

## DOPRAVNÍ ŘÁD LETIŠTĚ PRAHA RUZYNĚ

Platnost od	Účinnost	Nahrazuje
2.4.2019	2.5.2019	LP-SM-004G/2008
Oblast procesů/proces		Klasifikace
Zajištění provozu		Veřejný I
Zpracovatel	Funkce	Datum /Podpis
HOFFMANN Martin	Dopravní inženýr	HOFFMANN Martin, v.r.
Vlastník	Funkce	Datum /Podpis
PISTORA David	Manažer SRT	PISTORA David, v.r.
Finální schvalovatel/é		Datum /Podpis
REHOR Vaclav	Předseda představenstva	REHOR Vaclav, v.r.
SPACEK Milan	Člen představenstva	SPACEK Milan, v.r.

### Účel

Dopravní řád Letiště Praha Ruzyně (dále jen „Dopravní řád“) stanovuje práva a povinnosti účastníků silničního provozu na plochách v neveřejném prostoru a na veřejných účelových komunikacích LKPR.

### Předmět

Dokument upravuje pravidla provozu na veřejných účelových komunikacích letiště a v neveřejném prostoru letiště, definuje značky a značení, bezpečnostní zóny letadel a ruční signály pro pohyb MMP.

### Působnost

Dokument je při vydání řízeně distribuován členům představenstva, výkonným ředitelům, ředitelům, manažerům a vedoucím týmu všech OJ podle platného organigramu LP, kteří dále rozhodnou o distribuci svým podřízeným a současně je příkazem provozovatele letiště ve smyslu § 31 odst. 2 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, určený provozovatelům leteckých činností a ostatním osobám zúčastněným na provozu letiště Praha/Ruzyně a leteckém provozu, k zajištění bezpečného provozu letiště a koordinování činností na letišti Praha/Ruzyně. Dokument je publikován všem zaměstnancům na intranetu LP.

**Dokument zobrazený na INTRANETU Letiště Praha je řízen správcem dokumentace LP  
Po vytištění nebo vytvoření elektronické kopie je dokument neřízený**

**OBSAH:**

<b>I</b>	<b>Zkratky a pojmy</b> .....	<b>4</b>
I.1	Zkratky .....	4
I.2	Pojmy .....	4
<b>II</b>	<b>Odpovědnosti a pravomoci</b> .....	<b>6</b>
<b>III</b>	<b>Pravidla provozu MMP</b> .....	<b>7</b>
<b>Kapitola A / Provoz na veřejných účelových komunikacích letiště</b> .....		<b>8</b>
1.	VŠEOBECNÁ PRAVIDLA PROVOZU .....	8
<b>Kapitola B / Provoz v neveřejném prostoru letiště</b> .....		<b>9</b>
1.	VŠEOBECNÁ PRAVIDLA PROVOZU .....	9
1.1.	Vstup osob a vjezd MMP do neveřejného prostoru letiště .....	9
1.2.	Provoz MMP .....	9
<b>1.3.</b>	<b>Měření rychlosti</b> .....	<b>11</b>
2.	PROVOZ V SRA ZÓNĚ .....	12
2.1.	Řízení MMP .....	12
2.2.	Základní pravidla provozu .....	14
2.3.	Provoz MMP na obslužných letištních komunikacích .....	18
2.4.	Parkování MMP .....	21
2.5.	Kontrola dodržování pravidel provozu .....	22
2.6.	Vybavení MMP .....	23
3.	PROVOZ NA ODBAVOVACÍ PLOŠE .....	24
3.1.	Vjezd MMP na odbavovací plochu .....	24
3.2.	Pohyb MMP na odbavovací ploše .....	24
3.3.	Provoz MMP na stáních letadel .....	25
3.4.	Odbavovací stání letadel .....	27
4.	PROVOZ NA PROVOZNÍ PLOŠE .....	29
4.1.	Vjezd na provozní plochu .....	29
4.2.	Vybavení MMP .....	29
4.3.	Provozní postupy .....	30
4.4.	Signalizace TWR .....	31
4.5.	Provoz za nízkých dohledností .....	32
<b>4.6.</b>	<b>Vyčkávací místa na komunikacích</b> .....	<b>34</b>
5.	PROVOZ VE TŘÍDÍRNÁCH ZAVAZADEL .....	37
5.1.	Dopravní režim .....	37
5.2.	Omezení vjezdu do třídírných zavazadel .....	37
<b>Kapitola C / Značky a značení</b> .....		<b>38</b>

1.	ZNAČKY A ZNAČENÍ NA OBSLUŽNÉ LETIŠTNÍ KOMUNIKACI .....	38
1.1.	Stůj, dej přednost letadlům .....	38
1.2.	Dej přednost v jízdě .....	39
1.3.	Hlavní silnice .....	39
1.4.	Označení zóny s maximální povolenou rychlostí 30 km/hod .....	39
2.	ZNAČENÍ NA POHYBOVÉ PLOŠE .....	40
2.1.	Obslužná letištní komunikace .....	40
2.2.	<b>Obslužná letištní komunikace na pojezdové dráze</b> .....	40
2.3.	Hranice odbavovací plochy a pojezdové dráhy .....	41
2.4.	Hranice stání letadel .....	41
2.5.	Hranice alternativního stání letadel .....	41
2.6.	Pohotovostní stání MMP .....	42
2.7.	<b>Alternativní pohotovostní stání</b> .....	42
2.8.	Koridor pro cestující .....	43
2.9.	Koridor pro pěší .....	43
2.10.	Operační zóna nástupního mostu .....	44
2.11.	Zóna sousedních stání .....	44
2.12.	<b>Pozor</b> , nebezpečí působení výtokových plynů za motory letadel (Jet blast) .....	45
2.13.	Žluté zkřížené čáry .....	45
3.	ZNAČENÍ NA PROVOZNÍ PLOŠE .....	46
3.1.	Značení bližšího vyčkávacího místa .....	46
3.2.	Značení vzdálenějšího vyčkávacího místa .....	46
4.	<b>PROVIZORNÍ VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ</b> .....	47
4.1.	<b>Stůj, dej přednost letadlům</b> .....	47
4.2.	<b>Dej přednost v jízdě</b> .....	47
5.	PŘÍKLAD ZNAČENÍ STÁNÍ LETADEL .....	48
<b>Kapitola D / Bezpečnostní zóny letadel</b> .....		<b>50</b>
1.	ZÓNY VSTUPU A VÝSTUPU PROUDU PLYNŮ .....	50
1.1.	Bezpečná vzdálenost před/za motory letadel v chodu .....	51
2.	BEZPEČNOSTNÍ ZÓNY KOLEM STOJÍCÍCH LETADEL S VYPNUTÝMI MOTORY .....	52
3.	PLNĚNÍ / ODČERPÁVÁNÍ PALIVA .....	54
<b>Kapitola E / Manévrování s MMP pomocí ručních signálů pro pohyb MMP</b> .....		<b>55</b>
1.	<b>RUČNÍ SIGNÁLY PRO POHYB MMP – OBECNĚ</b> .....	55
IV	<b>Související dokumenty</b> .....	<b>59</b>
V	<b>Přechodná a závěrečná ustanovení</b> .....	<b>60</b>
VI	<b>Seznam příloh</b> .....	<b>60</b>
VII	<b>Změnový list</b> .....	<b>60</b>

## I Zkratky a pojmy

### I.1 Zkratky

Zkratka	Vysvětlení
<b>BED</b>	OJ Dispečink ostraHy letiště
<b>GPU</b>	Pozemní energetická jednotka (Ground power unit)
<b>HZS</b>	OJ Hasičský záchranný sbor
<b>ILS</b>	Systém pro přesné přiblížení a přistání (Instrument landing system)
<b>ILS LLZ</b>	Kurzový maják ILS (localizer)
<b>LKPR</b>	Letiště Praha/Ruzyně
<b>LVP</b>	Postupy za nízké dohlednosti (Low visibility procedures)
<b>MMP</b>	Mobilní mechanizační prostředek
<b>OLE</b>	OJ Ostraha letiště
<b>OPJ</b>	Odbavovací plocha Jih
<b>OPS</b>	Odbavovací plocha Sever
<b>PČR</b>	Policie České republiky
<b>PRM</b>	Cestující se sníženou schopností pohybu a orientace (Passenger with Reduced Mobility)
<b>RPP</b>	OJ Řízení provozu ploch
<b>RWY</b>	Dráha (Runway)
<b>SRT</b>	OJ Správa a rozvoj provozu terminálů
<b>SRA</b>	Vyhrazený bezpečnostní prostor (Security Restricted Area)
<b>SQB</b>	Vysílač signálu Squitteru módu S
<b>TWR</b>	Letištní řídicí věž (Tower)
<b>TWY</b>	Pojezdová dráha (Taxiway)
<b>VDGS</b>	Vizuální naváděcí systém na OP (Visual Docking Guidance System)

### I.2 Pojmy

Pojem	Vysvětlení
<b>Aktivní dráha</b>	Dráha, která je provozuschopná pro přistání nebo vzlety včetně přilehlých pojezdových drah až po hranici bližšího vyčkávacího místa na zpevněné ploše a po hranici 90 m od osy RWY a 300 m před práh/za konec RWY na nezpevněné ploše.

<b>Dráha</b>	Vymezená pravoúhlá plocha na pozemním letišti upravená pro přistání a vzlety letadel.
<b>Komerční zóna</b>	Veřejný prostor se zvláštním režimem (zóna v areálu Jih, zásobovací tunel pod Terminálem 1 a 2).
<b>Letiště</b>	<p>Letecká stavba, jejíž součástí je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha, včetně souboru staveb a zařízení, trvale určená ke vzletům a přistáním letadel a k pohybům letadel s tím souvisejících, o jejímž zřízení, druhu a provozování rozhodl Úřad pro civilní letectví.</p> <p>Letiště Praha/Ruzyně (dále jen „letiště“) je Úřadem pro civilní letectví v souladu se Zákonem o civilním letectví č.49/1997Sb. ve znění pozdějších předpisů určeno jako mezinárodní veřejné civilní letiště.</p>
<b>Letištní řídicí věž</b>	Letištní řídicí věž Střediska přibližovacích a letištních služeb Praha Řízení letového provozu ČR, s.p., jejíž pracovníci řídí provoz letadel a MMP na provozní ploše.
<b>Manipulační plocha</b>	Vymezená zpevněná plocha na letišti, určená k odstavování letadel za účelem jejich parkování, údržby a oprav. Manipulační plocha není součástí pohybové plochy letiště.
<b>Mobilní mechanizační prostředek</b>	Všechna vozidla a technické prostředky včetně přídatných zařízení vybavené pohonnou jednotkou a schopné samostatného pohybu na veřejných účelových komunikacích či v neveřejném prostoru letiště. Za součást MMP jsou považovány také přívesné mechanizační prostředky připojené k MMP, na něž se po odpojení vztahují stejné podmínky odstavení, zajištění a opravy, jako na samotné MMP.
<b>Nástupní plocha pro požární techniku</b>	Vyznačené místo / plocha sloužící k nástupu požárních jednotek a požární techniky k protipožárnímu zásahu.
<b>Neveřejný prostor letiště</b>	Veškeré prostory letiště, které podle zákona o civilním letectví podléhají zvláštnímu bezpečnostnímu režimu a provozovatelem letiště byly rozděleny do příslušných bezpečnostních zón. Přístup do těchto prostorů je povolen pouze osobám a MMP s odpovídajícím povolením provozovatele letiště.
<b>Obslužná letištní komunikace</b>	Účelová komunikace sloužící k přesunům MMP v neveřejném prostoru.
<b>Odbavovací plocha letiště</b>	Vymezená plocha na pozemním letišti, určená k umístění letadel pro nastupování a vystupování cestujících, nebo nakládku a vykládku nákladu, pro jejich plnění pohonnými hmotami, odstavování nebo ošetřování.
<b>Oprávnění k řízení MMP v SRA</b>	Zvláštní povolení vydávané řidičům MMP provozovatelem letiště, opravňující je k řízení MMP v SRA.
<b>Parkovací místa MMP</b>	Vyznačené plochy pro parkování MMP v SRA určené a přidělené provozovatelem letiště.
<b>Pohybová plocha</b>	<b>Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojiždění letadel, sestávající z provozní plochy a odbavovací plochy (ploch).</b>
<b>Pojezdová dráha</b>	Vymezený pás na pozemním letišti zřízený pro pojiždění letadel a určený pro spojení jedné části letiště s druhou, zahrnující též: <p><b>Pojezdový pruh</b> - část odbavovací plochy určená jako TWY sloužící pro pohyb letadel z / na jednotlivá stání.</p> <p><b>Pojezdovou dráhu na odbavovací ploše</b> - TWY umístěná v prostoru odbavovací plochy, zajišťující pojiždění letadel přes</p>

	odbavovací plochu. <b>Pojezdovou dráhu pro rychlé odbočení</b> - TWY připojená k RWY v takovém úhlu, aby umožnila přistávajícím letadlům odbočit při vyšší rychlosti a tím snížit dobu obsazení RWY na minimum.
<b>Provozní plocha</b>	Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel s výjimkou odbavovacích ploch.
<b>STOP příčka</b>	Světelně vyznačená příčka na provozní ploše, na níž může být letadlo nebo MMP zastaven pro zajištění potřebné bezpečné vzdálenosti od jiné provozní plochy.
<b>Veřejné účelové komunikace letiště</b>	Účelové komunikace veřejné, případně s omezením vjezdu, nacházející se ve veřejně přístupné části letiště.
<b>Vyčkávací místo</b>	Vyznačené místo na TWY na němž může být letadlo nebo MMP zastaven pro zajištění potřebné bezpečné vzdálenosti od RWY.
<b>Vyčkávací místo při provozu LVP</b>	Vyznačené místo na TWY na němž může být letadlo nebo MMP zastaven pro zajištění potřebné bezpečné vzdálenosti od RWY za provozu LVP.
<b>Vyhrazený bezpečnostní prostor</b>	Provozovatelem letiště určená část neveřejného prostoru, do níž je přístup kontrolován pro zajištění ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Rozsah SRA je přesně definován Bezpečnostním programem letiště.
<b>WIG-WAG</b>	<b>Dráhové ochranné návěstidlo (střídavě přerušované světlo)</b>
<b>Zóna LVP</b>	Část provozní plochy letiště související s provozem LVP. Zahrnuje prostor aktivní RWY 24 rozšířený na vzdálenost 150 m od osy dráhy a související pojezdové dráhy.

## II Odpovědnosti a pravomoci

Název Role / Pozice	Popis odpovědností a pravomocí
Kontrolující osoba	Provádí kontrolu dodržování pravidel provozu, zpracovává Záznam o události
Řidič MMP	Odpovídá za dodržování pravidel provozu
Provozovatel MMP	Odpovídá za technický stav a vybavení MMP
Radiooperátor	Odpovídá za pohyb skupiny MMP bez spojení s TWR na provozní ploše

### III Pravidla provozu MMP

Ustanovení, definovány Dopravním řádem, upravující silniční provoz na **pohybové ploše** LKPR, jsou v souladu se zákonem 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, pokud není stanoveno dopravním řádem jinak a v souladu s příslušnými obecně závaznými právními předpisy, především zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění, Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava provozu na pozemních komunikacích v platném znění, vyhláškou č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v platném znění, Nařízením vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů ve znění Nařízení vlády č. 405/2004 Sb., zákonem č. 262/2006 Sb., zákoníkem práce, Nařízením vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí v platném znění, Nařízením vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky v platném znění.

## Kapitola A / Provoz na veřejných účelových komunikacích letiště

### 1. VŠEOBECNÁ PRAVIDLA PROVOZU

Průjezd vozidel mezi areálem Sever a areálem Jih ulicí K Letišti je dopravně omezen. Vjezd je umožněn pouze vozidlům uvedeným na dodatkové tabulce umístěné pod dopravní značkou č. B1 - Zákaz vjezdu všech vozidel (viz obr. 1).



Obrázek 1

**Pozn.:** Vjezdové povolení Letiště Praha, a. s. se vztahuje na veškeré MMP, kterým bylo vydáno provozovatelem letiště platné vjezdové povolení do neveřejného prostoru letiště a komerční zóny, nebo speciální vjezdové povolení k průjezdu mezi areálem Sever a areálem Jih ulicí K Letišti. Platnost všech vjezdových povolení je 1 rok.

- 1.1.** Dle zákona 361/2000 Sb., § 77 (1) místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace stanoví dle § 77 (1) c) na silnici II. a III. třídy, místní komunikaci a na veřejně přístupné účelové komunikaci obecní úřad obce s rozšířenou působností a dle § 77 (2) dotčenými orgány při stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace jsou § 77 (2) b) policie, jde-li o silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace.

Místní a přechodná úprava provozu na účelových komunikacích, které nejsou veřejně přístupné dle zákona 361/2000 Sb., § 77a (1) Místní a přechodnou úpravu provozu a zařízení pro provozní informace umísťuje na účelové komunikaci, která není veřejně přístupná, její vlastník.



Pozn.: Ustanovení tohoto bodu se vztahuje na veškeré dopravní značení a příslušenství uvedené v zákoně č. 13/1997, §12, odst. 1/d., ve znění pozdějších předpisů, a to jak v případě nového dopravního značení v souvislosti s výstavbou, tak i v případě jakékoliv úpravy nebo změny dopravního režimu v souvislosti se stávajícím provozem.

- 1.2. Úplná, případně částečná uzavírka komunikace může být provedena pouze po projednání s provozovatelem letiště, a to v souladu s § 24, zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a za dodržení podmínek uvedených v Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., § 4 – specifikované v příloze č. 1 Nařízení, kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky ve znění pozdějších předpisů.

## **Kapitola B / Provoz v neveřejném prostoru letiště**

### **1. VŠEOBECNÁ PRAVIDLA PROVOZU**

#### **1.1. Vstup osob a vjezd MMP do neveřejného prostoru letiště**

- 1.1.1. Vstup, resp. vjezd na jízdním kole do neveřejného prostoru letiště je podmíněn dodržením předpisů zakotvených ve směrnici „Pravidla pro vstup osob a vjezd vozidel a pro jejich pobyt v neveřejném prostoru Letiště Praha“.
- 1.1.2. Vjezd do neveřejného prostoru letiště je povolen výhradně přes střežené vjezdy - vrátnice, a to na základě platného vjezdového povolení. To musí být umístěno v levém spodním rohu za předním sklem MMP po celou dobu pobytu v neveřejném prostoru letiště.

