknutí neoprávněných osob či zvířete do SRA zóny, zajištění rychlejšího a snazšího přístupu k vnitřní straně perimetru v průběhu celého roku, snížení počtu MMP využívajících pojezdový systém a optimalizace stavební dopravy včetně rozložení zátěže vstupních bran. Během uzavírky RWY 06/24 v roce 2026 dojde k realizaci etap 8 a 11 (viz Obr. 1).

ETAPA 8: Část lokalizovaná v místě vyhlídkového valu u křížení TWY F a RWY 12/30, od brány B12. Jedná se o nové oplocení (v délce cca 450 m) a novou komunikaci zbudovanou severněji od stávající asfaltové cesty. Stavba zahrnuje odstranění stávajícího oplocení a vyhlídkového valu. Navržená komunikace bude z asfaltového betonu (možný provoz těžké techniky) s nepevněnou krajnicí a odvodňovacími příkopy po obou stranách. Vzhledem k umístění vyžaduje uzavírku RWY 06/24.

ETAPA 11: Zahrnuje kompletní rekonstrukci oplocení ve stávající trase podél TWY F dle standardu LP (v délce cca 845 m). Vzhledem k umístění vyžaduje uzavírku RWY 06/24.



Obr. 1 – Modernizace perimetru: umístění etap 8 a 11, výřez z celkového přehledu všech etap

1.1.1. Popis dočasné změny

ETAPA 8

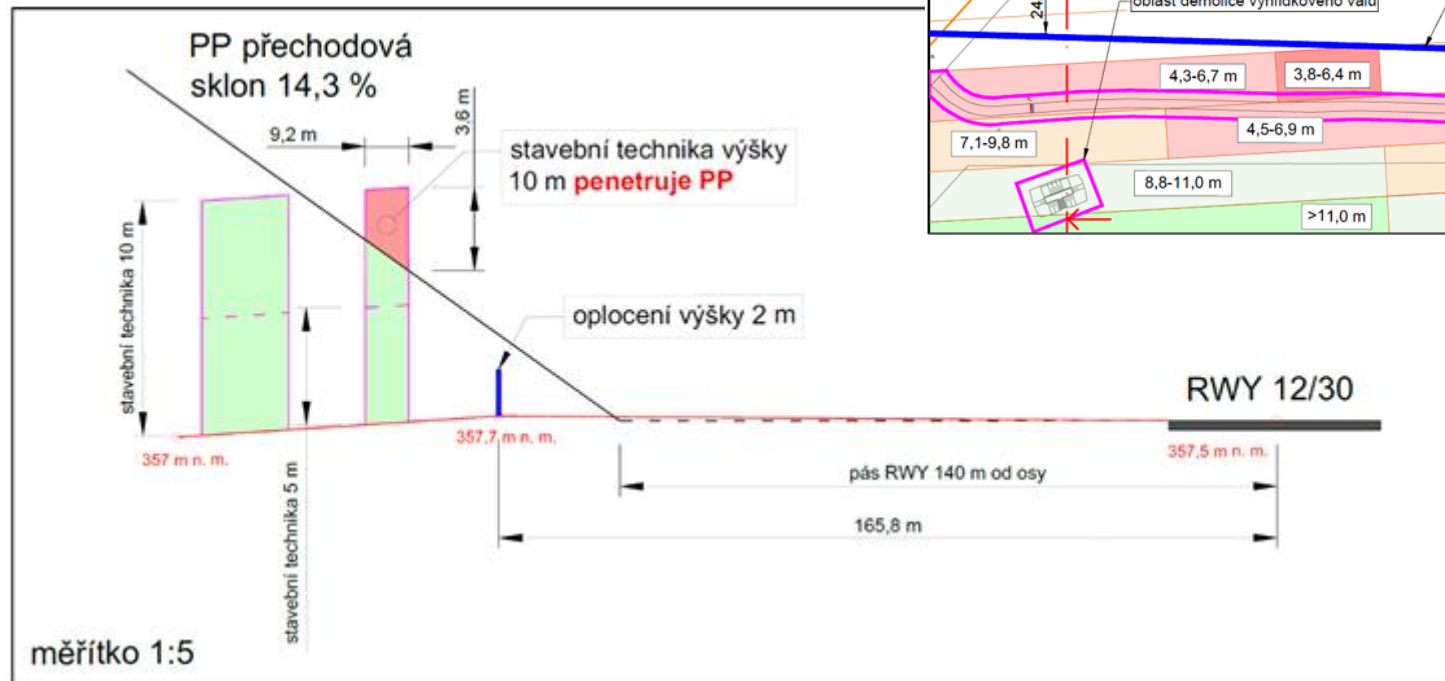
Předpokládaný termín realizace je 6. 4. 2026 – 3. 7. 2026. V místě bude instalováno dočasné oplocení výšky 2 m, prováděny demoliční práce a realizována výstavba. Dojde k narušení PP přechodové RWY 12/30 v provozu. Oblast demoličních prací, výstavby perimetru a příslušné výšky PP uvádí Obr. 3. Penetraci PP stavební technikou ilustruje Obr. 2.

Trasa stavištní dopravy je stanovena a byla posouzena SS pro uzavírku. Realizaci je nutno koordinovat se současně probíhající rekonstrukcí v etapě 11.

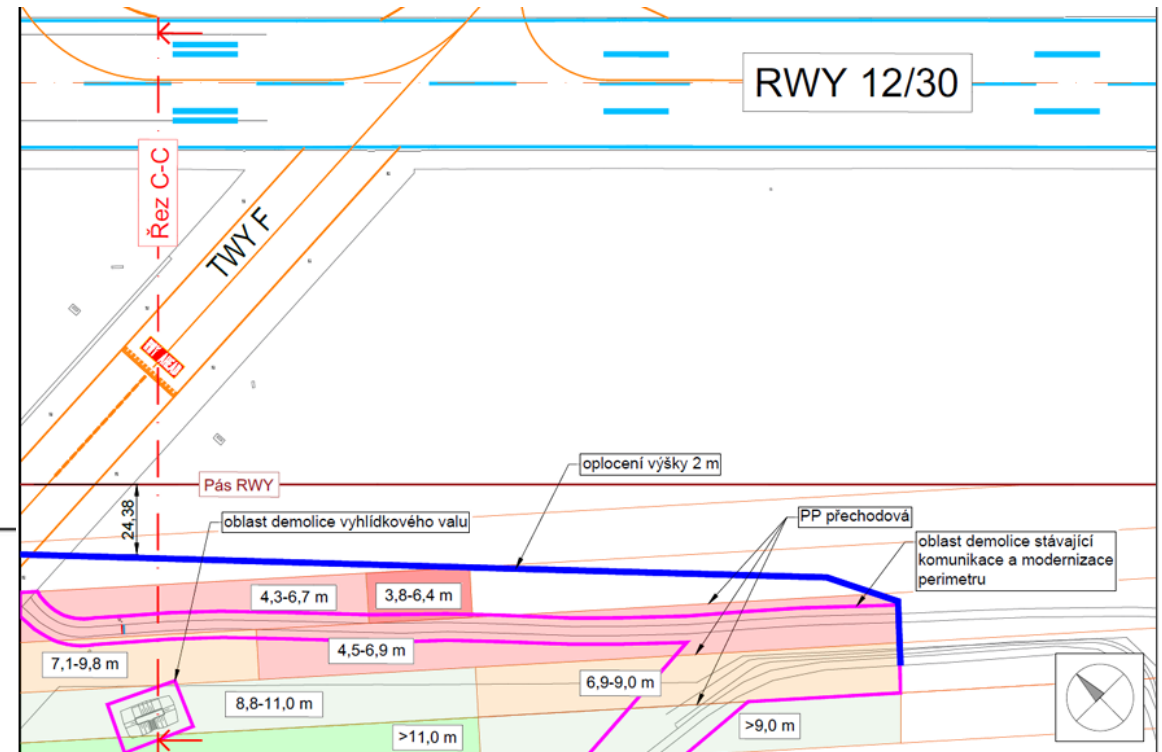
Pravidla pro provádění prací plynoucí z POP-RO-001-2026:

„Činnosti v blízkosti RWY 12/30, které budou vyžadovat narušení překážkových ploch, mohou být prováděny za následujících podmínek:

- *Posádce stavební mechanizace bude umožněno provádět činnosti pouze v termínu od 02.04.2026 do 31.07.2026;*
- *Činnosti budou probíhat pouze od 06:00 LT do 18:00 LT s výjimkou betonáže, která může být prováděna až do 22:00 LT;*
- *Výška stavební mechanizace bude maximálně 5 m;*
- *Výška stavební mechanizace při sklápění, usazování šachet, vykládání materiálu apod. bude maximálně 10 m. Tyto činnosti musí být minimalizovány pouze na nezbytně nutnou dobu.“*



Obrázek 2 – Modernizace perimetru etapa 8: penetrace PP stavební technikou; zdroj SRP



Obr. 3 – Modernizace perimetru etapa 8: výšky PP; zdroj SRP

ETAPA 11

Předpokládaný termín realizace je 13. 4. – 15. 6. 2026. Akce proběhne v uzavřené části pohybové plochy, bez vlivu realizační fáze na provoz.

