

Analýza regionálních letišť v České republice

Monika Jurigová

Bakalářská práce
2012



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Monika JURIGOVÁ**
Osobní číslo: **M09509**
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Analýza regionálních letišť v České republice**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- **Definujte cíle a metody práce.**
- **Představte základní pojmy v oblasti veřejné letecké dopravy.**
- **Uvedte legislativní aspekty tématu.**

II. Praktická část

- **Charakterizujte veřejná regionální letiště v České republice.**
- **Analyzujte jejich možnosti rozvoje, mj. formou SWOT analýzy.**
- **Navrhněte projekt na podporu rozvoje vybraného letiště.**

Závěr

Rozsah bakalářské práce: **cca 40**
Rozsah příloh:
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- [1] HÁJEK, O. a GREBENÍČEK, P. Regional Airports in the Czech Republic: Focused on Geographical Efficiency. Perner's Contacts: Electronical Technical Journal of Technology, Engineering and Logistic in Transport. Volume V, number IV, s. 68-77. ISSN 1801-674X.
[2] KERNER, L., KULČÁK, L. a SÝKORA, V. Provozní aspekty letišť. 1. vyd. Praha: ČVUT, 2003. 270 s. ISBN 80-01-02841-0.
[3] PRŮŠA, J. et al. Svět letecké dopravy. 1. vyd. Praha: GALILEO CEE Service ČR, 2007. 315 s. ISBN 978-80-239-9206-9.
[4] SMRŽ, V. et al. Letecká doprava. 1. vyd. Brno: CERM, 2010. 199 s. ISBN 978-80-7204-741-3.
[5] ŽIHLA, Z. Provozování podniků letecké dopravy a letišť. 1. vyd. Brno: CERM, 2010. 301 s. ISBN 978-80-7204-677-5.

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.**
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání bakalářské práce: **2. dubna 2012**
Termín odevzdání bakalářské práce: **18. května 2012**

Ve Zlíně dne 2. dubna 2012

prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka



RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²;
- podle § 60³ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

¹ zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlázení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

² zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užívá-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

³ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohou užit své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou/diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 23.4.2012



⁴ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užit či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.
- (3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídně k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou regionálně významných letišť (mimo Prahu). Teoretická část představuje základní pojmy v oblasti letecké dopravy, uvádí legislativní aspekty tématu. Část praktická nabízí náhled do historie i současnosti českých regionálně významných letišť a analyzuje jejich možnosti rozvoje. Rovněž obsahuje návrh projektu na podporu rozvoje letiště České Budějovice.

Klíčová slova: regionální letiště, letiště Brno – Tuřany, letiště Ostrava – Mošnov, letiště Karlovy Vary, letiště Pardubice, letiště České Budějovice, historie a rozvoj letišť.

ABSTRACT

This thesis deals with the analysis of regionally significant airports (without Prague). The theoretical part presents basic concepts in the sphere of air transport, provides the legislative aspects of the topic. The practical part offers insight into the history and the present Czech regionally significant airports and analyzes their development opportunities. It includes also a proposal to support airport development České Budějovice.

Keywords: regional airports, Brno – Tuřany Airport, Ostrava – Mošnov Airport, Karlovy Vary Airport, Pardubice Airport, České Budějovice Airport, history and development of airports.

Ráda bych poděkovala vedoucímu bakalářské práce RNDr. Oldřichu Hájkovi, Ph.D., za odborné vedení a pomoc při zpracování. Dále bych ráda poděkovala svému synovi a manželovi, kteří mě po celou dobu studia podporovali.

OBSAH

ÚVOD.....	9
TEORETICKÁ ČÁST	10
1. CÍLE A METODY PRÁCE	11
1.1 CÍLE PRÁCE.....	11
1.2 METODOLOGIE PRÁCE	11
2. ZÁKLADNÍ POJMY V OBLASTI VEŘEJNÉ LETECKÉ DOPRAVY.....	14
2.1 VYMEZENÍ LETECKÉ DOPRAVY	14
2.2 STRUKTURA LETIŠTĚ	15
2.3 OBCHODNÍ LETECKÁ DOPRAVA.....	16
2.4 LETECKÉ SPOLEČNOSTI	16
2.5 MEZINÁRODNÍ ORGANIZACE A SDRUŽENÍ V CIVILNÍM LETECTVÍ	17
2.6 KLADY A ZÁPORY LETECKÉ DOPRAVY	18
2.7 SHRnutí	20
3. LEGISLATIVA	21
3.1 NÁRODNÍ A MEZINÁRODNÍ DOHODY, ÚMLUVY A PŘEDPISY	21
3.2 LETECKÉ DOHODY	23
3.3 NAŘÍZENÍ A SMĚRNICE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ.....	24
3.4 VYBRANÉ DOKUMENTY.....	24
PRAKTICKÁ ČÁST	27
4. VEŘEJNÁ REGIONÁLNÍ LETIŠTĚ V ČESKÉ REPUBLICE.....	28
4.1 VÝKONNOSTNÍ KLASIFIKACE LETIŠŤ	28
4.2 VÝVOJ VLASTNICTVÍ LETIŠŤ	29
4.3 BRNO – TUŘANY	32
4.4 OSTRAVA – MOŠNOV	38
4.5 KARLOVY VARY.....	43
4.6 PARDUBICE.....	47
5. ROZVOJ LETIŠŤ	52
5.1 BRNO – TUŘANY	52
5.2 OSTRAVA – MOŠNOV	56
5.3 KARLOVY VARY.....	59
5.4 PARDUBICE.....	61
5.5 SWOT ANALÝZA	63
6. NÁVRH PROJEKTU NA PODPORU ROZVOJE LETIŠTĚ Č. BUDĚJOVICE.....	66
6.1 SPÁDOVÉ OBLASTI.....	67
6.2 O LETIŠTI	67
6.3 HISTORIE	68
6.4 SOUČASNOST	68
6.5 EXISTUJÍCÍ PROJEKT	69
6.6 MODERNIZACE	70
6.7 DOTACE	71
6.8 PLNĚNÍ PROJEKTU.....	72
6.9 SWOT ANALÝZA	73
6.10 NÁVRHY NA OPATŘENÍ.....	75
ZÁVĚR.....	78
PŘEHLED POUŽITÝCH ZDROJŮ	79
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	83
SEZNAM TABULEK	84
SEZNAM PŘÍLOH.....	85

ÚVOD

Doprava je jedním z klíčových odvětví ekonomiky České republiky (Vláda ČR, 2005) se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Uživatelem dopravy je v různé míře každá fyzická i právnická osoba. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem veřejné správy je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě i pro podnikání v dopravě a zajistit dopravní infrastrukturu odpovídající růstu přepravních potřeb.

Letecká doprava je nejdynamičtěji rostoucím oborem dopravy nejen u nás, ale v celosvětovém kontextu. Letecká doprava se bude orientovat na rychlé spojení evropských regionů, velkých městských aglomerací, včetně transkontinentálních destinací. Nezbytnou podmínkou realizace dopravní politiky v odvětví je zvyšování výkonnosti regionálních letišť a jejich významu. S vytvářením podmínek pro fungování mezinárodních letišť včetně podpory podnikatelských aktivit ve velkých aglomeracích v regionech může narůstat i podíl přepravy leteckého nákladu na celkových výkonech odvětví civilního letectví.

Letecká doprava, o které práce rovněž pojednává, zažívá v posledních desetiletích masivní rozmach. Zněkolikanásobil se počet přepravených cestujících i objem nákladu, v důsledku čehož také zesílil tlak na požadavky letišť. Z tohoto důvodu bylo nezbytně nutné rozšířit, zmodernizovat a dovybavit některá česká letiště. Dalším, a to zcela zásadním, důvodem nutnosti revitalizace českých letišť, byl vstup České republiky do Evropské unie v roce 2004 a především začlenění do schengenského prostoru na přelomu let 2007 a 2008. Díky nutnosti rozdělení cestujících na schengenské a neschengenské, musely být přistaveny nové letištní terminály, budovy, haly, vybudována nová infrastruktura, zakoupeny nové stroje, přístroje, zařízení a vybavení, byly zvýšeny personální nároky na veškeré činnosti na letištích, souvisejících přímo či nepřímo s odbavením cestujících a se stále se zvyšujícími nároky a požadavky na letiště ze strany Evropské unie.

V práci jsou uvedena čtyři naše největší regionální letiště, Brno, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice, která, byť nemohou v žádném případě konkurovat největšímu českému letišti v Praze – Ruzyni, hrají nemalou úlohu na úrovni regionální i nadregionální. Zajišťují nezbytný komfort v cestování jak obyvatelům žijícím v regionu a okolí, tak rovněž cizincům a návštěvníkům, kteří do daných regionů cestují a zajišťují tím taktéž i přísun peněz.

Poslední část je věnována úvaze, zda je v České republice možnost vzniku dalšího konkurenceschopného letiště, regionální či nadregionální úrovně, či nikoliv.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1. CÍLE A METODY PRÁCE

1.1 Cíle práce

Hlavním cílem práce je poskytnout ucelený přehled o regionálně významných letištích v České republice, analyzovat a zhodnotit jejich historii, vývoj a možnosti rozvoje. Dílčí cíle jsou seznámit se základními pojmy v oblasti veřejné letecké dopravy, s platnou národní i mezinárodní legislativou a v neposlední řadě taktéž návrh projektu na podporu letiště v Českých Budějovicích.

1.2 Metodologie práce

S kvalitativním výzkumem spojujeme několik přístupů, které mají v této oblasti pevné místo a považují se za základní (Hendl, 2008):

1.2.1 Přístupy

Zkoumání dokumentů

Analýza dokumentů patří k standardní aktivitě jak v kvalitativním, tak v kvantitativním výzkumu. Dokumenty – všechno napsané nebo prostě zaznamenané – mohou být podrobeny analýze z různých hledisek. V dokumentech se projevují osobní nebo skupinové vědomé nebo nevědomé postoje, hodnoty a ideje. Dokumenty jsou knihy, novinové články, záznamy projevů funkcionářů, deníky, plakáty, obrazy. Za dokumenty se však mohou obecně považovat veškeré stopy lidské existence.

Rozmanitost dokumentů znamená první výhodu této strategie zkoumání. Otevírá přístup k informacím, které by se jiným způsobem těžko získaly. Druhou výhodou je okolnost, že data nejsou vystavena působení zdrojů chyb nebo zkreslení, jež vznikají při uskutečňování rozhovorů nebo pozorování, měření a testování.

Poznávací cena dokumentů se obvykle posuzuje podle šesti kritérií:

- **Typ dokumentu.** Úřední listiny a akta se zpravidla považují za jistější než novinové zprávy.
- **Vnější znaky dokumentu,** tedy stav dokumentu a jeho vnější zpracování, mají zvláštní význam. (např. ozdobné písmo, ilustrace). Posuzujeme také, zda dokument představuje skutečně to, za co se vydává.

- **Vnitřní znaky dokumentu** (obsah) mají ústřední význam u textových dokumentů. U ostatních dokumentů se tím míní výpovědní hodnota dokumentu.
- **Intencionalita dokumentu** také ovlivňuje jeho hodnotu. Úmysl informovat současníky nebo potomky v sobě nese možnost zdrojů chyb. Dokument je ovlivněn ideologií, vzděláním, zaměřením pisatele.
- **Blížkost dokumentu** k předmětu zkoumání, k tomu, co se dokumentuje, je také důležitá. Uvažuje se jak časová, tak prostorová nebo i sociální blízkost.
- **Původ dokumentu.** Kde byl dokument nalezen? Odkud pochází? Jak se dochoval?

Historický výzkum

Kvalitativní výzkum se zabývá popisem a zkoumáním fenoménů přítomnosti, kdežto historický výzkum tím, co se stalo v minulosti. Obě disciplíny mají však společné znaky.

Neexistuje jasné pravidlo pro určení toho, jak daleko v minulosti musí být studovaná událost, abychom byli oprávněni mluvit o historii. Rozlišujeme čtyři obecné typy historických studií v závislosti na délce sledovaného období a okolnosti, zda jde o komparativní práci, nebo ne:

- **Výzkum historické události** si všímá v daném časovém okamžiku;
- **Výzkum historického procesu** se týká procesu v delším časovém období;
- **Komparativní historický výzkum krátkého časového období** porovnává danou událost v určitém časovém okamžiku na více místech;
- **Komparativní historický výzkum více časových období** porovnává data o procesech v delším časovém období na více místech.

1.2.2 Metody

Síla kvalitativních dat spočívá v tom, že jsou přirozeně uspořádaná a popisují každodenní život. Vyznačují se lokální zakotveností a nejsou vytrhována z kontextu dění. Mají popisovat podrobnosti případu, vesměs za delší časový interval.

Strukturované pozorování

Znamená strukturované zachycení chování nebo dění v situaci a posléze kvantifikaci sledovaných projevů. K tomu používá nějaký typ kódovacího schématu. Jednotlivé způsoby kódování jsou dány předem určenými kategoriemi pro zaznamenávání toho, co pozoruje. Sahají od jednoduchého označení, zda se vyskytl určitý jev, až po komplexní vícekategoriální systémy.

Dokumenty a fyzická data

Dokumenty mohou tvořit jediný datový podklad studie nebo doplňují data získaná pozorováním a rozhovory. Za dokumenty se považují taková data, která vznikla v minulosti, byla pořízena někým jiným než výzkumníkem a pro jiný účel, než jaký má aktuální výzkum. Výzkumník se tedy zabývá tím, co je již k dispozici, ale musí to vyhledat.

Ve vztahu k události, kterou dokumenty popisují, můžeme rozlišovat mezi:

- **Současnými dokumenty**, které vznikly v době uvažované události;
- **Retrospektivními dokumenty**, jež vznikly po uvažované události;
- **Primárními dokumenty**, vytvořenými přímými svědky události;
- **Sekundárními dokumenty**, které vznikly pomocí primárních dokumentů.

1.2.3 Zobrazování dat

Kvalitativní postupy vyžadují přesný a adekvátní popis dat. Metodami sběru dat získáváme informační materiál o realitě. Hledají se možnosti, jak tento materiál optimálně fixovat, upravit a zobrazit. Jsou jimi např. tabulky, grafy, mapy, vývojová schémata apod.

2. ZÁKLADNÍ POJMY V OBLASTI VEŘEJNÉ LETECKÉ DOPRAVY

2.1 Vymezení letecké dopravy

Letecká doprava (Bína et al., 2004) je sice nejmladší, ale nejdynamičtěji se rozvíjející dopravní obor v oblasti přepravy osob a zboží. Její specifikou je skutečnost, že pro přepravu používá atmosféru nad zemským povrchem. Základními prvky leteckého dopravního systému jsou letadla a letecká dopravní cesta.

Prostředkem pro leteckou dopravu je **letadlo**. Pod pojmem letadlo lze chápat zařízení způsobilé létat v atmosféře nezávisle na zemském povrchu, nést na palubě osoby, nebo jiný náklad, schopné bezpečného vzletu a přistání a alespoň částečně říditelné. Provozovateli letadel jsou letecké společnosti.

Leteckou dopravní cestu tvoří letiště, letové provozní služby a vymezená část vzdušného prostoru.

Letištěm je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha, včetně souboru staveb a zařízení, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím.

Pojem **letové provozní služby** vyjadřuje souhrn činností poskytovaných služeb uživatelům vzdušného prostoru. Do činností označovaných jako Letové provozní služby se zahrnují tři služby:

- Služba řízení letového provozu,
- Letová informační služba,
- Pohotovostní služba.

V České republice tyto služby zajišťuje organizace Řízení letového provozu, s. p. Za poskytované služby vybírá Řízení letového provozu, s. p. uživatelské poplatky, které vycházejí ze skutečných nákladů a jsou korigovány mezinárodní konkurencí.

Vzdušným prostorem České republiky je vzdušný prostor nad územím České republiky do výšky, kterou lze použít pro letový provoz. Vzdušný prostor České republiky je přístupný pro létání za podmínek stanovených zákonem 49/1997 Sb., mezinárodní smlouvou, kterou je Česká republika vázána a při dodržení podmínek létání, které stanovují příslušné předpisy.

Civilním letectvím se rozumí letecké činnosti provozované v České republice civilními letadly jakékoliv státní příslušnosti pro civilní účely, jakož i letecké činnosti provozované českými letadly v cizině pro civilní účely. Civilní letectví je proto předmětem řady mezinárodních smluv a rozsáhlé mezinárodní spolupráce. Pro vypracování norem a postupů pro zajištění všech aktivit v oblasti civilního letectví jsou určeny orgány státní správy. V České republice jsou těmito orgány:

- Odbor civilního letectví Ministerstva dopravy ČR,
- Úřad pro civilní letectví ČR,
- Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod.

Součástí civilního letectví tvoří obchodní letecká doprava a všeobecné letectví.

Základním znakem **obchodní letecké dopravy** je přeprava cestujících, zboží a pošty letadly za úplatu.

Všeobecné letectví zahrnuje letecké práce, letecké činnosti pro potřeby státu, letecké činnosti pro vlastní potřebu, rekreační a sportovní létání, letecké soutěže a vystoupení, atd.

2.2 Struktura letiště

Letiště je tvořeno komplexem zařízení (Žihla et al., 2010), určených pro provozování letadel, poskytování předletových a poletových služeb cestujícím, manipulaci s leteckým cargem a pro provozování pozemních servisních, manipulačních a přepravních prostředků. Každá z uvedených činností je poskytována jinou součástí letiště. Součástí letiště lze v souladu s jejich funkcí rozdělit do dvou kategorií:

- **neveřejná zóna letiště** (airside), tj. kontrolovaná nebo chráněná část letiště, určená pro pohyb letadel po letišti a jejich vzlet nebo přistání a prostor pro letové manévry před přistáním nebo při odletu. Do neveřejné zóny patří:
 - **vzletová a přistávací dráha** (Runway),
 - **pojezdové dráhy** (Taxiway System),
 - **vyčkávací plocha/prostor** (Holding Point/Bay),
 - **vstupní a výstupní prostory pro cestující** (Apron-gate Area).
- **veřejně přístupná zóna letiště** (landside), tj. plocha určená pro pohyb pozemních vozidel, pohyb cestujících a leteckého carga. Veřejně přístupnou zónu tvoří:
 - **odbavovací budova/terminál** (Terminal Facility),

- **příjezdové trasy pro pohyb pozemních vozidel mezi součástmi a budovami letiště nebo pro vozidla pro přepravu do centra a z centra metropole (Vehicular Drive),**
- **parkoviště (Parking Facility),**
- **vymezená silniční síť v oblasti letiště nebo síť jiných dopravních prostředků.**

2.3 Obchodní letecká doprava

V rámci obchodní letecké dopravy se realizuje **osobní přeprava a nákladní přeprava** (Bína et al., 2004).

Obchodní letecká doprava se člení na **pravidelnou přepravu**, tj. přeprava na pravidelných linkách letecké společnosti dle publikovaného letového řádu, kdy let se musí realizovat nezávisle na tom, je-li letadlo obsazeno cestujícími nebo nákladem, nebo letí poloprázdné, či dokonce úplně prázdné a **nepravidelnou přepravu – chartery**, která se uskutečňuje na základě přímé objednávky, zpravidla celá kapacita letadla a probíhá v dohodnutém čase na trati specificky definované objednatelem.

Letecké zboží je přepravováno buď jako dokládka v letadlech pro přepravu cestujících, kombi letadlech a nakonec speciálními nákladními letadly.