#### **1.2. Provoz MMP**

- 1.2.1. Za technický stav MMP je odpovědný provozovatel MMP.
- 1.2.2. Na MMP pohybující se v neveřejném prostoru areálu letiště se nevztahuje povinnost dodržení minimální hloubky a viditelnosti dezénu pláště pneumatik stanovená vyhláškou č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.
- 1.2.3. Provoz MMP je povolen pouze po obslužných letištních komunikacích (dále jen komunikace) a zpevněných plochách. Výjimku tvoří pouze MMP při plnění pracovních úkolů mimo komunikace a zpevněné plochy.
- 1.2.4. Provádění údržby a mytí MMP mimo prostory k tomu vyhrazené je zakázáno. Dovoleny jsou pouze nutné opravy umožňující co nejrychlejší přemístění provozu neschopného MMP do prostor k opravám určených.
- 1.2.5. Při opuštění MMP musí řidič provést opatření proti samovolnému pohybu a zneužití MMP, jakož i zakázaných předmětů určených pro výkon pracovních činností v MMP umístěných. Opuštění MMP na stání letadel **nebo v jízdním pruhu v případě letištního autobusu** s klíčky v zapalování nebo s nastartovaným motorem je možné v případě MMP, které k zajištění své činnosti při odbavení letadla nebo na základě povinnosti vyplývající ze zvláštních předpisů musí mít motor v chodu.

**MMP na stání letadel nebo letištní autobus v jízdním pruhu nemusí být uzamčeny**, pokud řidič daného MMP provádí odbavení letadla. Není vyžadováno opatření proti zneužití (uzamčení) takového MMP, u kterého to není technicky možné.

Zajištěním MMP proti samovolnému pohybu se rozumí zajištění ruční brzdou či jinými vhodnými prostředky, např. založením brzdícími špalky.

1.2.6. Pro pohyb MMP v neveřejném prostoru letiště jsou stanoveny následující maximální povolené rychlosti:

- **bez omezení** - na provozních plochách s výjimkou pojezdového pruhu, resp. pojezdové dráhy na odbavovací ploše,
- **70 km/hod** - na úseku komunikace vedoucím mezi odbavovacími plochami OPS a OPJ (úsek vyznačen v Přehledné mapě letiště),



- **50 km/hod** - na pojezdovém pruhu, resp. pojezdové dráze na odbavovací ploše a na komunikacích v neveřejném prostoru mimo SRA,

Pozn.: Na pojezdovém pruhu, resp. pojezdové dráze na odbavovací ploše neplatí pro vozidla FOLLOW ME a RPP se zapnutými oranžovými výstražnými světly.



- **30 km/hod** - na obslužné letištní komunikaci na odbavovacích plochách a na manipulačních plochách,



- **20 km/hod** - v areálu depa autocisteren,



- **10 km/hod** – v třídírnách zavazadel mimo vjezdy a výjezdy



- **5 km/hod** (odpovídá rychlosti chůze) - na stáních letadel a na vjezdech/výjezdech z/do třídíren zavazadel.



Pozn.: Na stáních letadel neplatí pro vozidla FOLLOW ME a RPP se zapnutými oranžovými výstražnými světly.

- 1.2.7. Ustanovení bodu 1.2.6. se nevztahuje na vozidla s právem přednosti jízdy při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností (se zapnutými modrými výstražnými světly a výstražným zvukovým znamením), na vozidla zimní údržby se zapnutými oranžovými výstražnými světly, provádějící činnosti související se zimní údržbou ploch a na zásahová vozidla OLE během výjezdu v rámci alarmového hlášení.
- 1.2.8. Řidič MMP je během procesů POWERBACK (výjezd letadla ze stání couváním na vlastní pohon), PUSHBACK (vytlačování letadla) a v místě práce na komunikaci povinen řídit se pokyny osoby, která k tomu používá ručních signálů pro pohyb MMP dle kapitoly E tohoto Dopravního řádu.

### 1.3. Měření rychlosti

#### Pracovní postup:

- na měření rychlosti a s tím spojených úkonech se vždy podílí dvě kontrolující osoby z hlídkové služby OLE,
- měření rychlosti se provádí zejména na vytipovaných místech laserovým rychloměrem, kde lze předpokládat porušení nejvyšší povolené rychlosti a kde lze pokynem zastavit vozidlo tak, aby nebyl omezen provoz na obslužné komunikaci,
- o zahájení, ukončení a místu měření rychlosti je kontrolující osoba povinna informovat BED,
- zjištěná překročení rychlosti budou řešena v souladu s platnou směrnicí - PRAVIDLA PRO VSTUP OSOB A VJEZD VOZIDEL A PRO JEJICH POBYT V NEVEŘEJNÉM PROSTORU LETIŠTĚ PRAHA/RUZYNĚ.

## 2. PROVOZ V SRA ZÓNĚ

### 2.1. Řízení MMP

2.1.1. Řídit MMP v SRA **popř. Neveřejném prostoru** může pouze řidič, který splňuje následující podmínky:

- vlastní platný řidičský průkaz minimálně skupiny B nebo typu vozidla s příslušnou skupinou řidičského oprávnění dle následující tabulky,

Typ MMP	Skupina řidičského oprávnění
Cisterny LPH (Fuel)	<b>C+E</b>
Zimní technika (Snow removal) bez přípojného vozidla	<b>C</b>
Zimní technika (Snow removal) s přípojným vozidlem	<b>C+E</b>
Letištní autobus (Airport BUS)	<b>D</b>
Nakladač (Cargo loader/transporter)	<b>C</b>
Odmrazovací technika (De-icing GSE)	<b>C</b>
Schody (Passenger boarding)	<b>min. B</b>
Tahač (Push back tractor)	<b>min. C</b>
MMP pro zásobování pitnou vodou (Water truck)	<b>C</b>
MMP pro vypouštění toalet (Lavatory truck)	<b>C</b>
Pásový nakladač (Belt loader)	<b>B</b>
Tahač zavazadlových vozíků (Tow tractor)	<b>B</b>
Traktor (Tractor)	<b>T</b>
Pracovní stroje	<b>T</b>
Chodníkové a silniční zametače	<b>C</b>
Nosiče na nářadí (Unimog)	<b>C</b>
Speciální zásahová vozidla HZS	<b>min. C</b>

**Pozn.: Jestli-že se MMP pohybují i mimo SRA popř. Neveřejný prostor, platí pro ně zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. dle Hlavy III § 80a Skupiny vozidel.**

- provozovatelem letiště mu byl vystaven letištní identifikační průkaz, opravňující ke vstupu do SRA,
- provozovatelem letiště mu bylo vydáno Oprávnění k řízení MMP v SRA, nebo provádí praktické přezkoušení v rámci školení Dopravního řádu pod dohledem Garanta DŘ nebo Examinátora DŘ.

Pozn.: Garant či examinátor musí prokázat provádění zkoušky předložením Záznamu o přezkoušení.

Platný řidičský průkaz a letištní identifikační průkaz s Oprávněním k řízení MMP v SRA je řidič povinen mít během jízdy u sebe.

2.1.2. Oprávnění k řízení MMP v SRA vydává provozovatel letiště každé fyzické osobě po splnění následujících podmínek:

- Osoba vlastní letištní identifikační průkaz opravňující ke vstupu do SRA letiště;
- Osoba absolvovala v posledních 60 dnech odpovídající školení a úspěšné přezkoušení dle směrnice Systém školení Dopravního řádu LKPR.

2.1.3. Školení Dopravního řádu a závěrečné přezkoušení se řídí směrnicí Systém školení Dopravního řádu LKPR.

2.1.4. Platnost oprávnění k řízení MMP v SRA odpovídá platnosti školení dle směrnice Systém školení Dopravního řádu LKPR. Držitel oprávnění je za účelem udržení platnosti oprávnění k řízení MMP v SRA povinen absolvovat další školení před vypršením platnosti školení původního.

2.1.5. Výjimku, týkající se Oprávnění k řízení MMP v SRA tvoří řidiči MMP externích organizací, kteří obdrží jednorázové povolení ke vjezdu. Tito však musí být při pohybu v SRA doprovázeni osobou, která Oprávnění k řízení MMP v SRA vlastní a jsou povinni řídit se jejími pokyny.

Pozn.: V případě jízdy vozidel v koloně musí být alespoň v jednom z vozidel přítomna osoba vlastníkem platné Oprávnění k řízení MMP v SRA, která nese odpovědnost za jednání všech řidičů vozidel kolony.

## 2.2. Základní pravidla provozu

- 2.2.1. Při průjezdu vrátnicí vybavenou pevným či mobilním silničním blokovačem je řidič povinen vyčkat na rozsvícení zeleného světla na světelném návěstidle u blokovače. Nesvítlí-li na návěstidle žádné světlo, smí řidič pokračovat v jízdě až na základě pokynu pracovníka ostrahy vrátnice, před jízdou se však musí přesvědčit, že blokovač není aktivován.
- 2.2.2. Pojíždějící, resp. vedené, resp. tažené letadlo, včetně vozidla FOLLOW ME, které letadlo zavádí, resp. tahače (viz obr. 2, 3, 4), má vždy přednost před všemi ostatními MMP.



Obrázek 2



Obrázek 3



Obrázek 4

- 2.2.3. Je striktně zakázáno vjíždět do prostoru mezi vozidlem FOLLOW ME a vedeným letadlem a to až do doby dokončení zavedení letadla na příslušném stání (viz obr. 3).
- 2.2.4. Cestující při nástupu do letadla nebo výstupu z letadla (viz obr. 5) mají vždy přednost před provozem MMP.



Obrázek 5

- 2.2.5. Vozidla s právem přednosti jízdy při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností se zapnutými modrými výstražnými světly a výstražným zvukovým znamením (viz obr. 6) mají přednost v jízdě před ostatními MMP za dodržení ustanovení 3.2.7 tohoto Dopravního řádu.



Obrázek 6

- 2.2.6. Vozidla zimní údržby se zapnutými oranžovými výstražnými světly (viz obr. 7), provádějící činnosti související se zimní údržbou ploch, mají přednost v jízdě před ostatními MMP za dodržení ustanovení 3.2.7 tohoto Dopravního řádu. Tato přednost se nevztahuje na vozidla se zapnutými modrými výstražnými světly a zvukovým výstražným znamením (viz obr. 6).



Obrázek 7

2.2.7. Vozidla FOLLOW ME se zapnutými oranžovými výstražnými světly (viz obr. 8), pohybující se po pojezdové dráze, mají přednost v jízdě před ostatními MMP, pohybujícími se po komunikacích vedoucích přes pojezdovou dráhu za dodržení ustanovení 3.2.7 tohoto Dopravního řádu. Tato přednost se nevztahuje na vozidla se zapnutými modrými výstražnými světly a výstražným zvukovým znamením (viz obr. 6) a vozidla zimní údržby se zapnutými oranžovými výstražnými světly (viz obr. 7).



Obrázek 8

2.2.8. Vozidla žluté barvy se zapnutými oranžovými výstražnými světly (viz obr. 9), pohybující se po pojezdové dráze, mají přednost v jízdě před ostatními MMP, pohybujícími se po komunikacích vedoucích přes pojezdovou dráhu za dodržení ustanovení 3.2.7 tohoto Dopravního řádu. Tato přednost se nevztahuje na vozidla se zapnutými modrými výstražnými světly a výstražným zvukovým znamením (viz obr. 6), vozidla zimní údržby se zapnutými oranžovými výstražnými světly (viz obr. 7) a vozidla FOLLOW ME se zapnutými oranžovými výstražnými světly (viz obr. 8).





Obrázek 9

2.2.9. Vozidla Ostrahy letiště pohybující se na plochách v SRA se zapnutými oranžovými výstražnými světly mají přednost v jízdě před ostatními MMP za dodržení ustanovení 3.2.7 tohoto Dopravního řádu. Tato přednost se nevztahuje na vozidla se zapnutými modrými výstražnými světly a výstražným zvukovým znamením, vozidla zimní údržby se zapnutými oranžovými výstražnými světly a vozidla FOLLOW ME pohybující se po pojezdové dráze se zapnutými oranžovými výstražnými světly.

2.2.10. Každý MMP musí mít za jízdy rozsvícena obrysová a potkávací světla, nebo obrysová světla pro denní svícení, pokud je jimi MMP vybaven, a to po celý rok (viz obr. 10). Toto ustanovení se nevztahuje na přívěsné mechanizační prostředky.



Obrázek 10

2.2.11. Jízda na samovyvažovacích a jednostopých dopravních prostředcích je v SRA zóně zakázána.

### 2.3. Provoz MMP na obslužných letištních komunikacích

2.3.1. Komunikace je vyznačena vodorovným dopravním značením (viz obr. 11).



Obrázek 11

2.3.2. Statut komunikace (hlavní / vedlejší) je vyznačen vodorovným dopravním značením, doplněným dle možností s ohledem na provoz letadel i svislým dopravním značením (viz kapitola C). Tam, kde není značení provedeno, mají obě komunikace stejný statut a řidič musí dát přednost v jízdě MMP příjezdějícímu zprava (pravidlo „pravé ruky“) (viz obr. 12).



Obrázek 12

- 2.3.3. Při vjíždění MMP na komunikaci z míst ležících mimo komunikaci je řidič povinen dát přednost v jízdě MMP jedoucímu po komunikaci (viz obr. 13).

Pozn.: Výjimku tvoří vozidla a MMP dle ustanovení 2.2.5 – 2.2.8 tohoto Dopravního řádu.



Obrázek 13

- 2.3.4. Při pohybu MMP mimo komunikaci při činnostech souvisejících s odbavením letadla je řidič povinen dát přednost v jízdě MMP příjezdějícímu zprava (pravidlo „pravé ruky“) (viz obr. 14).



Obrázek 14

- 2.3.5. Před křížením komunikace a pojezdové dráhy jsou všichni řidiči povinni zastavit na vodorovné dopravní značce „Stůj, dej přednost letadlu“ a z důvodu bezpečnosti je zakázáno zastavení dvou MMP vedle sebe (viz kapitola C; viz obr. 15). MMP může v jízdě pokračovat až tehdy, kdy se ujistí, že nemůže dojít k ohrožení nebo omezení pohybujícího se letadla, resp. MMP dle ustanovení 2.2.5 – 2.2.8 tohoto Dopravního řádu.



Obrázek 15

2.3.6. Zastavení MMP na komunikaci v místě křížení pojezdové dráhy je zakázáno.

2.3.7. Stání MMP na komunikaci je zakázáno.

Pozn.: Autobusům určeným k přepravě leteckých cestujících je povoleno stání v jízdním pruhu na dobu nezbytně nutnou pro jejich nástup či výstup, včetně manipulace řidiče s nástupním mostem.

2.3.8. Veškeré komunikace, jejichž trasa je vedena pod trvalou překážkou, kde volná výška nad vozovkou je 4,8 m a menší, jsou označeny dopravní značkou zákazu vjezdu vozidel, jejichž okamžitá výška přesahuje vyznačenou mez. Rozhodující je vždy okamžitá výška MMP včetně nákladu.

2.3.9. Vzhledem k výšce podjezdů pod nástupními prsty a pod pevnými částmi nástupních mostů v areálu Sever je povoleno MMP, jejichž výška přesahuje výšku, která je stanovena dopravní značkou, objíždět nástupní prsty po odbavovací ploše mimo komunikaci. Při tomto objíždění je řidič povinen dbát zvýšené opatrnosti a nesmí narušit odbavení letadel na přilehlých stáních. V případě nutnosti zajistí řidič MMP tuto činnost prostřednictvím způsobilé a náležitě poučené osoby pomocí ručních signálů pro pohyb MMP dle kapitoly E tohoto Dopravního řádu.

2.3.10. Na vyznačených zastávkách pro autobusy je povoleno stání pouze autobusům určeným k přepravě leteckých cestujících a zastavení vozidlům přepravujícím cestující **PRM** a VIP, a to na dobu nezbytně nutnou pro jejich nástup nebo výstup. Autobusové zastávky nejsou určeny pro MMP přepravující letecké posádky a pozemní personál.

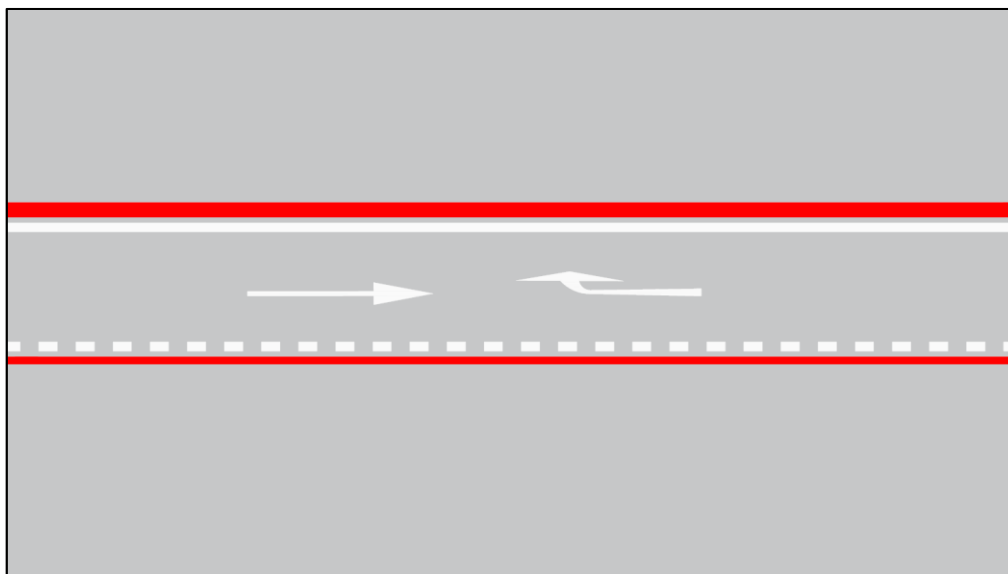
**Pozn.: Vjezd na autobusové zastávky z protisměrného jízdního pruhu je dovolen autobusům a vozidlům přepravujícím cestující PRM.**

2.3.11. Při příjezdu/vyjíždění (resp. vytlačování) letadel na/ze stání, kdy letadla přejíždějí komunikaci, je řidič MMP povinen zastavit na příslušné vodorovné dopravní značce „Dej přednost v jízdě“ (viz kapitola C; viz obr. 16) a vyčkat do okamžiku až letadlo zastaví na stání/vyjede (resp. bude vytlačeno) na pojezdovou dráhu. V jízdě přes tuto dopravní značku může řidič pokračovat až v okamžiku, kdy nemůže dojít k ohrožení nebo omezení pohybujícího se letadla (resp. MMP). Zároveň je řidič MMP povinen dbát pokynů pracovníka odbavující společnosti, který je oprávněn na komunikaci zastavit provoz pomocí ručních signálů pro pohyb MMP dle kapitoly E tohoto Dopravního řádu před výjezdem letadla s již nahozenými motory, které je připraveno k pojíždění.