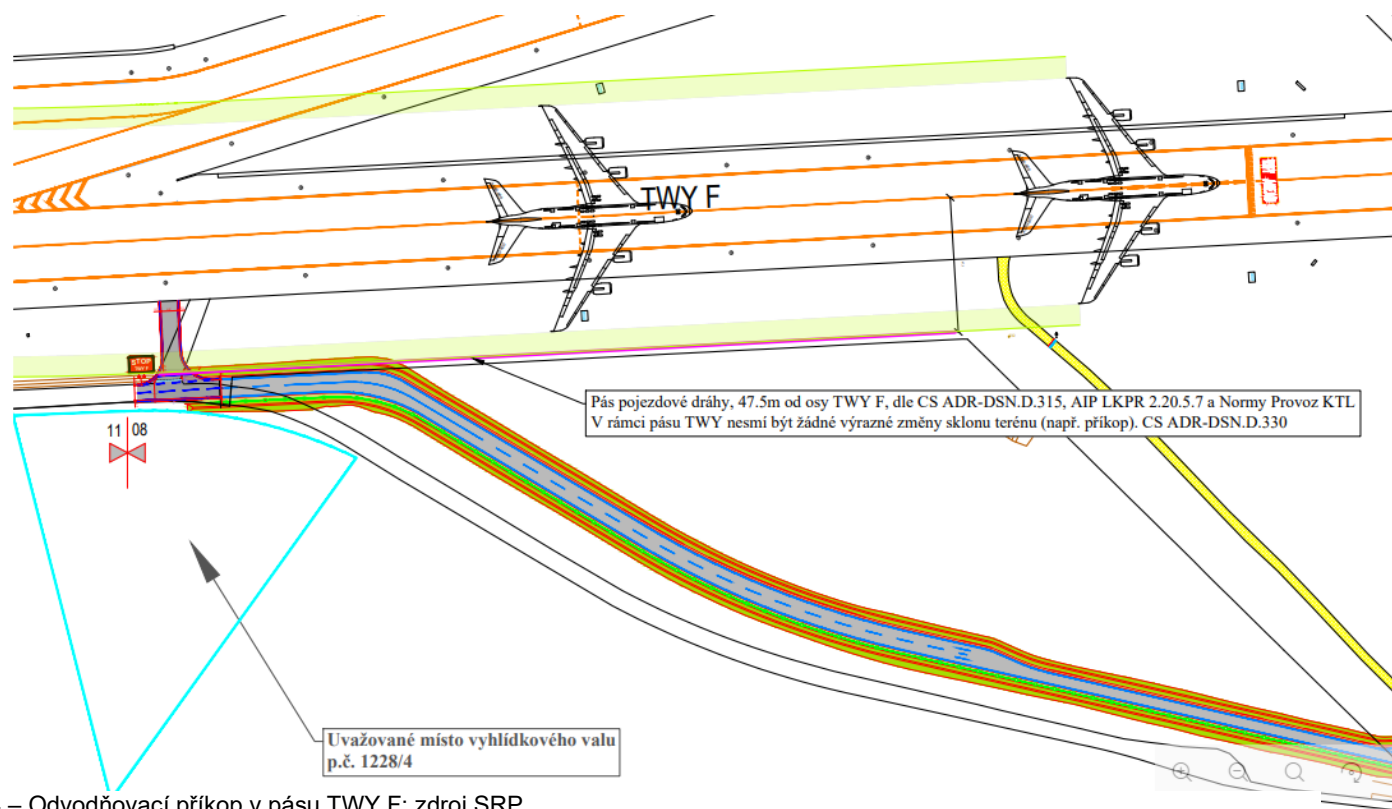
Trasa staveništní dopravy stanovena a posouzena SS pro uzavírku. Realizaci nutno koordinovat se současně probíhající výstavbou v etapě 8.

1.1.2. Popis trvalé změny

ETAPA 8

Oplocení bude po dokončení odpovídat security standardům.

Pás TWY F bude v části narušen odvodňovacím příkopem (Obr.4). Tato skutečnost vzhledem k umístění oplocení perimetru nemění hodnocení rizika při RWY/TWY Excursion.



Obr. 4 – Odvodňovací příkop v pásu TWY F; zdroj SRP

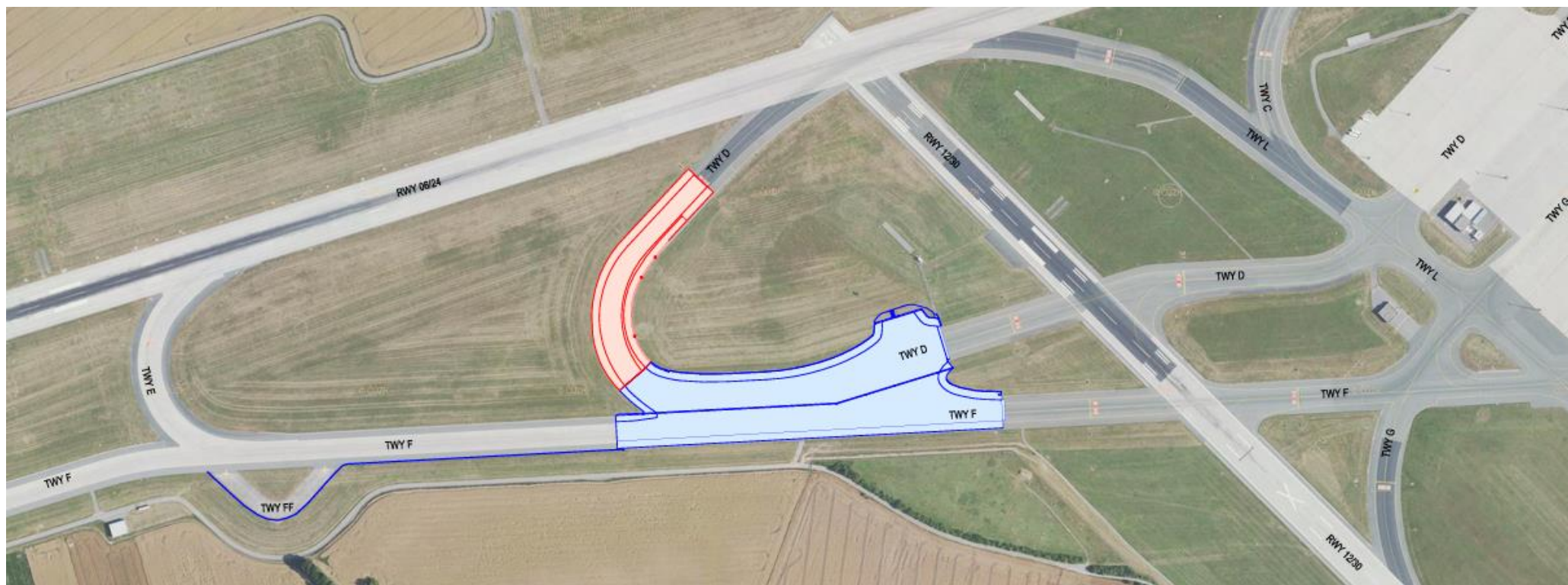
ETAPA 11

Oplocení bude po dokončení odpovídat security standardům. Finální stav nepřináší nová nebezpečí a rizika.