2.4 Letecké společnosti

Letecké společnosti podnikají ve velice atraktivním oboru dopravy, jehož vývoj v poslední době je charakterizován následujícími jevy:

- Sílící mezinárodní konkurence,
- Podpora určených dopravců vládami jednotlivých zemí je postupně eliminována zejména privatizačními procesy,
- Rozšiřování stávajících silných a velkých leteckých společností.

Rozdělení leteckých společností podle **charakteru letecké přepravy**

- **Pravidelné** – poskytují pravidelnou leteckou přepravu pro veřejnost dle publikovaného letového řádu a za publikovanou cenu.
- **Charterové** – poskytují lety na objednávku do objednaných destinací.

- **Osobní** – letecké společnosti pro přepravu cestujících. Přeprava zboží a pošty je doplňkovým produktem (dokládka letadel).
- **Cargo** – společnosti nabízející pravidelnou nebo nepravidelnou přepravu zboží a pošty.

Rozdělení leteckých společností **podle velikosti sítě**

- **Regionální dopravci** – nabízející přepravní služby pro větší spádové letiště z menších regionálních letišť.
- **Mezinárodní dopravci** – nabízejí přepravní služby mezi státy jednoho kontinentu, nebo dálkové lety na jiné kontinenty.
- **Národní dopravci** – zanikající označení, nabízí přepravní služby obvykle i z hlavního města dané země.

Nízkonákladové letecké společnosti jsou společnosti, které nabízejí levnější letenky výměnou za nižší kvalitu služeb během letu.

2.5 Mezinárodní organizace a sdružení v civilním letectví

Mezinárodní vládní organizace jsou obvykle zakládány státy a reprezentované příslušnými státními orgány. Vznikají na základě mezinárodní smlouvy uzavřené mezi nejméně třemi státy. Mají trvalý charakter a některé prvky mezinárodně právní subjektivity. Disponují vlastními orgány a usilují o dosažení svých cílů stanovených v zakládací listině a v dalších dokumentech. Mezi tyto patří:

- **Mezinárodní organizace civilního letectví ICAO,**
- **Evropská konference civilního letectví ECAC,**
- **Evropská konference pro bezpečnost letového provozu EUROCONTROL,**
- **Sdružené letecké úřady JAA,**
- **Evropská letecká bezpečnostní agentura EASA.**

Mezinárodní nevládní organizace jsou sdružení, případně obchodní organizace právnických osob různých států, které vznikly na základě občanskoprávní smlouvy byť s mezinárodní působností. Nemají prvky mezinárodně právní subjektivity. Mezi tyto patří:

- **Mezinárodní sdružení leteckých dopravců IATA,**
- **Sdružení evropských leteckých společností AEA,**

- **Mezinárodní sdružení pro letecké komunikace SITA,**
- **Mezinárodní rada letišť ACI.**

2.6 Klady a zápory letecké dopravy

V otázce **životního prostředí** (Smrž, 2010) je snaha o udržitelné přiblížení, čímž rozumíme nalezení vhodné rovnováhy mezi ekonomickými příjmy, sociálním pokrokem a dopadem na životní prostředí. O životním prostředí často hovoříme jako o Achillově patě letectví. Dopady na životní prostředí:

- **změna klimatu,**
- **místní kvalita vzduchu,**
- **použití paliv.**

Doprava má vícenásobné účinky na životní prostředí. Třeba si přitom uvědomit, že doprava ovlivňuje životní prostředí v podstatě dvojím způsobem:

- **pozitivně** tím, že účelným přemísťováním osob, surovin a zboží zajišťuje potřeby společnosti a výkon některých služeb i výrazně přispívá k růstu turistiky,
- **negativně** tím, že svou existencí tj. provozem a zařízeními jej poškozují a znehodnocují.

Zatížení životního prostředí dopravní technikou – dopravními prostředky, dopravními cestami a jim potřebnou infrastrukturou – je charakteristické tím, že dochází:

- k spotřebě energie a surovin,
- k emitování plynů, hluku a chvění, vibrací a otřesů,
- k zabírání půdy zejména pro dopravní cesty, k nim patřící statickou dopravou (parkovací a odstavné plochy) a infrastrukturou,
- k dopravním nehodám a rizikům při přepravě nebezpečného nákladu.

Ekonomická dimenze letecké dopravy

- každoročně využije leteckou dopravu 2 mld. cestujících,
- přepraví se 35 mld. tun nákladu (40 % z celosvětové přepravy),
- letecká doprava vytváří 25 mil. pracovních míst,
- letecká doprava se podílí 8 % na HDP.

Sociální dimenze dopravy

- usnadnění spolupráce a lepší porozumění mezi národy a lidmi z celého světa,
- zaměření se na bezpečnost a spolehlivost,
- unikátní celosvětový přepravní systém,
- financováno zákazníky, nikoliv plátcí daní,
- podporuje a stimuluje turismus (40 % turistů použije leteckou dopravu),
- sociální dopady: příjmy, hluk, zábor půdy.

Letectví

- zlepšuje kvalitu života,
- zajišťuje svobodu cestování (turismus),
- umožňuje kulturní a vzdělávací zážitky,
- vykonává veřejné služby,
- přispívá k udržitelnému rozvoji.

Vývoj letecké dopravy

Nejbližší vývoj letadel tak trochu předznamenal typy letadel Airbus a Dreamliner, které dnes patří k nejekologičtějším letadlům (ČT, 2008). Letecká doprava by se měla pochopitelně vyvíjet s ohledem na ekonomičnost a ekologičnost strojů. Tento druh dopravy ovlivňují ale i jiné faktory než jen vyspělost samotných strojů. Letadla musí mít své letové dráhy a i obloha má limit.



Obr. 1 Airbus 380 a Boeing 787 Dreamliner (Google obrázky, 2011)

Letecká doprava se vcelku stává běžnou součástí života lidí v západním světě. Proto je stále důležitější dbát na zabezpečení letu a přemýšlet o dopadu na životní prostředí.

Přestože letadlové motory jsou v dnešní době podstatně šetrnější, než tomu bylo před třiceti lety, představují velkou ekologickou zátěž. Samozřejmě že celé situaci nahrává cenová dostupnost letenek. Mohou za to z velké části daňové úlevy letecké dopravě. To, že se například z leteckého petroleje neplatí daň, deformuje ekonomický trh a umožňuje, aby letecká doprava byla podstatně levnější. Dnešní ceny letenek by neobstály v opravdové konkurenci.

V koncepcích Evropské unie je vytvořit dobrou leteckou síť, která má být součástí celkového dopravního systému Evropy. Rozvoj dopravy musí být plynulý a navazovat na sebe, rozhodně se nepředpokládá, že by letadla mohla nahradit třeba automobily. Vzdálenější budoucnost je v biologických palivech a přibližování leteckého vývoje k vědním disciplínám více spojených s přírodou.

2.7 Shrnutí

V organizaci letecké dopravy je možno ve všech státech světa vysledovat čtyři základní prvky infrastruktury letecké dopravy (Průša et al., 2007):

- **Letiště** (airports),
- **Letecké navigační služby** (LNS) - součást služeb poskytovaných podniky řízení letového provozu (Air Navigation Services Providers - ANSP),
- **Leteckého dopravce** - provozovatele letecké dopravy (airline, air carrier, operator),
- **Regulátora/regulační systém** (regulator).

Letiště a služby řízení letového provozu umožňují provozovatelům letecké dopravy nakládat a vykládat cestující, jejich zavazadla, zboží a poštu a dopravovat je do místa určení. Celý tento proces se uskutečňuje pod dozorem regulátora (státního orgánu), a to v rámci národních zákonů a předpisů, mnohostranných a dvoustranných mezinárodních úmluv a dohod. Úlohou regulátora je dbát, aby rozvoj a interakce všech složek byly harmonické a odpovídaly současným a budoucím požadavkům na leteckou dopravu zejména z pohledu dodržování pravidel bezpečnosti a zákonných předpisů týkajících se letecké dopravy.

3. LEGISLATIVA

Platná legislativa v oblasti letecké dopravy (Ministerstvo dopravy ČR, 2006):

3.1 Národní a mezinárodní dohody, úmluvy a předpisy

3.1.1 České předpisy

- *Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví.*
- Vyhláška MD č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy.
- Vyhláška MD č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě.

3.1.2 Mnohostranné smlouvy

- *Úmluva o mezinárodním civilním letectví (Chicago, 7. prosince 1944) č. 147/1947 Sb.*
- Dohoda o tranzitu mezinárodních leteckých dopravních služeb (Chicago, 1944) č. 34/2006 Sb. m. s.
- Protokol o změně Úmluvy o mezinárodním civilním letectví /článek 45/ (Montreal, 14. června 1954) č. 29/1957 Sb.
- Protokol o některých změnách Úmluvy o mezinárodním civilním letectví /článek 48a, 49e a 61/ (Montreal, 14. června 1954) č. 29/1957 Sb.
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Varšava, 12. října 1929) č. 243/1933 Sb. z. a n. a 15/1935 Sb.
- Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsané ve Varšavě dne 12. října 1929 (Haag, 28. září 1955) č. 15/1966 Sb.
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu ze dne 12. října 1929 (Guadalajara, 18. září 1961) č. 27/1968 Sb.
- Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla (Tokio, 14. září 1963) č. 102/1984 Sb.
- Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel (Haag, 16. prosince 1970) č. 96/1974 Sb.

- Úmluva o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví (Montreal, 23. září 1971) č. 16/1974 Sb.
- Protokol o boji s protiprávními činy násilí na letištích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, doplňující Úmluvu o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví přijatou v Montrealu 23. září 1971 (Montreal, 24. února 1988) č. 138/2002 Sb. m. s.
- Úmluva o mezinárodním uznávání práv k letadlům (Ženeva, 19. června 1948) č. 254/1998 Sb.
- Mezinárodní úmluva o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace – Evropská organizace pro bezpečnost letecké navigace „EUROCONTROL“ (Brusel 13. 12. 1960) doplněná Dodatkovým protokolem k Mezinárodní úmluvě o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace „EUROCONTROL“ (Brusel 6. 7. 1970), Protokol pozměňující Dodatkový protokol ze 6. července 1970 k Mezinárodní úmluvě o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace „EUROCONTROL“ (Brusel 21. 11. 1978) a Protokol měnící Mezinárodní úmluvu o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace „EUROCONTROL“ z 13. prosince 1960 (Brusel 12. 2. 1981), č. 130/2004 Sb. m. s.
- Mnohostranná úmluva o letových poplatcích (Brusel, 12. února 1981) č. 138/2001 Sb. m. s.
- Úmluva o značkování plastických trhavin pro účely detekce (Montreal, 1. března 1991) č. 6/2003 Sb. m. s.
- Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě (Montreal, 28. května 1999) č. 123/2003 Sb. m. s.
- Dohoda o zřízení a provozování letových služeb a zařízení organizací EUROCONTROL ve společném středoevropském oblastním středisku řízení v horním vzdušném prostoru (CEATS) a Zvláštní dohoda týkající se realizace článku 6 Dohody o zřízení a provozování letových provozních služeb a zařízení organizací EUROCONTROL ve společném středoevropském oblastním středisku řízení v horním vzdušném prostoru (CEATS) - Brusel 27. 6. 1997, č. 134/2004 Sb. m. s.

3.1.3 Předpisy řady L a JAR

Do této skupiny patří přes tři desítky předpisů řady L a necelá dvacítká řady JAR.

3.2 Letecké dohody

3.2.1 Dvoustranné dohody o leteckých službách/dopravě sjednaných Českou republikou

Česká republika (včetně ČSR, ČSSR, ČSFR) má sjednány dvoustranné dohody o leteckých službách/letecké dopravě s těmito státy:

Afghánistán, Albánie, Alžírsko, Arménie, Ázerbájdžán, Austrálie, Bahrajn, Barma (Myanmar), Belgie, Bělorusko, Bulharsko, Čína, Dánsko, Egypt, Filipíny, Finsko, Francie, Ghana, Gruzie, Guinea, Hongkong, Chorvatsko, Indie, Indonésie, Irák, Írán, Irsko, Itálie, Izrael, JAR, Jordánsko, Jugoslávie (dohoda je platná vůči Srbsku, Černé Hoře, Bosně a Hercegovině, Makedonii), Kambodža, Kanada, Keňa, KLDK, Korejská republika, Kuba, Kuvajt, Kypr, Kyrgyzstán, Laos, Libanon, Libye, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Macao, Maďarsko, Malajsie, Mali, Malta, Maroko, Mexiko, Moldávie, Nizozemí, Norsko, Pákistán, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Ruská federace, Řecko, SAE, Senegal, Sierra Leone, Singapur, Slovensko, Slovinsko, Srí Lanka, SRN, Súdán, Sýrie, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Thajsko, Tunisko, Turecko, Ukrajina, USA, Velká Británie, Vietnam.

3.2.2 Dohody o některých aspektech leteckých služeb sjednaných na úrovni ES

Evropská společenství mají sjednány dvoustranné dohody o leteckých službách/letecké dopravě s těmito státy:

Albánie, Arménie, Austrálie, Ázerbájdžán, Bosna a Hercegovina, Brazílie, Gruzie, Chile, Chorvatsko, Indie, Izrael, Jordánsko, Kyrgyzstán, Libanon, Makedonie, Malajsie, Maledivy, Maroko, Moldávie, Mongolsko, Nepál, Nový Zéland, Pákistán, Panama, Paraguay, SAE, Singapur, Srbsko a Černí Hora, UEMOA (Západoafrická hospodářská a měnová unie - Benin, Burkina Faso, Guinea-Bissau, Mali, Niger, Pobřeží slonoviny, Senegal a Togo), Ukrajina, Uruguay, Vietnam.

3.2.3 Jednotné letecké dohody sjednané na úrovni ES

Jednotné letecké dohody (vertikální dohody) sjednané Evropským společenstvím/ Evropskou unií a jeho členy s těmito státy:

Maroko, Švýcarsko, USA, Island a Norsko.

3.3 Nařízení a směrnice Evropských společenství

Nařízení a směrnice Evropských společenství v těchto oblastech:

- Ochrana cestujících,
- Ochrana CL před protiprávními činy,
- Hospodářská soutěž,
- Řízení letového provozu,
- Jednotné evropské nebe,
- Letecká bezpečnost,
- Životní prostředí,
- Vnitřní trh,
- Pracovní podmínky,
- Ostatní.

3.4 Vybrané dokumenty

3.4.1 Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví

Předmět úpravy je uveden v § 1 v odstavci 1. Zákon zapracovává příslušné předpisy Evropské unie, zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie a upravuje ve věcech civilního letectví

- a) podmínky stavby a provozování letadla,
- b) podmínky zřizování, provozování a osvědčování způsobilosti letišť,
- c) podmínky pro letecké stavby,
- d) podmínky pro činnost leteckého personálu,
- e) podmínky využívání vzdušného prostoru,
- f) podmínky poskytování leteckých služeb,

- g) podmínky provozování leteckých činností,
- h) rozsah a podmínky ochrany letectví,
- i) podmínky užívání sportovního létajícího zařízení,
- j) rozsah a podmínky výkonu státní správy.

3.4.2 Úmluva o mezinárod. civilním letectví (Chicago, 7. prosince 1944) č. 147/1947 Sb.

Chicagská úmluva o mezinárodním letectví z roku 1944 stále představuje základní mezinárodní právní dokument upravující mezinárodní leteckou dopravu (Bína et al., 2004). Téměř všechny státy zúčastněné na mezinárodní letecké dopravě jsou členy ICAO (187) a svým podpisem pod Úmluvou tak vyjádřily souhlas se schváleným a dále ICAO připravovanými dokumenty. Základní úmluva je doplňována o dodatky (Annexy), které definují normativy pro různé oblasti civilního letectví. Jednotlivé Annexy jsou pak přebírány členskými státy ICAO do příslušných národních právních řádů.

3.4.3 L 17 Bezpečnost - Ochrana mezinárod. civilního letectví před protiprávními činy

Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy se stala velmi aktuální v sedmdesátých letech, kdy se začal zvětšovat počet únosů letadel a objevily se různé formy útoků na civilní letadla (Bína et al., 2004). Ty přinášely velké ztráty na životech a majetku, ale navíc vytvářely určitý vztah nedůvěry v bezpečnost letecké dopravy. V souvislosti s uvedenými událostmi se proto začal utvářet obsah Annex 17 Úmluvy. Význam tohoto doplňku, u nás reprezentovaného předpisem L 17 pak vstoupil do popředí při mnoha protiprávních činech proti civilnímu letectví, zejména však po 11. září 2001. V rámci předpisu jsou definovány:

- Všeobecná ustanovení vyjadřující vztah mezi požadavky na ochranu civilního letectví před protiprávními činy na mezinárodní úrovni a jejich realizace na národní úrovni;
- Úkoly mezinárodních organizací a formy spolupráce;
- Preventivní bezpečnostní opatření;
- Organizace činností vyvolaných protiprávními činy.

Cíl a základní zásady

Základním cílem ve všech záležitostech týkajících se ochrany civilního letectví před protiprávními činy je bezpečnost cestujících, posádky letadel, pozemního leteckého personálu a ostatní veřejnosti.

Cílem preventivních bezpečnostních opatření v civilním letectví je předejít jakýmkoliv zákonným prostředkem vnesení a použití zbraní, výbušnin a dalších nebezpečných zařízení, předmětů nebo látek, jejichž držení a převoz není povolen a kterých by se dalo zneužít ke spáchání protiprávního činu na palubě letadla nebo na letišti.

Definice

Protiprávní činy (Acts of unlawful interference). Činy nebo pokusy o činy, které ohrožují bezpečnost civilního letectví a letecké dopravy, tj.

- protiprávní zmocnění se letadla za letu,
- protiprávní zmocnění se letadla na zemi,
- držení rukojmích na palubě letadla, na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení,
- násilné vniknutí na palubu letadla, na letiště nebo do prostoru leteckých zařízení,
- držení zbraně, nebo nebezpečného zařízení nebo materiálu s úmyslem jeho nezákonného použití na palubě letadla, nebo na letišti,
- takové sdělení nebo klamná informace, které ohrožují bezpečnost letadla za letu nebo na zemi, cestujících, posádky, pozemního personálu nebo široké veřejnosti na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

4. VEŘEJNÁ REGIONÁLNÍ LETIŠTĚ V ČESKÉ REPUBLICĚ

Regionální letiště mají významnou úlohu v dopravní infrastruktuře státu (Žihla et al., 2010). Letiště Brno – Tuřany a Ostrava – Mošnov plní jednak úlohu záložních letišť pro Prahu a další blízká zahraniční letiště, ale jsou společně s letišťem Pardubice perspektivními letišti při předpokládaném zvýšení toku letecké dopravy ze západní Evropy na dálný východ, kam nyní směřují investice vyspělých států nebo i naopak ze států dálného východu do České republiky. Letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata je zase perspektivním letišťem pro lázeňský trojúhelník Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně. Zajišťuje však také, stejně jako ostatní regionální letiště, dopravní obslužnost regionu pro turistický ruch a podnikatelské aktivity. Je zákonité, že ve svobodném konkurenčním prostředí dojde k přerozdělení pohybů letadel, cestujících a nákladů, zvláště v případě regionů, které mají neuspokojenou společenskou potřebu po leteckých činnostech a musí volit odlet/přílet z dominantního letiště Praha – Ruzyně. Vzhledem k ekonomickému stavu našich leteckých dopravců lze očekávat, že regionální a další nová letiště budou nalétávat převážně zahraniční letečtí provozovatelé. Rozhodující pro jejich zájem bude výše poplatků za poskytované služby a jejich kvalita. Tento proces se již začíná postupně naplňovat.