Obrázek 16

2.3.12. V úseku, kde je komunikace vyznačena v šíři jednoho obousměrného jízdního pruhu se protijedoucí vozidla míjí dle vodorovného dopravního značení (viz obr. 17). MMP jedoucí ve směru přímé šipky má přednost před protijedoucím MMP, který na dobu nezbytně nutnou pro vyhnutí vyjede mimo jízdní pruh ve směru odbočovacích šipek. Řidič MMP vyhýbajícího se protijedoucímu vozidlu smí opustit jízdní pruh komunikace pouze za dodržení bodů 2.2.2, 0, 2.2.5 – 2.2.8 tohoto Dopravního řádu, v opačném případě musí obě vozidla zastavit a vyčkat na situaci, kdy bude vyhnutí možné.



Obrázek 17

## 2.4. Parkování MMP

2.4.1. MMP musí být odstavovány pouze na parkovacích místech vyhrazených na základě smlouvy o pronájmu odstavných míst pro stání MMP jejich provozovateli (zajišťuje OJ SRT).

Pozn.: V případě MMP provozovatele letiště nahrazuje smlouvu o pronájmu odstavných míst databáze odstavných ploch spravovaná provozovatelem.

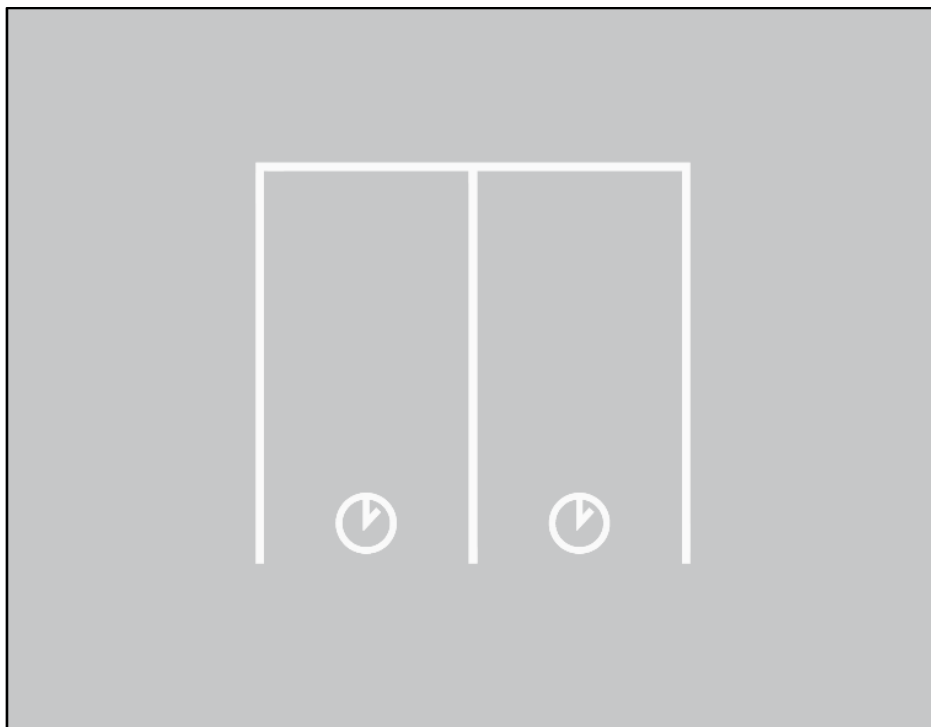
2.4.2. Parkování MMP na komunikacích, stáních letadel, pohotovostních stáních MMP a na nástupní ploše pro požární techniku je přísně zakázáno.

Pozn.: Toto ustanovení se nevztahuje na plochy vyhrazených parkovacích stání vyznačených na pohotovostních stáních MMP.

- 2.4.3. MMP zaparkované mimo určené prostory budou posuzovány jako překážky bránící silničnímu, případně leteckému provozu. K eliminaci těchto překážek má provozovatel letiště právo a povinnost přijmout příslušná opatření.

Pozn.: Toto ustanovení se nevztahuje na vozidla záchranné služby, požární vozidla a vozidla bezpečnostních složek během zásahu.

- 2.4.4. MMP mohou parkovat na krátkodobých odstavných parkovacích stání označených jako časově omezené stání. Časově omezená parkovací stání mohou využívat MMP všech organizací a jsou určena k parkování do 30 minut. Tato parkovací stání budou označena jednoduchým symbolem hodin (viz obr. 18). Za čelní sklo si řidič umístí papírové parkovací hodiny, na kterých bude nastaven čas, kdy opouští vozidlo. Parkovací hodiny bude možno zakoupit na výdeji IDC. Po uplynutí vymezené doby určené k parkování, musí MMP parkovací stání opustit, jinak bude parkování považováno za neoprávněné. Za neoprávněné bude rovněž považováno parkování bez parkovacích hodin.



Obrázek 18

## 2.5. Kontrola dodržování pravidel provozu

- 2.5.1. Kontrolu dodržování Dopravního řádu na letišti provádějí zaměstnanci organizační jednotky Ostraha letiště provozovatele letiště (dále jen „Kontrolující osoba“). Pravomoc kontroly mají rovněž dispečeri Řízení provozu letiště.
- 2.5.2. Kontrolující osoba je oprávněna řidiče MMP zastavit a vyžádat si předložení řidičského průkazu, Oprávnění k řízení MMP v SRA, resp. letištního identifikačního průkazu, opravňujícího ke vstupu do neveřejného prostoru letiště (dále jen „ID karta“).
- 2.5.3. Účastníci nehody, při které byla jimi řízeným MMP, resp. na jimi řízeném MMP způsobena škoda na majetku, jsou povinni tuto událost neprodleně nahlásit na linku 1000 a na místě incidentu vyčkat příjezdu zaměstnance organizační jednotky Ostraha letiště. Přivolaná hlídka

OLE provede dokumentaci nehody, která nenahrazuje povinnosti účastníků nehody učinit nezbytné úkony pro likvidaci škody (europrotokol, resp. šetření PČR) ani nezjišťuje viníka nehody.

Dojde-li k nehodě na nepřehledném místě, na pojezdové dráze, nebo na RWY, musí účastníci události zajistit odstranění MMP v co nejkratší době mimo tuto plochu, kde bude následně incident zdokumentován.

- 2.5.4. V případě zjištění porušení Dopravního řádu zpracuje kontrolující osoba písemně na základě zjištěných skutečností „Záznam o události“ a dále postupuje dle bodu 2.5.5
- 2.5.5. Porušení Dopravního řádu letiště je řešeno zvláštním předpisem (11).

## 2.6. Vybavení MMP

- 2.6.1. Kromě výstroje a vybavení uvedených ve vyhlášce č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, musí být všechny MMP pohybující se v SRA zóně a v prostorech stáčíště LPH a centrálního skladu LPH vybaveny odpovídajícím provozuschopným hasicím přístrojem dle následující tabulky.

Druh MMP	Hasicí přístroj	
	min. množství hasiva / prášku (kg)	množství (ks)
Osobní automobil	2	1
Nákladní automobil	6	1
Autobus	6	1
Traktor	6	1
Cisterna	9	2
Ostatní speciální MMP	2	1

- 2.6.2. Ustanovení týkající se výstroje a vybavení uvedených ve vyhlášce č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů se spolu s podmínkou vybavení hasicím přístrojem nevztahují na přívěsné mechanizační prostředky.
- 2.6.3. Pojem provozuschopný hasicí přístroj se ve smyslu Dopravního řádu rozumí hasicí přístroj s náplní vhodnou k hašení hořlavých kapalin schválený pro použití v ČR.
- 2.6.4. Hasicí přístroj musí být pevně uchycen ke konstrukci MMP, na dostupném místě, připravený k použití.
- Pozn.: Podmínka pevného uchycení ke konstrukci MMP neplatí u jednorázových vjezdů.
- 2.6.5. Hasicí přístroj musí být opatřen štítkem s uvedením druhu hasicího přístroje, výrobním číslem, návodem k použití a datem poslední provedené kontroly provozuschopnosti přístroje, které není starší než jeden rok.
- 2.6.6. Kontrolu vybavení MMP hasicím přístrojem provádí zaměstnanci organizačních jednotek provozovatele letiště (OLE, HZS).
- 2.6.7. Všechny MMP v SRA musí být dle vyhlášky č. 341/2002 Sb., označeny registrační značkou schváleného typu. Pokud MMP nemá předepsanou registrační značku, musí organizace

provozující MMP zajistit na viditelné části umístění loga společnosti a číselné nebo písmenné označení MMP, aby bylo možno konkrétní MMP vždy identifikovat.

### 3. PROVOZ NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

#### 3.1. Vjezd MMP na odbavovací plochu

3.1.1. Na odbavovací plochu smí vjíždět pouze MMP jehož činnost souvisí s:

- vedením letadla na stání
- technickým nebo obchodním odbavením letadla,
- údržbou nebo ošetřováním letadla,
- kontrolou, údržbou nebo opravou odbavovací plochy a zařízení letiště,
- bezpečnostními opatřeními a požární asistencí,
- výkonem odborného dozoru v civilním letectví,
- kontrolou dodržování požárně bezpečnostních opatření na úseku požární ochrany a kontrolou provozuschopnosti hasicích přístrojů,
- kontrolou dodržování Dopravního řádu,
- výcvikem řidičů MMP prováděným dle směrnice Systém školení Dopravního řádu LKPR.

3.1.2. Vjezd ostatních MMP na odbavovací plochu musí být povolen provozovatelem letiště. Proces vydání povolení je řešen zvláštním předpisem (11).

#### 3.2. Pohyb MMP na odbavovací ploše

3.2.1. Všechny MMP se musí na odbavovací ploše pohybovat po vyznačených komunikacích.

3.2.2. Průjezd přes stání letadel je zakázán.

Pozn.: Výjimkou je situace popsána bodem 2.3.9.

3.2.3. Průjezd přes pojezdovou dráhu mimo vyznačenou komunikaci je zakázán.

Pozn.: Výjimkou je situace popsána 2.3.12.

3.2.4. Ustanovení bodů 3.2.1 – 3.2.3 se nevztahují na vozidla s právem přednosti jízdy, která užívají světelné výstražné zařízení modré barvy a zvukové výstražné zařízení, při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností.

3.2.5. Ustanovení bodů 3.2.1 – 3.2.3 se nevztahují na vozidla FOLLOW ME a MMP provozovatele letiště, provádějící dozor, prohlídku, údržbu nebo opravu odbavovací, resp. provozní plochy, pokud je to nutné k plnění pracovních úkolů. Při své činnosti jsou tato vozidla a MMP povinna užívat výstražné světelné zařízení oranžové barvy.

3.2.6. Ustanovení bodů 3.2.1 – 3.2.3 se nevztahují na vozidla, jejichž činnost souvisí s odbavením letadla na odbavovací ploše JIH.

3.2.7. Řidiči vozidel pohybujících se dle bodů 2.2.5 - 2.2.8 a 3.2.6 jsou povinni dbát zvýšené opatrnosti a neustále sledovat provoz ve všech směrech, jakož i za sebou a vzhledem k okolnostem, které je nutno předvídat, musí jet velmi opatrně, aby byli schopni zabránit kolizi s MMP jedoucími po komunikaci vedoucí přes pojezdovou dráhu. Zde je nutno přihlídnout ke skutečnosti, že na zvukové výstražné zařízení nelze vzhledem k hlučnosti prostředí spoléhat.

3.2.8. Řidiči MMP jsou povinni omezit četnost přejezdů pojezdových drah a dodržovat bezpečnou vzdálenost od pojíždějících letadel s ohledem na zhoršené podmínky viditelnosti.



### 3.3. Provoz MMP na stáních letadel

3.3.1. Příjezd a odjezd MMP na / ze stání musí být proveden z komunikace v úseku příslušného stání, resp. z pohotovostního stání MMP, pokud je pro dané stání zřízeno.

Pozn. 1: Toto ustanovení se nevztahuje na OPJ a situace popsané bodem 2.3.9.

Pozn. 2: V případě, že MMP bylo využíváno k obsluze letadla na sousedním stání, může být příjezd k následujícímu odbavení uskutečněn přímo z tohoto stání.

3.3.2. Soupravám autocisteren LPH a letištním autobusům je povoleno vyjet z prostoru stání letadel na pojezdovou dráhu či sousední stání, ale pouze na dobu nezbytně nutnou pro bezpečný příjezd k letadlu, resp. odjezd od letadla (není-li toto možné, vzhledem k provozním charakteristikám MMP, provést standardním způsobem). **Letištnímu autobusu přijíždějícímu k pevné části nástupního mostu je povoleno přejíždět pojezdovou dráhu z letištní obslužné komunikace za účelem odbavení.**

Řidiči těchto MMP jsou při manévru povinni dbát zvýšené opatrnosti a neohrozit ani neomezit letadla a MMP uvedené v bodech 2.2.5 - 2.2.8

3.3.3. Při zajíždění letadla na stání nesmí být na tomto stání žádný MMP s výjimkou vozidla FOLLOW ME, které musí mít zajištěn bezpečný odjezd ze stání. Pro shromáždění MMP před příjezdem letadla na stání slouží komunikace na hranici stání letadel, resp. pohotovostní stání MMP, pokud jsou zřízena (viz kapitola C).

3.3.4. Pokud letadlo zajíždí, resp. je-li vedeno na průjezdné stání z opačného směru (v režimu NOSE IN), musí být pohotovostní stání MMP volné.

3.3.5. Vjezd MMP na stání k odbavení letadla je povolen pouze jsou-li vypnuty motory letadla i antikolizní majáky, podvozek letadla je zašpalkován a bezpečnostní kužely jsou rozmístěny do předepsaných pozic.

Pozn.: Výjimku tvoří souprava MMP se zařízením pozemního zdroje energie (GPU), která vjíždí do prostoru stání letadel již po zastavení pohybu letadla a vozidla využívaná k odbavení letadel na odbavovací ploše Jih.

3.3.6. Pohotovostní stání slouží pouze ke shromáždění MMP **a osob** podílejících se na odbavování letadla stojícího na přilehlém stání letadel (včetně alternativ), či následujícího letadla, kterému bylo stání letadel přiděleno, v případě, že toto ještě není obsazeno.

MMP nesmí stát na pohotovostním stání dříve než 50 minut před plánovaným resp. předpokládaným příletem letadla.

3.3.7. Na pohotovostním stání smí za účelem svozu dokumentace mezi letadlem odbavovaným na stání remote a autobusovým gate zastavit na dobu nezbytně nutnou vozidlo označené nápisem „RAMP AGENT“. Seznam registračních značek těchto vozidel, kterým disponují Kontrolující osoby, aktualizuje v případě změn neprodleně provozovatel vozidla.

3.3.8. Po odbavení letadla musí MMP pohotovostní stání opustit. Před výjezdem, resp. vytlačováním letadla z průjezdného, nebo otočného stání musí být pohotovostní stání MMP volné.

3.3.9. Při odbavování letadla na stání je nutné dodržovat schéma rozestavení MMP dané výrobcem letadla. Za dodržení schéma je zodpovědný vedoucí odbavení letadla na daném stání.

3.3.10. Hranice stání letadel, či alternativního stání letadel (viz kapitola C) nesmí být přejížděna a MMP musí při odbavování letadla stát tak, aby nezasahovaly do sousedního stání nebo do pojezdové dráhy.

Není-li prostor mezi hranicí stání letadla a bezpečnostní zónou kolem stojícího letadla pro průjezd MMP dostatečně široký, smí být objezd zúženého profilu realizován prostorem sousedního stání za podmínky, že toto není obsazeno a letadlo na něj není zaváděno, nebo

má letadlo vypnuty motory i antikolizní majáky a jeho podvozek je zašpalkován. Přejet hranici stání letadla je v tomto případě možné, až když se řidič MMP ujistí, že nemůže dojít k ohrožení nebo omezení MMP ustanovených v bodech 2.2.5 – 2.2.8 tohoto Dopravního řádu.

3.3.11. Zastavení a stání MMP v operační zóně nástupního mostu (červeně vyšrafovaná plocha) je přísně zakázáno. Vjezd do této zóny v okamžiku kdy je s mostem manipulováno (svítí výstražné majáky a je vydáváno zvukové znamení) je rovněž přísně zakázán.

MMP nesmí omezit pohybující se nástupní most (platí v celém prostoru stání letadla).

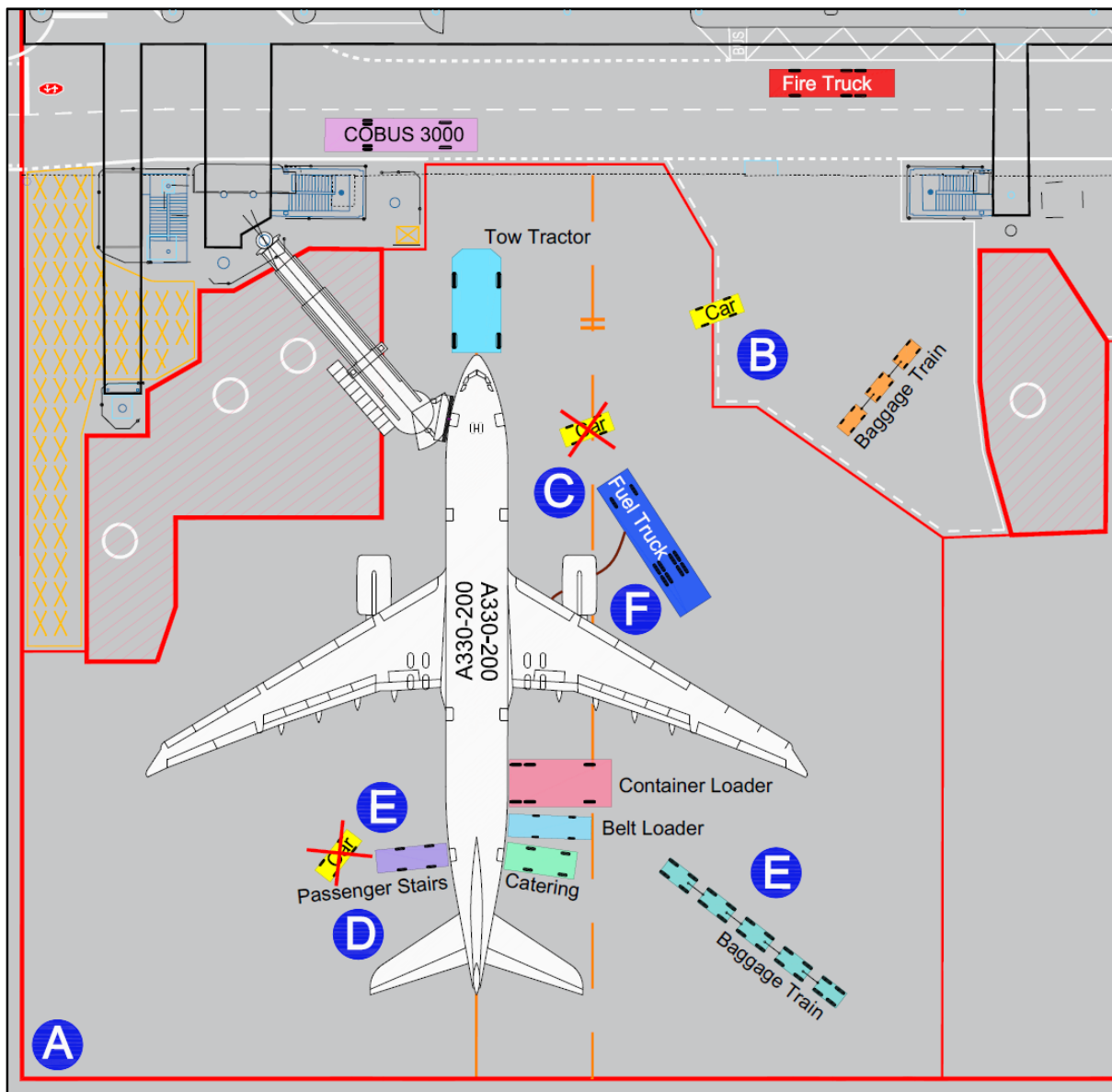
3.3.12. Vjíždění pod mobilní části nástupních mostů je přísně zakázáno.