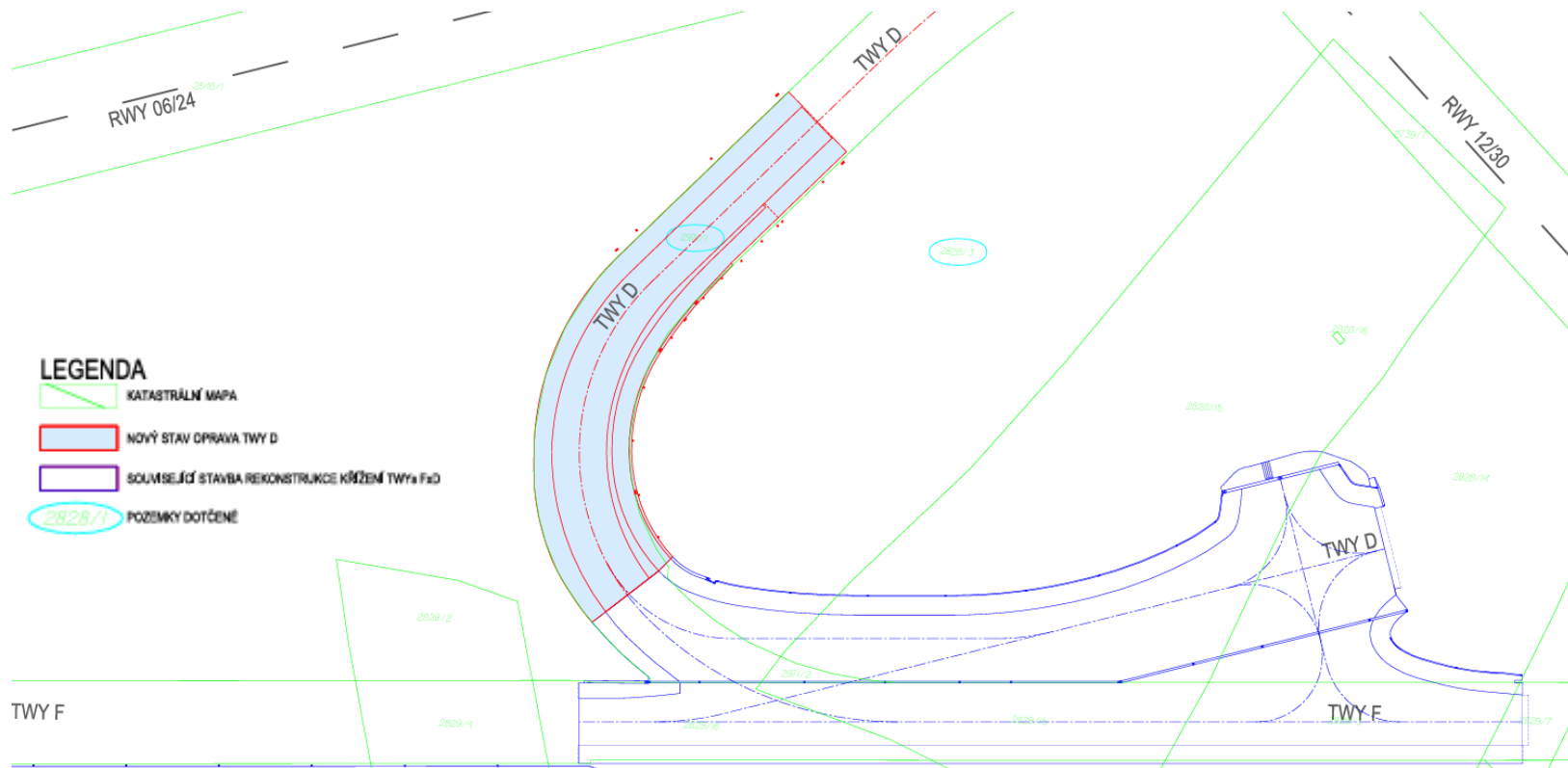
1.2. Oprava TWY D na výjezdu RWY 06/24

Uvedené údaje a informace vycházejí z PDS. Narušení PP vychází z interní analýzy překážek a podkladů SRP.

Cílem projektu je oprava a rozšíření stávající pojezdové dráhy TWY D v úseku od křížení s TWY F po napojení na RWY 06/24 (viz Obr. 5 a 6) tak, aby dispoziční parametry umožnily standardní průjezd letounů k.p. E a F v obou směrech dle EASA CS-ADR-DSN. Součástí projektu je návrh dešťové kanalizace a návrh světelného zabezpečovacího zařízení (SZZ).



Obr. 5 - Rozšíření stávající pojezdové dráhy TWY D v úseku od křížení s TWY F po napojení na RWY 06/24; zdroj PDS



Obr. 6 - Rozšíření stávající pojezdové dráhy TWY D v úseku od křížení s TWY F po napojení na RWY 06/24; zdroj PDS

Asfaltový kryt TWY D je v současném stavu s trhlinami a korozí povrchu. V prostoru rozšíření oblouku se nachází mělký odvodňovací žlab a v přilehlém terénu kabelovod SZZ a dešťová kanalizace.

1.2.1. Popis dočasné změny

Rozsah stavebních objektů:

- **SO 1.1 – Oprava TWY D:** Na plně únosné části oprava ohrusné a ložné vrstvy z asfaltobetonu, na postranních pásech oprava ohrusné vrstvy. Konec opravovaného úseku provozní plochy u napojení na RWY 06/24 je dán ochranným pásmem GP12.

- **SO 1.2 – Rozšíření TWY D (oblouk):** Rozšíření vnitřního oblouku pro zajištění průjezdu A340-600, A380-800, B747-8, B777-9 s požadovaným odstupem 4 m od vnějšího okraje hlavního podvozku při pojíždění „cockpit over centerline“. Rozšířena bude plně únosná část i postranní (bezprašný) pás šířky 10,5 m. Průjezdy prověřeny v modelu AviPLAN a odsouhlaseny OJ SRP.
- **SO 2 – Odvodnění:** Vybourání stávajícího žlabu a výstavba nového včetně napojení na stávající kanalizaci.
- **SO 3 – SZZ a kabelovody:** Přeložka stávajícího kabelovodu, spodní přívody a vývrty pro návěstidla v prostoru rozšíření, osazení znaků se základy. Primární kabely smyček VS 630, 640, 631, 641, 910, 920, 971, 972 budou dočasně demontovány a následně znovu instalovány v průběhu stavby. Není potřeba zajistit jejich provozuschopnost během uzavírky RWY 06/24.

Souběžné akce: Projekt probíhá v koordinaci se stavbou Rekonstrukce křížení TWYs FxD. Zařízení staveniště bude společné pro tyto dva projekty, umístění na bývalé TWY FF. Před zahájením výstavby budou v nezbytném rozsahu vybourány konstrukce stávajících zpevněných ploch, žlabů a kabelovodů. Před odstraněním objektů musí být zajištěno odpojení sítí a připojek za účasti správců; demolici provede odborná firma.

Trasa staveništní dopravy stanovena a posouzena SS pro uzavírku. Je zakázáno pojíždění vozidel stavby po trávě z důvodu ochrany kabelovodů.

Podmínky pro provádění prací v blízkosti RWY 12/30, které budou vyžadovat narušení PP, budou prováděny za podmínek stanovených v POP LP-RO-001-2026:

- „Posádce stavební mechanizace bude umožněno provádět činnosti pouze v termínu od 02.04.2026 do 31.07.2026;
- Činnosti budou probíhat pouze od 06:00 LT do 18:00 LT s výjimkou betonáže, která může být prováděna až do 22:00 LT;
- Výška stavební mechanizace bude maximálně 5 m.
- Během sklápění, usazování šachet, vykládání materiálu apod. smí výška mechanizace na dobu nezbytně nutnou pro provedení činnosti dosáhnout nejvýše 10 m.“

1.2.2. Popis trvalé změny

Ve finálním stavu bude dokončeno rozšíření vnitřního oblouku TWY D a opraveny vrstvy vozovky. Nová geometrie oblouku umožní standardní pojíždění letadla k.p. E a F (např. A340-600, A380-800, B747-8, B777-9) s 4 m bezpečným odstupem od vnějšího okraje plně únosné části vůči hlavnímu podvozku při jízdě „cockpit over centerline“. Průjezdy byly ověřeny v AviPLAN dle interního standardu LP.

Vliv na odtokové poměry: Nárůst zpevněných ploch je $\approx 280 \text{ m}^2$, návrhový déšť $t = 15 \text{ min}$, $i = 174,44 \text{ l/s/ha}$; odpovídá navýšení odtoku ve stoce A16.1 o cca 4 l/s (povodí hlavní stoky A, areál „Sever“). Kapacita kanalizace v povodí hlavní stoky A (areál Sever) je postačující. Vhodný způsob odvodnění.

Finální stav nemění vymezení SRA. Změna má pozitivní vliv na úroveň provozní bezpečnosti díky standardizaci průjezdů KTL v oblouku TWY D a eliminaci okrajových podmínek.

1.3. Rekonstrukce křížení TWY D x F

Uvedené údaje a informace vycházejí z PDS, interní analýzy překážek, materiálů SRP a archivu KSP.

Cílem projektu rekonstrukce křížení pojezdových drah TWY F a TWY D je sjednocení dispozičních parametrů obou drah tak, aby vyhovovaly bezpečnému a plynulému průjezdu letadel kódových písmen E a F v obou směrech v souladu s požadavky předpisu EASA CS-ADR-DSN. Proběhne kompletní rekonstrukce vozovek obou TWYs včetně postranních pásů. Součástí projektu je i příprava na budoucí záměry, zejména napojení plánované Rapid Exit TWY Y. Projekt předpokládá vybudování nové dešťové kanalizace, obnovu či

přeložení stávajících silnoproudých vedení a stavební připravenost a nové rozvody pro SZZ. Selektivní ovládání SZZ je samostatná část akce, která zahrnuje výstavbu nového kabelovodu u jižní hrany TWY F a bývalé TWY FF.

Územní rozsah rekonstrukce TWYs je na západní straně vymezen hranicí navazující stavby Oprava TWY D a cementobetonovým krytem TWY F. Na východě je konec úprav omezen přechodovou plochou stripu RWY 12/30. Návrh zahrnuje také první fázi výstavby výhledové Rapid Exit TWY Y, tedy propojení mezi TWY F a TWY D a vybudování počáteční části dalšího úseku směrem k severnímu okraji TWY D.

V současném stavu jsou na povrchu křížení TWY F × D rozsáhlé poruchy, jako jsou trhliny či povrchová koroze. Stávající odvodnění je řešeno mělkými a prefabrikovanými šterbinovými žlaby, které budou nahrazeny novým systémem napojeným do dešťové kanalizace. V přilehlém terénu se nachází kabelovody SZZ vyžadující přeložení či nové vedení.

1.3.1. Popis dočasné změny

Trasa staveništní dopravy stanovena a posouzena SS pro uzavírku. Je zakázán pohyb vozidel stavby po trávě z důvodu ochrany kabelovodů. Související akce „Oprava TWY D na výjezdu z RWY 06/24“. Zařízení staveniště bude společné pro obě akce, umístění na bývalé FF.

Při přípravných pracích bude provedena demolice všech konstrukcí v prostoru křížení TWY F a TWY D, včetně únosných vozovek, postranních pásů a obslužné komunikace. Součástí prací je také odstranění spodních vrstev původní betonové vozovky TWY F v místě napojení nové konstrukce, demontáž stávajícího odláždění objektů i odstranění mělkých a prefabrikovaných šterbinových žlabů a výpustových kusů. Stávající kabelové vedení SZZ bude přeloženo nebo nahrazeno novým.