V této práci budou analyzována čtyři letiště, zvýrazněná na obr. 2.:

- **Brno – Tuřany,**
- **Ostrava – Mošnov,**
- **Karlovy Vary,**
- **Pardubice.**

4.1 Výkonnostní klasifikace letišť

ICAO definuje letiště jako vymezenou plochu na zemi nebo na vodě sloužící ke vzletům a přistáním letadel a pohybu těchto letadel na takto vymezené ploše (Žihla et al., 2010). V systému letecké dopravy plní letiště úlohu počátečního a koncového bodu přepravního procesu, umožňujícího provozovatelům letecké dopravy zajistit nástup a výstup cestujících z letadel, naložení a vyložení jejich zavazadel, zboží a pošty. Současně je však i místem transferu mezi pozemní (dle okolností městskou, železniční, silniční a vodní) a leteckou dopravou. Třetí funkcí letiště je umožnění mezipřistání linek (tranzit) a přestup cestujících nebo překlád nákladu mezi leteckými linkami (transfer).

Ve vztahu k výše uvedeným úkolům a požadavkům kladeným na letiště a pro analýzu provozní činnosti, potřebného technického vybavení a požadavků na management lze letiště chápat jako:

- stavebně technický systém,
- provozně technický systém,
- ekonomický systém,
- sociální systém,
- ekologický systém.

Z provozního hlediska je zajímavá výkonnostní klasifikace letišť, která se celosvětově ustálila na hodnotách počtu odbavených cestujících, uvedených v příloženém přehledu. Za textem je pak v závorce uveden podíl výkonu takto klasifikovaných letišť ve státech EU.

- **hlavní letiště** – více než 25 mil. cestujících ročně (cca 30 % přeprav EU),
- **národní letiště** – 10 až 25 mil. cestujících ročně (cca 35 % přeprav EU),
- **velká regionální letiště** – 5 až 10 mil. cestujících ročně (cca 14 % přeprav EU),
- **malá letiště** – 1 až 5 mil. cestujících ročně (cca 17 % přeprav EU),
- **letiště** – 200 000 až 1 mil. cestujících ročně (cca 4 % přeprav EU).

Pro posuzování možnosti veřejné (státní) podpory dopravcům jsou v EU letiště dělena na kategorie:

- **kategorie A** – roční objem přes 10 mil. cestujících,
- **kategorie B** – roční objem 5 až 10 mil. cestujících,
- **kategorie C** – roční objem 1 až 5 mil. cestujících,
- **kategorie D** – méně než 1 mil. cestujících.

4.2 Vývoj vlastnictví letišť

Dnem 1. července 2004 ukončil svou činnost státní podnik Česká správa letišť a letiště Brno, Ostrava a Karlovy Vary byly převedeny do vlastnictví krajů Jihomoravského, Moravskoslezského a Karlovarského (Ministerstvo dopravy ČR, 2006). Zároveň došlo ke změně subjektu provozovatelů předmětných letišť převodem na privátní subjekty, akciové společnosti u letišť v Brně a Ostravě a společnost s ručením omezeným na letišti v Karlových Varech. Jediným letišťem, které zůstalo v rukách České republiky (Ministerstva financí) je akciová společnost Letiště Praha. Uvedené změny byly motivovány řadou faktorů

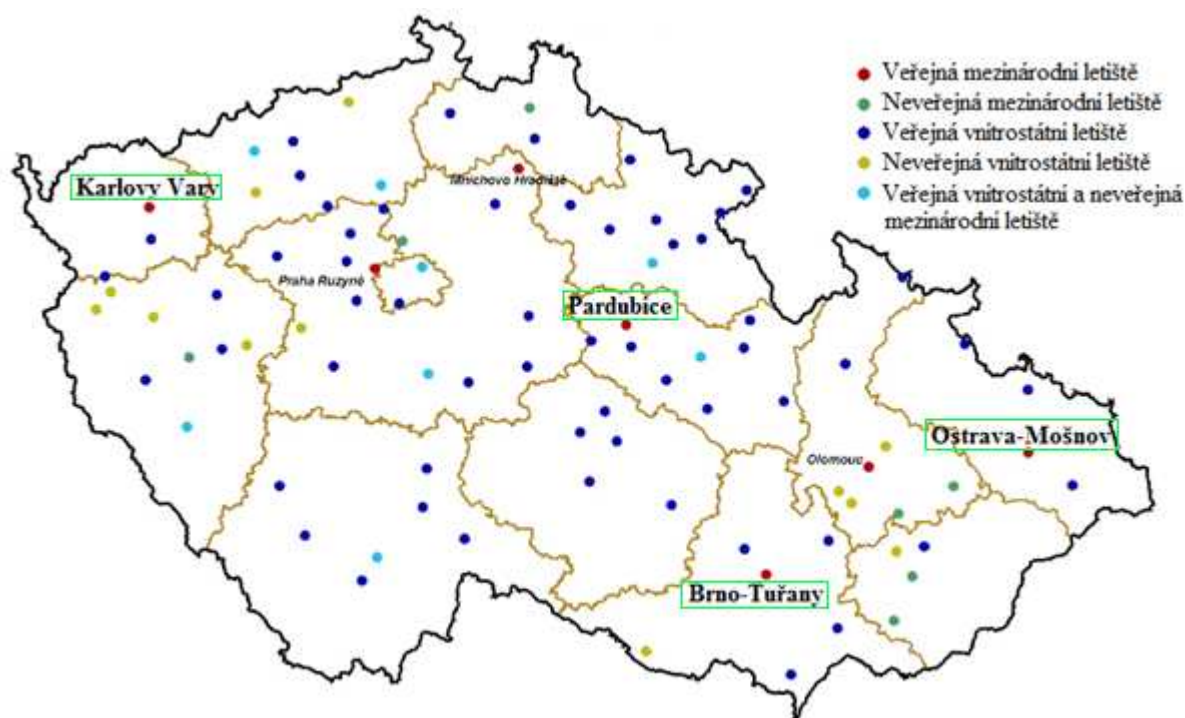
signalizujících nutnost posunu dosavadní nevýrazné aktivity uvedených areálů s dostatečně rozvinutou infrastrukturou do formy přímého působení potřeb příslušných regionů v segmentu civilní letecké dopravy a přepravy. Změnou vlastnické struktury do sféry regionální byly tak vytvořeny předpoklady pro možnost uplatnění žádostí k čerpání části investičních prostředků z Evropských fondů s cílem zajistit významnou finanční podporu k uskutečnění potřebné výstavby.

V poslední době si začaly kraje a obce uvědomovat důležitost regionálních letišť a začaly je podporovat v činnosti a rozvoji. Tato podpora stála majitele nemalé náklady v souvislosti s udržením kroku s rychlým tempem růstu pohybů a přepravených osob, a s přibýváním požadavků kladených zejména na bezpečnost a technické vybavení těchto letišť. Nemalým zatížením byly i přípravy letišť na plné zapojení ČR do schengenského prostoru. Toto připojení přineslo provozovatelům řadu nových povinností, s nimiž souvisela nutnost realizovat opatření ve smyslu technických, stavebních a administrativních změn spojených se značnými finančními náklady. Bylo zapotřebí budovy terminálů architektonicky upravit a zabezpečit v první řadě oddělené toky schengenských a neschengenských cestujících na příletu i na odletu a dále upravit prostory pro pasovou a celní kontrolu. U všech regionálních letišť byl tento úkol řešený formou výstavby nových budov a terminálů, kde došlo k funkčnímu propojení se stávající dopravní infrastrukturou.

Letiště Brno, Ostrava a Karlovy Vary jsou plně v rukách svých majitelů. Stát v této úloze sehrává roli regulátora, zákonodárce a zajišťuje dohled nad výkonem státní moci v oblasti civilního letectví. Přesto, že nejsou regionální letiště závratně zisková, přinášejí jakýsi sekundární zisk kraji ve formě benefitů z turistického ruchu pro celou oblast kraje, zisk se ovšem již nevrací zpět na tuto vstupní bránu kraje - letiště. Přesto je nutno říci, že v poslední době všechna větší regionální letiště zažívají období velkého nárůstu a po kritickém pádu poptávky po letecké dopravě v souvislosti s finanční krizí se počet pohybů a přepravených cestujících vrátil na úroveň roku 2008. Předpoklad je, že se poptávka časem nasytí a meziroční nárůst bude dosahovat hodnot středoevropského trendu okolo 8 % ročně. Velkou měrou se na celkovém počtu přepravených osob na regionálních letištích podílí charterové lety.

Vývoj letiště v **Pardubicích** byl díky přítomnosti armády odlišný (Správa letiště Pardubice, bez roku). Do roku 1995 byl provoz výhradně vojenský. Novodobá historie vojenského letectva na letišti Pardubice, se datuje od prosince 2003, kdy z důvodu rozsáhlé reformy Armády České republiky byla zrušena 34. základna Speciálního letectva a jako její

nástupnická organizace byla vytvořena Správa letiště Pardubice. Jejím z prvních úkolů, kromě nepřetržitého zabezpečení letištních provozních služeb (řízení letového provozu, údržby vzletové a přistávací dráhy, světelných a radiotechnických zařízení, údržba travnatých ploch a budov v areálu letiště), bylo odsouvání nepotřebného majetku po již zmíněné letecké základně a předání uvolněných objektů pro nově vznikající 14. brigádě logistické podpory, která začala zaujímat prostory na letišti Pardubice od 1. 4. 2004 a od 1. 7. 2004 začala plně působit včetně svého podřízeného 141. zásobovacího praporu. Téměř souběžně vzniká Centrum leteckého výcviku (1. 4. 2004) jako nová součást LOM Praha s. p. jehož hlavním úkolem je základní a pokračovací letecký výcvik posluchačů Univerzity obrany a mladých pilotů AČR. Správa letiště Pardubice působí jako samostatný útvar v podřízenosti velitele Společných sil.



Obr. 2 Letiště v České republice – základní přehled (Ministerstvo dopravy ČR, 2010)

V České republice je 90 civilních letišť. V souladu se zákonem č. 49/1997 Sb. o civilním letectví se civilní letiště dělí (Ministerstvo dopravy ČR, 2006):

- podle **charakteru** letiště na:

- **veřejné** (přijímající v mezích své technické způsobilosti všechna letadla),
- **neveřejné** (přijímající na základě předchozí dohody s provozovatelem letiště).

- podle **určení** letiště na:

- **vnitrostátní** (určená a vybavená k uskutečňování letů, při nichž není překročena státní hranice ČR, a letů, při nichž není překročena hranice schengenského prostoru,
- **mezinárodní** (určená a vybavená k uskutečňování letů vnitrostátních i letů, při nichž je překročena státní hranice).

Základní přehled letišť České republiky znázorňuje obrázek 2, kompletní přehled letišť příloha 1 a jejich kompletní výčet je uveden v příloze 2.

Výčet všech letišť a jejich technické parametry zveřejňuje Ministerstvo dopravy v Letecké informační příručce (AIP), která v dílu I a II uvádí letiště způsobilá přijetí letu podle přístrojů (IFR letiště) a v dílu III letiště nepřístrojová (VFR).

Letištěm je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím (§ 2 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Letiště je z pohledu dopravní infrastruktury chápáno jako veřejnou dopravní infrastrukturou (§ 2 odst. 1 písm. k) bod 1. zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Mimo rozdělení letišť podle zákona o civilním letectví lze rozdělit tato i z hlediska významu do tří skupin (Česká republika, 2010):

- letiště **celostátního** významu (Letiště Praha – Ruzyně),
- regionální letiště **většího** významu (Brno, Ostrava, Pardubice a Karlovy Vary),
- regionální letiště **menšího** významu, tzv. aeroklubová a sportovní letiště.

Regionální letiště většího významu jsou jednak veřejná vnitrostátní a jednak mezinárodní letiště, která zajišťují cestujícím, turistům i podnikatelům přístup do regionů a disponují jak potřebným navigačním zařízením a dráhovým systémem, tak i službami pro cestující a letecké společnosti.

4.3 Brno – Tuřany

4.3.1 Dopravní dostupnost

Autem - letiště se nachází poblíž dálnice D1 Brno - Olomouc ještě na území města Brna. Na 201 km od Prahy je sjezd na Slatinu a odbočka na letiště je viditelně označena. Od dálničního sjezdu je letiště vzdáleno 2 km (Airport Brno, 2008).

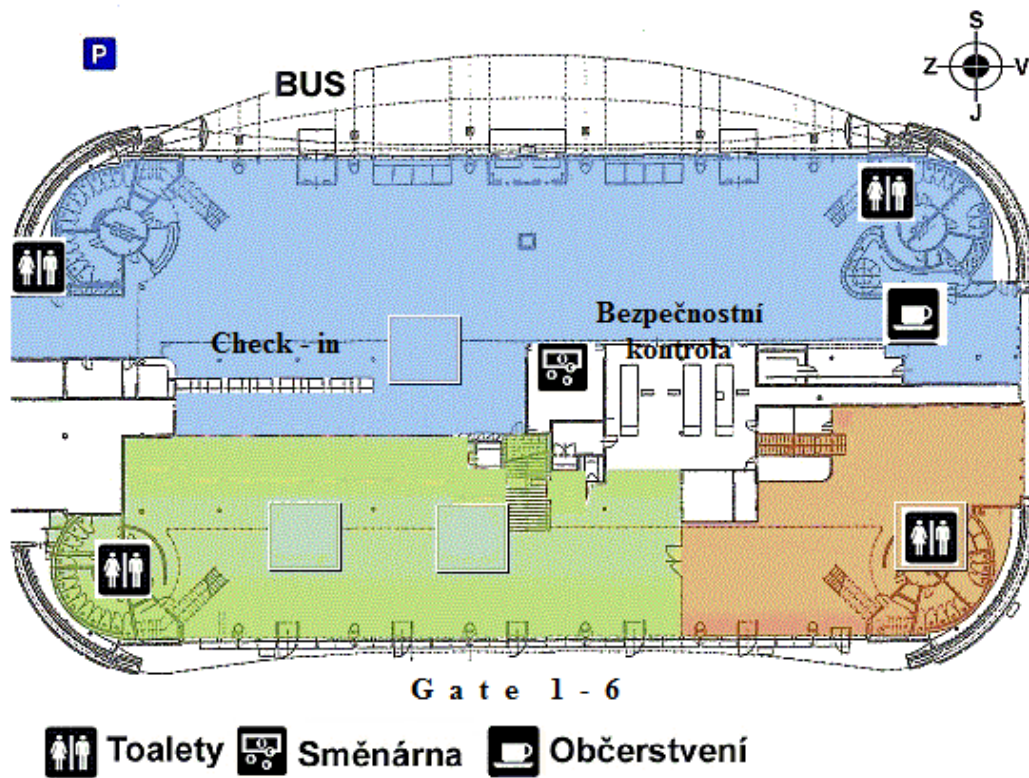
Autobusem - na brněnské letiště se dá velmi snadno dojet z centra Brna během celého dne i v noci. Ve dne mezi 5:30 a 22:30 jezdí na letiště autobusová linka 76, která odjíždí z Hlavního nádraží přesně každou půlhodinu. V noci od 23:00 do 5:00 je letiště obsluhováno noční linkou v intervalu 60 minut. Linka 76 vyjíždí z Hlavního nádraží a pokračuje dále k autobusovému nádraží Zvonařka a dále jede přímo až na konečnou Letiště Brno. Linka 89 přes autobusové nádraží nejede a je nutno nastoupit na Hlavním nádraží. Doba jízdy činí v obou případech cca 20 minut. Pro cestu je zapotřebí jízdenka na dvě zóny v ceně 22 Kč pro dospělého a 11 Kč pro děti. Jízdenky je možné zakoupit v prodejním automatu v příletové odbavovací budově nebo v prodejně novin a časopisů.

Taxi - před odbavovací budovou se nachází parkoviště City taxi. Jízda do centra města trvá 20 min a stojí cca 300 Kč.

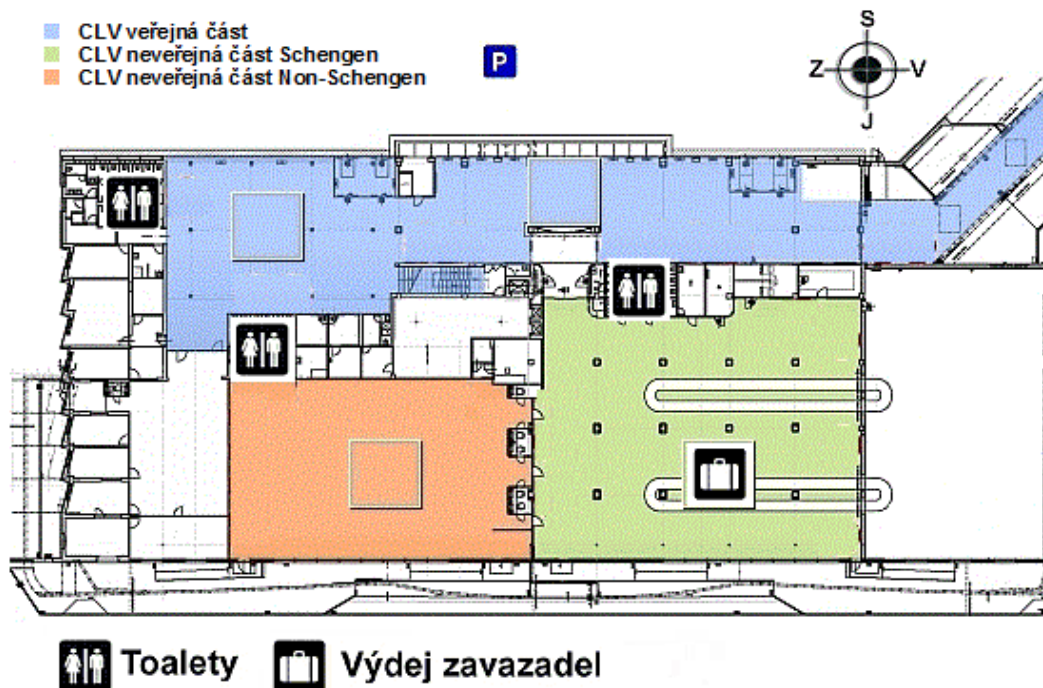


Obr. 3 Poloha letiště Brno – Tuřany (Mapy.cz, 2011)

4.3.2 Schéma letiště



Obr. 4 Situační plán odletové haly letiště Brno – Tuřany (Airport Brno, 2008)



Obr. 5 Situační plán příletové haly letiště Brno – Tuřany (Airport Brno, 2008)

4.3.3 Historie

Historie brněnských letišť začíná v roce 1923, kdy se o zřízení státního letiště začalo zajímat ministerstvo veřejných prací (Airport Brno, 2008). Jako nejvýhodnější byl nakonec vybrán katastr Černovic. Dne 23. 5. 1926 přistálo na tomto letišti první letadlo a dne následujícího odpoledne přilétlo další z Prahy. Tento den je považován za zahájení letecké dopravy do Brna.

Již v následujícím roce začala pravidelná přeprava pošty na trati Brno - Glivice - Wroclaw - Berlín a Brno - Vídeň. V letech 1927 - 1930 se zvyšuje význam letecké dopravy do jihomoravské metropole. Brno má spojení s Prahou, Bratislavou, Košicemi, Zlínem, Piešťanami, Užhorodem, Kluží, Bukureští, Sarajevem a Záhřebem. Po důsledcích hospodářské krize, která se začíná projevovat od roku 1931, dochází v roce 1935 ke zrušení zahraničních linek z politických důvodů a brněnské letiště, jehož provoz byl po Praze vždy největší, upadá na významu a ustupuje až na třetí místo za Bratislavu. V roce 1938 přichází okupace, která ukončila první etapu letecké dopravy v Brně.