Pozn.: Výjimkou je podjíždění autocisterny LPH pod pohyblivou částí nástupního mostu přistaveného k horní palubě letadla A380 na stání č. 14A (nástupní most B99). Podjíždění je umožněno pouze autocisternám LPH, jež ukončily proces plnění tohoto letadla, a to za podmínky, že neblíkájí oranžové majáky na podvozkových nohách pohyblivé části nástupního mostu a není-li most v pohybu.

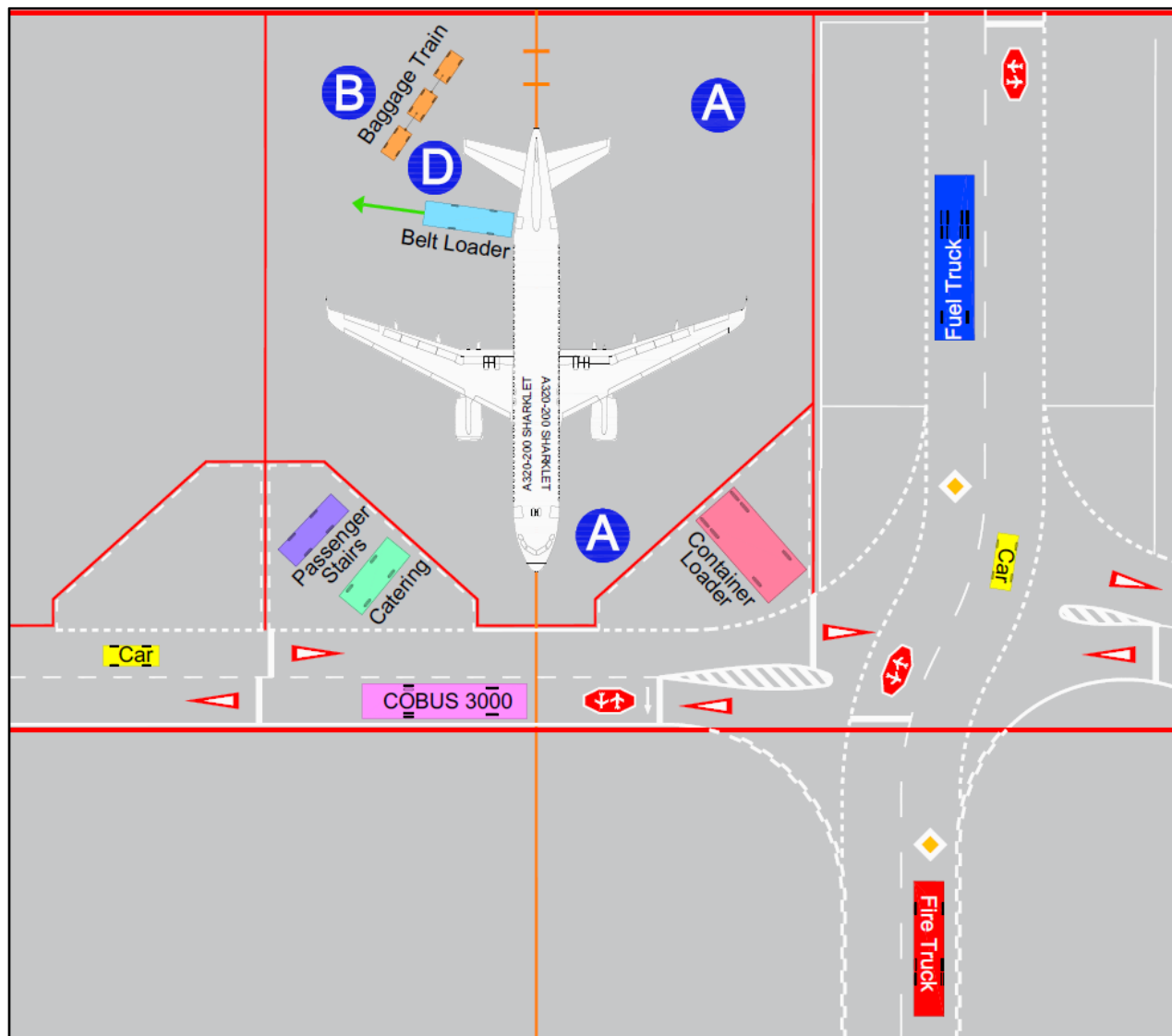
3.3.13. Body 3.3.11 a 3.3.12 neplatí pro MMP využívané pro právě prováděnou kontrolu, údržbu, či opravu daného mostu včetně plochy operační zóny.

3.3.14. Řidič letištního autobusu smí vjíždět do prostoru prázdného odbavovacího stání a příslušného pohotovostního stání MMP, pokud na toto stání není naváděno letadlo nebo lze předpokládat, že k příjezdu letadla v nejbližší době nedojde (u stání nečeká vozidlo Follow Me nebo MMP handlingu, resp. na systému VDGS není zobrazeno číslo linky nebo není zapnut výstražný maják nástupního mostu).

**3.4. Odbavovací stání letadel**



Obrázek 19



Obrázek 20

- 3.4.1. **A** Stání letadel jsou po celém obvodu ohraničena červenou plnou či přerušovanou čarou, která je u komunikace doplněna bílou přerušovanou či bílou plnou čarou.
- 3.4.2. MMP mohou vjíždět na stání letadel jen za účelem odbavení letadla, právě prováděné kontroly, údržby, či opravy.  
*Pozn.:* Výjimkou je situace popsaná bodem 3.3.2. a 3.3.10.
- 3.4.3. **B** Maximální povolená rychlost na stání letadel je 5 km/h.
- 3.4.4. **C** Čelní výjezd autocisterny LPH musí být vždy zajištěn.
- 3.4.5. **D** Při manévrování v blízkosti letadla, je řidič MMP povinen věnovat speciální pozornost tomu, aby si udržel bezpečnou vzdálenost od letadla, ostatních vozidel a jiných zařízení nebo překážek umístěných na příslušném stání letadla.

- 3.4.6. **E** Stání MMP za vozidly provádějícími odbavení a obsluhu přímo u letadla (která mohou ze svých aktuálních pozic pouze couvat), či v těsné blízkosti těchto MMP tak, aby bylo zabráněno jejich výjezdu z aktuální pozice, je zakázáno.
- V těsné blízkosti těchto MMP mohou zastavit na dobu nezbytně nutnou pouze MMP, kdy výkon činnosti posádky souvisí s MMP přistaveným k letadlu.
- 3.4.7. **F** Řidiči MMP nesmějí přejíždět žádné kabely nebo hadice, ležící na ploše.
- 3.4.8. Všechny MMP musí být řádně zajištěny proti samovolnému pohybu.

## 4. PROVOZ NA PROVOZNÍ PLOŠE

### 4.1. Vjezd na provozní plochu

- 4.1.1. Vjezd na provozní plochu je povolen pouze MMP plnícím úkoly vyplývající z jejich pracovní činnosti, které obdržely povolení od letištní řídicí věže (TWR).
- 4.1.2. Vjezd na aktivní RWY je povolen pouze těmito MMP:
- vozidla provozovatele letiště určená k následujícím činnostem:
    - kontrola provozuschopnosti RWY a ochranné zóny ILS;
    - měření brzdných koeficientů;
    - biologická ochrana;
    - kontrola, měření a opravy světelných zabezpečovacích zařízení;
    - údržba ploch;
  - vozidla ŘLP ČR, s.p., určená k doprovodu letadel, nebo zabezpečení kontrol, oprav a údržby zabezpečovací letecké techniky;
  - vozidla ČHMÚ, určená ke kontrole nebo opravám meteorologických zařízení;
  - vozidla záchranné služby, požární vozidla a vozidla bezpečnostních složek při zásahu.
- 4.1.3. Vstup dalších vozidel je povolen pouze v doprovodu vozidla oprávněného k provádění činností dle bodu 4.1.2.
- 4.1.4. Za vjezd na provozní plochu není považován její přejezd po komunikaci, či vyhýbání MMP v jednopruhovém obousměrném úseku komunikace, popsané 2.3.12 tohoto Dopravního řádu.
- 4.1.5. Autocisternám LPH je dovoleno vjet do prostoru pojezdové dráhy na dobu nezbytně nutnou pro vjezd/výjezd na/z parkovacích/plnicích stání v areálu depa autocisteren a pro příjezd/odjezd k/od plnicí stanice LPH v areálu Jih.

### 4.2. Vybavení MMP

- 4.2.1. Veškeré MMP vjíždějící na provozní plochu letiště musí být barevně označeny a to žlutě nebo oranžově, jedná-li se o vozidla provozních složek, resp. červeně, jedná-li se o požární vozidla, nebo vozidla zdravotnické záchranné služby. Ostatní barvy musí být doplněny šachovnicovým vzorem kontrastujícím s pozadím. Je žádoucí, aby bylo značení provedeno reflexními materiály, které zlepšují jeho viditelnost.
- 4.2.2. Veškeré MMP vjíždějící na provozní plochu letiště musí být vybaveny prostředky pro radiofonní spojení s pracovištěm letištní řídicí věže (TWR) a světelným výstražným zařízením:
- oranžové barvy, tj. speciální MMP letištních provozních služeb a vozidla bezpečnostních složek;

➤ modré barvy, tj. vozidla zdravotnické záchranné služby, požární vozidla a vozidla policie.

4.2.3. MMP musí mít po celou dobu pohybu na provozní ploše, kde se vyžaduje radiofonní spojení zapnuté světelné výstražné zařízení a musí být schopen v případě potřeby plochu okamžitě opustit (musí mít po celou dobu motor v chodu).

4.2.4. Všechna vozidla pohybující se po provozní ploše letiště musí být vybavena **schváleným vysílačem SQB**. Bez provozuschopného vysílače SQB nebude MMP povolen vjezd na provozní plochu letiště.

**Pozn.:** Schváleným vysílačem se rozumí typ, který splňuje technické parametry specifikované ve směrnici „Přidělování volacích znaků a provoz vysílačů SQB“.

### 4.3. Provozní postupy

4.3.1. Každý MMP si musí před vjezdem na provozní plochu letiště od letištní řídicí věže (TWR) vyžádat povolení ke vjezdu s udáním trasy zamýšleného pohybu a zapnout předepsané výstražné světelné zařízení.

4.3.2. Před vstupem, resp. křížováním RWY musí být vyžádán od letištní řídicí věže (TWR) souhlas ke vstupu na dráhu, resp. s jejím křížováním, nebyl-li výslovně vydán již při prvním navázání spojení. Opuštění RWY musí být rovněž neprodleně oznámeno na TWR.

Nebyl-li TWR vydán souhlas se vstupem, resp. křížováním RWY, musí MMP zastavit na příslušném vyčkávacím místě dané RWY a vyčkat dalších instrukcí TWR.

4.3.3. V případě, že řidič MMP při svém pohybu přijede před aktivní STOP příčku (návestidla svítí červeně), je povinen zastavit a vyžádat si povolení TWR ke křížování. V případě závady ovládání STOP příčky (STOP příčku nelze zhasnout) je možné STOP příčku křížovat pouze za vozidlem Follow me.

4.3.4. Vstup do ochranného pásma radionavigačního zařízení (značení hranice na obr. 21) je možný pouze, je-li dané zařízení uvedeno mimo provoz.



Obrázek 21

**Pozn.:** Je-li radionavigační zařízení v provozu, smí do jeho ochranného pásma na základě povolení TWR vstupovat pouze pracovníci Řízení letového provozu zajišťující kontrolu provozuschopnosti těchto zařízení.

4.3.5. Radiofonní spojení se vyžaduje po celou dobu pobytu MMP na provozní ploše a je ukončeno až potvrzením TWR přijetí informace o uvolnění provozní plochy.

4.3.6. Pokud MMP pracují ve skupině, stačí jedna základnová radiostanice a vysílač SQB pro udržování spojení s TWR. Radiooperátor pak koordinuje činnost celé skupiny. Tuto skutečnost obsluha radiostanice oznámí TWR již při prvním navázání spojení. Odpovědnost za MMP bez spojení s TWR má radiooperátor základnové radiostanice. V takovéto skupině MMP musí být alespoň jedno vozidlo splňující všechna ustanovení 4.2 této kapitoly.

4.3.7. Při ztrátě spojení je řidič povinen s MMP opustit provozní plochu:

- u TWY nejméně do vzdálenosti 50 m od osy,
- u RWY nejméně do vzdálenosti 150 m od osy,
- nejméně 300 m před oba prahy příslušné RWY, vždy mimo obrazec světelných zabezpečovacích zařízení a ochranná pásma zařízení ILS LLZ.

4.3.8. Pokud řidič opouští danou provozní plochu, musí postupovat tak, aby nebyl narušen provoz na jiné provozní ploše, případně činnost zařízení letecké zabezpečovací techniky, ale v každém případě vždy směrem od RWY.

4.3.9. V případě opuštění provozní plochy z důvodu ztráty spojení musí řidič vysílat základní údaje o své poloze "naslepo" a to vždy dvakrát za sebou.

4.3.10. Řidič je povinen co nejdříve závadu a opuštění provozní plochy nahlásit TWR na telefonní číslo 220 374 048. Pokud tak neučiní, považuje stanoviště TWR provozní plochu (případně její část) za obsazenou a tudíž nezpůsobilou pro letecký provoz.

#### 4.4. Signalizace TWR

4.4.1. Závazná signalizace dle předpisu L – 4444, hlava 7, část 7.6.3.2.3.:



##### Zelené záblesky

Povolení křížovat RWY nebo pohybovat se po TWY.



##### Stále červené světlo

Stůjte a čekejte na další pokyny.



### Červené záblesky

Uvolněte RWY nebo TWY.



### Bílé záblesky

Vykliďte provozní plochu v souladu s místními instrukcemi.



### Záblesky světel RWY nebo TWY

Okamžitě opusťte RWY nebo TWY a dodržujte bezpečnou vzdálenost.

## 4.5. Provoz za nízkých dohledností

- 4.5.1. V případě, že je na letišti vyhlášen „Provoz za nízkých dohledností“ (dále jen „provoz LVP“), resp. „Příprava na provoz za nízkých dohledností“ (dále jen „příprava na provoz LVP“), vztahují se na všechny účastníky provozu na provozní ploše letiště zvláštní omezení.

*Dokument zobrazený na INTRANETU Letiště Praha je řízen správcem dokumentace LP  
Po vytištění nebo vytvoření elektronické kopie je dokument neřízený*



Fáze 1 - **příprava na provoz LVP** - vyhláší se při poklesu dráhové dohlednosti na RWY 24 pod 1500 m a /nebo při poklesu základny význačného množství oblačnosti pod 90 m.

Fáze 2 - **provoz LVP** - vyhláší se při poklesu dráhové dohlednosti na RWY 24 pod 600 m a / nebo při poklesu základny význačného množství oblačnosti pod 75 m.)

4.5.2. V průběhu Fáze 1 a Fáze 2 se prostor aktivní RWY 24 rozšiřuje až po hranici zóny LVP.

4.5.3. Po kladném vyhodnocení **přípravy na provoz LVP**, resp. je-li vyhlášen **provoz LVP** je povolen vstup do zóny LVP pouze těmito MMP:

- vozidla provozovatele letiště, která provádějí kontrolu povrchu dráhy a ochranné zóny ILS, kontrolu a opravy světelných zabezpečovacích zařízení nutných pro provoz LVP;
- vozidla ŘLP ČR, s.p., která provádí kontrolu nebo opravy radionavigačních zařízení nutných pro provoz LVP;
- vozidla ŘLP ČR, s.p., která doprovází letadla;
- vozidla ČHMÚ, která provádí kontrolu nebo opravy meteorologických zařízení nutných pro provoz LVP;
- vozidla záchranné služby, požární vozidla a vozidla bezpečnostních složek při zásahu;
- biologická ochrana letiště.

4.5.4. Všichni řidiči MMP na OPS jsou povinni sledovat informační tabule poskytující informace o provozu LVP (viz obr. 22).

MMP konstruovaná s maximální rychlostí do 25 km/hod pohybující se na odbavovací ploše při provozu LVP jsou povinna užít reflexní prvky na boku vozidla pokrývající min 5% plochy, nebo mít zapnutý oranžový maják.



Obrázek 22

4.5.5. Po převzetí informace od letištní řídicí věže (TWR), že byla vyhlášena příprava na provoz LVP, resp. poté provoz LVP, jsou všichni řidiči MMP povinni ukončit svoji činnost v zóně LVP a opustit ji.

Pozn.: Výjimkou je činnost vozidel, která mají vstup do zóny LVP za provozu LVP povolen (viz bod 4.5.3). Řidiči těchto MMP jsou povinni pro vyčkávání před vstupem na dráhu, resp. po uvolnění dráhy respektovat vzdálenější vyčkávací místa pro provoz LVP.