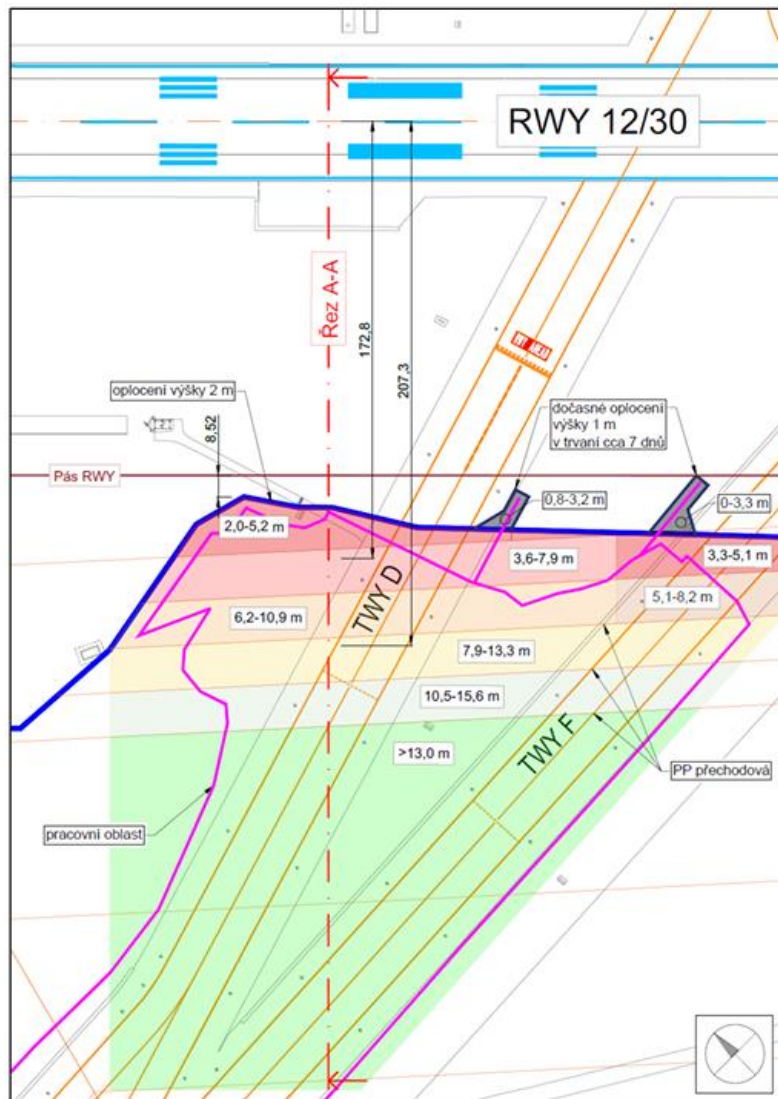
Dočasná změna probíhá v blízkosti RWY 12/30 a v průběhu realizace je nevyhnutelné narušení PP RWY 12/30 (výšky PP viz Obr. 7).

REKONSTRUKCE KŘÍŽENÍ

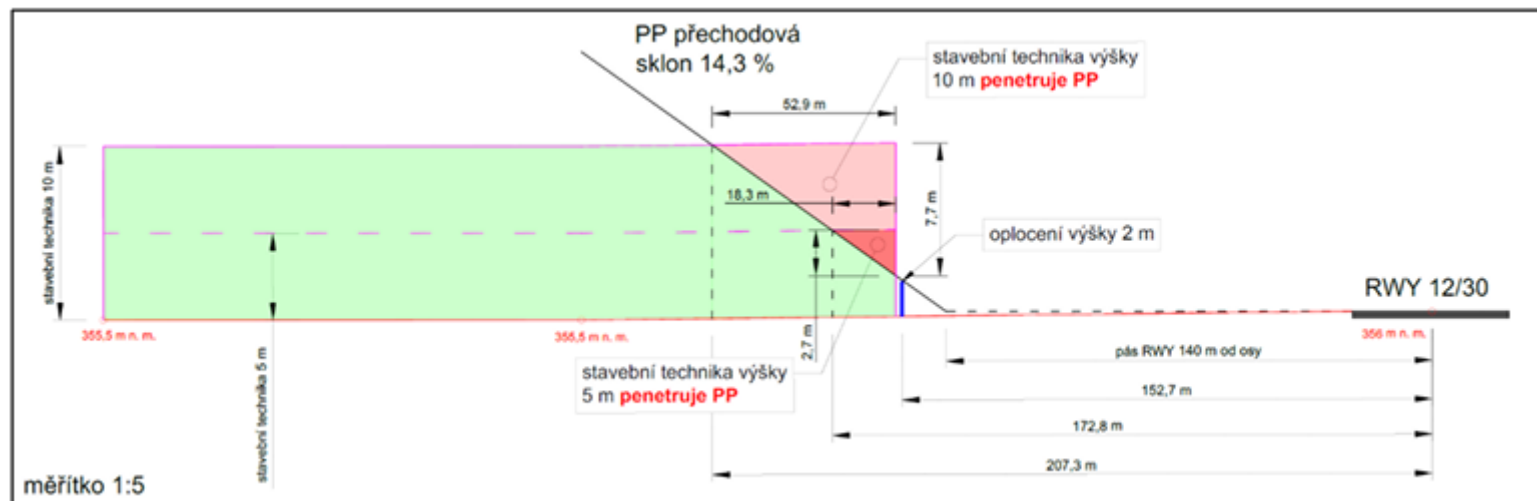
Při provádění prací na křížení TWYs D a F v blízkosti oplocení u RWY 12/30 (práce v oblasti vyjmuté z SRA) dojde k narušení PP přechodové (viz Obr. 8. Při posouzení byly zohledněny předpoklady uvedené v POP LP-RO-001:

- Práce budou probíhat od 6:00 do 18:00 LT. Betonáž bude probíhat od 6:00 do 22:00 LT.
- Výška finišeru a nákladních vozidel je do 5 m.
- Výška nákladních vozidel při sklápění je do 10 m. Sklápění vozidel bude probíhat v řádech jednotek minut.
- Pro usazování šachet bude použita výšková mechanizace (auto s rukou).

Uvedené podmínky pro provádění prací snižují riziko související s narušením PP RWY 12/30. Toto základní omezení je dostačující pro oblasti vyjmuté z SRA. Další specifické situace v jednotlivých částech realizace a případná další provozní omezení jsou uvedeny níže.



Obr. 7 - Výšky PP; zdroj: SRP



Obr. 8 - Narušení PP stavební technikou; zdroj: SRP

REINSTALACE OSOVÉHO NÁVĚSTIDLA NA TWY D, PROTAHOVÁNÍ A ZAPOJOVÁNÍ KABELŮ JIŽNĚ OD TWY F

Jedná se o krátkodobé činnosti malého rozsahu. Práce možno provést v řádu nižších jednotek hodin. Pro dopravu bude použito maximálně jedno osobní auto nebo dodávka (doporučeno parkovat v prostoru dlouhodobého staveniště).

Podmínky pro provádění prací stanovené POP LP-RO-002:

- „práce musí probíhat pod dohledem Koordinátora činností, nebo jím pověřené a náležitě poučené osoby, a OLE;
- v případě reinstalace osového návěstidla na TWY D nesmí být použita technika (MMP) vyšší než 2 m, viz situaci (Obr. 9);
- osoby stavby a případná technika (MMP) se nesmí přiblížit k RWY 12/30 blíže, než je nezbytně nutné – pás RWY 12/30 a přechodová PP RWY 12/30 nesmí být narušeny!“

DEMOLICE STÁVAJÍCÍHO A VÝSTAVBA NOVÉHO KABELOVODU

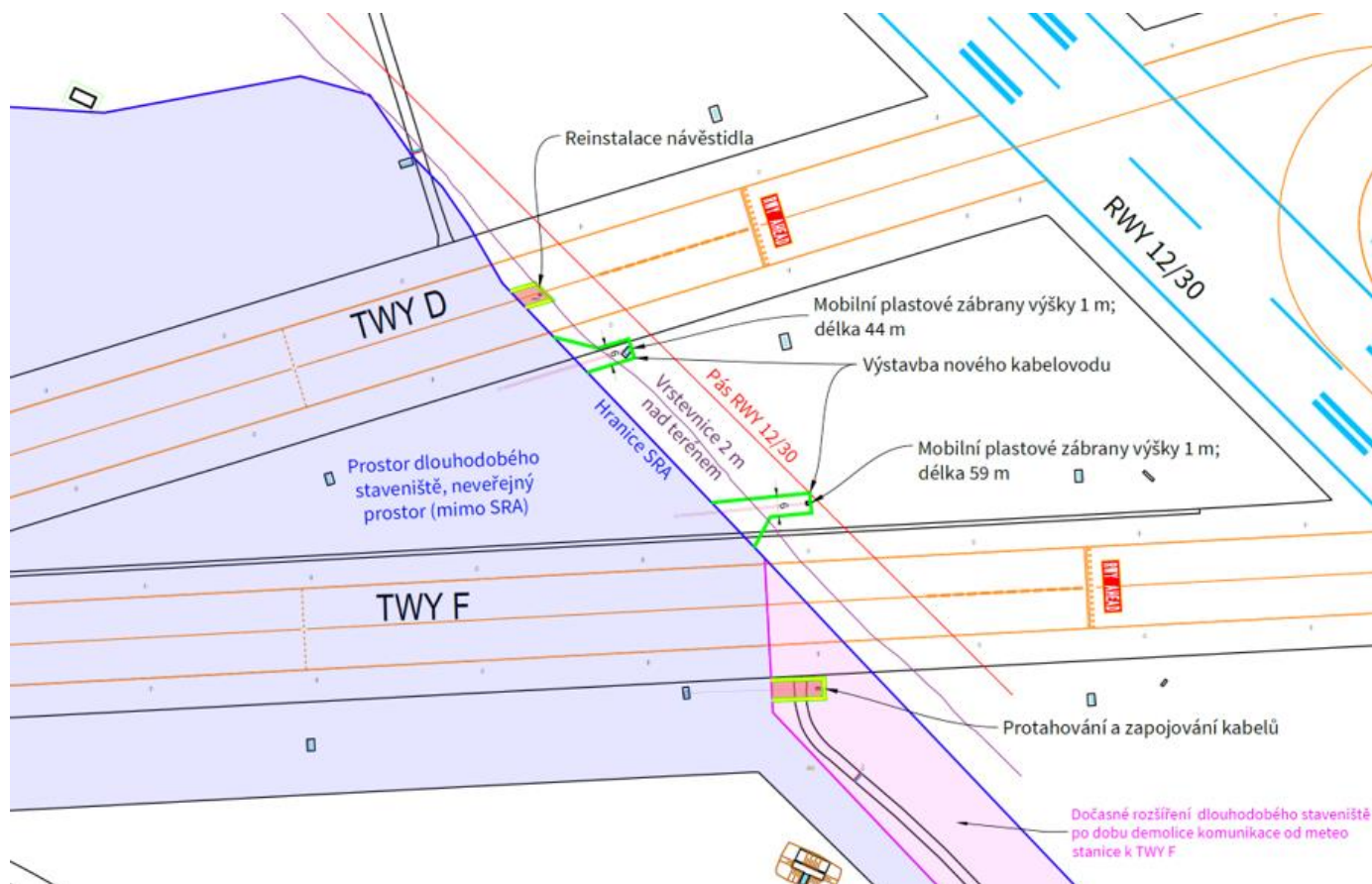
Demolice stávajícího a výstavba nového kabelovodu společně s instalací kabelů podél severního okraje TWY F a podél jižního okraje TWY D je plánována jako sekvenční činnost většího rozsahu.