V poválečných letech dochází k obnovení pravidelného spojení s Prahou a později i s ostatními městy tehdejší republiky. S příchodem nové letadlové techniky přestává travnaté letiště v Černovicích vyhovovat. Ještě před válkou Zemský úřad v Brně jednal o zřízení nového letiště v oblasti obce Tuřany. Brno pro svoji výhodnou polohu mělo plnit významnou úlohu ve všech leteckých spojích a současně také jako záložní letiště pro Prahu a Bratislavu. Výstavba nového letiště, která byla financována Hlavní správou civilního letectví, začala až po roce 1950. V roce 1967 byla vybudována nová odbavovací hala a v roce 1972 začaly práce na rozšíření stávajícího letiště. Od 1. 1. 1982 bylo letiště předáno do správy ministerstva obrany. V tomto období probíhal civilní letecký provoz pouze v době konání veletrhů. V roce 1986 byla dokončena přístavba odbavovací haly a souvisejících objektů. Na základě zvyšujícího se zájmu o letiště Brno – Tuřany pro mezinárodní lety byl v roce 1989 udělen letišti statut veřejného mezinárodního civilního letiště.

Od 1. 1. 1991 do 30. 6. 2002 zajišťovala provoz a rozvoj letiště Česká správa letišť, která vznikla původně jako státní příspěvková organizace, v roce 1995 byla přetransformována na státní podnik. V letech 1992 až 2001 vložila ČSL, s. p. do oprav a údržby letištního areálu více než 160 mil. Kč. V oblasti investic bylo za toto období do rozvoje letiště vynaloženo zhruba 100 mil. Kč.

Zakladatel ČSL, s. p., Ministerstvo dopravy a spojů v roce 2001 rozhodl o realizaci pilotního projektu - provozování regionálního letiště Brno – Tuřany na bázi partnerství veřejného a soukromého sektoru. V souladu s jednotlivými kroky tohoto projektu zahájila 1. 7. 2002 provozování letiště společnost Letiště Brno a.s., mezi jejíž základní povinnosti patří dlouhodobé zajištění provozu letiště a služeb souvisejících s leteckou dopravou, zajištění údržby a rozvoje letiště v souladu s potřebami letecké dopravy.

4.3.4 Současnost

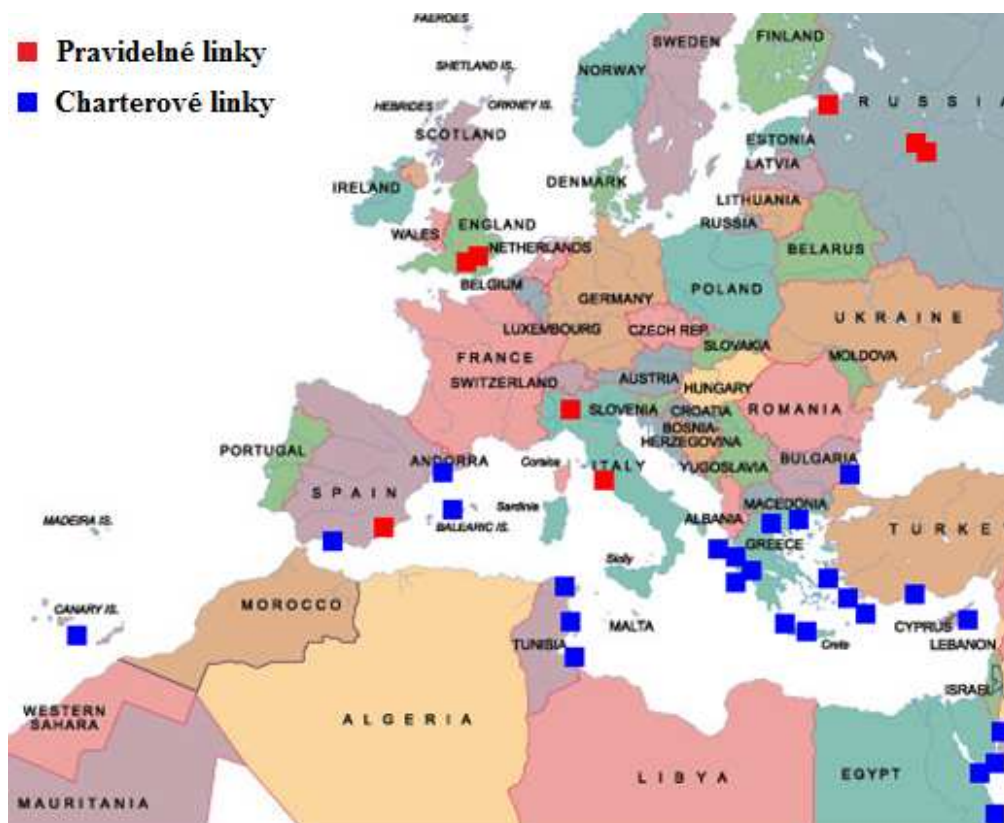
V současné době je brněnské letiště, nepočítáme-li Prahu, nejvytíženějším mezinárodním letištem v České republice v počtu cestujících. V tabulce 1 je vidět vývoj počtu odbavených cestujících a pohybů letadel od roku 2001. Maxima dosáhlo brněnské letiště v letech 2008 a 2011, kdy letištem prošlo neuvěřitelných přes půl milionu cestujících. V období mezi těmito léty se hospodářská krize a řada dalších nepříznivých událostí projevil na úbytku cestujících. I přes všechna tato negativa se letiště mohlo pochlubit osmi pravidelnými linkami v roce 2011 a šesti v roce 2012. Dále dvacítkou charterových destinací. Obrázek 6 znázorňuje mapu letových destinací a jejich výčet je v tabulkách 2 a 3.

Tab. 1 Vývoj počtu odbavených cestujících na letišti Brno – Tuřany (Airport Brno, 2012)

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Pohyby letadel	8 136	12 620	16 596	17 823	16 126	20 105	22 893	29 303	30 513	25 027	26 837
Počet cestujících	128 583	157 257	166 142	171 888	315 672	393 686	415 276	506 174	440 850	396 589	557 952

Tab. 2 Pravidelné linky letiště Brno – Tuřany (vlastní zpracování)

		2011	2012
Alicante	Španělsko	√	-
Miláno Bergamo	Itálie	√	√
Řím Fiumicino	Itálie	√	√
Londýn Stansted	V. Británie	√	√
Londýn Luton	V. Británie	√	√
Moskva Domodedovo	Rusko	√	-
Moskva Vnukovo	Rusko	√	√
Petrohrad	Rusko	√	-
Eindhoven	Nizozemí	-	√



Obr. 6 Mapa letových destinací 2011 letiště Brno – Tuřany (vlastní zpracování)

V sezóně 2011 linky do Alicante - 2 krát týdně, Bergama - 3 krát týdně a Londýna Stanstedu - denně provozoval gigant v nízkonákladové letecké přepravě irská společnost Ryanair. Londýn Luton - 4 krát týdně a Řím - 2 krát týdně zajišťoval maďarský Wizz Air. Do Moskvy Domodedovo - 4 krát týdně a Petrohradu - 1 krát týdně létala ostravská Czech Connect Airlines. Ruský UTair nabízel 3 krát týdně spojení do Moskvy Vnukova.

Charterové - dovolenkové lety zajišťovala ve většině případů česká jednička Travel Service a Holidays Czech Airlines, dceřiná společnost Czech Airlines. Tabulka 3 nabízí přehled charterových linek v sezóně 2011. Linky v sezóně 2012 jsou obdobné.

Tab. 3 Charterové linky letiště Brno – Tuřany 2011 (vlastní zpracování)

Bulharsko	Burgas
Egypt	Hurghada, Marsa Alam, Sharm El Sheik, Taba
Kypr	Larnaka
Tunisko	Djerba, Monastir, Tunis
Turecko	Antalya
Řecko	Araxos, Chania, Corfu, Heraklion, Kavala, Kos, Preveza, Rhodos, Samos, Thessaloniki, Zakynthos
Španělsko	Almeria, Girona, Gran Canaria, Palma Mallorca

4.3.5 Parkování

Parkoviště je vybaveno parkovacím systémem se závorami na vjezdu a výjezdu. Parkovací poplatek lze uhradit v odletové hale, a to přímo v kanceláři Air Service Brno, s.r.o. v hotovosti i kreditní kartou, nebo v příletové hale, kde se nachází platební automat.

4.4 Ostrava – Mošnov

4.4.1 Dopravní dostupnost

Autem

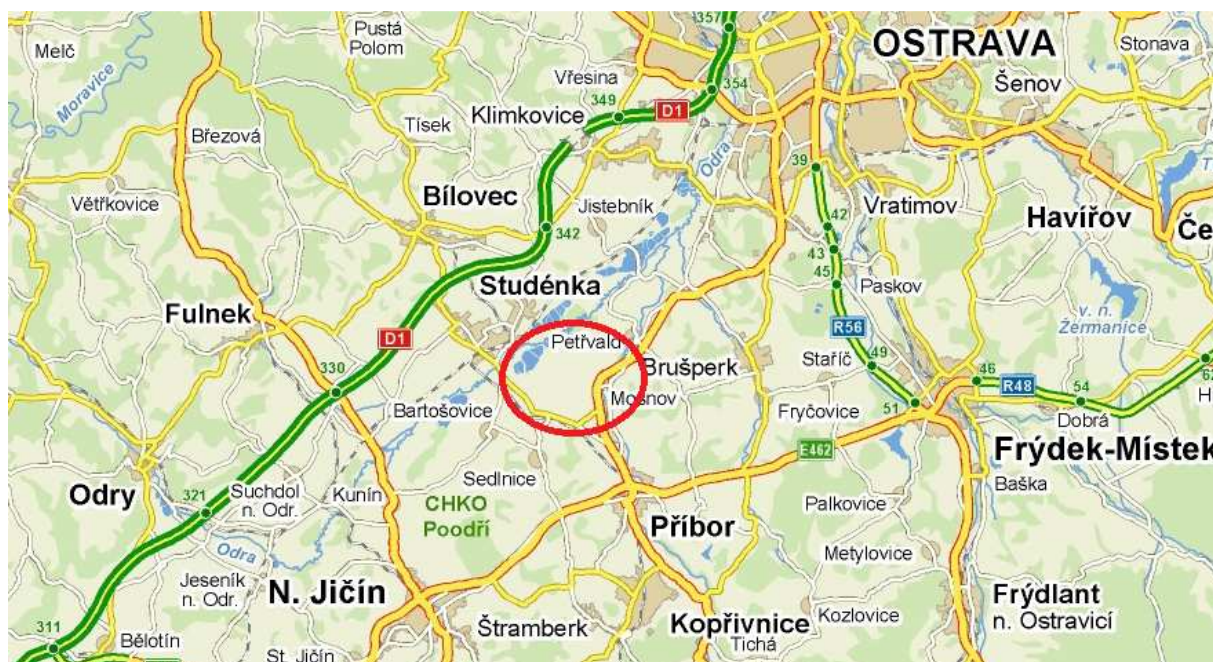
Příjezd na letiště ve směru od Ostravy: směr Příbor po silnici č. 58.

Ve směru od Olomouce: po silnici E462 směrem na Ostravu a Frýdek-Místek a v Příboře odbočit na silnici č. 58 směrem na Ostravu.

Ve směru od Českého Těšína: po silnici E462 směrem na Olomouc a Nový Jičín a v Příboře odbočit na silnici č. 58 směrem na Ostravu.

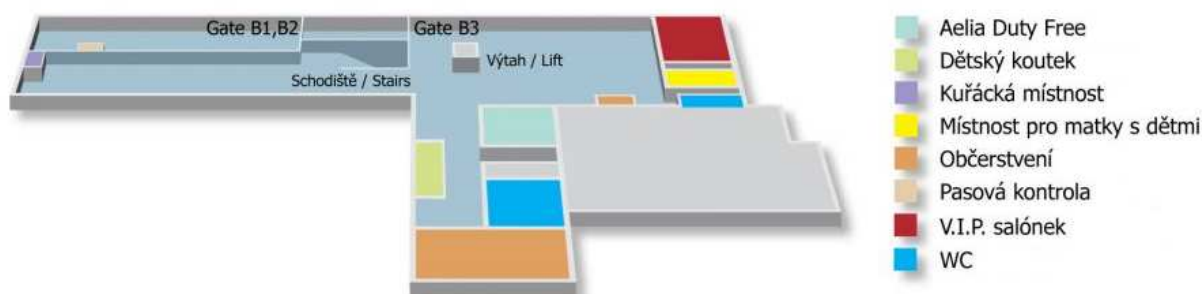
Autobusem

Autobusová doprava na letiště je zajišťována autobusovými linkami 880 670 Ostrava - Mošnov, Airport - Nový Jičín a 910 33 Ostrava - Mošnov, Airport, jezdící v pravidelných intervalech.



Obr. 7 Poloha letiště Ostrava – Mošnov (Mapy.cz, 2011)

4.4.2 Schéma letiště



Obr. 8 Situační plán letiště Ostrava – Mošnov první patro (Airport Ostrava, 2011)



Obr. 9 Situační plán letiště Ostrava – Mošnov přízemí (Airport Ostrava, 2011)

4.4.3 Historie

Historie mezinárodního letiště Ostrava – Mošnov sahá až do prvního desetiletí minulého století (Airport Ostrava, 2011). Místo, kde se nyní letiště Ostrava nachází, bylo poprvé k leteckému provozu použito německou Luftwaffe, která zde po okupaci Československa vybudovala v roce 1939 polní letiště pro přípravu útoku na Polsko. V květnu 1945 je naopak používala první československá smíšená letecká divize. Pak následovalo období nečinnosti a půda byla vrácena svému původnímu účelu, to je zemědělské výrobě.

Novodobá historie začíná rokem 1956 zahájením stavebních prací na současném letišti. Nutno říci, že od počátku bylo jasné, že zde nebude jen dopravní provoz, ale že letiště

bude především sloužit potřebám armády. Oficiální zahájení civilního letového provozu je datováno 16. říjnem 1959. Letový provoz zajišťovaný společností ČSA zahrnoval hlavně vnitrostátní, ale i nepravidelné zahraniční lety. V 60. a 70. letech tu byl i provoz aerotaxi, v té době dosti rozšířený. Výrazným zlomem se stal rok 1989. Brzy po něm, v roce 1993 došlo k ukončení činnosti vojenské části letiště a tím se také přenesly veškeré starosti související s provozem letiště na bedra ČSL. Dalším důležitým datem byl 1. červenec 2004, kdy bylo letiště Ostrava převedeno z majetku České správy letišť, s.p. do vlastnictví Moravskoslezského kraje. Provozovatelem letiště se stala společnost Letiště Ostrava, a.s..

4.4.4 Současnost

Celkový počet odbavených cestujících se v roce 2010 snížil o 9 %, což dovoluje mírný optimismus proti roku 2009 s poklesem 13% (Airport Ostrava, 2011). Zhruba 60 % cestujících odbavených na letišti Ostrava tvoří cestující na charterových letech. Z tohoto důvodu se v roce 2010 stále projevovaly důsledky ekonomické krize. Meziroční pokles v počtu cestujících odbavených na charterových letech byl přibližně 7,5 %. Mimo dopady hospodářské krize měli na počet odbavených cestujících vliv také další negativní faktory, jako například události v Řecku, které je jednou z nejoblíbenějších turistických destinací z Ostravy a uzavření vzdušného prostoru v důsledku dubnové erupce islandské sopky.

Tab. 4 Vývoj počtu cestujících na letišti Ostrava – Mošnov (Airport Ostrava, 2011)

Druh přepravy	2006	2007	2008	2009	2010
Vnitrostátní pravidelná	94 535	89 927	89 988	71 792	61 432
Vnitrostátní nepravidelná	1 949	2 785	2 259	4 967	1 844
Mezinárodní pravidelná	14 216	21 610	23 699	16 309	17 786
Mezinárodní nepravidelná	162 094	187 746	199 113	179 005	165 003
Tranzitní cestující	27 942	30 198	38 678	35 057	33 908
Celkem	300 736	332 266	353 737	307 130	279 973

Pokles počtu cestujících na pravidelných letech (cca 10 %) byl způsoben dalším snižováním nabízené sedačkové kapacity, snížením počtu operovaných letů a kvalitou některých spojení. Přestože jsou vedena intenzivní jednání o nových spojeních, jde vždy o dlouhodobou záležitost a vytvoření nových linek zatím nebylo dotaženo do konce.

Tab. 5 Vývoj počtu pohybů letadel na letišti Ostrava – Mošnov (Airport Ostrava, 2011)

Druh letu	2006	2007	2008	2009	2010
Komerční osobní doprava	6 067	6 146	6 402	6 424	5 346
Cargo lety	1 108	257	86	186	187
Obecné letectví a jiné lety	8 921	9 541	10 679	9 542	8 786
Celkem	16 096	15 944	17 167	16 152	14 319

Tab. 6 Přehled pravidelných/charterových linek letiště Ostrava – Mošnov 2011 (vlastní zpracování)

	2011	2012
Bulharsko	Burgas	Burgas
Černá Hora	Podgorica	Podgorica
ČR	Praha	Praha
Egypt	Hurghada, Marsa Alam, Sharlm el Sheikh, Taba	Hurghada, Marsa Alam, Sharlm el Sheikh
Francie		Paříž
Chorvatsko	Split	Split
Itálie	Katánie	Katánie
Izrael	Tel Aviv	Tel Aviv
Kypr	Larnaka	Larnaka
Rakousko	Vídeň	
Řecko	Kavala, Korfu , Kos, Kréta-Chania, Kréta-Heraklion, Lefkada, Lesbos, Rhodos, Samos, Thessaloniki, Zakynthos	Ios, Kavala, Korfu, Kos , Kréta-Chania, Kréta-Heraklion , Lefkada , Lesbos , Rhodos, Santorini, Samos, Thessaloniki, Zakynthos
Španělsko	Almeria, Mallorca	Almeria, Mallorca
Tunisko	Djerba, Enfidha, Monastir	Djerba, Monastir
Turecko	Antalya	Antalya

Tabulka 6 znázorňuje přehled linek v sezónách 2010 a 2011. Tučně s podtržením jsou pravidelné linky, pouze tučně jak pravidelné, tak i charterové a bez zvýraznění charterové.

SmartWings, jediné české low-cost aerolinky provozované Travel Service, zavádí během letního letového řádu 2012 z Ostravy 13 pravidelných linek pod značkou SmartWings. Pravidelné linky budou směřovat do Paříže a do 12 oblíbených letovisek ve Středomoří. Nová pravidelná linka **Ostrava – Paříž** bude provozována 2x týdně (Čt, Ne). SmartWings nabídne cestujícím z Ostravy také přímá letecká spojení do turecké **Antálie** (2x týdně), do bulharského **Burgasu** (3x týdně), do chorvatského **Splitu** (1x týdně), na řecké ostrovy **Rhodos** (2x týdně), **Kréta** (3x týdně, Heraklion, Chania), **Kos** (1x týdně), **Lefkada** (Preveza, 1x týdně), **Lesbos** (Mytilini, 1x týdně), do **Soluně** (1x týdně), na španělský ostrov **Mallorca** (Palma de Mallorca, 1x týdně), a do kyperské **Larnaky** (1x týdně).

