

TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Vzletová a přistávací dráha (dále také „RWY“) bude symetricky oboustranně rozšířena ze stávajících 30 m na 45 m. Kromě toho budou podél dráhy vybudovány zpevněné postranní pásy o šířce 7,5 m. Prostor před stavebním koncem RWY 11 bude do vzdálenosti min 60 metrů zpevněn tak, aby nedocházelo k poškození/erozi terénu před prahem vlivem velké rychlosti výfukových plynů od startujících letadel (referenční typ – A320, B737). Prostor před stavebním koncem RWY 29 bude v délce 60 metrů proveden v asfaltové vozovce s minimálně stejnou únosností (konstrukcí), jako má stávající RWY. Toto řešení je zvoleno vzhledem k následnému prodloužení dráhy v budoucnosti o 360 m, tj. na celkových 2 510 m. Stavebně-technické řešení úprav vzletové a přistávací dráhy se požaduje následující:

Rozšíření RWY:

Stávající vozovka RWY, která bude tvořit po rozšíření její střední část, zůstane zachována bez změny s výjimkou pokládky nové obrusné vrstvy vozovky. Rozšíření RWY se provede symetricky k ose vozovky, tj. na obě strany v šířce 7,5 m. Rozšířená vozovka bude, stejně jako stávající, netuhá – asfaltová. Příčné sklony budou mít stejný směr jako stávající vozovky a musí odpovídat požadavkům předpisů. Toto předpisové omezení ale neplatí pro publikované certifikační odchylky s trvalou platností, které jsou pro letiště Karlovy Vary uvedeny v Letištní informační příručce ČR (viz odstavec 2.23.2 Odchylky od certifikační předpisové základny stanovené Nařízením komise (EU) č. 139/2014 a odstavec 2.23.2.1 Tabulka certifikačních odchylek).

Postranní pásy:

Provedou se po obou stranách a po celé délce RWY (stávající i prodloužené) v šířce 7,5 m tak, aby celková šířka vozovky byla 60 m. Vozovka bude asfaltová s odpovídající únosností (aby nebyl poškozen podvozek při nouzovém vyjetí letadla, resp. aby nebyla poškozena vozovka při občasném pojezdu techniky pro údržbu RWY).

Odvodnění:

Srážková voda ze zpevněných ploch včetně částí, které jsou v zimním období chemicky ošetřovány, bude svedena do procesu čištění, které je rozdílné pro letní a pro zimní období, a následně bude vypouštěna do recipientu, případně řízeně přečerpávána do splaškové kanalizace. Způsob konkrétního řešení navrhne projektant na základě analýzy investičních a provozních nákladů obou těchto variant, přičemž bude řešení dimenzováno na objem srážkových vod z RWY po jejím prodloužení v budoucnu.

Postranní pásy, které se nebudou chemicky ošetřovat, budou vyspádovány / odvodněny tak, aby srážková voda mohla přirozeně zasakovat do přílehlého terénu.

Vybudování nové pojezdové dráhy mezi prahem RWY 11 a odbavovací plochy APN M

Stávající TWY A bude zachována v úseku mezi stávající TWY B a napojením na RWY v její východní části. V úseku mezi TWY B a křižovatkou s TWY D a TWY E bude vybourána, stejně tak i pojezdové dráhy TWY C, TWY D a TWY E. Zachovaná část stávající TWY A bude po celé své délce rozšířena na 10,5 m tak, aby byla provozuschopná pro letadla s vnějším rozchodem kol hlavního podvozku OMGWS do 6 metrů (letadla kódového písmene B).

TWY B (spojnice mezi RWY a odbavovací plochou APN M) bude rozšířena a její vozovka upravena tak, aby byla plnohodnotně provozuschopná pro provoz letadel s vnějším rozchodem kol hlavního podvozku OMGWS do 15 metrů (letadla kódového písmene D), tj. o šířce 23 m. Bude doplněna postranními pásy pojezdové dráhy o šířce 5,5 m.

Nová TWY spojující odbavovací plochu APN M se severozápadním koncem RWY 11/29 bude mít stejné parametry jako TWY B včetně doplnění postranních pásů o šířce 5,5 metru. Vzdálenost mezi osou této nové TWY a osou RWY bude min. 166 m. TWY bude plynule navazovat na stávající pojezdový pruh odbavovací plochy APN M.

Jako odmrazovací stání na odbavovací ploše APN M slouží jednotlivé stávající stojánky č. 1 – 4. Sklony na APN M zajišťují svedení odmrazovacích kapalin do jímky o objemu 60 m³ určené pro jejich záchyt.

Srážková voda z nové TWY bude spolu se srážkovými vodami z TWY B a částečně odbavovací plochy APN M svedena – v závislosti na charakteru znečištění – buď do retenční nádrže s předsazeným odlučovačem ropných látek, nebo do jímky. Poté bude v zimním období tato voda přečerpána na nově vybudovanou čistírnu odpadních vod a následně po dočištění vypouštěna do nejbližšího recipientu, příp. řízeným způsobem přečerpávána do splaškové kanalizace. Odvodnění postranních pásů nové TWY, které nebudou chemicky ošetřovány, bude provedeno tak, aby srážková voda mohla přirozeně zasakovat do přilehlého terénu.