Postupy jsou detailně popsány v POP LP-RP-002/2026. Práce v těchto prostorech budou prováděny pouze v nočních a ranních hodinách, kdy nejsou na LKPR plánovány nebo očekávány žádné přelety letadel. Pravděpodobnost rizik spojených s provozem na RWY 12/30 je tak výrazně snížena. POP LP-RO-002/2026 konkrétně stanovuje:

- „práce musí probíhat pod stálým dohledem Koordinátora činností, nebo jím pověřené a náležitě poučené osoby, a OLE;
- práce jsou umožněny pouze za stálého spojení a výslovného povolení od TWR;

Safety Studie

- práce mohou být prováděny pouze v době s minimálním leteckým provozem, zpravidla v noci v brzkých ranních hodinách, kdy nejsou na LKPR plánovány nebo očekávány žádné přiletů letadel. Přesný časový interval prací v každém zvoleném dni musí být předmětem koordinace s dispečinkem CDP;
- odlety letadel nejsou těmito pracemi omezeny, v případě příletů musí být práce ukončeny a prostor musí být vyklizen;
- v případě příletu letadla musí stavba vyklidit staviště do 10 minut;
- prostor prací musí být vymezen mobilními plastovými zábranami výšky 1 m;
- osoby stavby a použitá technika (MMP) se smí směrem k RWY 12/30 pohybovat pouze v prostoru vymezeném plastovými zábranami – pás RWY 12/30 nesmí být narušen!



Obr. 9 - Situace; zdroj: POP LP-RO-002

Důležitá je důsledná koordinace stavebních prací s provozem letadel. Koordinátor činností proto nejméně 24 hodin před zahájením prací kontaktuje dispečink CDP, aby sladili harmonogram s přílety a odlety. Po stanovení konkrétního časového okna okamžitě informuje Koordinátora provozu, dispečink BED a bezpečnostního koordinátora, protože práce budou vyžadovat dočasné otevření oplocení SRA a vstup do přechodové PP RWY 12/30.

Koordinátor činností musí každý den před zahájením prací ověřit platnost časového intervalu u dispečinku CDP. V případě operativních změn provozu je možné po vzájemné koordinaci upravit časový interval. Koordinátor činností musí o změně neprodleně informovat Koordinátora provozu a dispečink BED.

Koordinátor činností musí každý den cca hodinu před zahájením prací kontaktovat Koordinátora provozu a dispečink BED. Tytéž informuje ihned po ukončení prací.

Koordinátor činností (případně jím pověřená osoba) musí být po celou dobu provádění prací ve spojení s TWR. Odpovídá za veškeré činnosti a operativní koordinaci.

Koordinátor činností (případně jím pověřená osoba) zajistí, že veškerá pracovní technika a osoby se budou pohybovat pouze ve vymezeném pracovním prostoru.

V případě pokynu od TWR nebo Koordinátora provozu musí Koordinátor činností zajistit vyklizení staviště do 10 minut, například kvůli příletu letadla.

Koordinátor činností musí každý den po ukončení prací zajistit vyklizení staviště.

Pozn.: Vyklizením staviště se rozumí přemístění všech osob, techniky a materiálu (včetně výkopku) do prostoru dlouhodobého staviště nacházející se v dočasném neveřejném prostoru (mimo SRA). Vzhledem k zajištění možnosti operativního vyklizení staviště je doporučeno veškerý materiál včetně výkopku průběžně deponovat v prostoru dlouhodobého staviště. Z důvodu bezpečnosti (označení výkopu) mohou být mobilní plastové zábrany ponechány na místě do doby, než bude stavba kabelovodů dokončena.

1.3.2. Popis trvalé změny

POJEZDOVÉ DRÁHY

Osy rekonstruovaných TWYs D a F a jejich propojení zůstávají beze změny, vyjma osy TWY D v úseku rovnoběžném s TWY F. Posunutím osy TWY D o 0,35 m severně dojde k zajištění osové vzdálenosti 44 m mezi TWYs.

TWYs D a F budou vyhovující pro průjezd letounů k.p. E a F. V projektu byly prověřeny průjezdy A340-600, A380-800, B747-8, B777-9 Extended programem AviPLAN.

ODVODNĚNÍ

Celkový nárůst zpevněných ploch v rámci stavby činí cca 8070 m², což představuje navýšení odtokového množství při návrhovém dešti kanalizace o cca 113 l/s. Povrchová voda z rekonstruovaných ploch TWY F × D bude odváděna kombinací podélných a příčných sklonů do monolitických a prefabrikovaných šterbinových žlabů a do mělkého monolitického žlabu na východním konci TWY D. Všechny žlaby budou zaústěny do vpustí napojených novými přípojkami do dešťové kanalizace SO 2. Pláň vozovek bude odvodněna drenážní trubkou DN 100 uloženou v kamenném obsypu obaleném filtrační geotextilií. Řešení zajišťuje dostatečné odvedení srážkových vod i ochranu konstrukčních vrstev.

1.4. Výměna štěrbinového žlabu

Uvedené údaje a informace vychází z PDS.

Cílem projektu je výměna stávajícího betonového štěrbinového žlabu podél jihovýchodní hrany RWY 06/24 v délce cca 82 m, který je na hranici své životnosti a vykazuje konstrukční degradaci. Součástí je také rekonstrukce stávajícího kabelovodu vedeného v těsném souběhu se žlabem.

Daný štěrbinový žlab má zajišťovat, aby dešťová voda z TWY A nenatékala na RWY 06/24. V současném stavu je konstrukce opotřebená a hrozí porucha funkce odvodnění. Celkový technický stav neumožňuje dlouhodobý bezpečný provoz bez provedení rekonstrukce. Přibližně 4 m od žlabu je veden starý kabelovod, který vyžaduje obnovu. Žlab je napojen na stávající šachtu dešťové kanalizace.

1.4.1. Popis dočasné změny

Trasa stavištní dopravy stanovena a posouzena SS pro uzavírku. Je zakázáno pojíždění vozidel stavby po trávě z důvodu ochrany kabelových tras. Do 1 m od inženýrských sítí smí být zemní výkopové práce, případně demoliční práce prováděny pouze ručně.

Bude provedeno:

- Odstranění přilehlých cementobetonových desek TWY A (jihovýchodní řada).
- Demolice stávajícího štěrbinového žlabu včetně podkladních betonových vrstev až do hloubky.
- Zajištění stávající kanalizační přípojky proti vniknutí nečistot.
- Demolice stávajícího kabelovodu – samostatný projekt.

1.4.2. Popis trvalé změny

Po ukončení stavby bude instalován nový štěrbinový žlab Gatic v délce 81 m, uložený do betonového lože s vyztuženým obetonováním. Dilatační a smršťovací spáry budou provedeny dle technologických požadavků, včetně dilatací po 12 m a smršťovacích spár po 6 m. Realizace zajistí funkční a vysoce kapacitní odvodnění splňující požadavky pro provoz RWY/TWY, obnovu kabelovodu a snížení rizika zatopení RWY a vzniku FOD.

Odvodnění: Vznikne nová revizní šachta a nový odtokový objekt, přípojka napojená na novou šachtu dešťové kanalizace. Bude zajištěn odtok i při vysoké zátěži letištních ploch.