4.4.5 Parkování

Parkoviště P1 se nachází přímo před odbavovacím terminálem a je určeno především pro krátkodobé parkování (Airport Ostrava, 2011). Cestující zde mají k dispozici 104 parkovacích míst, z toho 10 stání je určeno pro imobilní cestující. Parkoviště je vybaveno samoobslužným závorovým systémem a prvních 15 minut parkování je zde zdarma. Platební automaty pro parkoviště P1 jsou umístěny v prostorách odletové haly a meeting pointu.



Obr. 10 Situační plánec parkoviště letiště Ostrava – Mošnov (Airport Ostrava, 2011)

Držitelům průkazu ZTP a ZTP/P jsou určena zdarma stání na parkovišti P1, přímo před odletovou halou. Pro bezplatný výjezd z parkoviště je nutné prokázat se průkazem ZTP a parkovacím lístkem na přepážce informací v odletové hale.

Parkoviště P3 je určeno pro dlouhodobé stání a nachází se přibližně 3 minuty pěší chůze od odletové haly. Kapacita parkoviště je 120 míst. Parkoviště je vybaveno samoobslužným závorovým systémem, platební automat je umístěn přímo na parkovišti.

Parkoviště P4 se nachází po pravé straně příjezdové cesty k letišti, naproti parkoviště P3, přibližně 3 minuty pěší chůze od odletové haly. Platební automat je umístěn v prostoru parkoviště.

4.5 Karlovy Vary

4.5.1 Dopravní dostupnost

Autem

Po silnici se lze na letiště dostat po E48, odbočka na obec Olšová Vrata, pak směrem na Kolovou, na první křižovatce doleva. Rovněž lze z E49, odbočka na obec Březová, projet obcemi Háje a Kolová směr Olšová Vrata.

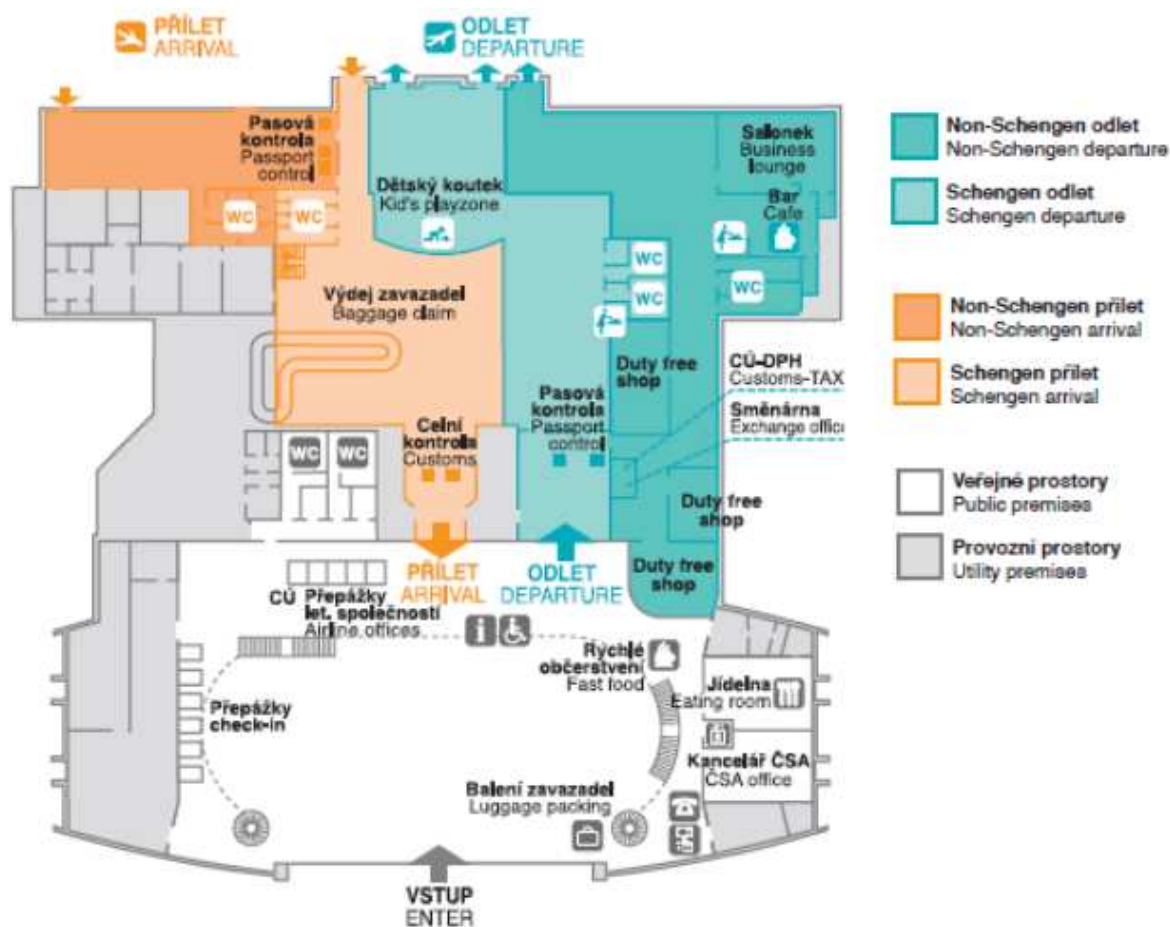


Obr. 11 Poloha letiště Karlovy Vary (Mapy.cz, 2011)

Autobusem

Veřejnou dopravu na letiště Karlovy Vary a zpět zajišťuje Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s., linkou číslo 8 dle platného jízdního řádu. Linka jezdí v hodinových intervalech, mezi 5 h ranní a 10 h večerní, a to jak ve všední dny, tak i o víkendech a svátcích.

4.5.2 Schéma letiště



Obr. 12 Situační plán letiště Karlovy Vary (Airport Karlovy Vary, 2011)

4.5.3 Historie

Založení letiště bylo vyvoláno rozvojem letectví a civilní letecké dopravy u nás v počátku 20. let minulého století (Airport Karlovy Vary, 2011).

Letecký provoz začal v provizorních podmínkách 15. května 1931 na trati Praha - Mariánské Lázně - Karlovy Vary. V roce 1936 bylo letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata dokonce zařazeno do sítě evropských letišť s návazností na spojení z Prahy do Amsterdamu, Berlína, Bělehradu, Budapešti, Vídně a dalších měst. V letech 1937-1938 mělo karlovarské letiště spojení s 11 městy v naší republice. Ve válčných letech okupovala letiště stíhací pilotní škola Luftwaffe. Letiště bylo válčnými událostmi vážně poškozeno. Po válce se veškeré úsilí zaměřilo na jeho rychlé zprovoznění, provoz byl obnoven již v roce 1946 sezónní linkou Praha - Karlovy Vary - Praha.

Od roku 1952 nastává v rozvoji karlovarského letiště nová éra. Byla zahájena výstavba vzletové a přistávací dráhy. Postupně byla rozšířena odbavovací plocha, provedeny generální opravy letištních objektů, příjezdové komunikace apod. Letiště bylo vybaveno novou zabezpečovací leteckou technikou. Tyto práce se vyznačovaly intenzívním tempem, takže 15. října 1960 již mohl být obnoven provoz.

Letiště mělo spojení s Brnem, Ostravou a Košicemi, Berlínem a nepravidelnými linkami s Vídní. V roce 1967 byl dosažen do té doby největší počet přepravovaných cestujících - 47 tisíc. Špičkovým obdobím v historii letiště byl rok 1978. Denně se provozovalo šest pravidelných leteckých spojů, z nichž čtyři spojovaly lázeňské město s Moravou a Slovenskem. V obou směrech bylo odbaveno 50 tisíc cestujících. Od roku 1981 byl udržován pouze sezónní (letní) provoz mezi Prahou a Karlovými Vary.

Od roku 1989 má letiště opět statut mezinárodního letiště. Postupně jsou vytvářeny podmínky pro širší využívání jeho kapacity. Například byl vybudován světelný a radionavigační systém pro zajištění bezpečnosti letového provozu vzhledem k okolnímu členitému terénu, objekt pro záchrannou a požární službu, trafostanice s náhradním zdrojem elektrické energie, nový kabelový přívod apod. Byla rovněž rekonstruována odbavovací budova a pracoviště řízení letového provozu, takže letiště má z hlediska vybavenosti všechny podmínky pro rozvoj letecké dopravy. Vždyť jeho výhodná poloha, technický stav, malá vzdálenost od města, význam v regionu, blízkosti hranic se sousedními státy a řada dalších pozitiv vytváří reálné možnosti jak pro nepravidelný i pravidelný provoz, tak pro soukromou i obchodní klientelu vlastníci obchodní soukromá a sportovní letadla, která zde mají ideální provozní podmínky a servis. Lze oprávněně očekávat, že provoz na karlovarském letišti nebude stagnovat.

4.5.5 Současnost

K 31. 7. 2011 odbavilo mezinárodní letiště Karlovy Vary celkem 51 673 terminálových cestujících (mimo tranzitních), což v porovnání se stejným obdobím roku 2010 (35 715 cestujících) znamená nárůst o téměř 45 % (Airport Karlovy Vary, 2011). Za výbornými výsledky stojí zejména zlepšená obsazenost stávajících linek ČSA i Aeroflotu z Moskvy a Petrohradu oproti minulému srovnávacímu období a zavedení nových linek společností CCA a Ural Airlines z Jekatěrinburgu.

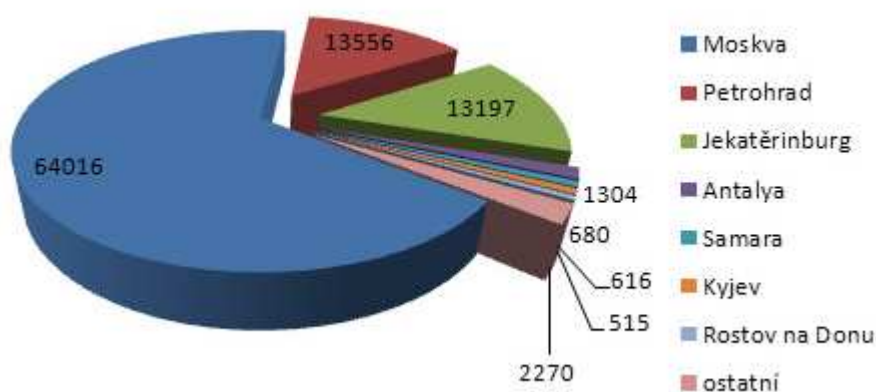
Rostoucí objem výkonů letiště je doplněn rozvojem přepravy zboží, významně roste zejména podíl přepravené pošty. Od května, kdy bylo odbavování pošty zahájeno, bylo odbaveno celkem 23 059 kg. Jen v měsíci červenci bylo odbaveno na odletu 17 791 kg zboží, z čehož pošta činila plných 10 855 kg. V roce 2011 bylo již přepraveno celkem 74 258 kg zboží.

Nárůst ve výkonech osobní přepravy je stabilní ve všech dosavadních měsících a je tak příslibem pro naplnění očekávaného rekordu v počtu odbavených cestujících v dosavadní historii letiště.

V souvislosti se zájmem především ze strany ruské klientely o Karlovy Vary, je odpovídající i skladba letů. V roce 2011 bylo provozováno 5 linek a v roce 2012 4 linky do Ruska. Charterová linka do Turecka do Antalye létala jak v roce 2011, tak i letos.

Tab. 7 Přehled pravidelných linek letiště Karlovy Vary
(vlastní zpracování)

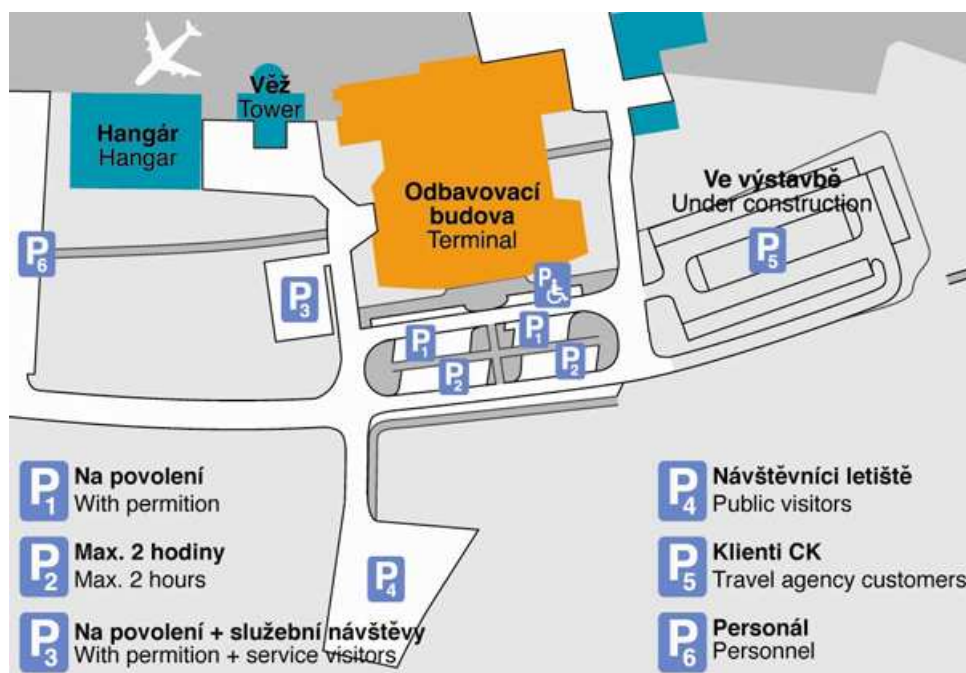
Linka/četnost týdně	2011	2012
Jekatěrinburg	2	1
Moskva-Šeremetěvo	5 až 6	6
Petrohrad-Pulkovo	2	2
Rostov na Donu	1	-
Samara	1	1



Obr. 13 Počet odbavených cestujících podle destinací v roce 2011
(Airport Karlovy Vary, 2012)

Tab. 8 Vývoj počtu odbavených cestujících na letišti Karlovy Vary (Airport Karlovy Vary, 2012)

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Pohyby letadel	4285	3398	3630	5428	6617	7865	5111	6801	5575	7632	6936	6891
Počet cestujících	18160	20423	18756	25687	33720	35853	33093	60445	70620	63231	68533	96246



Obr. 14 Parkování na letišti Karlovy Vary (Airport Karlovy Vary, 2011)

4.5.6 Parkování

Krátkodobé i dlouhodobé parkování na vyznačených parkovištích je zcela zdarma. Parkoviště nejsou hlídána.

4.6 Pardubice

4.6.1 Dopravní dostupnost

Letiště Pardubice má výhodnou polohu uprostřed regionu Východních Čech (Airport Pardubice, 2007). Díky této poloze je snadno a rychle dosažitelné nejen ze všech míst regionu, ale i z regionů přilehlých, ať již směrem od Prahy, či ze severu od Liberce a Hradce Králové nebo směrem od Olomouce či od Havlíčkova Brodu.

Letiště se nachází cca 4 km jihozápadně od středu města a lze jej dosáhnout ze všech směrů bez průjezdu centrem.

Autem

Od Prahy: po dálnici D11 ke sjezdu směr Pardubice. Dále po silnici č. 36 via Lázně Bohdaneč směr Pardubice. Po projetí obce Semtín sledovat značku AIRPORT až k letišti (směr Přelouč, Kolín).

Od Liberce: po silnici E442 do Hradce Králové a dále po komunikaci č. 37 od Hradce Králové na objezd Pardubic (u hypermarketu Globus). Dále sledovat značku AIRPORT až k letišti (směr Přelouč, Kolín).

Od Olomouce: po silnici E442 do Holic. Dále po silnici č. 36 směr Pardubice. Po dosažení Pardubic sledovat značku AIRPORT až k letišti nebo po silnici E442 do Nové Vsi a po silnici č. 17 směr Chrudim. Dále směr Pardubice po silnici č. 37. Po projetí obcí Dražkovice sledovat značku AIRPORT až k letišti (směr Přelouč, Kolín).

Od Havlíčkova Brodu: po silnici č. 37 přes Chrudim do Pardubic. Po projetí obcí Dražkovice sledovat značku AIRPORT až k letišti (směr Přelouč, Kolín).



Obr. 15 Poloha letiště Pardubice (Mapy.cz, 2011)

Městským autobusem

MHD linka č. 88 : (směr: Svítkov) jezdí přes střed města a kolem autobusového nádraží a nádraží ČD (stanice Hl. nádraží, Hypernova naproti nádraží ČD). Vystoupit na stanici Letiště. Pokračovat ve směru jízdy cca 150 m k bráně letiště.

MHD linka č. 8 : (směr: Svítkov) jezdí přes střed města a kolem autobusového nádraží a nádraží ČD (stanice Hl. nádraží, Hypernova naproti nádraží ČD). Vystoupit na stanici Letiště-les. Dále po chodníku od křižovatky směrem od města cca 300 m k bráně letiště.

MHD linka č. 14 : (směr: Staré Čivice) jezdí přes střed města. Nejezdí kolem autobusového nádraží a nádraží ČD. Vystoupit na stanici Letiště. Pokračovat ve směru jízdy cca 150 m k bráně letiště.

MHD linka č. 24 : (směr: Starý Máteřov) jezdí z hl. nádraží ČD kolem autobusového nádraží a přes střed města. Vystoupit na stanici Letiště. Pokračovat ve směru jízdy cca 150 m k bráně letiště.

Meziměstským autobusem

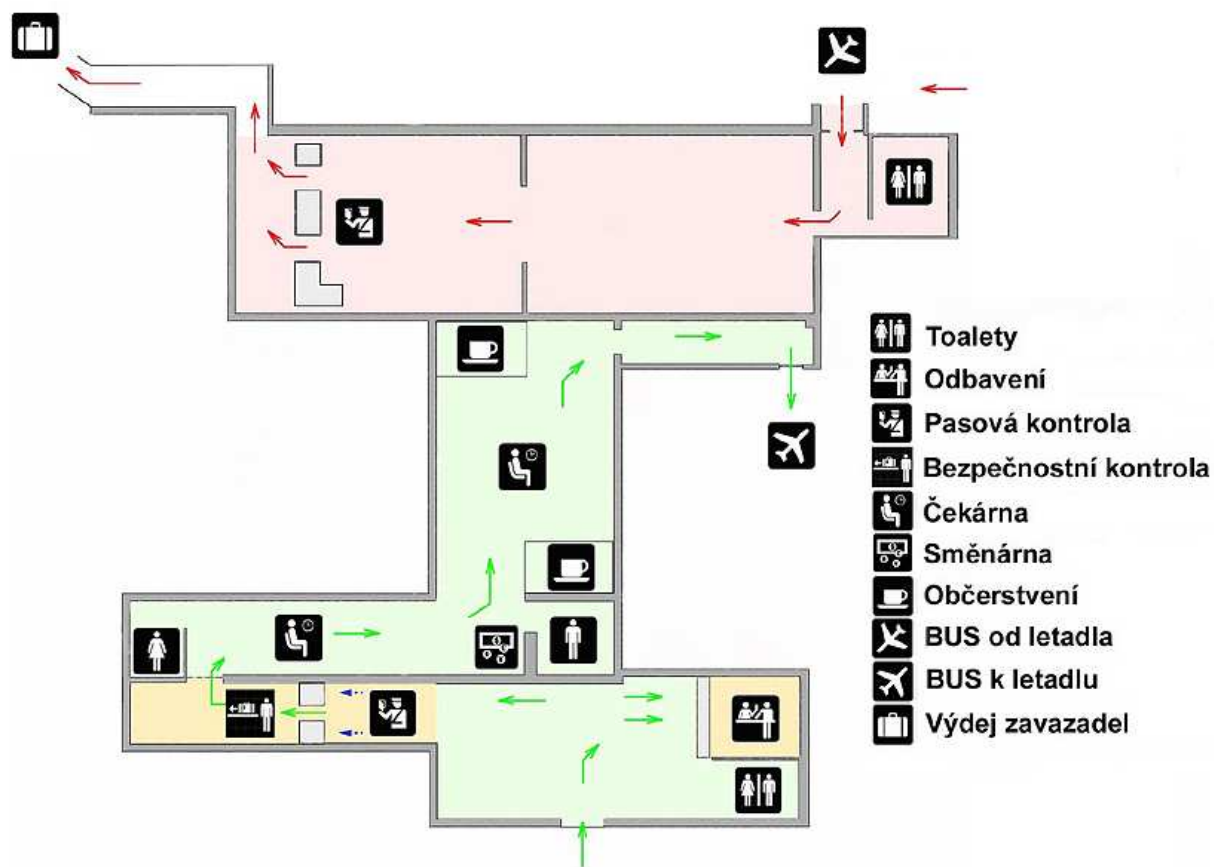
Linka č. 650300 Pardubice - Přelouč - Chvaletice, jezdí z autobusového nádraží, stanoviště č. 6. Vystoupit na stanici Letiště. Pokračovat ve směru jízdy cca 150 m k bráně letiště.