Dovybavení letiště potřebnou infrastrukturou

Světelné a zabezpečovací zařízení (SZZ)

V souvislosti s rozšířením a budoucím následným prodloužením RWY 11/29, doplněním nové pojezdové dráhy a nového obratiště u THR RWY 29, rozšířením stávající TWY B, a dále s ohledem na nově požadovaný statut RWY 29 pro přesné přístrojové přiblížení CAT II budou provedeny úpravy a doplnění stávajícího systému světelného zabezpečení letiště vč. stávajícího ovládacího a monitorovacího systému AMS 2 a elektroenergetického systému v souladu s předpisovými požadavky, včetně přípravy systému SZZ na budoucí prodloužení RWY.

Stávající návěstidla postranních řad RWY budou nahrazena novými nadzemními / zapuštěnými návěstidly v linii podél nových okrajů RWY. Bude provedeno přemístění stávajících a doplnění nových světelných prahové a koncové příčky u THR RWY 11 vč. stávajících poznávacích návěstidel TIL RWY 11 odpovídající nové šířce RWY a stranové odsazení sestupového systému PAPI 11 v závislosti na posunu severní hrany vozovky RWY a stranové odsazení sestupového systému PAPI RWY 29 v závislosti na posunu jižní hrany vozovky RWY.

Dále bude provedena nová osová řada RWY 11/29, nová návěstidla dotykové zóny RWY 29, doplnění prahové příčky RWY 29 postranními polopříčkami, doplnění přibližovacího systému RWY 29 postranními příčkami a jeho rozdělení na dvě samostatné monitorovatelné sekce. Novými návěstidly postranních řad TWY bude vybavena nová TWY. Dále bude provedena instalace stávajících návěstidel postranních řad TWY B podél rozšířené TWY B a podél nového obratiště u THR RWY 29 vč. úprav stávajících a doplnění nových prosvětlených či reflexních informačních znaků. Všechna vyčkávací místa CAT II budou vybavena prosvětlenými informačními a příkazovými znaky, STOP příčkami a ochrannými návěstidly RGL. Vyčkávací místa na komunikacích, ústících na RWY 11/29, budou vybavena návěstidly a znaky vyčkávacího místa na komunikaci. Ve stávajícím systému AMS 2 budou provedeny HW a SW úpravy vyvolané změnou reliéfu letiště, novými systémy SZZ a požadavkem monitoringu zařízení za podmínek CAT II.

Energetické zabezpečení SZZ

Na úrovni prahu RWY 29 (na konci dráhy na rovné ploše pod náspem) bude zřízen nový záložní zdroj s dostatečným výkonem, kontejnery s regulátory konstantního proudu (CCR) a s náhradním zdrojem s časem obnovy dodávky elektrické energie do 1 sekundy a s trafostanicí 22/0,4 kV. Mezi HTS a záložními zdroji bude provedena VN a sdělovací kabelová přípojka (kabelové zemní vedení). Stávající místnost CCR vč. stávajícího náhradního zdroje UPS 80kVA, situovaná v suterénu odbavovací budovy, bude i nadále využita pro regulátory CCR, kterými budou napájeny topologicky příslušné systémy SZZ. Stávající místnost CCR bude doplněna klimatizací.

Vodohospodářské řešení

Koncepce řešení nakládání se srážkovými vodami ze zpevněných ploch je rozdílná pro letní a zimní období, a to z důvodu různého kontaminačního zatížení srážkových vod na odtoku ze zpevněných ploch.

Projektová dokumentace musí vycházet z koncepce nakládání se srážkovými vodami, tak jak byla zpracována v rámci Dokumentace EIA (samostatný dokument, který je uvedený v přílohách Dokumentace EIA jako **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**), a to v objemu srážkových vod i po prodloužení RWY v budoucnu.

Doplňující práce

Zemní práce

V souvislosti s rozšířením pásu RWY tak, aby splňoval příslušné předpisové parametry, se některé plochy tzv. upravené části pásu RWY dostanou do stávajícího travnatého terénu, který má větší příčný sklon, než povolují předpisy. Z tohoto důvodu bude nutné provést vyrovnání terénu násypem tak, aby byly dodrženy potřebné sklony. Jedná se o části stávajícího pásu podél severního okraje RWY v km cca 0,115 – 1,1 (ve směru od prahu RWY 11) a části stávajícího pásu RWY v okolí THR RWY 29 včetně rozšíření RESA RWY 11.

Oplocení

Rozšíření pásu RWY na 280 metrů si vyžádá též úpravu oplocení letiště v jeho severovýchodní části. Trasa oplocení musí být řešena ve vazbě na ochranné pásmo GP ILS RWY 29 ve spolupráci s provozovatelem tohoto zařízení – ŘLP ČR, s.p. Nové oplocení se provede v bezpečnostním standardu letiště a dle požadavků ŘLP ČR, s.p. s ohledem na výše zmíněné ochranné pásmo.

Obslužná komunikace pro zásahy letištní hasičské služby

Mezi stávající stanicí HZS a RWY bude vybudována nová přímá obslužná komunikace z důvodu potřeby zrychlení/snížení dojezdových časů hasičských zásahových vozidel na oba konce RWY.