#### 4.6. Vyčkávací místa na komunikacích

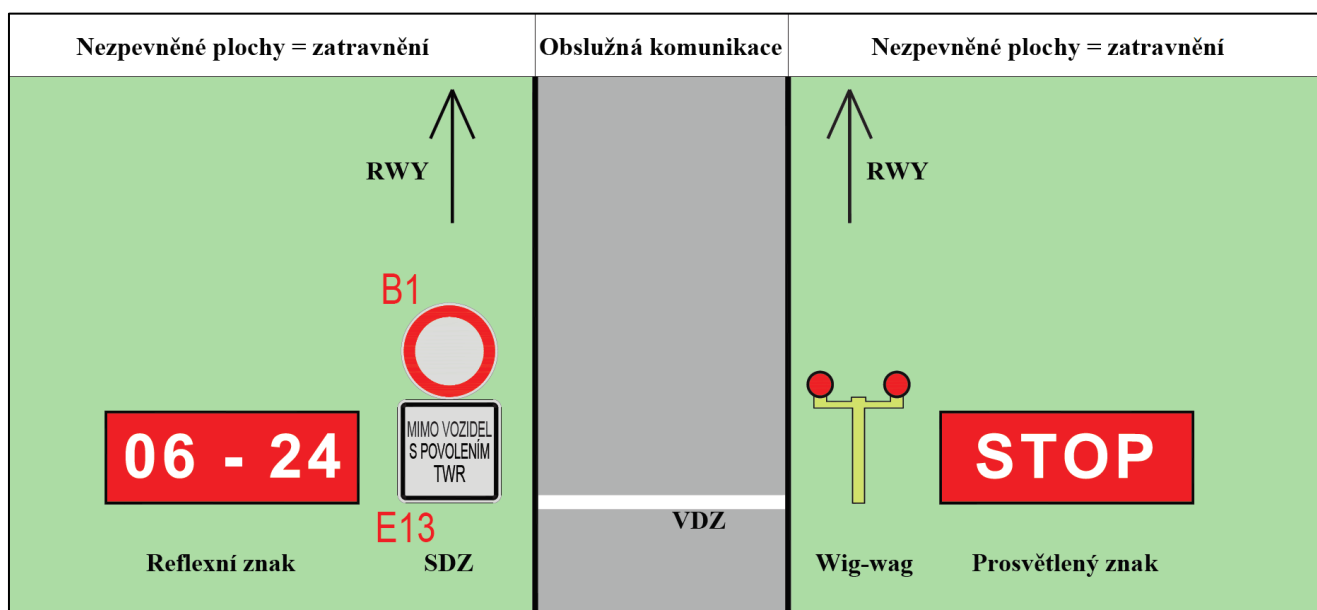
##### 4.6.1. Vyčkávací místo na komunikaci ústící na RWY a vyčkávací místo na komunikaci ústící do přibližovací soustavy RWY

a) Vyčkávací místo na komunikaci ústící na RWY musí být vybaveno (obr. 23):

- vodorovné dopravní značení č.V5 - Příčná čára souvislá bílé barvy šířky 0,5 m;
- svislé dopravní značení č. B1 - Zákaz vjezdu + č. E13 - Dodatková tabulka s textem „Mimo vozidel s povolením TWR“;
- návěstidla červené barvy v nadzemním provedení (WIG-WAG) ve vzdálenosti 1,5 m ( $\pm 0,5$ m) od pravého (levého) okraje komunikace;
- prosvětlený příkazový znak STOP;
- reflexní znak místa.

b) Na komunikacích používaných pouze pro stavební účely, opravy a rekonstrukce lze výjimečně použít:

- uzamykatelnou závoru;
- vodorovné dopravní značení č.V5 - Příčná čára souvislá bílé barvy šířky 0,5 m;
- svislé dopravní značení č. B1 - Zákaz vjezdu + č. E13 - Dodatková tabulka s textem „Mimo vozidel s povolením TWR“.

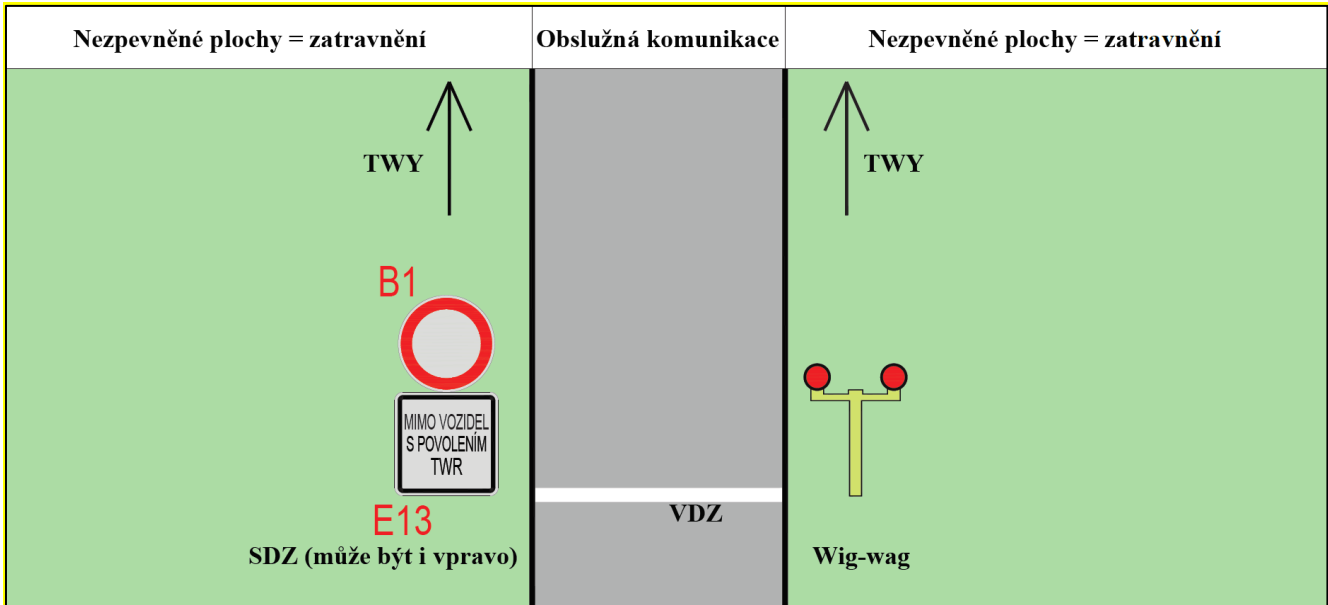


Obrázek 23

##### 4.6.2. Vyčkávací místo na komunikaci ústící na TWY

Vyčkávací místo na komunikaci ústící na TWY musí být vybaveno (obr. 24):

- vodorovné dopravní značení č.V5 - Příčná čára souvislá bílé barvy šířky 0,5 m;
- svislé dopravní značení č. B1 - Zákaz vjezdu + č. E13 - Dodatková tabulka s textem „Mimo vozidel s povolením TWR“;
- návěstidla červené barvy v nadzemním provedení (WIG-WAG) ve vzdálenosti 1,5 m ( $\pm 0,5$ m) od pravého (levého) okraje komunikace.

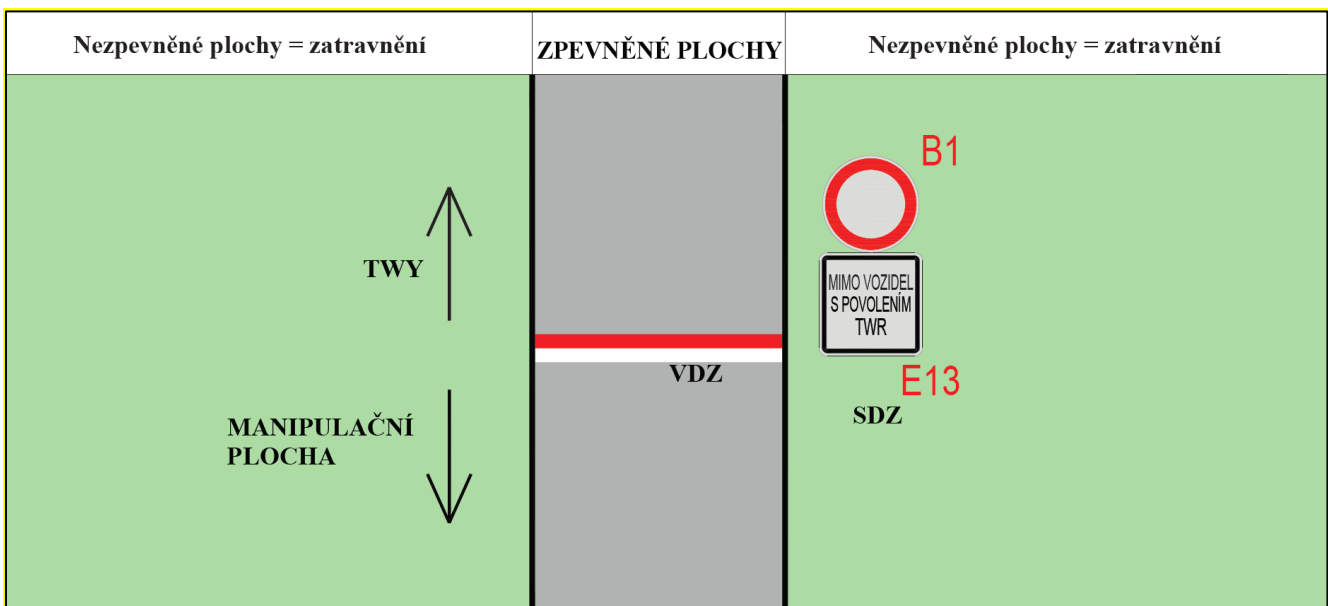


Obrázek 24

#### 4.6.3. Vstupy na TWY z manipulační plochy

Vstup na TWY z manipulační plochy (červená čára souvislá 0,4 m) musí být vybaven (obr. 25):

- vodorovné dopravní značení č.V5 - Příčná čára souvislá bílé barvy šířky 0,5 m;
- svislé dopravní značení č. B1 - Zákaz vjezdu + č. E13 - Dodatková tabulka s textem „Mimo vozidel s povolením TWR“.

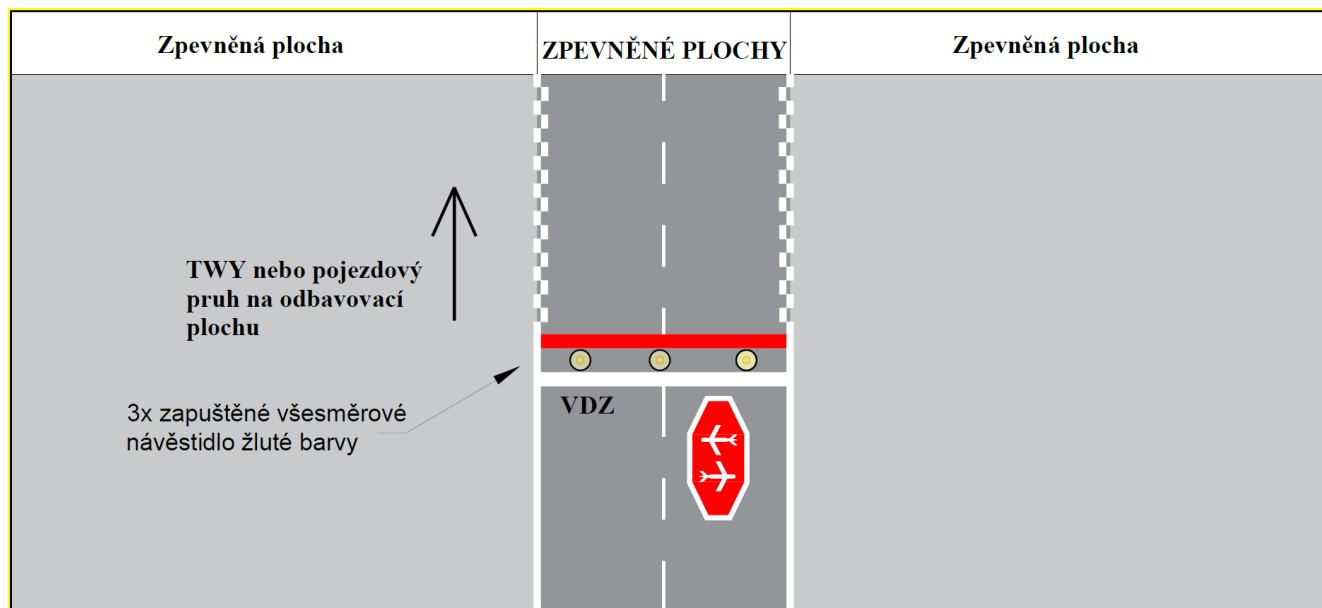


Obrázek 25

#### 4.6.4. Vyčkávací místo na komunikaci křižující TWY, nebo pojezdový pruh na odbavovací ploše

Vyčkávací místo na komunikaci křižující TWY nebo pojezdový pruh na odbavovací ploše (za červenou čarou souvislou šířky 0,4 m) musí být vybaveno (obr. 26):

- příčka 3x zapuštěné všesměrové návěstidlo žluté barvy (tam kde se předpokládá vyšší intenzita provozu letadel a jejich umístění je technicky možné);
- vodorovné dopravní značení č.V5 - Příčná čára souvislá bílé barvy šířky 0,5 m;
- vodorovná dopravní značka „Stůj, dej přednost letadlům“.

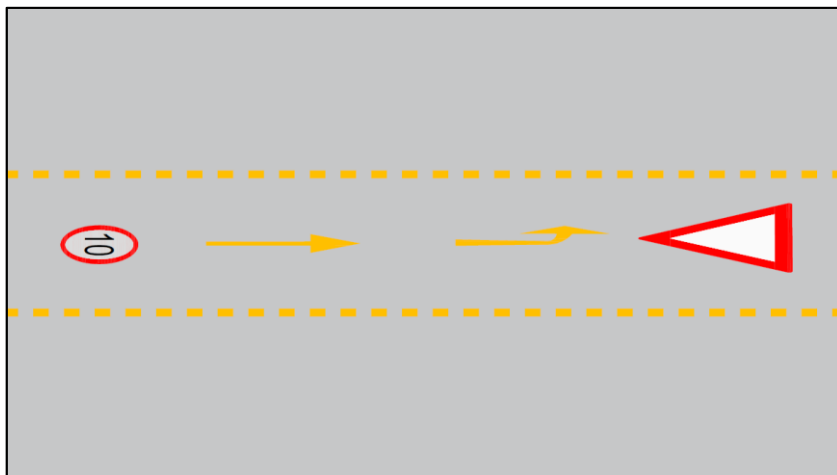


Obrázek 26

## 5. PROVOZ VE TŘÍDÍRNÁCH ZAVAZADEL

### 5.1. Dopravní režim

- 5.1.1. MMP se pohybují po vyznačených jízdnicích pásech a to směrem daným vodorovným (viz obr. 27) a svislým dopravním značením viz příloha č. 6 „Dopravní značení v třídírně zavazadel T2“.



Obrázek 27

- 5.1.2. Na jízdnicích pásech vyznačených vodorovným dopravním značením platí zákaz stání a nesmí zde být odkládáno a skladováno nic, co by omezovalo průjezdný profil.
- 5.1.3. Nejvyšší dovolená rychlost na vjezdech/výjezdech do/z třídíren zavazadel je 5 km/hod (u vozidel bez rychloměru – rychlost odpovídající rychlosti chůze).
- 5.1.4. Nejvyšší dovolená rychlost uvnitř třídíren zavazadel je 10 km/hod s ohledem na provoz a infrastrukturu.
- 5.1.5. Odstavování manipulačních vozíků a MMP je dovoleno pouze na místech k tomu vyhrazených.
- 5.1.6. Odstavování MMP a manipulačních vozíků podél karuselů a nakládacích/vykládacích dopravníků je dovoleno pouze pro proces nakládky/vykládky zavazadel.
- 5.1.7. Odstavením MMP nesmí dojít k zakrytí dopravního a bezpečnostního značení a dále k zamezení přístupu k požárně bezpečnostním zařízením a hasicím přístrojům.

### 5.2. Omezení vjezdu do třídírny zavazadel

- 5.2.1. Do třídíren zavazadel mohou vjíždět pouze manipulační vozíky a jejich přídatná zařízení zajišťující činnost související s provozem třídíren, případně MMP zajišťující údržbu nebo opravy, a to na dobu nezbytně nutnou pro zajištění uvedené činnosti.
- 5.2.2. Do třídíren zavazadel mohou vjíždět manipulační vozíky a jejich přídatná zařízení, která mají v objektu třídírny vyhrazená místa pro stání.
- 5.2.3. Do třídíren zavazadel je zakázán vjezd MMP se spalovacím motorem.

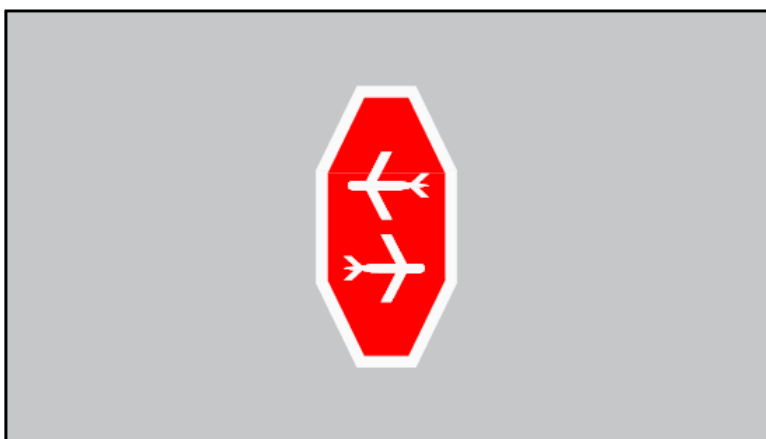
## Kapitola C / Značky a značení

### 1. ZNAČKY A ZNAČENÍ NA OBSLUŽNÉ LETIŠTNÍ KOMUNIKACI

#### 1.1. Stůj, dej přednost letadlům

Vodorovné příkazové značení v místě, kde musí MMP zastavit před křížováním pojezdové dráhy.

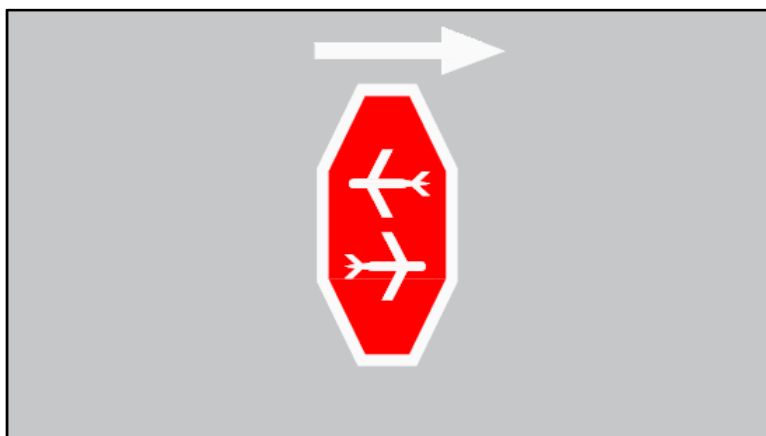
Ve vybraných lokalitách je značení doplněno trojicemi ochranných návěstidel žluté barvy zapuštěných do vozovky, která se rozsvěčí současně s návěstidly pojezdových drah.