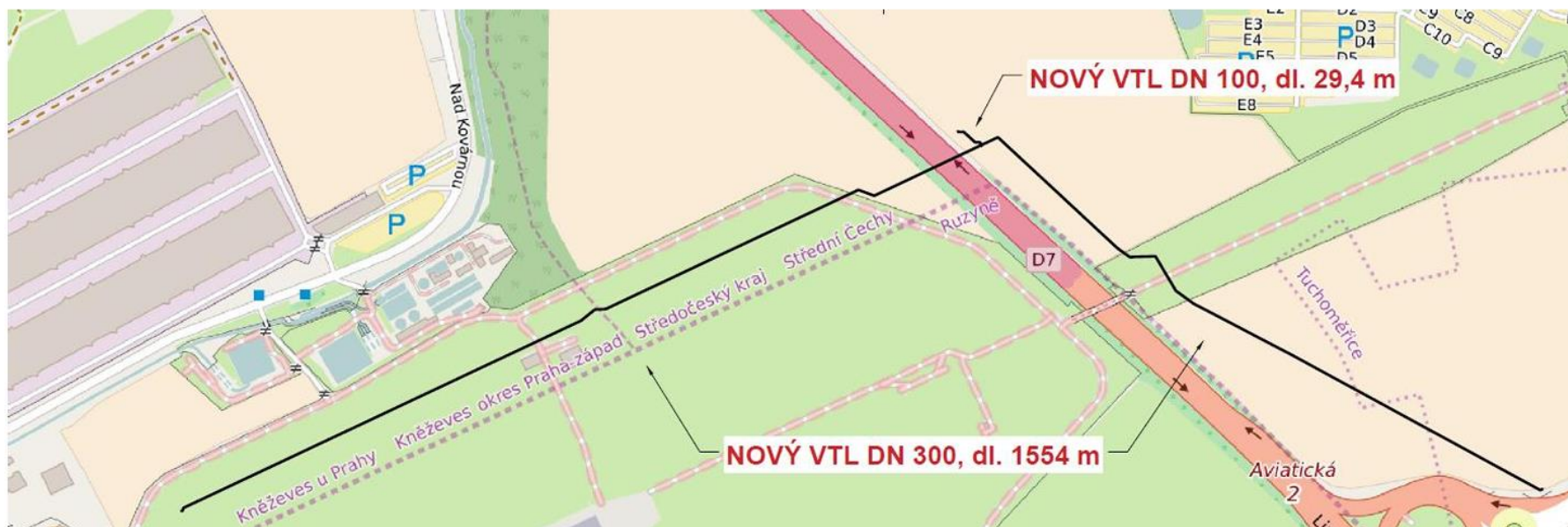
1.5. Obnova ILS24 s přesunem GP24

Během uzavírky RWY 06/24 dojde k výměně technologie LOC24, GP24, FFM24 a k přemístění GP24 do nové polohy. Hodnocení vlivu změny na úroveň provozní bezpečnosti provedlo ŘLP formou Preliminary Safety Assessment s výsledným hodnocením bez vlivu na provozní bezpečnost. Na dané téma proběhla schůzka mezi ŘLP a LP. Oznámení ÚCL dle platných pravidel provedlo ŘLP.

1.6. Rekonstrukce vysokotlakého plynovodu

Uvedené údaje a informace vycházejí z PDS, podkladů PPSD a archivu KSP.

Cílem projektu je rekonstrukce vysokotlakého plynovodu (VTL) DN 300, trasa č. 5 (viz Obr. 10). Jedná se o koncovou větev napojenou na pražský páteří okruh. Plynovod byl vybudován v roce 1960, projektovaná životnost ocelových trubních úseků je přibližně 30 let a rekonstrukce je proto z bezpečnostních důvodů nutná.



Obr. 10 – Trasa VTL plynovodu; zdroj PPSD

1.6.1. Popis dočasné změny

Rekonstrukce bude provedena v délce 1,554 km, z toho 0,78 km se nachází v areálu Letiště Praha. Práce budou realizovány v době uzavírky RWY a v úzké koordinaci s ŘLP a LP. Zvolena byla bezodstávková metoda výstavby, kdy bude nová trasa vybudována paralelně ve vzdálenosti přibližně 2 m od stávajícího potrubí. Nový plynovod bude tvořen ocelovými trubkami odpovídajícími aktuálním normám ČSN EN 1594 a souvisejícím standardům pro vysokotlaké rozvody zemního plynu. Po provedení všech předepsaných pevnostních a tlakových zkoušek bude nový úsek během krátkodobé odstávky (cca 2 dny) propojen se stávající sítí. Stávající potrubí bude ponecháno v zemi, odplyněno, po úsecích přerušeno a vyplněno cementopopílkovou směsí. V rámci přepojení dojde k jedinému plánovanému odpouštění plynu do ovzduší, a to v celkovém objemu cca 28 m³ (součet obou konců přepojů). Výška kužele odpouštěného plynu nepřesáhne 25 m. Zbylý plyn z odstaveného potrubí bude přečerpán kompresorem nebo vtlačen zpět do sítě, čímž se minimalizuje dopad na životní prostředí a emise. Termín plánovaného vypouštění bude předem oznámen a koordinován s ŘLP.

1.6.2. Popis trvalé změny

Plynovod tvoří ocelové potrubí s vnitřním průměrem 300 mm, kterým je přepravován zemní plyn o provozním přetlaku 24 bar. Krytí v terénu činí 1,0–1,5 m. V prostoru letiště nejsou žádné nadzemní části potrubí; nad povrch vystupují pouze orientační sloupky nebo číchačky osazené na chráničkách, které nemají vliv na integritu plynovodu. Nejbližším nadzemním objektem souvisejícím s trasou je regulační stanice č. 410 (souřadnice Y: 753 514.46; X: 1 038 262.695), umístěná přibližně 160 m od oplocení Letiště Praha v blízkosti okružní křižovatky ulic Na Staré silnici a Nad Kovárnou. Regulační stanice snižuje tlak z 24 bar na 3 bar, je vybavena bezpečnostními prvky a je trvale monitorována

Safety Studie

dispečinkem provozovatele (24/7). Technologie je uložena v monolitickém železobetonovém modulu a splňuje požadavky na bezpečnost pro umístění i v zastavěném území. (zdroj: PDS)

V běžném provozu nemůže dojít k náhlému úniku plynu, protože se jedná o uzavřený tlakový systém bez odfukových komínů. Za 65 let provozu nebyla v prostoru LP zaznamenána žádná událost (archiv KSP, vyjádření PPSD), která by měla dopad na letecký provoz či bezpečnost osob. Nové potrubí z oceli bude opatřeno moderní vnější izolací a katodickou ochranou, čímž bude výrazně zvýšena jeho provozní životnost a odolnost proti korozi a mechanickému poškození. Integrita plynovodu je chráněna uložením pod povrchem v hloubce 1–1,5 m. (zdroj: Vyjádření PPSD) Mechanické poškození je možné pouze při neodborném zemním zásahu bez vytyčení, nebo v extrémním případě pádem letadla. V místech křížení s přibližovací světelnou řadou jsou nad potrubím osazeny železobetonové silniční panely, které zvyšují jeho odolnost vůči bodovému zatížení. Podle údajů European Gas Pipeline Incident Group (2023) činí pravděpodobnost výskytu mimořádné události pouze $3,16 \times 10^{-8}$ na provozní hodinu na kilometr potrubí, resp. $1,15 \times 10^{-8}$ za posledních pět let. Tyto hodnoty potvrzují vysokou úroveň bezpečnosti vysokotlakých plynovodů v Evropě.

2. Analýza

2.1. Určení stran dotčených změnou

Externí	dočasná změna	trvalá změna	zdůvodnění a jak bylo projednáno
ŘLP	☒	☐	Uzavření části provozní plochy. Projednalo SRP s ŘLP. Obnova ILS24 s přesunem GP24 jako akce ŘLP.
Letečtí provozovatelé	☒	☒	Uzavření části provozní plochy. Projednalo SRP se zástupci TVS, EWG a RYR. Opravené povrchy.
Handlingové společnosti	☐	☐	
Plnicí společnosti	☐	☐	
Odmrazovací společnosti	☐	☐	

Interní	dočasná změna	trvalá změna	zdůvodnění a jak bylo projednáno
Řízení provozu ploch	☒	☐	Koordinátor provozu dispečer RPP ve směně; zahájení/ukončení činnosti; zajistí vydání zprávy NOTAM.
Řízení provozu terminálů	☐	☐	
Biologická ochrana letiště	☒	☒	Otevírání dočasného oplocení v oblasti zvýšeného výskytu zvěře. Osev po terénních úpravách. Nové oplocení.
Údržba a oprava ploch	☒	☐	Zajištění uzavírky.
Elektroenergetika	☒	☐	Zajištění uzavírky. Modernizace perimetru.
Bezpečnostní složky	☒	☒	Prostor provádění prací je vyjmutý z SRA. Práce mimo oplocení SRA. Zabezpečení kontrolního stanoviště na TWY Z. Koordinace BED při pracích v SRA. Modernizace perimetru.