4.6.2 Schéma letiště

Letiště Pardubice je regionální letiště se statutem veřejného mezinárodního letiště, se smíšeným civilním a vojenským provozem. Správu civilní části letiště vykonává na základě oprávnění k provozování letiště uděleného Úřadem pro civilní letectví společnost East Bohemian Airport (EBA) a.s. Handlingové služby a letecké pohonné hmoty civilním letům zajišťuje a poskytuje rovněž společnost EBA a.s.

Služby řízení letového provozu na letišti a v MCTR, záchranná a požární služba a meteo služba jsou civilním letadlům poskytovány vojenskými stanovišti.

Bezpečnostní služba je zajišťována bezpečnostní agenturou Group 4 Securior a.s.



Obr. 16 Situační plán letiště Pardubice (Airport Pardubice, 2007)

4.6.3 Historie

Historie civilního mezinárodního letiště Pardubice je datována od roku 1995 (Airport Pardubice, 2007). Do tohoto data bylo jako vojenské letiště výhradně využíváno pro vojenské účely. Do roku 1989 nebyl civilní provoz z důvodů politických a vojenských na letišti myslitelný.

Za účelem otevření letiště pro civilní letový provoz byla v roce 1993 z iniciativy soukromých subjektů založena společnost East Bohemian Airport a.s. (EBA). Ta nechala v roce 1994 zpracovat studii využitelnosti a započala jednání s představiteli Ministerstva obrany. Oficiálně bylo letiště pro civilní provoz otevřeno 18. 5. 1995. Od 1. 11. 1996 je letiště schváleno pro provoz za podmínek IFR. V roce 2002 se město Pardubice stalo 100% vlastníkem společnosti EBA a.s.

Důležitou část letového provozu tvoří charterové lety tuzemských cestovních kanceláří v letní turistické sezóně. První chartery byly z letiště odlétány v roce 1996. Pravidelně se však

z Pardubic létá na dovolenou od roku 2000. Od svého otevření je letiště používáno i pro celonákladní lety, které se staly nedílnou součástí místního provozu.

4.6.4 Současnost

V letní sezóně 2011 létaly z pardubického letiště čtyři charterové linky, a to bulharský Burgas, řecký Kos a Rhodos a turecká Antalya.

Sezóna 2012 nabízí Turecko – Antalya, Řecko – Rhodos, Španělsko – Palma de Malorca, Bulharsko – Burgas.

Tab. 9 Vývoj počtu odbavených cestujících na letišti Pardubice (Airport Pardubice, 2012)

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Pohyby letadel	412	424	448	712	912	912	1 302	1 502	1 560	994	1 236	1 825
Počet cestujících	6 087	1 814	3 872	28 392	46 999	49 165	71 655	93 659	86 863	49 032	62 302	62 802

4.6.5 Parkování

V uzavřeném areálu letiště je dostatečný počet parkovacích míst na odstavných plochách v blízkosti odletového terminálu. Krátkodobé i dlouhodobé parkování je pro cestující zdarma. Cestující, odlétající na dovolenou, či na obchodní cestu zde může ponechat vozidlo bez poplatku po celou dobu své nepřítomnosti. Parkoviště však není hlídáno a cestující parkuje vozidlo na vlastní nebezpečí. Rezervace parkovacích míst se neprovádí.

5. ROZVOJ LETIŠŤ

5.1 Brno – Tuřany

Jihomoravský kraj i statutární město Brno mají vážný zájem o rozvoj leteckého provozu na mezinárodním letišti Brno – Tuřany, jak v osobní, tak v nákladní dopravě (Kovoprojekta Brno, 2006)

Při stávající jedné vzletové a přistávací dráze (VPD) je kapacita letiště 8 až 10 milionů odbavených cestujících a cca 200 000 tisíc tun zboží za rok. Podle Územního generelu letiště Brno – Tuřany (zpracovatel AGA – Letiště s.r.o. 1993) se v návrhovém období do roku 2030 uvažuje s 1 milionem odbavených cestujících, v dlouhodobém výhledu až se 4 miliony odbavených cestujících za rok.

Po projednání variant rozvoje provozu na letišti Brno – Tuřany se zástupci pořizovatele a dotčených orgánů i organizací bylo dohodnuto, že do urbanistické studie bude zpracováno jako maximum řešení odpovídající 4 miliony odbavených cestujících a 50 000 tun zboží za rok.

Předpokládaný rozvoj osobní letecké dopravy neznamena pro řešené území žádné další územní nároky, protože i pro dlouhodobý výhled postačí jedna vzletová a přistávací dráha a dostavba letištních provozních zařízení se bude realizovat na stávajících pozemcích letiště. Případné dosažení plánovaných vysokých objemů osobní dopravy však může vyvolat podstatně zvýšené nároky na dopravní obsluhu letiště individuální i hromadnou osobní dopravou a zejména požadavky na parkování osobních automobilů. Rozvoj osobní letecké dopravy by se pochopitelně projevil i v růstu intenzity provozu na přilehlých silnicích a dálnicích.

Výraznější dopad na celkové řešení však může mít rozvoj nákladní letecké dopravy, který by pravděpodobně generoval intenzivní výstavbu výrobních, skladových a dopravních areálů v bezprostřední blízkosti letiště, zejména v rozvojových zónách ležících severně od letiště.

Dopravní obsluha letiště Brno – Tuřany automobilovou dopravou z dálnice D 1 je zajištěna prostřednictvím útvarové MÚK D 1 x Tuřanka – Řípská. Činnosti vyžadující dopravní obsluhu těžkými vozidly budou umístěny na severozápadní straně území s napojením na dálnici D 1 přes Tuřanku, kdežto příjezd osobních automobilů k letištní odbavovací budově je orientován spíše přes ulici Řípskou. Pro zachování důstojného přístupu

k odbavovací budově letiště se navrhuje vyloučit z tohoto prostoru nákladní vozidla dopraveně regulačními opatřeními.

Na město Brno bude areál letiště napojen především významnými místními komunikacemi v ulicích Průmyslová, spíše pro nákladní vozidla a v Řípské pro osobní automobily a MHD. K dopravní obsluze z ostatních směrů slouží poměrně hustá síť silnic a místních komunikací.

Pro zabezpečení atraktivní a kapacitní dopravní obsluhy letiště Brno – Tuřany hromadnou osobní dopravou vznikne ve výhledu před odbavovací budovou významný uzel IDS JMK. V tomto prostoru budou zastávky integrované železniční dopravy, tramvajové dopravy, autobusové dopravy MHD, regionální autobusové dopravy a stanoviště veřejné taxislužby.

Tab. 10 Etapy rozvoje letiště Brno – Tuřany (Kovoprojekta Brno, 2006)

Navrhovaná úprava	Pohybů letadel / rok	Odbavených cestujících / rok	Přepraveného zboží / rok	Předpokládá se, že úprava vyhoví
1. etapa	cca 15 000	330 000	10 000 tun	- do roku 2010
2. etapa	cca 30 000	1 000 000	50 000 tun	- do roku 2030
3. etapa	cca 75 000	4 000 000	100 000 tun	- dlouhodobá rezerva
maximum	cca 150 000	8 až 10 mil.	až 200 000 tun	- maximum při jedné VPD

Nový odbavovací terminál letiště Brno

Nový terminál přispívá zlepšením funkce letiště k rozvoji regionu a podpoře podnikatelských aktivit přímo i nepřímo souvisejících s cestovním ruchem či dopravou (Airport Brno, 2008). Uvedením do provozu došlo k potřebnému zvýšení kapacity odbavovacích prostor a bylo umožněno odbavení cestujících podle pravidel daných Schengenskými smlouvami. Investiční náklad činil 237 mil. Kč, z toho příspěvek Evropské unie byl 51 237 811 Kč, což zhruba odpovídá 21,1 % nákladů na realizaci celého projektu. Realizace projektu začala 1. 9. 2005, slavnostní otevření proběhlo 18. 9. 2006. Investorem byl Jihomoravský kraj.

Projekt byl spolufinancovaný Evropskou unií v rámci Operačního programu Infrastruktura. Evropská unie přispívá na jeho realizaci prostřednictvím Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF). ERDF poskytuje příspěvky ke zmenšení rozdílů mezi úrovněmi rozvoje a životními úrovněmi různých regionů a snížení míry zaostávání nejvíce znevýhodněných oblastí. ERDF přispěl na projekt prostřednictvím Operačního programu

Infrastruktura, jehož opatření 1.3. Modernizace civilních letišť nadregionálního významu je zaměřeno na podporu tohoto typu projektů. Toto opatření administruje odbor Fondů EU Ministerstva dopravy jako zprostředkující subjekt operačního programu.



Obr. 17 Nový odbavovací terminál letiště Brno (Airport Brno, 2008)

Při formování designu objektu byl za základ zvolen zcela jednoduchý elementární tvar kvádrů, který respektuje prostorové potřeby stavebního programu a je proporčně vyvážen ke stávajícímu objektu odbavení. Stejně jako kámen ve vodě byl tento hranatý prutvar dále opracováván, modelován, avšak s respektováním hlavního systému. Pečlivé aerodynamické tvarování a kónické zkosení dalo základ budoucímu charakteru díla. Prolomením střechy zborcenými plochami světlíků bylo dále zabezpečeno životodárné světlo jako kyslík pro fungování vnitřních procesů. Mohutně vyklenutý přístřešek dvojité zakřiveného oblouku se stává ochranným štítem před povětrností, který svým nízkým vzepětím vyostří drama při vstupu. Protikladem jsou na protilehlé straně prohnuté luky stínících lamel, které identifikují objekt z jižní odbavovací plochy formou obřího „chladiče“ a dotvářejí zakřivené linie vnějších křivek. Hala je zcela jedinečná svým atypickým oblým aerodynamickým tvarem, zcela originálním obvodovým pláštěm z TiZn šestiúhelníkových šablon, který působí dojmem

hadí kůže, přísně geometrickými asymetrickými světlíky. Kompaktní exteriér je gradován rozvinutou obloukovou ocelovou konstrukcí v interiéru, pod kterou jako pod mostem bude ode dne otevření proudit nekonečný tok cestujících z jižní Moravy do celého světa.

Kapacita odbavených cestujících na odletu v hodinové špičce 1.000 cestujících / hod.

Doplnění infastruktury

Rada Jihomoravského kraje na své 169. schůzi konané dne 26. 6. 2008 schválila žádost o podporu projektu “Doplnění infrastruktury letiště Brno Tuřany” k předložení do Regionálního operačního programu NUTS 2 Jihovýchod, pro oblast podpory 1.1. Rozvoj dopravní infrastruktury v regionu (Airport Brno, 2008). Výbor Regionální rady regionu soudržnosti Jihovýchod projekt schválil dne 7. 10. 2008.

Cílem projektu bylo zvýšení bezpečnosti provozu letiště a zajištění separace cestujících ze Schengenského a mimo Schengenského prostoru. Projekt byl rozdělen do dvou etap. V první etapě byly nakoupeny dva speciální letištní autobusy a ve druhé etapě letištní automobilová cisternová stříkačka.

Celkové výdaje projektu činily 31 417 000 Kč včetně DPH - výdaje na letištní autobusy byly ve výši 17 017 000 Kč, na letištní automobilovou cisternovou stříkačku 14 400 000 Kč. Projekt byl spolufinancován Evropskou unií. Na způsobilých výdajích projektu ve výši 26 300 000 Kč se podílela EU 85 %, Regionální rada Jihovýchod 7,5 % a Jihomoravský kraj 7,5 %. Jihomoravský kraj hradil také nezpůsobilé výdaje projektu ve výši 5 117 000 Kč.



Obr. 18 Letištní stříkačka a speciální letištní autobusy (Airport Brno, 2008)

Na přípravě zadávacích řízení, zejména na zpracování návrhů specifikací technických a provozních požadavků zařízení se podílela společnost Letiště Brno a.s., která je provozovatelem pořízených autobusů i letištní stříkačky.

Jihomoravský kraj uzavřel smlouvu o dodávce letištních autobusů po provedeném veřejném zadávacím řízení se společností IHR-TECHNIKA s.r.o. Dne 17. 12. 2008 byly Jihomoravskému kraji předány dva letištní autobusy, které dne 15. 1. 2009 slavnostně předal hejtman Jihomoravského kraje, provozovateli mezinárodního veřejného letiště Brno – Tuřany, společnosti Letiště Brno a.s. do užívání. Autobusy zajišťují komfort a bezpečnost cestujících pro přepravu mezi odbavovacími halami a dopravními letouny na mezinárodním veřejném letišti Brno – Tuřany.

Ve druhé etapě projektu bylo rozšířeno technické vybavení hasičského záchranného sboru působícího na mezinárodním letišti Brno – Tuřany nákupem letištní cisternové automobilové stříkačky (CAS) s cílem zvýšit úroveň bezpečnosti provozu letiště a jeho uživatelů a zvýšit technickou připravenost pro akutní zásah v případě krizové situace. Na základě výběrového řízení byla uzavřena Smlouva o dodání letištní automobilové cisternové stříkačky se společností Ziegler Hasičská Technika, s.r.o. Dne 23. 12. 2010 Jihomoravský kraj CAS převzal. CAS byla hejtmanem Jihomoravského kraje dne 26. 1. 2011 slavnostně předána představitelům společnosti Letiště Brno a.s. a Hasičského záchranného sboru.

CAS je určena pro potřeby hasičského záchranného sboru při plnění jeho úkolů vyplývajících z právních předpisů o požární ochraně a právních předpisů z oblasti civilního letectví. CAS je vybavena nejmodernějšími technologiemi. Požární zásah lze uskutečnit z vozu vodou nebo pěnou, práškem i oxidem uhličitým. Vozidlo je vybaveno také příslušenstvím pro vniknutí do trupu letadla, přetlakovým ventilátorem, základním zdravotním příslušenstvím a detekčními přístroji, mimo dálkově ovládaný osvětlovací stožár je k dispozici i elektrocentrála a sada halogenových lamp k osvětlení místa zásahu.

5.2 Ostrava – Mošnov

Modernizace a rozšíření letiště Ostrava – Mošnov

Jedním z úspěšně realizovaných projektů Moravskoslezského kraje, který vešel do povědomí občanů moravskoslezského regionu je bezesporu Modernizace a rozšíření letiště Ostrava – Mošnov (Fondy EU, bez roku). Projekt zahrnoval výstavbu odletové haly pro

cestujících a její vybavení potřebným technickým, informačním a bezpečnostním zařízením v souladu se standardy EU. Byl realizován od července 2005 do listopadu 2006. Celkový rozpočet projektu byl 141 017 490 Kč, výše dotace z EU 42 849 575 Kč.



Obr. 19 Nová hala letiště Ostrava (Fondy EU, bez roku)

Nová hala Letiště Leoše Janáčka (do konce roku 2006 známého pod názvem letiště Ostrava – Mošnov) slouží pro odbavování cestujících a jejich zavazadel při odletech. Jedná se o dvoupodlažní objekt, v jehož přízemí se nachází odbavovací přepážky, bezpečnostní kontrola, prostor pro odbavení zavazadel, prostor pro pasovou a celní kontrolu, odbavovací čekárna pro 400 cestujících, prodejna novin a tiskovin, prodejní plochy cestovních kanceláří a leteckých společností, toalety, veřejné telefony a bankomat. V nadzemním podlaží jsou dvě odletové čekárny pro 500 a 300 cestujících, prodejna suvenýrů, duty-free obchod apod. Prostory haly jsou klimatizovány a vybaveny technologií pro zobrazení informací pro cestující. Nedílnou součástí haly je nástupiště před halou (dvě plně krytá, jedno částečně).

Doplnění infrastruktury

Opět o něco bezpečnější je krajské letiště v Mošnově (Infoportály.cz, 2010). Z peněz Evropské unie přibyla hasičům a ostraze moderní technika, se kterou se tento důležitý dopravní terminál vyšvihl na úroveň pražské Ruzyně. Hasiči si nejvíce považují speciálního zásahového automobilu za 26 mil. Kč.

Nová vozidla a záchranářské vybavení vyšlo na téměř 87 mil. Kč. Regionální operační program platil více než 90 % nákladů, zbytek přidal kraj.

Ostraha letiště získala detektory kovů či rentgeny na zavazadla. Nejvíce si ale polepšili hasiči. Ti mají nyní k dispozici například zařízení pro vyprošťování letadel, která uvíznou mimo dráhu. Hlavní investici jsou ale nová vozidla.

Chloubou letištní jednotky je nová vysokozdvížná plošina a hlavně zásahový automobil za 26 mil. Kč. Dostřik vozidla je 55 metrů, veškeré ovládání vozidla je z kabiny, to znamená, že posádka u toho zásahu vůbec nevystupuje.

S výrazným přispěním Evropské unie pořídilo letiště nové hasičské vozidlo, rakouský Panther (lkmt.cz, 2010). Stálo 26 mil. Kč a pomůže zvýšit hlavně bezpečnost. Letiště si tak vytváří podmínky pro rozšíření provozu a možnost přijímat i letadla vyšší kategorie než dosud. Do tří let chce letiště z peněz EU pořídít další vybavení za téměř půl miliardy korun.

36tunový kolos dosahuje rychlosti až 115 kilometrů v hodině a z nuly na 80 kilometrů v hodině se dostane za pouhých 30 sekund. Má termokameru, pomocí níž mohou hasiči i při snížené viditelnosti vyhledávat zraněné až do vzdálenosti 250 metrů, pojme asi 12 500 litrů vody a 1500 litrů pěny.

Letištní hasičská jednotka by měla ještě letos dostat dalších několik vozidel. Ta jsou nutná k tomu, aby mohla na letišti přistávat největší dopravní letadla světa.

Mošnovské letiště odbavuje v průměru přes 40 letů denně a loni jím prošlo přes 300 tisíc pasažérů. Kraj a soukromí investoři chtějí do jeho rozvoje investovat přes 4 mld. Kč.