#### Stůj, dej přednost letadlům s šipkou

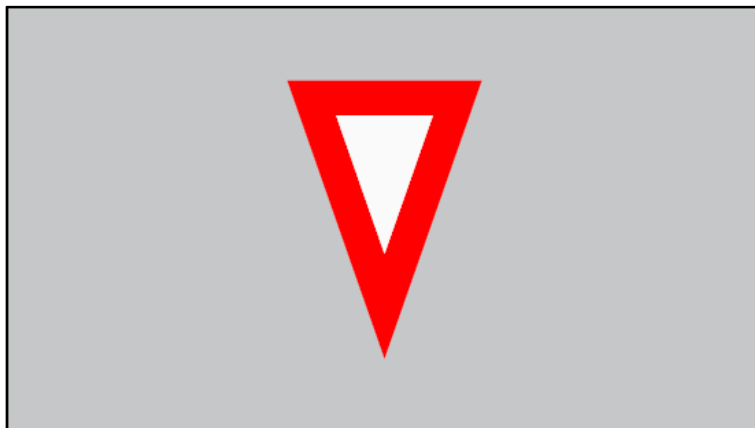
Vodorovné příkazové značení v místě, kde musí MMP zastavit před křížováním pojezdové dráhy. Symbol šipky ukazuje směr, pro který příkaz zastavení platí, ostatní směry v křižovatce nejsou omezeny.

Ve vybraných lokalitách je značení doplněno trojicemi ochranných návěstidel žluté barvy zapuštěných do vozovky, která se rozsvěčí současně s návěstidly pojezdových drah.



## 1.2. Dej přednost v jízdě

Vodorovné dopravní značení v místě, kde musí dát MMP přednost letadlu nebo ostatním MMP. Značka může být provedena jak na komunikaci, která je křížována pojezdějícími letadly, tak i na vedlejší komunikaci před křížením s komunikací hlavní.



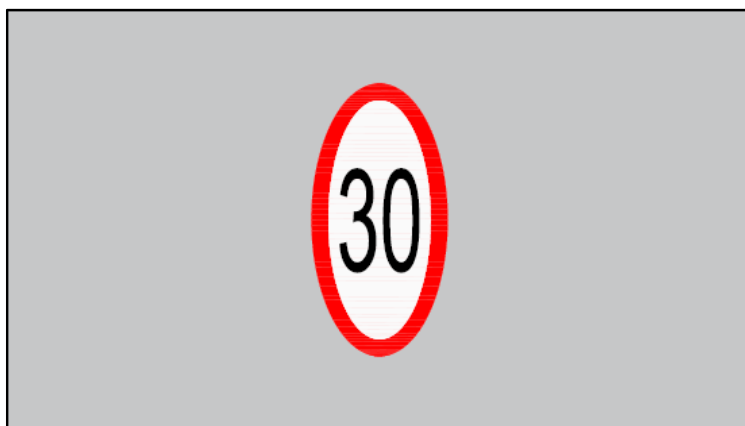
## 1.3. Hlavní silnice

Dopravní značka nebo vodorovné dopravní značení značící hlavní komunikaci před křížením s vedlejší komunikací.



## 1.4. Označení zóny s maximální povolenou rychlostí 30 km/hod

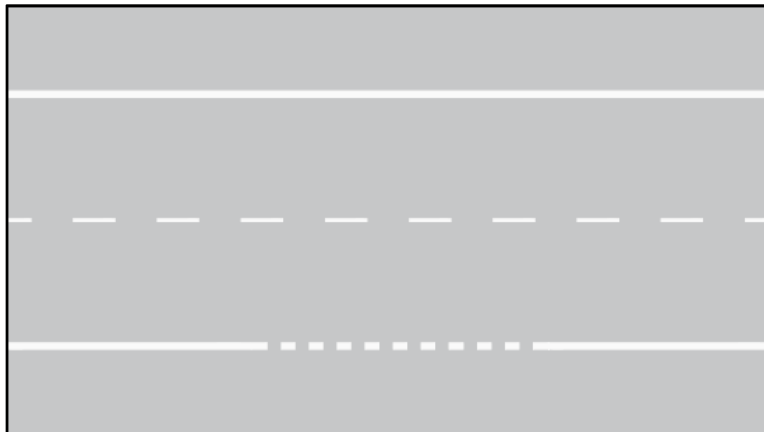
Vodorovné zákazové značení označující zónu maximální povolené rychlosti na komunikaci.



## 2. ZNAČENÍ NA POHYBOVÉ PLOŠE

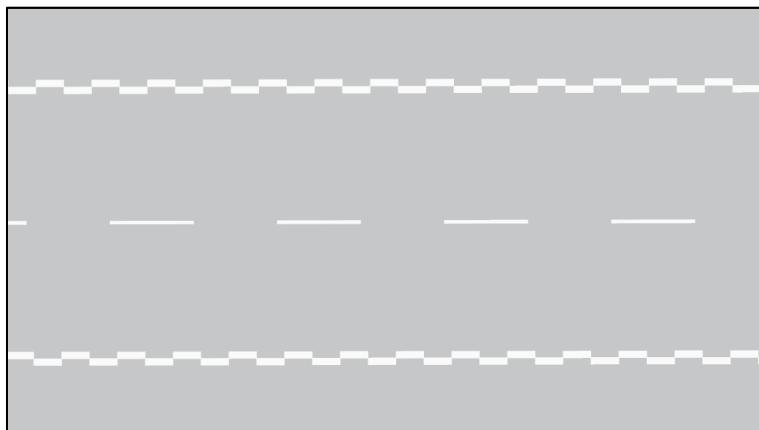
### 2.1. Obslužná letištní komunikace

Bílá plná či přerušovaná čára vyznačuje hranici komunikace.



### 2.2. Obslužná letištní komunikace na pojezdové dráze

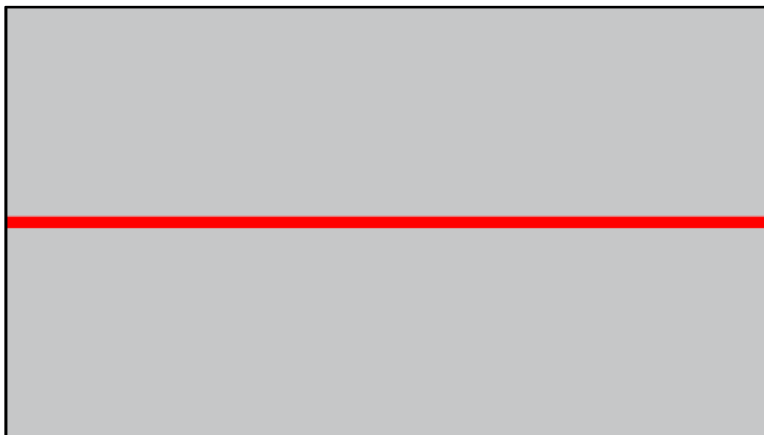
Dvojitá bílá příčně přerušovaná čára vyznačuje hranici komunikace v místě, kde křížuje pojezdovou dráhu.





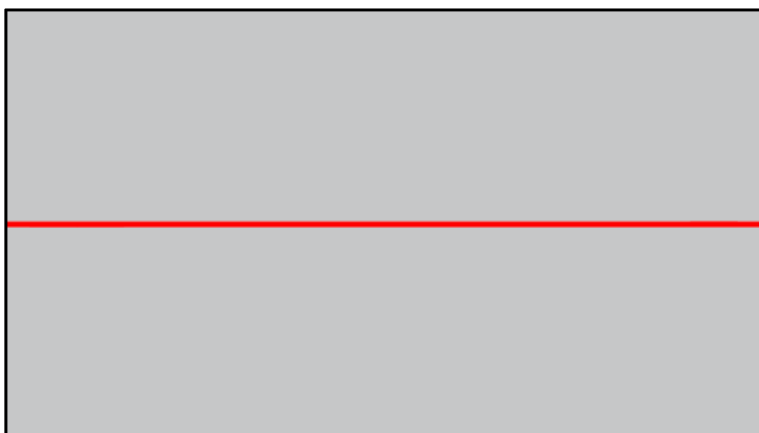
### 2.3. Hranice odbavovací plochy a pojezdové dráhy

Červená plná čára šířky 40 cm určující ochranné pásmo pojezdové dráhy. Přejíždět tuto hranici je možno pouze po vyznačené komunikaci. Vyznačuje se ve všech případech, kdy odbavovací plocha a manipulační plocha hraničí s pojezdovou dráhou.



### 2.4. Hranice stání letadel

Červená plná čára šířky 20 cm určující prostor stání letadla.



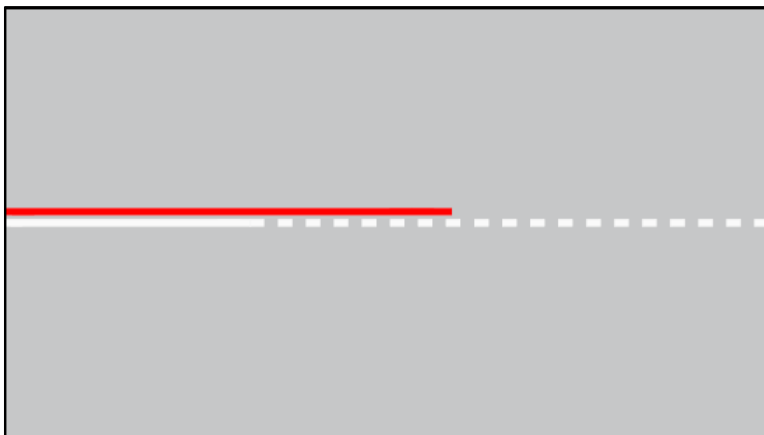
### 2.5. Hranice alternativního stání letadel

Červená přerušovaná čára šířky 20 cm určující hranici alternativního stání letadla.



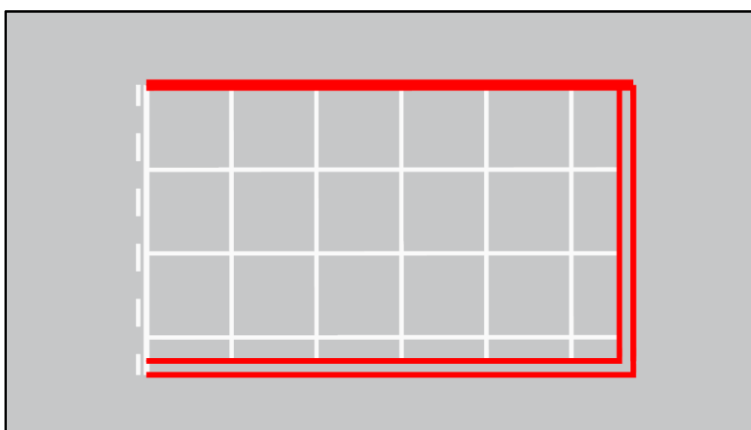
## 2.6. Pohotovostní stání MMP

Červená plná čára v kombinaci s bílou čarou vyznačují hranici pohotovostního stání MMP a osob. Toto stání slouží pouze ke shromáždění MMP podílejících se na odbavování letadla.



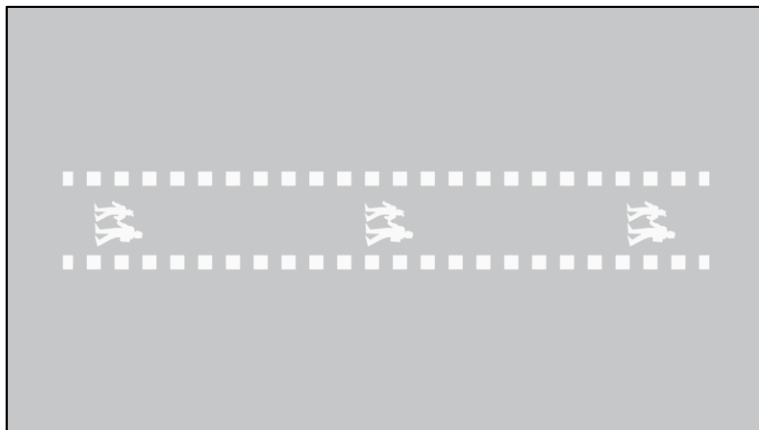
## 2.7. Alternativní pohotovostní stání

Alternativní pohotovostní stání MMP slouží pouze ke shromáždění MMP a osob podílejících se na odbavování letadla stojícího na hlavním stání letadla.



## 2.8. Koridor pro cestující

Prostor vymezený přerušovanou čarou slouží k pohybu cestujících mezi letadlem a schodištěm nástupního mostu. Zastavení MMP v době, kdy je příslušné stání obsazeno, není v tomto prostoru povoleno a to ani za účelem odbavení letadla.



## 2.9. Koridor pro pěší

Prostor vymezený přerušovanou čarou sloužící k pohybu zaměstnanců v SRA zóně.

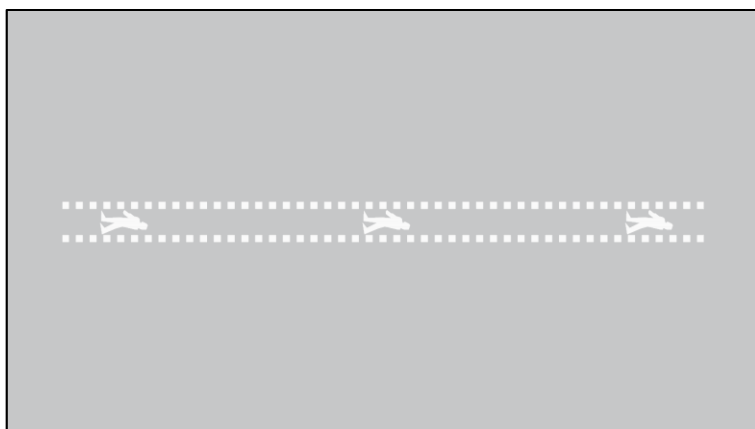
- **Povinnosti řidiče MMP**

*Řidič MMP nesmí:*

Ohrozit nebo omezit chodce, který přechází pozemní obslužnou komunikaci ve vyznačeném koridoru pro pěší nebo který zjevně hodlá přecházet pozemní obslužnou komunikaci po vyznačeném koridoru pro pěší, v případě potřeby je řidič povinen i zastavit vozidlo před koridorem pro pěší.

- **Povinnosti chodce**

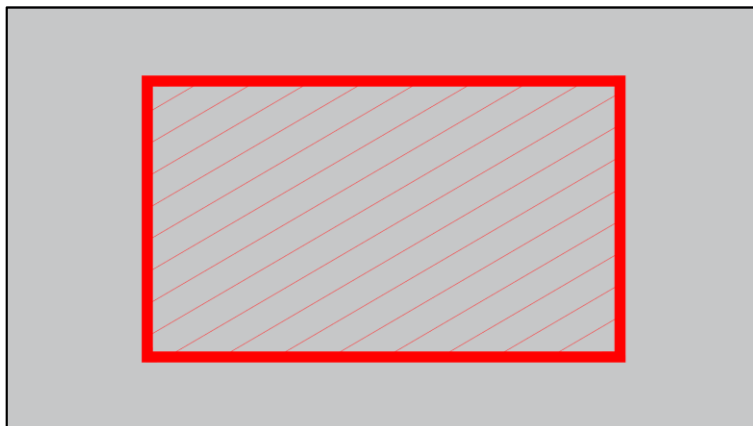
Před vstupem na vyznačený koridor pro pěší se chodec musí přesvědčit, zdali může koridor použít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu v obslužné komunikaci. Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel MMP nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy. Chodec má za povinnost se pohybovat v koridoru pro pěší, který je vymezen vodorovným dopravním značením.



## 2.10. Operační zóna nástupního mostu

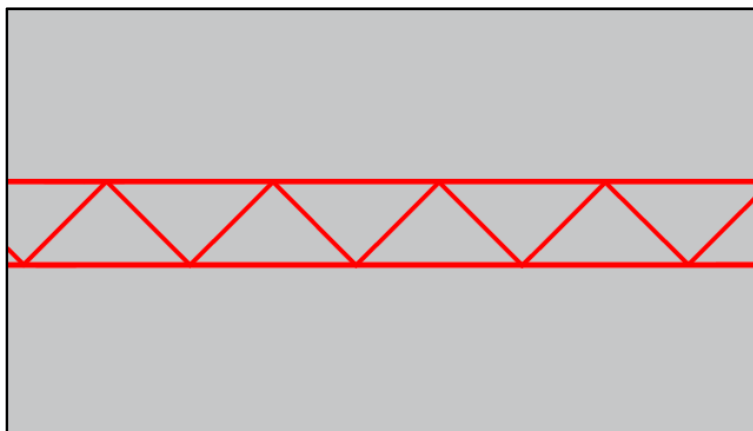
Červeně šrafovaná plocha vyznačující operační zónu nástupního mostu. Na této ploše je zakázáno zastavení a stání MMP. Vjíždění na tuto plochu v okamžiku, kdy je s mostem manipulováno, je zakázáno.

Pozn.: Nevztahuje se na MMP nezbytná pro právě prováděnou kontrolu, údržbu, či opravu daného mostu, který byl uveden mimo provoz.



## 2.11. Zóna sousedních stání

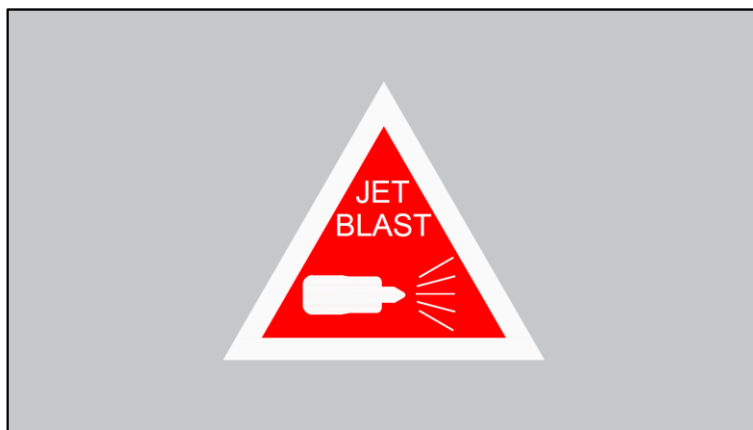
Červeně šrafovaná plocha vymezená hranicemi sousedních stání. Na této ploše je zakázáno zastavení a stání MMP. V době pohybu letadla na přilehlém stání je vjezd a vstup na tuto plochu zakázán.