Systémy	dočasná změna	trvalá změna	zdůvodnění
AMS.3 a LMS	☒	☐	Vyblokování části reliéfu AMS3. Neprovozuschopnost smyček VS 630, 640, 631, 641, 910, 920, 971, 972.
A-SMGCS	☐	☐	
VDGS	☐	☐	
Meteo / radionav. zařiz.	☒	☒	Vypnutí radionavigačních zařízení RWY 06/24 dle LP-SM-003B/2021. Obnova ILS24 s přesunem GP24.
SZZ (návěstidla, znaky, SB, ALS)	☒	☐	Zhasnutí SZZ, znaků, ALS na neprovozuschopné části provozní plochy a vedoucí na ni dle LP-SM-003B/2021. Zprovoznění před uvedením RWY a související plochy do provozu.
Značení	☐	☒	Úprava značení na TWY D (posunutí osy).
Jiné:.....	☐	☐	

2.2. Identifikace nebezpečí

Registr nebezpečí	dočasná změna	trvalá změna	zdůvodnění
Provoz RWY 06/24	☐	☐	RWY uzavřena dle LP-SM-003B/2021, řešeno v SS KSP/7/2026/117 Uzavírka RWY 06/24.
Provoz RWY 12/30	☒	☐	Jediná RWY v provozu, k dispozici CAT I. Narušení PP a práce v blízkosti RWY.
Pojíždění SEVER	☒	☒	Omezené pojíždění řeší SS KSP/7/2026/117 Uzavírka RWY 06/24. Oprava povrchu. Posunutí osy TWY D pro volný průjezd letadel k.p E, F.
Pojíždění JIH	☐	☐	
Přetahy A/C	☐	☐	Řešeno v SS KSP/7/2026/117 Uzavírka RWY 06/24.
Provoz MMP	☒	☐	Příjezd a odjezd vozidel stavby stanoven v POP, zvýšení provozu. Vjezd speciální branou na TWY Z a TWY F.
Provoz vrtulníků	☐	☐	
Noc, úsvit, soumrak	☐	☐	Řeší SS KSP/7/2026/117 Uzavírka RWY 06/24.
Zimní provoz a údržba	☐	☐	
Letní provoz a údržba	☐	☐	
Provoz LVP	☒	☐	Provoz na RWY 12/30, nejsou povoleny žádné vzlety a přistání při dráhové dohlednosti (RVR) nižší než 550 m.
Počasí (bouřka, vítr)	☐	☐	
Provoz kritických typů	☐	☒	Posunutí osy na TWY D.
Technické odbavení	☐	☐	
LPH, transport a plnění	☐	☐	
Odmrazování	☐	☐	
Motorové zkoušky	☐	☐	
Výskyt Wildlife	☒	☒	Osew ploch po terénních úpravách míst dotčených výstavbou. Oprava oplocení.
Záchr. a požár. služba	☐	☐	Přístupnost celé plochy letiště řešena v SS KSP/7/2026/117 Uzavírka RWY 06/24.
Vznik překážek	☒	☐	Vznik překážek v přechodové PP RWY 12/30 – stavební technika.
Vznik FOD	☒	☐	Stavební činnost na provozní ploše vyjmuté z provozu a SRA s oplocením. Trasa staveništní dopravy mimo aktivní provozní plochu.
Postupy poz. provozu	☐	☐	
Letové postupy	☐	☐	
Letecká data, ADQ	☐	☐	
Práce ve výškách	☐	☐	
Práce nad volnou hloubkou	☐	☐	
Zahájení/ukončení akce	☒	☐	Uzavření provozní plochy a související úkony před zahájením stavební činnosti.
...	☐	☐	

Safety Studie

Speciální registr nebezpečí zaměřený na lidský faktor, odolnost systému (resilience) a Safety II

	dočasná změna	trvalá změna	zdůvodnění
Distribuce postupů	☐	☐	Distribuce zajištěna.
Seznámení se s postupy	☒	☐	Seznámení s POP a související dokumentací před zahájením prací.
Srozumitelnost a jednoznačnost postupů	☐	☐	Postupy srozumitelné a jednoznačné.
Rozsah postupů	☒	☐	Pokrývá více samostatných akcí.
Splnitelnost postupů	☐	☐	Postupy splnitelné.
Možnost zaměstnanců přizpůsobit činnost měnícímu se prostředí (Safety-II)	☐	☐	
Stanovení odpovědností	☒	☐	Odpovědnosti dle POP jasné stanoveny (koordinátor činností, koordinátor provozu, BED).
Informační toky	☐	☐	Informační toky zachovány.
Kompetence osob	☐	☐	Změna nevyžaduje nové odborné dovednosti jednotlivých rolí.
Školení a výcvik	☐	☐	Nedochází ke změně kvalifikace. Všichni pracovníci stavby musí být seznámeni s režimem stanoveným provozními a bezpečnostními opatřeními.
Práce ve spěchu, stresu	☐	☐	
Únava personálu	☐	☐	
Nedostatek personálu	☐	☐	
Practical drift	☒	☐	Nebezpečí odchýlení praxe od předpokladu, identifikuje koordinátor činností a inspekce odpovědných složek (KSP, SRP, BPV)
...	☐	☐	

3. Hodnocení rizika

Matice pro hodnocení rizik dle ICAO Doc. 9859 4th edition

					Závažnost				
					Katastrofická <i>Catastrophic</i>	Nebezpečná <i>Hazardous</i>	Velká <i>Major</i>	Malá <i>Minor</i>	Nepatrná <i>Negligible</i>
					Mnohonásob. úmrtí	Jednotlivá úmrtí	Těžká zranění	Lehká zranění	Bez zranění
					Celková ztráta	Zásadní poškození	Střední poškození	Drobné poškození	Bez poškození
					Nad 10 mil. Kč	do 10 mil. Kč	do 1 mil. Kč	do 100 tis. Kč	do 10 tis. Kč
					A	B	C	D	E
Pravděpodobnost	Velmi vysoká <i>Frequent</i>	10 a více výskytnů / rok	5		5A	5B	5C	5D	5E
	Vysoká <i>Occasional</i>	2-9 výskytnů / rok	4		4A	4B	4C	4D	4E
	Střední <i>Remote</i>	1 výskyt / rok	3		3A	3B	3C	3D	3E
	Nízká <i>Improbable</i>	Bez výskytu na LKPR či podobném letišti	2		2A	2B	2C	2D	2E
	Velmi nízká <i>Extremely improbable</i>	Téměř nemyslitelný výskyt	1		1A	1B	1C	1D	1E

Faktory pravděpodobnosti

1. Detekovatelnost
2. Řiditelnost
3. Čas k odvrácení

Snižování rizik

Risk index	Úroveň rizika	Připuštění do provozu
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Nepřijatelné	Ne
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Tolerovatelné	Pouze rozhodnutím odpovědného vedoucího pracovníka o akceptaci rizika
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Přijatelné	Ano

K identifikovaným Safety Rizikům jsou, podle jejich povahy, požadována Nápravná opatření a navržena Safety Doporučení.

Nápravná opatření cílí na účinné a neprodlené snížení hodnoceného rizika. Musí být vždy zapracována, pokud Odpovědný vedoucí pracovník nerozhodne o jiném způsobu snížení rizika anebo přijetí rizika.

Safety doporučení jsou koncepční povahy a cílí k postupnému snižování rizika v budoucnu. Musí být zapracována nejpozději k stanovenému termínu plnění, pokud odpovědný vedoucí pracovník nerozhodne o jiném způsobu snížení rizika anebo přijetí rizika.

Zainteresovaní pracovníci i společnost jako celek musí vždy učinit vše pro to, aby riziko bylo sníženo na přijatelnou úroveň. Možnost akceptace tolerovatelného rizika má výhradně Odpovědný vedoucí pracovník.

4. Snižování rizik

Dočasná změna

Hodnocení účinnosti bariér:

0 = riziko nelze bariérou snížit

1 = bariéra výcvik, školení, pasivní informace, kterou nutno hledat (NOTAM, AIP, ...)

2 = zvýšená možnost detekovat a reagovat, aktivně předaná informace, ...

3 = infrastrukturní nebo systémová bariéra, řízený proces, ...

E = riziko eliminováno

identifikované nebezpečí	související rizika (následky)	safety bariéry plánované	budoucí výchozí riziko	nápravná opatření			budoucí výsledné riziko
				č.	bariéra navíc požadovaná	odpovídá	
Provoz RWY 12/30 Perimetr etapa 8	Konflikt AC x MMP Střet za letu – nestabilizované přiblížení, ztráta řízení A/C, technická závada, úhybný manévr, nestandardní meteorologické podmínky	- Práce mimo pás RWY (3) - Spolehlivost letecké techniky (3) - Výcviky posádek (2) - Naváděcí systémy (3) - Práce od východu do západu slunce (2) - Narušení PP přechodové v minimálním prostoru prací, pouze při sklápění nákladních vozidel (jednotky minut na vozidlo) (0)	tolerovatelné 2A				tolerovatelné 2A
Provoz RWY 12/30 Rekonstrukce křížení TWYs DxF Reinstalace os. návěstidla TWY D Protahování a zapojování kabelů jižně od TWY F Kabelovod	Konflikt AC x MMP Střet za letu – nestabilizované přiblížení, ztráta řízení A/C, technická závada, úhybný manévr, nestandardní meteorologické podmínky	- Práce mimo pás RWY (3) - Spolehlivost letecké techniky (3) - Výcviky posádek (2) - Naváděcí systémy (3) - Práce od východu do západu slunce (2) - Narušení PP přechodové v malém prostoru prací pouze částí stavební techniky (0)	tolerovatelné 2A	NO: KSP/7/2 026/2/1	Vydání NOTAM / AIP SUP na narušení PP stavební technikou před zahájením prací	Koordinátor činností	tolerovatelné 2A
Provoz RWY 12/30 Perimetr etapa 8 Rekonstrukce křížení TWYs DxF	RWY Excursion	- Spolehlivost letecké techniky (3) - Pravidelná kontrola stavu povrchu dráhy (2)	tolerovatelné 2A				tolerovatelné 2A
Provoz RWY 12/30 Perimetr etapa 8 Rekonstrukce křížení TWYs DxF	Konflikt AC x infrastrukt. Střet po RWY Excursion	Práce mimo pás RWY (3)	tolerovatelné 1A				tolerovatelné 1A
Provoz RWY 12/30 Perimetr etapa 8 Rekonstrukce křížení TWYs DxF	RWY Incursion RI MMP nebo osobou stavby	Oplocení v plné délce stavebního prostoru (3)	tolerovatelné 2A				tolerovatelné 2A
Vznik FOD	Konflikt AC x FOD	- Oplocení v plné délce stavebního prostoru (3) - Standardní postupy stavby (zabezpečení stavebního materiálu) (1)	tolerovatelné 2B				tolerovatelné 2B