Ostravské letiště využívá evropské strukturální fondy už podruhé (Airport Ostrava, 2011). První projekt, který byl ukončen na jaře roku 2011, doplnil techniku ostrahy i hasičského záchranného sboru. Tamtéž směřuje i většina dodávek v navazujícím projektu.

Celkové výdaje, v pořadí již druhého projektu s názvem Stroje a zařízení HZS, jsou více než 134 mil. Kč, přičemž výše dotace z Regionálního operačního programu Moravskoslezsko je stejně jako u prvního projektu až 92,5 % způsobilých výdajů.

Do této sumy se vejdou tři cisternové automobilové stříkačky ve zvláštní úpravě přímo pro letiště a další technika, jako jsou například termokamery, kontejnerové nosiče, vozidlo určené pro přepravu mužstva a měřicí a testovací zařízení pro dýchací techniku.

Přibližně polovina všech dodávek strojů a zařízení z tohoto projektu je už součástí provozu ostravského Letiště Leoše Janáčka, ostatní technika bude předána nejpozději do konce příštího roku.

Ukončené nebo v procesu jsou tři projekty a to „Stroje a zařízení I“ (ten je již ukončen, celková částka byla 87 mil. Kč a výše dotace 92,5 %) „SaZ HZS“ a „SaZ II“. Poslední dodávky v rámci těchto projektů by měly být uskutečněny do roku 2013. Jedná se většinou o investice do bezpečnosti letiště, posílení technologií pro odbavení cestujících a údržbu letecko-provozních ploch a IT technologie. U projektu „SaZ II“ se letiště bude podílet na financování 30 %. Předpokládaná celková suma investic do roku 2013, kterou by chtělo letiště ve spolupráci s Moravskoslezským krajem čerpat z evropských fondů, je přibližně 2,5 mld. Kč, konkrétní částka bude záležet na výši přiznaných dotací.

5.3 Karlovy Vary

Karlovarský kraj, který je vlastníkem veřejného mezinárodního civilního letiště Karlovy Vary od 1. 7. 2004 (k převodu vlastnictví došlo na základě zákona č.166/2004 Sb.) zahájil koncem roku 2005 jeho rozsáhlou modernizaci, rozdělenou do tří etap (Airport Karlovy Vary, 2011). Hlavním cílem této modernizace bylo dosažení úrovně technických parametrů vzletové a přistávací dráhy, světelného zabezpečovacího zařízení a terminálu pro cestující obvyklé u srovnatelných letišť regionálního významu v EU za současného zvýšení bezpečnosti leteckého provozu. Tím byl, obrazně řečeno, položen základní kámen k rozvoji letiště zaváděním nových pravidelných i nepravidelných linek nejen pro lázeňské hosty a návštěvníky Karlovarského regionu, ale i pro místní podnikatelskou sféru a obyvatele; letiště Karlovy Vary se tak stalo důstojnou vstupní bránou Karlovarského kraje.

Modernizace letiště byla rozčleněna na tři etapy. Investorem I. a III. etapy byl Karlovarský kraj, financování II. etapy zajišťoval provozovatel letiště společnost Letiště Karlovy Vary s.r.o. Realizace I. a II. etapy modernizace letiště proběhla současně v první polovině roku 2006 s tím, že provoz letiště byl od 1. 2. 2006 částečně omezen zkrácením použitelné délky RWY a následně v období od 8. 3. do 28. 5. 2006 bylo letiště Karlovy Vary z důvodu stavebních prací na RWY uzavřeno úplně. K zahájení provozu došlo dne

28. 5. 2006 ve 14.00 hod, kdy bylo letiště po více než 80 dnech opět otevřeno pro letecký provoz.

III. etapa modernizace letiště měla dvě části. 1. část řešila stavební úpravy stávající odbavovací budovy pro splnění Schengenských dohod a byla zahájena slavnostním aktem dne 24. 5. 2007. Dokončení těchto stavebních úprav bylo naplánováno na konec března 2008 v souvislosti se zahájením platnosti Schengenských dohod a zrušením hraničních kontrol k 30. 3. 2008 na letech z/do států Schengenského prostoru na mezinárodních letištích v ČR.

2. část této etapy modernizace letiště zahrnovala výstavbu nové moderní odbavovací haly. Ta byla se stávající rekonstruovanou budovou propojena přístavbou - spojovacím krčkem. Nový futuristický halový komplex evokuje představu kovového trupu letadla bez křídel. Práce na výstavbě nové haly byly zahájeny 20. 2. 2008.



Obr. 20 Nová odbavovací hala letiště Karlovy Vary (Google obrázky, 2011)

I. etapa zahrnovala rekonstrukci stávající vzletové a přistávací dráhy v současných rozměrech. Záměrem rekonstrukce povrchu RWY, jehož poslední souvislá oprava proběhla v roce 1985 a technická životnost povrchu tak byla po 20 letech vyčerpána, bylo navýšit její únosnost, což umožnilo další bezpečný provoz jak letadel, která letiště Karlovy Vary běžně již tehdy nalétávala, tak i nových moderních typů s větší vzletovou hmotností. Stávající únosnost RWY byla tehdy již pro tato letadla nevyhovující a ani není divu, neboť kdo by si v šedesátých letech při její výstavbě pomyslel, že za několik desítek let budou do Karlových Varů běžně létat dopravní letadla typu B737 nebo A320. V rámci stavebních prací této etapy modernizace došlo současně k úpravě nivelety východního konce runwaye, tj. k narovnání

výškových poměrů na dráze, což byla nutná podmínka pro možnost používání RWY za podmínek výrazně snížené dohlednosti daná leteckými předpisy. Nelze opominout fakt, že realizací úpravy nivelety došlo také ke zvýšení bezpečnosti leteckého provozu při přiblížení a přistání a současně bude možné v budoucnu RWY prodloužit a rozšířit bez stavebních úprav v této části nově vybudované RWY.

II. etapa modernizace zahrnovala kompletní rekonstrukci světelného zabezpečovacího zařízení vzletové a přistávací dráhy, včetně výstavby nové přiblížovací řady se zábleskovým světelným systémem a včetně kompletní rekonstrukce veškerého energetického zázemí letiště. Cílem bylo vybudování světelného systému RWY 29 CAT I ICAO, který by umožnil přistání letadel za výrazně horších meteorologických podmínek než před rekonstrukcí. Letiště se tak stalo oproti původnímu stavu mnohem dostupnější zejména v podzimních a zimních měsících, kdy i vzhledem k relativně vysoké nadmořské výšce letiště bylo často přistání z důvodu meteorologických podmínek znemožněno a plánované lety se musely odklánět na jiná letiště.

III. etapa modernizace se vztahovala k terminálu a její realizace byla rozdělena do dvou částí. První část řešila vnitřní úpravy a přístavbu stávající odbavovací budovy s ohledem na plnění Schengenských dohod, které na mezinárodních letištích v ČR vstoupily v platnost 30. 3. 2008. Zásadním požadavkem Schengenských dohod na provozovatele letišť bylo zajistit fyzickou separaci schengen a non-schengen cestujících před pasovou kontrolou (v případě příletů) a za pasovou kontrolou (v případě odletů). Z tohoto důvodu bylo nutné vybudovat nové dostatečně dimenzované prostory pro cestující (příletové a odletové zóny). I po těchto nezbytných úpravách by však v blízké budoucnosti stávající rekonstruovaná odbavovací budova z hlediska prostoru přestala vyhovovat vzhledem k očekávanému nárůstu počtu cestujících a požadavku na možnost souběžného odbavování tří i více letů najednou. 2. část III. etapy modernizace letiště Karlovy Vary tak reagovala na tuto naléhavou potřebu projektem výstavby zcela nové odbavovací haly s moderními a komfortními prostory pro odbavení cestujících a poskytování souvisejících služeb. Výstavba této nové haly započala 20. 2. 2008 a byla dokončena na jaře roku 2009.

5.4 Pardubice

Modernizace pardubického letiště, název projektu: Technické zázemí civilní části letiště Pardubice a rozšíření pohybových ploch, byla zahájena dne 2. 5. 2011 a předpokládaný termín dokončení je 31. 7. 2012 (Airport Pardubice, 2007).

Hlavním cílem projektu je modernizace zázemí letiště Pardubice, které umožní rozšíření a zkvalitnění technických a servisních služeb poskytovaných letištěm. Projekt počítá se stavbou technického zázemí civilní části letiště Pardubice včetně rozšíření pohybových ploch. Stavba jako celek je určena pro zázemí technické obsluhy letadel a údržby letiště a umožňuje i napojení na veřejnou komunikační síť, pohyb a parkování veřejných i neveřejných mobilních prostředků. Mezi dílčí cíle projektu patří:

Vybudování nového areálu LPH – Areál LPH vytváří provozní zařízení pro manipulaci a skladování LPH (letecké pohonné hmoty). Areál má provozní návaznost na odbavovací plochy a proto je v jejich dobré dostupnosti. Řešení vlastního areálu LPH má výraznou dopravní orientaci, situování a rozmístění objektů je podmíněno provozu na komunikacích vně i uvnitř areálu.

Areál pozemních služeb – Areál pozemních služeb je určen pro obslužný personál technické obsluhy letadel (RAMP handling) a údržby letiště, zejména pohybových ploch (letní i zimní). Dispozice je přizpůsobena provozním požadavkům, většina prostoru jsou halové prostory – garáže, opravárenská stání, sklady, dílna apod., dále též pobytové prostory se zázemím směny a s administrativním zázemím. Převážná část prostor pro garážování je dimenzována na vozidla třídy NA 1 tzn. střední velikost nákladních automobilů. Velké stání v prostoru opravárenského stání je navrženo na prostředky s atypickými rozměry, nebo pro prostředky, na kterých jsou umístěna zařízení (např. pro úklid sněhu) vyžadující větší průjezdné profily a je proto navrženo na průjezdný profil šířky 6,0 m a výšky 4,5 m. V objektu se také nachází garáž pro stání letištních elektrických schodů a elektrických tahačů s možností dobíjení. Průjezdný profil této garáže je navržen s ohledem na rozměr letištních schodů s elektrickým pohonem.

Letištní pohybová plocha – V rámci projektu dojde k rekonstrukci stávajících TWY C/D/T (úprava šířky, doplnění shoulderů) a prohloubení stávající APN Z. Úpravy souvisejí s eliminací výjimek na jejich parametry tzn. se zvyšováním bezpečnosti leteckého provozu. Na nově rekonstruovaných pohybových plochách letiště bude možný provoz letadel spadajících max. pod kódové označení 4D dle specifikace předpisu L14.

Součástí projektu jsou také stavební objekty obsahující přípravu území, vodovod, plynovod, kanalizaci, kabelové rozvody, osvětlení, komunikace a zpevněné plochy, sadovnické úpravy apod., (viz projektová dokumentace). Jedná se o stavební objekty nutné k provozu letiště - vyvolané investice.

5.5 SWOT analýza

Ekonomické dopady letectví jsou přímé, nepřímé a indukované (Zahradník, 2010):

- přímé dopady – zaměstnanost a ekonomické činnosti v přímých aktivitách letecké dopravy (např. provozovatel letiště, provozovatelé komerční a nekomerční letecké dopravy, státních a vojenských letů apod.);
- nepřímé dopady – zaměstnanost a ekonomické činnosti dodavatelů v oblasti přímých dopadů (např. dodavatelé leteckého paliva a pohonných hmot, stavební společnosti při výstavbě letišť, výrobci zboží prodávaného v maloobchodní síti letiště apod.);
- indukované dopady – výdaje osob přímo a nepřímo zaměstnaných v odvětvích letecké dopravy.

Letiště jako ekonomické akcelerátory

- letiště vytvářejí nezbytnou infrastrukturu pro široký rejstřík ekonomických aktivit, obchodních a podnikatelských parků a zvyšují atraktivnost podnikatelského prostředí;
- jsou vnímána jako fundamentální ekonomické akcelerátory;
- multi-modální přepravní uzly;
- rozvojové póly.

Turistika

- velmi komplexní aktivita, jejíž některé součásti bezprostředně souvisejí s leteckou dopravou;
- bohatá škála ekonomických dopadů s vysokým podílem na hospodářských aktivitách (devizové příjmy = 5,5 % českého exportu a 3,6 % HDP);
- 5% zahraničních turistů cestuje letecky;
- podíl na HDP primárně 4 %, včetně vyvolaných dopadů až 15 %;
- česká turistika není bezvýznamná: podíl na evropském trhu až 7 %, na světovém 3 %.

Specifika České republiky z pohledu letecké dopravy

- malá otevřená ekonomika, s velkým rozvojovým potenciálem, lákavou geografickou pozicí;

- atraktivní turistická destinace;
- významný vývozce a dovozce, významný příjemce zahraničních investic, vysoký počet zahraničních turistů;
- nadprůměrný růst poptávky po leteckých službách v posledním sledovaném období.

SWOT analýza letišť České republiky (Zahradník, 2010):

Silné stránky:

- rostoucí charakteristiky výkonů v přepravě osob a po většinu sledovaného období i v přepravě nákladu;
- dominantně mezinárodní charakter letecké dopravy a výkonu letišť;
- rostoucí zaměstnanost;
- vysoká míra kvalifikovanosti;
- vysoká úroveň průměrné mzdy;
- transparentní podnikatelské prostředí;
- vysoká míra bezpečnosti a nulová nehodovost;
- hlavní letiště v centru země i ekonomického regionu = velká spádová oblast;
- vysoká míra synergických efektů.

Slabé stránky:

- zanedbatelný rozsah vnitrostátních přepravních výkonů;
- vysoká nákladovost odvětví (mzdy i pohonné hmoty).

Příležitosti:

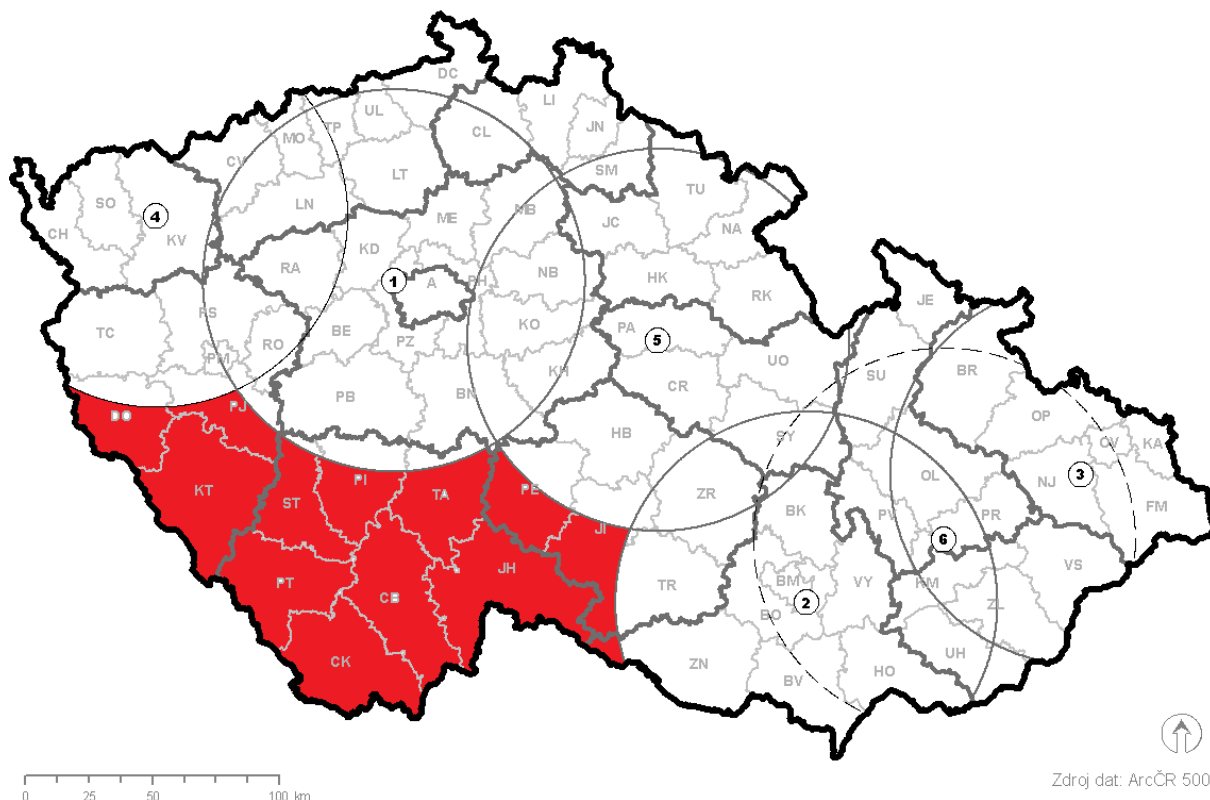
- plně rozvinuté nepřímé, vyvolané a katalytické efekty v důsledku výstavby nové dráhy;
- dosažení výkonových ukazatelů plně srovnatelných se sousedními vyspělými metropolemi;
- příspěvek letecké dopravy podnikatelskému zájmu i poptávce po turistice;
- větší využívání vnitrostátních letů.

Hrozby:

- přechodné následky finanční a ekonomické krize;
- překážky bránící výstavbě nové letištní dráhy;
- vysoká centralizace letištní infrastruktury pro případ přerušení rozvoje letiště v Praze;
- pokles objemu výkonů přepravy osob i nákladu.

6. NÁVRH PROJEKTU NA PODPORU ROZVOJE LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE

Na tomto místě by nejspíš mohl být projekt na podporu jednoho ze čtyř analyzovaných letišť. Na druhou stranu se nabízí otázka, zda čtyři regionálně významná letiště stačí na pokrytí zájmů a potřeb obyvatel České republiky nebo třeba i cizinců, obecně cestujících, zda to není málo nebo naopak příliš a zda se neotvírá prostor ještě pro další letiště.



Obr. 21 75-ti km oblast každého letiště (Hájek, Grebeníček, 2010)

Z předchozích kapitol je zřejmé, že všechna čtyři analyzovaná letiště si své zákazníky - cestující dokážou obstarat, respektive zákazníci - cestující si své letiště dokážou najít. Při pohledu na obrázek 21 se nabízí otázka, zda uvažovat o vzniku nového, resp. modernizaci již existujícího, letiště parametrů Brna, Ostravy, Karlových Varů či Pardubic nebo zda je to přílišný luxus, především v dnešní době zmínané celosvětovou krizí. Odpověď na tuto otázku však není jednoznačná. Vznik nového letiště, bavme se tedy již konkrétně o letišti v Českých Budějovicích v Plané, má určitě své zastánce i své odpůrce. Barevně zvýrazněná je ta část České republiky, jedná se o téměř celý Jihočeský kraj, skoro polovinu kraje Plzeňského a část kraje Vysočina, která není v přímém dosahu či napojení na letiště Praha – Ruzyně či některé

z výše uvedených letišť. Náklady potřebné na modernizaci letiště v Českých Budějovicích, za předpokladu, že by EU poskytla 413 mil. Kč, které mimochodem na začátku roku 2012 zamítla, by byly pro Jihočeský kraj 587 mil. Kč, tedy celková částka, na moderní letiště na úrovni, by byla 1 mld. Kč. Za tuto částku lze např. postavit 4 - 5 km české dálnice, jeden pavilon pro Radioterapeutické a onkologické oddělení nebo třeba dvakrát uspořádat přímou volbu prezidenta.