## 2.12. **Pozor**, nebezpečí působení výtokových plynů za motory letadel (Jet blast)

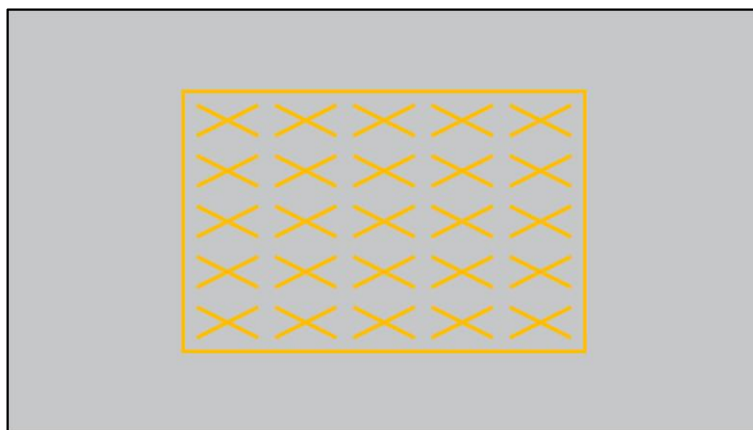
Vodorovné značení v místě, kde musí řidiči MMP a chodci zastavit v případech, kdy se na přilehlé pohybové ploše nachází pojíždějící letadlo nebo letadlo, které zahajuje pojíždění např. v prostoru odbavovacího stání. Řidiči MMP a chodci mohou pokračovat v jízdě resp. chůzi až ve chvíli, kdy se letadlo nachází v bezpečné vzdálenosti dle kapitoly D, ust. 0.

V případě, že se vodorovné značení JetBlast nachází na stání letadel, resp. pohotovostním stání, je třeba dbát zvýšené opatrnosti v případě pojíždění velkých proudových čtyřmotorových letadel na přilehlých TWY (A380, B747 atp.).



## 2.13. **Žluté zkrřížené čáry**

Prostor vyznačený vodorovným dopravním značením (č. V 12b - žluté zkrřížené čáry) je plocha, na které platí zákaz zastavení vozidla a užívá se zejména v případech, kdy je v zájmu zachování plynulosti a bezpečnosti provozu nezbytné nechat tuto plochu volnou.



### 3. ZNAČENÍ NA PROVOZNÍ PLOŠE

#### 3.1. Značení bližšího vyčkávacího místa

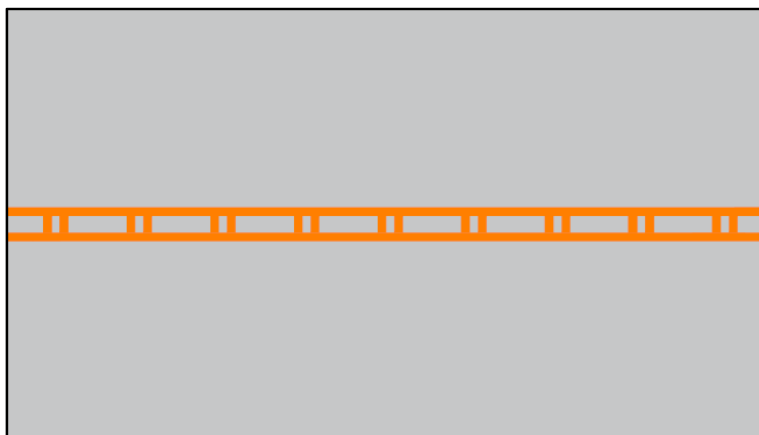
Dvě plné a dvě přerušované čáry žluté barvy šířky 15 cm. Toto značení není možné křížovat bez povolení TWR.



#### 3.2. Značení vzdálenějšího vyčkávacího místa

Jiný způsob značení vyčkávacího místa. V případě, že je provedeno, nachází se před značením vyčkávacího místa dle bodu 3.1 této kapitoly dále od RWY. Povinnost zastavit na tomto vyčkávacím místě platí během provozu LVP.

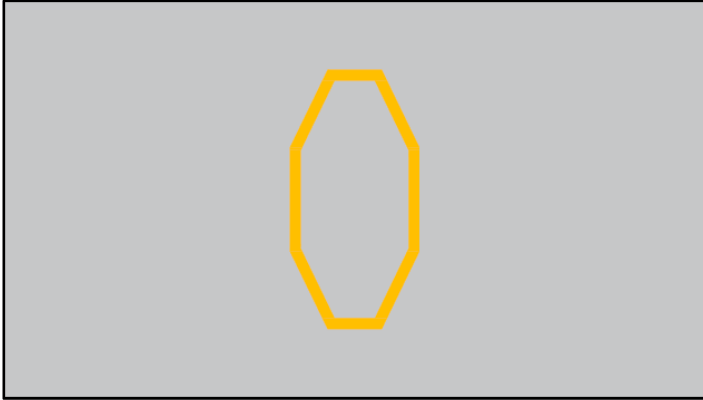
Pozn.: Značení vyčkávacího místa je na betonovém povrchu zvýrazněno ohraničením provedeným černou barvou.



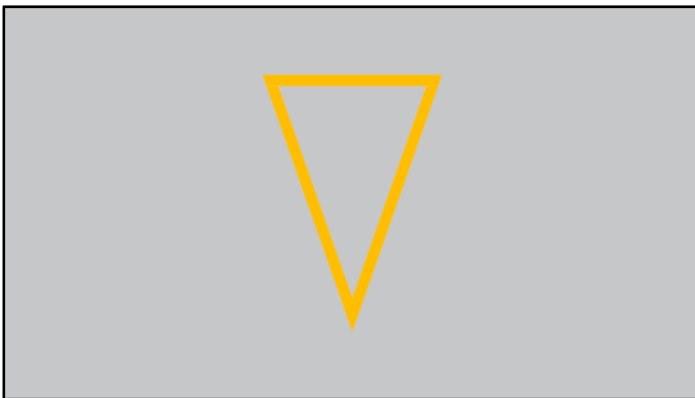
## 4. PROVIZORNÍ VODROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Používá se v případech staveb a pracovních záborů, kde nelze použít provizorní svislé dopravní značení.

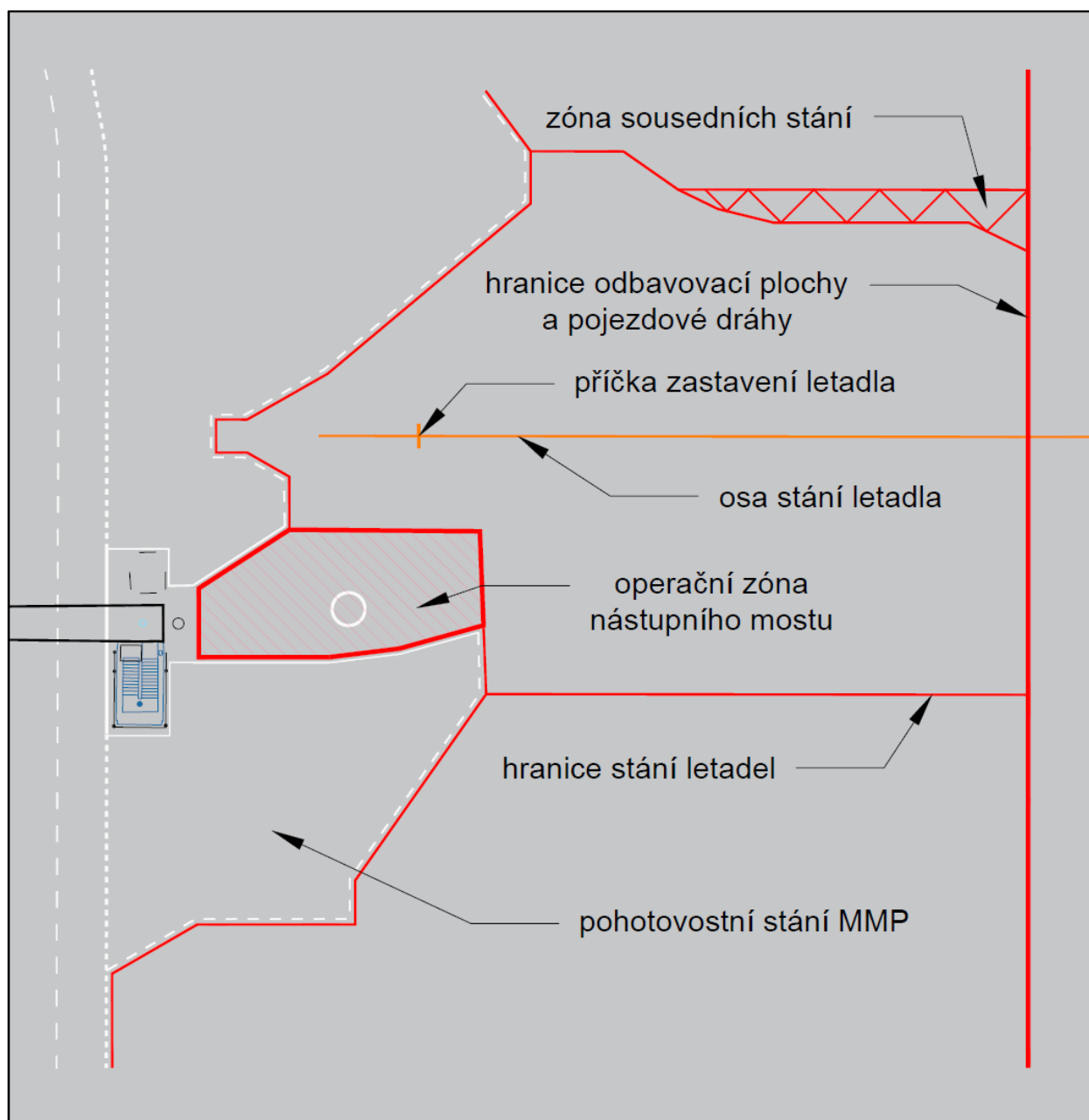
### 4.1. Stůj, dej přednost letadlům



### 4.2. Dej přednost v jízdě

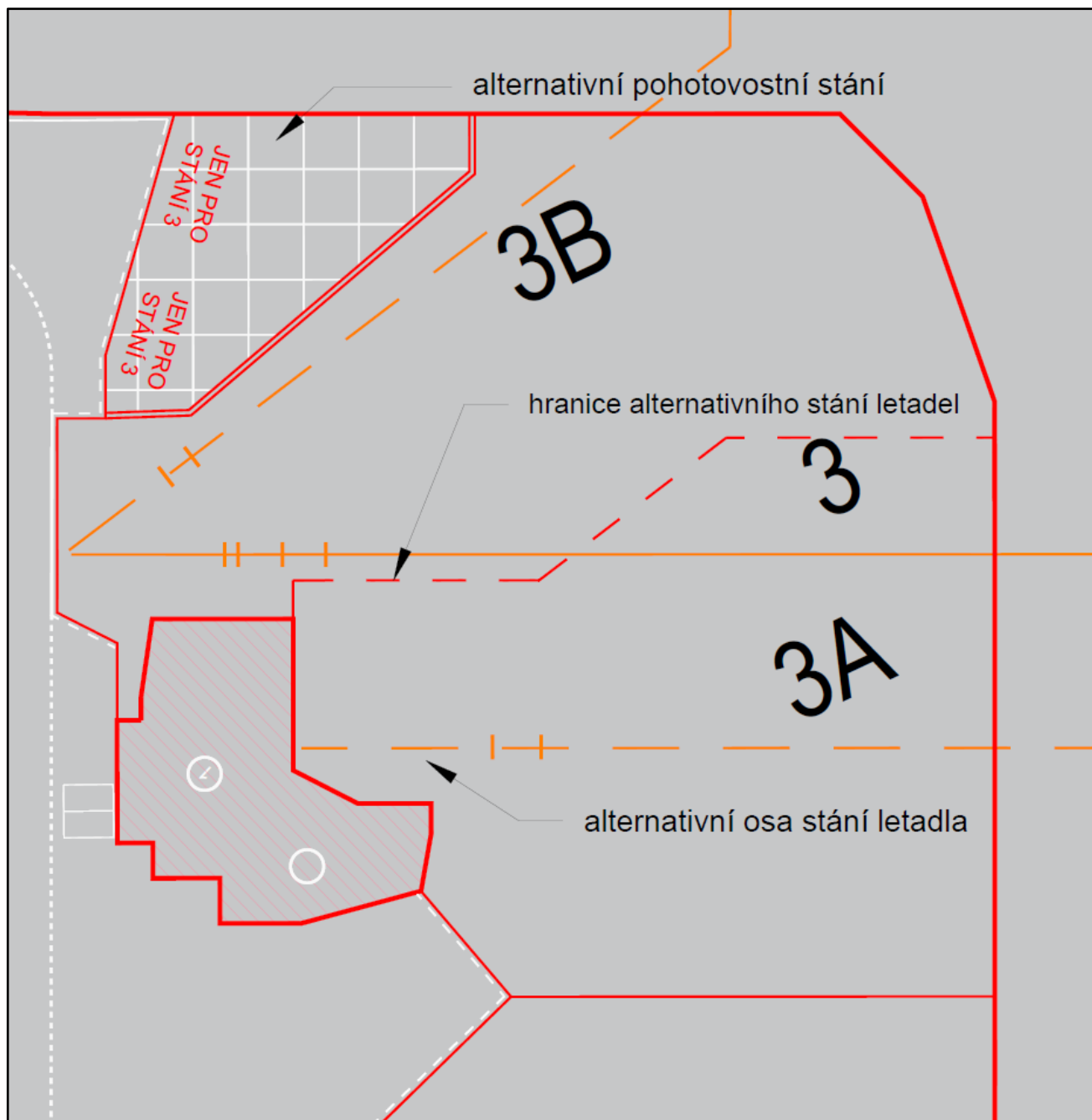


## 5. PŘÍKLAD ZNAČENÍ STÁNÍ LETADEL



Obrázek 28





Obrázek 29

## Kapitola D / Bezpečnostní zóny letadel

### 1. ZÓNY VSTUPU A VÝSTUPU PROUDU PLYNŮ

Tyto bezpečnostní zóny musí být minimálně tak široké, jako je rozpětí křídel letadla. Supervisor R/C (osoba odpovědná za proces technicko-obchodního odbavení letadla) musí zajistit dohled nad zónami vstupu a výstupu plynů před a za motory příslušného letadla.

Všechny osoby, MMP i veškeré předměty musí být mimo dosah těchto zón, je-li vydán pokyn ke spouštění motorů letadla, nebo jsou-li motory spuštěny (viz obr. 30). Nerespektování těchto zón může způsobit vážná zranění a poškození letadla.



Obrázek 30

### 1.1. Bezpečná vzdálenost před/za motory letadel v chodu

	velká proudová kódové písmeno: D,E,F,G (viz Obrázek 24)	střední proudová kódové písmeno: C	malá proudová kódové písmeno: A,B  / turbovrtulová /s pístovými motory
vstupní proud	7,5 m	7,5 m	5,0 m
letadla na stání letadel a během vytlačování	75 m	55 m	30 m
letadla pojíždějící na TWY	100 m		
Letadlo A 380	130 m		
letadla na RWY/ motorová zkouška	300 m		

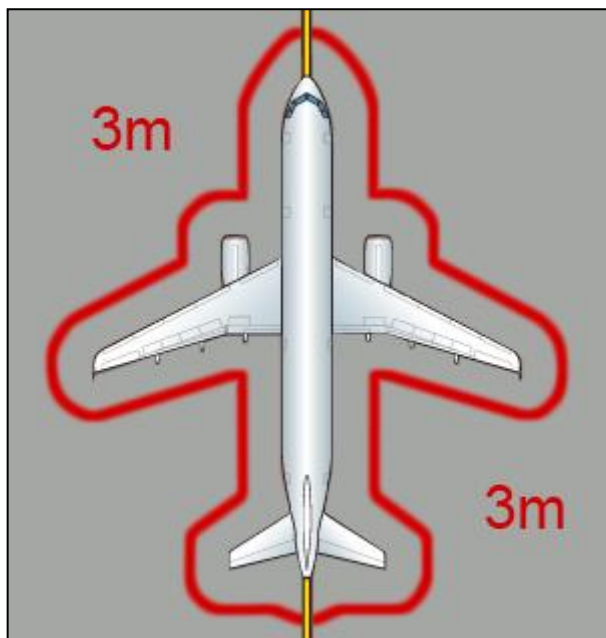
- 1.1.1. Jestliže z důvodu výkonu pracovní činnosti není možné dodržet bezpečnou vzdálenost, může být tato vzdálenost redukována. V takovém případě musí být osoby, MMP či předměty dostatečně zabezpečeny proti účinku proudu plynů.
- 1.1.2. Osoby pohybující se v blízkosti letadel nesmí za žádných okolností narušit vozidlem (jakýmkoli předmětem), ani pěšky prostor otáčení vrtule motorů letadla (viz obr. 31), nesouvisí-li to přímo s výkonem pracovní činnosti.



Obrázek 31

## 2. BEZPEČNOSTNÍ ZÓNY KOLEM STOJÍCÍCH LETADEL S VYPNUTÝMI MOTORY

- 2.1. Bezpečnostní zóna kolem stojícího letadla je definována fiktivní čarou bezpečnosti, lemující ve vzdálenosti **3 m** obrys celého letadla (viz obr. 32).



Obrázek 32

- 2.2. V této bezpečnostní zóně se mohou pohybovat pouze MMP, které vyžadují přímý kontakt s letadlem za účelem údržby, kontrol, oprav a poskytování technického nebo obchodního odbavení letadla. Tyto MMP mohou vjet/vyjet do/z této bezpečnostní zóny až po zastavení motorů letadla a zašpalkování kol.
- 2.3. Z důvodu omezeného vizuálního rozhledu a blízkosti letadla s možností jeho poškození, jsou řidiči vybraných typů MMP povinni při vjíždění/vyjíždění do/z bezpečnostní zóny se řídit pokyny oprávněné osoby, která pomocí ručních signálů naviguje příslušného řidiče MMP. Standardní ruční signály musí být použité dle kapitoly E tohoto dokumentu.

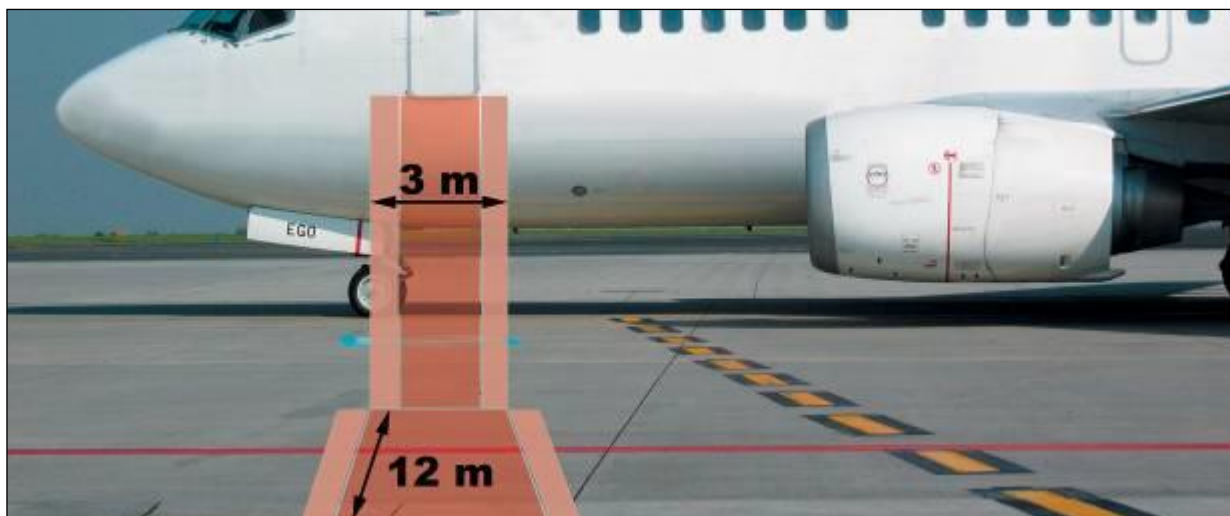
### Vybrané typy MMP:

- pro nakládání letadel (pásový/paletový nakladač, vysokozdvizný vozík);
- k nástupu/výstupu cestujících;
- s vysokým dosahem (catering/ambu lift);
- provádějící obsluhu toaletních systémů a zásobování pitné vody;
- provádějící tažení a vytlačování letadel.