Safety Studie

identifikované nebezpečí	související rizika (následky)	safety bariéry plánované	budoucí výchozí riziko	nápravná opatření			budoucí výsledné riziko
				č.	bariéra navíc požadovaná	odpovídá	
Lidský činitel	Selhání systému řízení Practical drift vedoucí ke ztrátě funkčnosti bezpečnostních bariér	- Dle POP (1) - Dle LP-SM-003B/2021 (3) - Existující výcvik, školení (1) - Koordinátor činností, koordinátor provozu, inspekce (2)	přijatelné 2D				přijatelné 2D
Výskyt Wildlife	Konflikt AC x wildlife	Proces odplašování BOL (2)	tolerovatelné 4C				tolerovatelné 4C

Trvalá změna

identifikované nebezpečí	související rizika (následky)	safety bariéry plánované	budoucí výchozí riziko	nápravná opatření			budoucí výsledné riziko
				č.	bariéra navíc požadovaná	odpovídá	
Provoz RWY 06/24	TWY Incursion	- ATC (2) - Značení (2)	tolerovatelné 3D				tolerovatelné 3D
Provoz RWY 06/24	Konflikt AC x FOD Výměna štěrbinových žlabů	- Výměna štěrbinových žlabů (3) - Kontrola FOD před uvedením do provozu (2) - Kontroly RPP (2)	tolerovatelné 3D				tolerovatelné 3D
Provoz RWY 06/24	RWY Excursion	- Kapacita odvodnění dostatečná (3) - Pravidelné kontroly RPP (2)	tolerovatelné 1A				tolerovatelné 1A
Pojíždění SEVER	TWY Excursion	Oprava povrchů a rozšíření TWYs D, F (3)	přijatelné 1B				přijatelné 1B
Pojíždění SEVER	Konflikt AC x FOD Pavement Damage	Oprava povrchů TWYs D, F (3)	přijatelné 1B				přijatelné 1B
Výskyt Wildlife	Konflikt AC x wildlife	Oprava oplocení (3)	tolerovatelné 4C				tolerovatelné 4C

5. Závěr

Předmětem studie je posouzení stavebních akcí, které budou probíhat během uzavěry RWY 06/24 v termínu od 30. 3. 2026 do 14. 8. 2026. Vlastní uzavření je hodnoceno samostatně studií KSP/7/2025/117 Uzavírka RWY 06/24 2026. Analýza rozebírá jednotlivé akce v příslušných kapitolách.

Při modernizaci perimetru dojde k náhradě nevyhovujícího oplocení a sjednocení jeho technického standardu, což povede ke zvýšení security bezpečnosti SRA a snížení rizika neoprávněného vstupu osob či zvíře. Během realizace etapy 8 dochází k narušení překážkových ploch RWY 12/30, riziko je však řízeno omezením výšky mechanizace, časováním prací a oplocením stavenišť. Etapa 11 proběhne bez vlivu na provoz. Finální stav přináší pozitivní dopad na bezpečnostní standardy letiště a nezvyšuje rizika.

Rekonstrukce TWY D zajistí standardní průjezd letounů kódového písmene E a F a odstraní degradované části vozovky. Dočasná narušení překážkových ploch jsou řízena postupy POP a časovým omezením stavebních činností. Projekt zároveň zahrnuje obnovu odvodnění a přípravu SZZ. Ve finálním stavu se díky úpravě geometrie snižují okrajové situace při pojíždění, což má pozitivní vliv na úroveň provozní bezpečnosti.

Rekonstrukce křížení TWY D × F odstraní současné povrchové poruchy a přizpůsobí parametry obou drah pro bezpečný průjezd letounů kódového písmene E a F. Během prací dochází k narušení přechodové plochy RWY 12/30, rizika jsou však omezena kontrolovanou výškou techniky, časovým režimem a koordinací s TWR. Po dokončení bude zajištěna standardní šířka i únosnost, nové odvodnění a stavební připravenost pro selektivní ovládání SZZ. Finální stav má pozitivní vliv na safety.

Narušení PP stavební technikou při výstavbě perimetru a rekonstrukci křížení TWY D x F, včetně akcí v prostoru SRA Reinstalace osového návěstidla na TWY D a Protahování a zapojování kabelů jižně od TWY F vyžaduje vydání NOTAM / AIP SUP před zahájením prací, zajistí Koordinátor činností.

Výměna štěrbinového žlabu podél RWY 06/24 odstraní rizika spojená s jeho degradovaným stavem a zajistí dlouhodobě funkční odvodnění. Dočasné práce proběhnou v uzavřeném prostoru s omezeným pohybem techniky v blízkosti sítí. Nový štěrbinový žlab Gatic výrazně zvýší kapacitu odvodnění a stabilitu konstrukce. Finální stav přispívá ke snížení rizik spojených s povrchovou vodou i vznikem FOD.

Během uzavírky RWY 06/24 proběhne výměna technologie a přesun GP24 do nové polohy. Vliv na provozní bezpečnost byl samostatně posouzen ŘLP a hodnocen jako neutrální.

Rekonstrukce VTL plynovodu je nezbytná z důvodu jeho stáří a zajišťuje dlouhodobou integritu potrubí v prostoru a blízkosti letiště. Práce proběhnou metodou paralelní výstavby s velmi nízkým dopadem na provoz. Rizika spojená s jednorázovým odpouštěním plynu jsou nízká a budou řízena ve spolupráci s ŘLP. Nové potrubí s moderními ochrannými systémy přináší zvýšení provozní bezpečnosti bez vzniku nových rizik.

Nebezpečí lidského činitele je posuzováno na úrovni systému řízení (organizační faktor), nikoli jako individuální chyba pracovníka. Riziko vzniká v období změny, kdy standardní bezpečnostní bariéry systému nemusí plně kompenzovat předvídatelnou variabilitu lidského výkonu (adaptace, zjednodušování, přenos neformálních postupů). Ošetření je zajištěno organizačními bariérami – řízením činností, koordinací prací, dohledem a inspekční činností, které slouží k včasné detekci odchylek od předpokládaného fungování systému.

Safety Studie

Kritéria bezpečnosti použitelná pro změnu:

- | | |
|--|-----|
| 1. Je návrh změny kompletní a dokumentovaný? | ano |
| 2. Jsou určeny a informovány všechny dotčené strany? | ano |
| 3. Bylo Safety posouzení koordinováno s dotčenými stranami? | ano |
| 4. Byla se všemi dotčenými stranami sladěna opatření ke zmírňování rizik? | ano |
| 5. Přispívá dle EU 139/2014 změna v nejvyšší rozumné míře ke zlepšení bezpečnosti? | ano |
| 6. Je připravena veškerá dokumentace a publikace? | ne |
| 7. Lze předpokládat nezhoršení Safety Performance Indikátorů? | ano |

Koordinace SRP s ŘLP, TVS, EWG a RYR. Schůzky s ŘLP.

Příslušné dokumenty DOP a BOP budou doplněny.

Celkové hodnocení změny

SOUČASNÝ STAV
Riziko
tolerovatelné 2A

DOČASNÁ ZMĚNA		
Dopad	Výchozí riziko	Výsledné riziko
mírně negativní	tolerovatelné 2A	tolerovatelné 2A

TRVALÁ ZMĚNA		
Dopad změny	Výchozí riziko	Výsledné riziko
vysoce pozitivní	tolerovatelné 1A	tolerovatelné 1A

6. Safety doporučení

Strategická doporučení pro řízení rizik po zavedení změny

č.	doporučení	termín	odpovídá	Důvod vydání SAFR a popis přínosu

7. Požadavky pro realizaci a sledování změny

Plnění zajistí žadatel

	Požadavek	Popis, odpovědnost, termín
☒	Ověření reality s předpoklady	Kontrola akcí, odpovědný koordinátor, před ukončením akce
☐	Provozní zkoušky	
☒	Komplexní zkoušky	Zkoušky, ENE, před uvedením do provozu
☒	Letové ověření	Ověření, ŘLP, před uvedením do provozu
☐	Měření koeficientů tření	
☐	Měření plošného osvětlení	
☐	Testovací provoz v délce:	
☒	Sledování Safety indikátor(ů)	Sledování, KSP, po dobu konání akce
☐	Sledování počtu událostí typu...	

	Požadavek	Popis, odpovědnost, termín
☐	Proškolení personálu	
☐	Přezkoušení personálu	
☐	Změna řídicí dokumentace	
☐	Změna AIP	
☒	NOTAM	Vydání NOTAM, RPP, před zahájením akce
☒	AIP SUP	Vydání AIP SUP, SRP, před zahájením akce
☐		
☐		
☐		

8. Uzavření životního cyklu změny

Po 12 měsících na základě sledování změny

Uzavření změny schválil: datum a podpis