Neplatí pro MMP, která provádějí odmrazování letadel.

- 2.4. Náležitě poučená osoba navigující ručními signály musí být v pozici, která umožní správně vyhodnotit bezpečné vzdálenosti od letadla, ostatních vozidel a jiných zařízení nebo překážek po dobu vjíždění/vyjíždění příslušného MMP do/z bezpečnostní zóny letadla. Když řidič MMP ztratí vizuální kontakt s navigující osobou, manévrování příslušného MMP musí být řidičem MMP okamžitě přerušeno.
- 2.5. Personál zajišťující obsluhu letadla musí počítat s měnící se výškou letadla během nakládky a vykládky, je proto důležité dodržet příslušnou vzdálenost mezi letadlem a MMP.

- 2.6.** Při spuštění motorů letadla musí být MMP v dostatečné vzdálenosti od nouzových východů a vstupních dveří letadla (viz obr. 33). V případě potřeby použití nouzových skluzů musí mít tyto dostatečný prostor k rozvinutí.

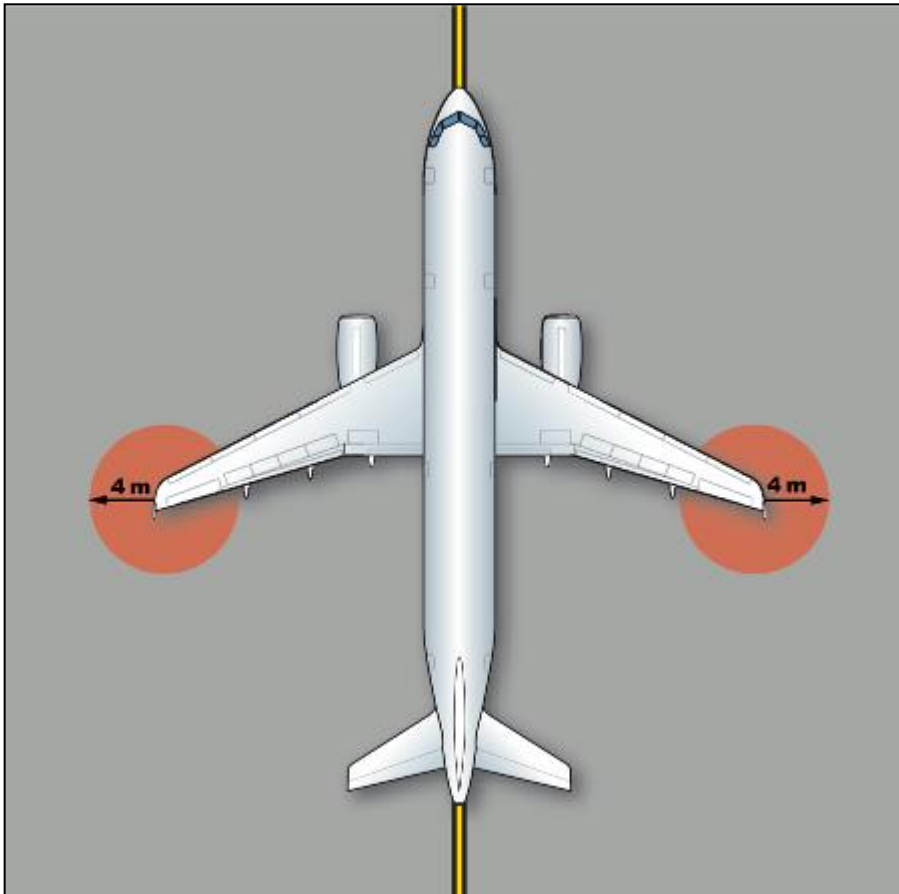


Obrázek 33

- 2.7.** Podjíždět letadla mohou pouze MMP, u kterých je to stanoveno provozním postupem.

### 3. PLNĚNÍ / ODČERPÁVÁNÍ PALIVA

- 3.1. Během plnění / odčerpávání paliva musí být MMP a **veškeré osoby s výjimkou autocisteren LPH s jejich obsluhy** vzdáleny nejméně 4 m od plnicích a odvětrávacích ventilů letadla (viz obr. 34) a nejméně 3 m od obrysů plnicích automobilů a hadic. Přitom musí ponechat volný prostor pro příjezd i odjezd autocisterny do / z plnicí pozice (tj. vedle křídla nebo pod křídlo).



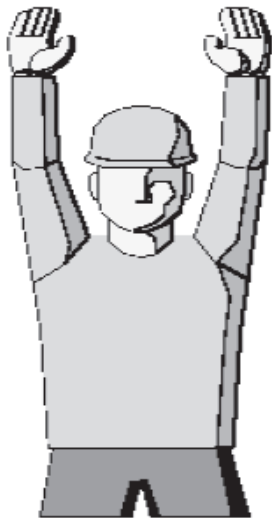
Obrázek 34

- 3.2. Během plnění / odčerpávání paliva musí být vždy zajištěn volný čelní výjezd autocisterny LPH od letadla.
- 3.3. Během plnění / odčerpávání paliva s cestujícími na palubě musí být všechny MMP v dostatečné vzdálenosti od nouzových východů a vstupních dveří letadla. V případě potřeby použití nouzových skluzů musí mít tyto dostatečný prostor k rozvinutí. (viz obr. 27)
- 3.4. Během plnění / odčerpávání paliva je zakázáno do vzdálenosti 3 m od plnicích / odvětrávacích ventilů používat mobilní telefony a radiostanice.

## Kapitola E / Manévrování s MMP pomocí ručních signálů pro pohyb MMP

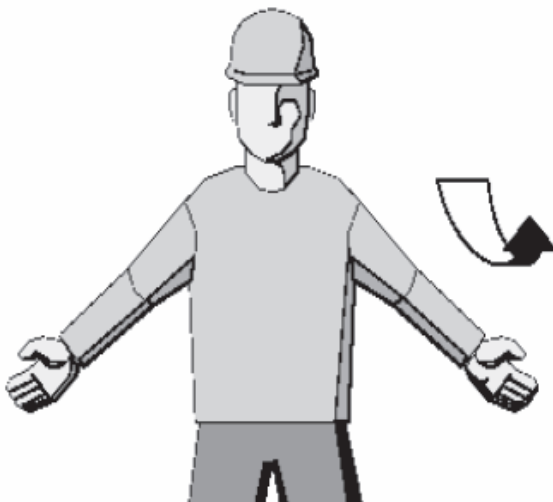
V kapitole E jsou popsány jen hlavní manévry s MMP pomocí ručních signálů. Všechny signály, kterými operátor řídí MMP na komunikacích či odbavovací ploše a řidiči MMP je musí bezpodmínečně dodržovat, se nacházejí v manuálu – IATA Ground Operations Manual (IGOM).

### 1. RUČNÍ SIGNÁLY PRO POHYB MMP – OBECNĚ



**Význam:** **Pozor!**

**Pokyn:** Ruce zdvižené, dlaně rozevřené směrem k MMP



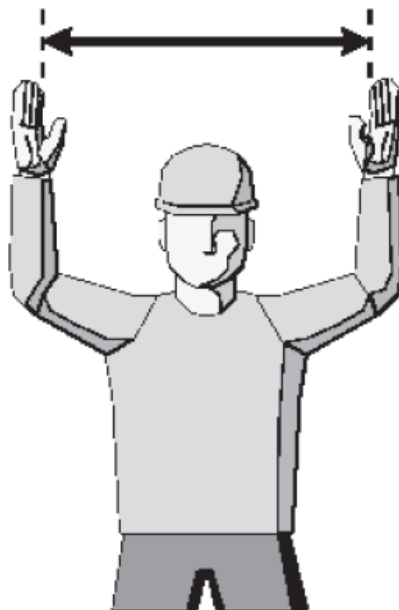
**Význam:** **Pohyb MMP směrem od náležitě poučené osoby.**

**Pokyn:** Ruce po stranách, dlaně rozevřené směrem k MMP. Opakovaný pohyb rukou směrem k MMP dopředu a nahoru.



**Význam:** *Pohyb MMP směrem k náležitě poučené osobě.*

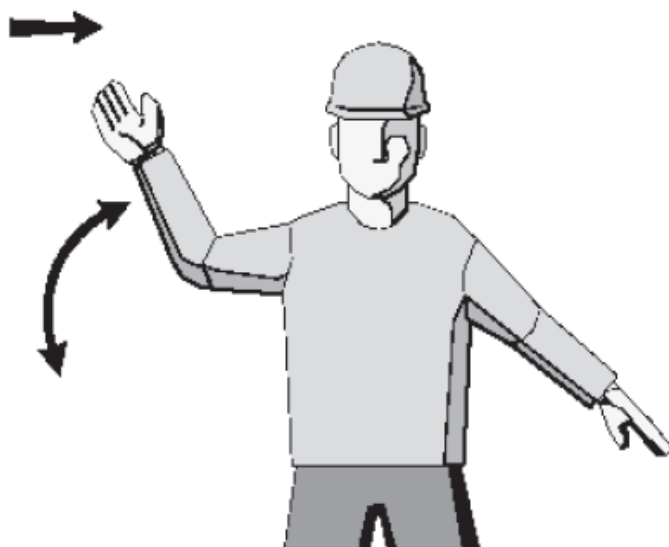
**Pokyn:** Ruce pokrčené v lokti, dlaně rozevřené směrem k tělu. Opakovaný pohyb rukou dozadu a dopředu.



**Význam:** *Ukazovat vzdálenost.*

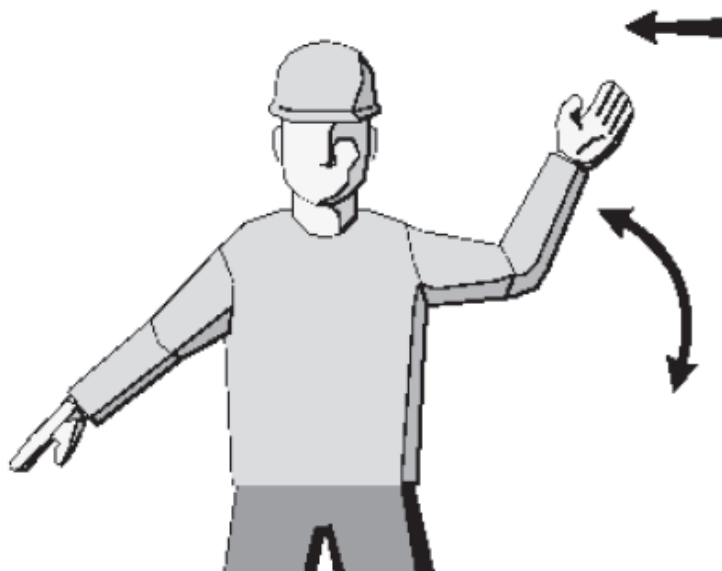
**Pokyn:** Ruce zdvižené, dlaně rozevřené směrem k sobě ukazují vzdálenost před / za MMP. Vzdálenost mezi rukama by měla odpovídat vzdálenosti MMP od překážky.





**Význam:** *Pohyb MMP směrem k náležitě poučené osobě. Zatočit doprava.*

**Pokyn:** Levá ruka natažená do strany. Pravá ruka pokrčená v lokti a polozdvižená, dlaň rozevřená směrem k tělu, opakovaný pohyb ruky směrem k tělu. Natažená ruka signalizuje směr a rychlost zatočení.



**Význam:** *Pohyb MMP směrem od náležitě poučené osoby. Zatočit doleva.*

**Pokyn:** Pravá ruka natažená do strany. Levá ruka pokrčená v lokti a polozdvižená, dlaň rozevřená směrem k tělu, opakovaný pohyb ruky směrem k tělu. Natažená ruka signalizuje směr a rychlost zatočení.



**Význam:** **Stůj!**

**Pokyn:** Opakované zkřížení rukou nad hlavou, dlaně rozevřené směrem k MMP (rychlost opakování musí odpovídat naléhavosti situace).

**Okamžitě zastavení:** **Zkřížené ruce nad hlavou se zatátnými pěstmi!**



**Význam:** **Vše v pořádku. Konec příkazu.**

**Pokyn:** Prává ruka je zdvižená, dlaň sevřená, palec zvednutý.

## IV Související dokumenty

- (1) zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, v platném znění
- (2) zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění
- (3) zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění
- (4) vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava provozu na pozemních komunikacích, v platném znění
- (5) vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v platném znění
- (6) nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů ve znění Nařízení vlády č. 405/2004 Sb.
- (7) zákon č.262/2006 Sb., zákoník práce
- (8) nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, v platném znění
- (9) nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, v platném znění
- (10) letecký předpis EASA CS – ADR - DSN
- (11) směrnice Pravidla pro vstup osob a vjezd vozidel a pro jejich pobyt v neveřejném prostoru letiště Praha Ruzyně
- (12) směrnice Systém školení Dopravního řádu LKPR
- (13) směrnice Přidělování volacích znaků a provoz vysílačů SQB
- (14) manuál – IATA Ground Operations Manual (IGOM)

## V Přejchodná a závěrečná ustanovení

- (1) Režim kontroly aktuálnosti dokumentu: revize bude provedena nejpozději v cyklu dvou kalendářních let od vydání.
- (2) Publikaci této Směrnice na Intranetu LP zajišťuje Správce ŘD.
- (3) V případě, že v průběhu platnosti této Směrnice vyvstane potřeba distribuovat Směrnici i dalším externím organizacím, je Vlastník Směrnice povinen o této potřebě informovat Správce ŘD.
- (4) Za seznámení zaměstnanců s obsahem tohoto vnitřního předpisu odpovídají jednotliví vedoucí zaměstnanci LP v souladu s působností dokumentu.

## VI Seznam příloh

- (1) Seznam důležitých telefonních čísel
- (2) Záznam o dopravní nehodě
- (3) Přehledná mapa letiště
- (4) Mapa odbavovacích ploch Sever a Východ
- (5) Mapa odbavovací plochy Jih
- (6) Dopravní značení v třídně zavazadel T2

## VII Změnový list

Datum	Číslo strany provedené změny	Změnu provedl
22.9.2010	str. 8, 23, 27, 42	Roman Krejčí
28.6.2013	4, 7-10,12, 15, 17, 18, 20-22, 24, 25, 27, 32-34, 36, 38, 49, 50, přílohy: 3 - 5	Roman Krejčí
11.3.2014	4, 6, 25, 27,30	Roman Krejčí
12. 1. 2015	str. 23 – doplněna výjimka k ustanovení 3.3.12	Martin Hoffmann
21. 11. 2016	str. 7, 8, 13 – 15, 17, 19, 20, 22, 25 – 27, 31 – 42, 44, 45, 47, příloha č. 3 - 5	Martin Hoffmann
28. 3. 2018	Str. 4,6,8,10,18,23,24,28,31-35,43,45,47,53-58,65	Martin Hoffmann

Konec textu vnitřní normy  
"DOPRAVNÍ ŘÁD LETIŠTĚ PRAHA RUZYNĚ"

*Dokument zobrazený na INTRANETU Letiště Praha je řízen správcem dokumentace LP  
Po vytištění nebo vytvoření elektronické kopie je dokument neřízený*

## Následují přílohy

## Příloha č. 1 – Seznam důležitých telefonních čísel

Důležitá telefonní čísla		
<b>POLICIE</b>	Policie ČR - tísňová linka	158
	Inspektorát cizinecké policie letiště	220 11 4301 220 11 4444
<b>HASIČI</b>	Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy tísňová linka	150
	Hasičský záchranný sbor letiště	220 11 3333 220 11 2222
<b>ZDRAVOTNICKÁ ZÁCHRANNÁ SLUŽBA</b>	Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy tísňová linka	155
	Zdravotnická záchranná služba letiště	220 11 3301 220 11 3302
<b>OSTRAHA LETIŠTĚ</b>	Bezpečnostní dispečink	220 11 1000
	Nepřetržitá služba - Hangár A	220 11 2100
<b>DISPEČINKY</b>	Centrální provozní dispečink	220 11 7000
	Řízení provozu ploch	220 11 8000
	Technický provoz terminálů	220 11 6000

## Příloha č. 2 – Záznam o dopravní nehodě

**ZÁZNAM O DOPRAVNÍ NEHODĚ V NEVEŘEJNÉM PROSTORU LP, a.s.**

<b>Datum nehody:</b>	<b>Čas:</b>	<b>Místo:</b>
----------------------	-------------	---------------

**Účastník: A.**

<b>Jméno, Příjmení, č. IDC, Organ. jednotka, Firma:</b>
---

<b>Výsledek detalko. zkoušky – negativní / pozitivní *</b>
--

<b>RZ vozidla, Tovární značka, Vjezdové povolení č.:</b>
--

**Účastník: B.**

<b>Jméno, Příjmení, č. IDC, Organ. jednotka, Firma:</b>
---

<b>Výsledek detalko. zkoušky – negativní / pozitivní *</b>
--

<b>RZ vozidla, Tovární značka, Vjezdové povolení č.:</b>
--

**Svědek události**

<b>Jméno, Příjmení, č. IDC:</b>
---------------------------------

**Popis události:**

--

**Záznam o dopravní nehodě provedl**

<b>Jméno, Příjmení, č. IDC:</b>
---------------------------------

<b>Jméno, Příjmení, č. IDC:</b>
---------------------------------

Součástí tohoto záznamu je fotodokumentace dopravní nehody

\* nehodící se škrtněte

**Letiště Praha, a. s.**  
K Letišti 6/1019  
P.O.Box 89  
160 08 Praha 6  
tel. +420 220 111 111  
informace@prg.aero  
information@prg.aero

Obchodní rejstřík/Commercial Register: Městský soud v Praze, oddíl B, vložka 14003  
IČ: 282 44 532  
DIČ: CZ282 44 532

www.prg.aero

www.prg.aero