6.1 Spádové oblasti

Na základě možností časové dostupnosti posuzovaných letišť a také na základě průzkumu (Kerner, Kulčák a Sýkora, 2003) lze vyvodit, že jejich současný počet a umístění je pro potřeby České republiky dostatečný. Praha a Středočeský kraj mají bez jakýchkoliv pochyb velmi dobře dostupné letiště Praha – Ruzyně. Totéž platí i pro Ústecký kraj, kde je již téměř dostavena dálnice D8 z Prahy do Ústí nad Labem, která činí dostupnost Prahy – Ruzyně z této oblasti velmi dobrou, tomu napomáhá také umístění letiště na severozápadním okraji Prahy a při cestě automobilem odpadá nutnost cestovat přes celou Prahu. Z jihozápadní části Ústeckého kraje je také dobře přístupné letiště Karlovy Vary. V případě Libereckého kraje vzhledem k existenci silnice pro motorová vozidla do Prahy platí obdobný závěr jako pro Ústecký kraj. V případě Karlovarského kraje je přístupné nejen letiště v Karlových Varech, ale z některých severovýchodních částí i Praha. V případě Plzeňského kraje je díky dálnici D5 opět velice dobře dostupná Praha a současně i karlovarské letiště.

Pardubický a Královéhradecký kraj mají velmi dobrou dostupnost na letiště v Pardubicích. Ze severu Moravy a Slezska je dobře dostupné letiště Ostrava – Mošnov, stejně tak z jihu Moravy letiště Brno – Tuřany. Středem kraje Vysočina prochází dálnice D1, a proto je zde možnost výběru jak letiště Brno tak letiště Praha. Nejhorší situace je v Jihočeském kraji. Je to dáno absencí dálničního spojení s Prahou a polohou letiště Praha na severozápadním okraji města. Proto by existence letiště parametrů Karlových Varů v Českých Budějovicích byla jen přínosem.

6.2 O letišti

Českobudějovické letiště funguje šest let a v průměru odbaví přes osm tisíc letů ročně (iDnes.cz, 2012). Podle původních plánů by měl být celý areál do roku 2014 postupně

zmodernizován a díky tomu získat licenci pro veřejné mezinárodní letiště. Poté může letiště provozovat i pravidelné mezinárodní linkové lety a podle analýzy ročně odbavit až 300 tisíc cestujících.



Obr. 22 Poloha letiště České Budějovice (Mapy.cz, 2011)

6.3 Historie

Historie českobudějovického letiště sahá do 30. let 20. století, kdy vznik civilního letiště v Plané zaštitilo a finančně z valné části zajistilo město České Budějovice (Město České Budějovice, bez roku). Provoz zahájený v roce 1937 přerušila 2. světová válka, kdy letiště sloužilo pouze vojenským účelům.

Po válce na letišti krátce fungovala pravidelná linka Praha - České Budějovice, ale po komunistickém puči v roce 1948 začalo letiště opět sloužit jen vojenským účelům - až do nedávna. Zajímavou kapitolou v historii letiště je výcvik izraelských pilotů v roce 1948.

6.4 Současnost

V areálu bývalého vojenského letiště v Plané u Českých Budějovic se tedy postupně rozvíjí mezinárodní letiště České Budějovice. V současnosti má status veřejného

vnitrostátního a neveřejného mezinárodního letiště s vnější hranicí, kategorie 4C (délka dráhy větší než 1800 m, pro letadla s rozpětím křídel od 24 m až do 36 m).

Letiště České Budějovice chce být do tří let standardním, přiměřeně velkým regionálním leteckým přístavem, který bude schopen odbavit deset středně velkých letadel typu Airbus 320, nebo Boeing 737 denně, jižní Čechy přiblíží světu a Jihočeši odtud budou moci létat na dovolenou.

Letiště v Plané provozuje akciová společnost Jihočeské letiště České Budějovice, jejímiž jedinými vlastníky - každý s 50% podílem - jsou Statutární město České Budějovice a Jihočeský kraj. Pozemky v letištním areálu vlastní Jihočeský kraj, na nějž majetek bývalého vojenského letiště bezúplatně převedla vláda ČR v květnu 2007.

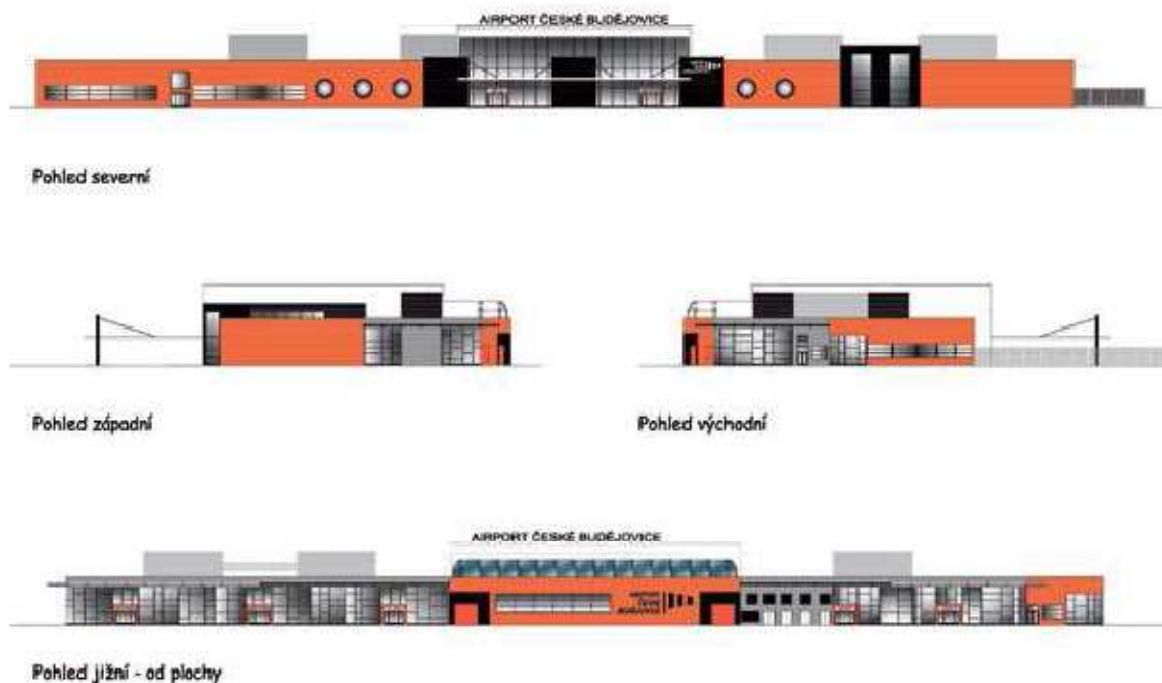
6.5 Existující projekt

Marketingovou strategii letiště České Budějovice, zpracovala na základě požadavku Jihočeského kraje firma Deloitte. Projekt definoval spádové oblasti letiště, rozklíčoval skupiny jeho budoucích uživatelů, identifikoval vhodné letecké linky a navrhl marketingovou a komunikační strategii, které by provoz letiště České Budějovice pomohly nastartovat. Se zahájením pravidelného leteckého provozu studie počítá v sezóně 2012/2013, poté co bude ukončena plánovaná modernizace letiště, zahrnující také výstavbu nového terminálu. Z této studie dále vyplývá, že v sezóně 2015/2016 by na letišti České Budějovice mělo být odbaveno přes 300 tisíc pasažérů ročně.

Ve studii je obsažena podoba fungování a ekonomický potenciál letiště České Budějovice v kontextu celostátního i evropského trhu a materiál předpokládá, že při zajištění atraktivní nabídky letů, bezpečného a levného parkování, spolehlivých leteckých společností a cizojazyčné obsluhy se bude letiště České Budějovice profilovat jako preferovaný výchozí bod pro cestující z jednotlivých spádových oblastí. Provoz mezinárodního veřejného letiště by měl být zahájen, dle studie, v polovině roku 2012.

Podle společnosti Deloitte byl v zorném poli potenciál letiště z hlediska počtu cestujících, na určité portfolio služeb cestujícím i prostředky marketingu. Podle odhadů by v roce 2015 mohlo letiště odbavit až 308 tisíc cestujících ročně, a to jak dovolenkářů, byznysmenů nebo zahraničních turistů. V roce zahájení jeho plného mezinárodního provozu by už měly fungovat charterové lety do pěti destinací a zároveň linky do významných

evropských obchodních destinací, o které už projevila zájem například Lufthansa. Součástí služeb pro cestující by první tři roky mělo být parkování zdarma.



Obr. 23 Vizualizace nového terminálu letiště České Budějovice (Landmanová, 2010)

Zmiňovaná klíčová strategická investice pro Jihočeský kraj by měla být financována z krajského rozpočtu společně se statutárním městem České Budějovice a z regionálního operačního programu. Očekávalo se také čerpání evropských peněz ve výši zhruba 413 mil. Kč. Pro toto čerpání byla zpracovávána dokumentace pro územní rozhodnutí, a pokud by žádost uspěla, mohl se začít projekt realizovat. Celkový náklad by se měl pohybovat kolem miliardy korun. Záměrem Jihočeského kraje je, že v roce 2015 by letiště mělo být samostatným subjektem, který nebude potřebovat dotaci od kraje, ani města.

6.6 Modernizace

Letiště České Budějovice chce být otevřeným mezinárodním leteckým přístavem, kam budou létat letadla typu Boeing 737 či Airbus A 320 (Airport CB, 2012). K tomu je ale nutné

vybudovat potřebné zázemí, plánována je proto důkladná rekonstrukce a modernizace stávajícího areálu.

První etapa modernizace byla zahájena v prosinci roku 2009. Zahrnovala v sobě zasíťování areálu, rekonstrukci jednoho z bývalých armádních objektů na administrativní budovu a rekonstrukci řídicí věže. Investorem stavby byl Jihočeský kraj, který je spolu s městem České Budějovice zakladatelem společnosti Jihočeské letiště České Budějovice a také vlastníkem celého areálu. Stavbu, která stála více jak 60 mil. Kč, na základě výběrového řízení realizovala firma K-BUILDING CB, a.s. První etapa modernizace byla dokončena v červnu 2010.

V návaznosti je připravována druhá etapa modernizace letiště. Tato podstatně náročnější fáze zahrnuje výstavbu terminálu na zelené louce, rozšíření stojánky pro letadla, úpravu vzletové a přistávací dráhy a dobudování technického zázemí.

6.7 Dotace

Evropská komise nedoporučila spolufinancovat modernizaci letiště České Budějovice z prostředků Regionálního operačního programu (Zpravodajský měsíčník pro státní správu a podnikatele, 2012). O 413 mil. Kč z ROP se ucházel Jihočeský kraj, který byl připraven více než miliardový projekt dofinancovat. Kraj bude hledat pro modernizaci letiště strategického partnera. Některé dílčí kroky modernizace letiště je připraven případně hradit ze svých prostředků. Představenstvo letiště nyní bude jednat s projektantem a Úřadem pro civilní letectví o možnostech redukovat současný projekt a přesto vybudovat letiště se statutem mezinárodního veřejného letiště.

Doporučení Evropské komise pro kraj nebylo příjemným sdělením, ale začal ve spolupráci s vedením Jihočeského letiště pracovat na dalších krocích, které 16. ledna 2012 projednala dozorčí rada. „Tyto kroky spočívají v jednoznačném zájmu Jihočeského kraje, coby vlastníka pozemků a budov na letišti, pokračovat v procesu modernizace letiště a dovést toto letiště do statutu mezinárodního veřejného letiště. Dozorčí rada uložila představenstvu společnosti zpracovat odbornou analýzu, na základě které budeme chtít zjistit, které kroky v tom procesu jsou nezbytné, které jsou méně zbytné a které jsou podružné,“ uvedl k plánům pokračovat v modernizaci letiště i přes nezískání evropských prostředků hejtman Jihočeského kraje Jiří Zimola. Sdělení Evropské komise podle Zimoly neznamená konec plánů na přebudování českobudějovického letiště. „Naopak akceleruje nás to v jiných záležitostech

a především nás to posouvá možná trochu na jinou cestu, ale směřujeme ke stejnému cíli – veřejnému mezinárodnímu letišti,“ dodal hejtman Zimola. Kraj bude pro modernizaci letiště hledat strategického partnera. Zájem některých už v minulosti zaznamenal. „Nyní na tato jednání chceme navázat a dotázat se, zda zájem trvá,“ doplnil Zimola.

Představenstvo letiště České Budějovice v následujících měsících připraví návrh redukováné varianty už hotového projektu. „K tomu potřebujeme konzultace s projektantem a s Úřadem pro civilní letectví. Pokračování výstavby se bude určitě týkat navigačního vybavení, částečně úpravy stojánky pro velká letadla, bude se týkat oplocení letiště a bezpečného vstupu na letiště. To jsou věci, bez kterých se neobejdeme. Naopak nebudeme plánovat výstavbu nového terminálu, ale chceme některou ze současných budov za rozumné finanční prostředky přebudovat pro terminál, který by splňoval veškeré požadavky na vybavení,“ dodal k dalšímu postupu ředitel letiště České Budějovice Ladislav Ondřích. V průběhu měsíce dubna by upravený projekt letiště mohl mít jasnější obrysy a konkrétní podobu by mohla mít i jeho finanční náročnost. „S původním termínem dokončení modernizace letiště zatím nechceme hýbat. Byl bych rád, abychom naplnili původní cíl a v roce 2014-2015 se začalo lítat,“ řekl ředitel Ondřích.

Evropská komise nedoporučila projekt modernizace letiště České Budějovice financovat, ale konkrétní důvody zamítavého postoje nevedla. Projekt byl řádně ohodnocen, v rámci ROP Jihozápad přijat a schválen i Výborem regionální rady k podpoře. „Než ale byla podepsána smlouva, došlo ke komunikaci s Evropskou komisí, která byla na opravdu obecné bázi,“ uvedla ředitelka Úřadu regionální rady regionu soudržnosti Jihozápad Klára Böhmová.

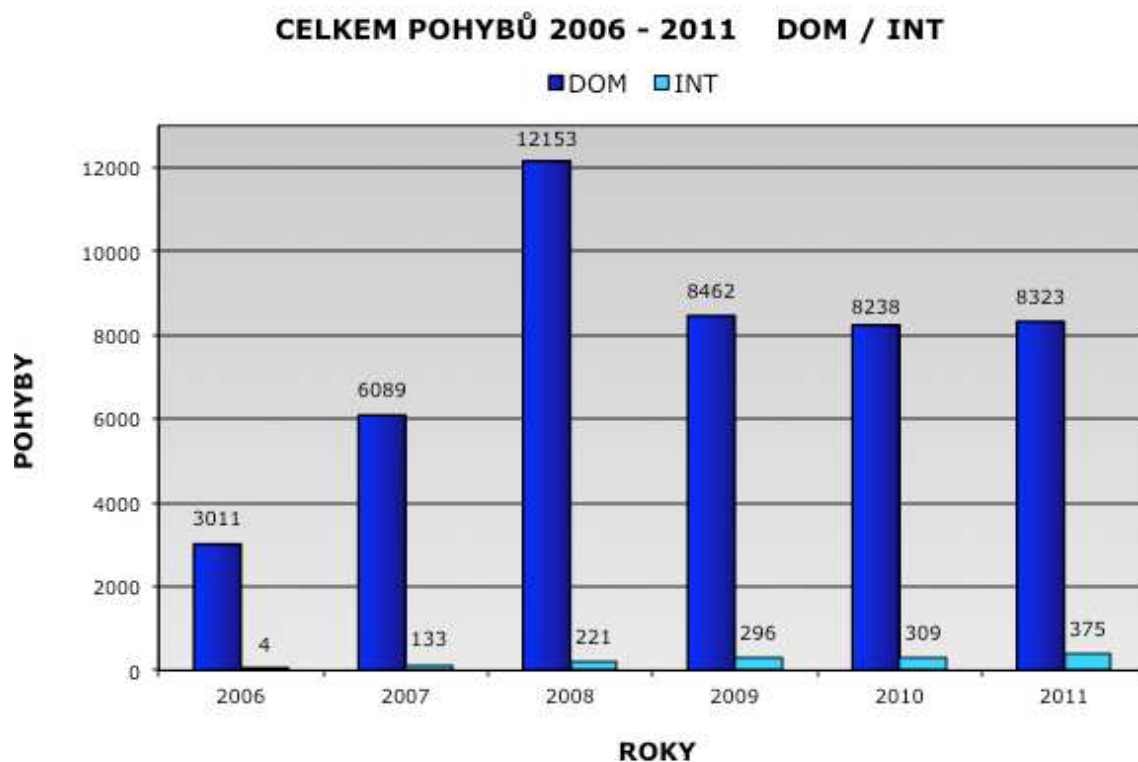
6.8 Plnění projektu

Letiště potřebuje nový terminál, devět kilometrů plotu, opravu rozjezdových ploch a další vybavení za miliardu (Týdeník Budějovicko, 2012). Za čtyři roky už spolkló čtvrt miliardy korun ze společných peněz kraje a Českých Budějovic. Právě kolem financování letiště v Plané se strhla poslední přestřelka budějovických zastupitelů. Někteří chtěli vidět účetnictví a podrobnější ekonomickou zprávu o hospodaření organizace. Vedení letiště totiž žádalo od zastupitelů odhlasovat sedmnáctimilionový příspěvek, ale předložit účetnictví jim odmítlo.

Příjmy dělají ročně jen 10 mil. Kč, z toho poplatky za vzlety a přistávání pouhých 200 tis. Kč. 17 mil. Kč spotřebuje letiště na platy zaměstnanců. Roční výdaje dosáhly 46 mil.

Kč. Největším loňským nákupem bylo speciální hasičské auto za 22 mil. Kč, 85 % zaplatila evropská dotace. Předtím letiště investovalo do administrativní budovy a řídicí věže, dohromady více než 60 mil. Kč. Pro letošek schválili krajsí zastupitelé příspěvek 160 mil. Kč.

Společnost argumentuje studií starou několik let, která předpokládá, že firma bude vydělávat za pět let až 130 mil. Kč ročně. Předpokladem je miliardová investice. Jihočeské letiště České Budějovice zabírá 250 hektarů plochy kolem Plané u Českých Budějovic. Z toho 230 hektarů vlastní kraj, který je získal zdarma od armády, jež ho vlastnila do roku 2005. V současné době letiště eviduje ročně na osm tisíc vzletů a přistání hlavně malých a ultralehkých letadel. Od roku 2008, kdy zaznamenalo 12 tisíc pohybů, tento počet poklesl. Jako omezení místního rozvoje vnímají letiště někteří obyvatelé okolních obcí. Kvůli hlukovému pásmu je v jeho letovém koridoru stavební uzávěra.



Obr. 24 Pohyby na letišti České Budějovice v letech 2006 - 2011 (Airport CB, 2012)

6.9 SWOT analýza

Aplikování kvalitativního vyhodnocení veškerých relevantních stránek fungování Jihočeského letiště České Budějovice a.s. (Ladmanová, 2010):

Silné stránky

- Pozitivní postoj ke svým zaměstnancům
- Soustavné zvyšování kvalifikace zaměstnanců
- Silná firemní kultura
- Kapitálová síla
- Silné zdroje
- Nezávislost na jednom dodavateli
- Dobrá strategická pozice
- Strategická poloha společnosti
- Zájem o životní prostředí
- Silná orientace společnosti na péči o zákazníky
- Firemní vzdělávací středisko
- Prezentace na internetových stránkách
- Dobrá pověst firmy
- Výhodná logistická poloha města České Budějovice s vhodnou dopravní infrastrukturou

Slabé stránky

- Vysoké mzdové náklady
- Jazykové znalosti zaměstnanců
- Zastaralé technologie
- Reklama, propagace
- Slabá www prezentace

Příležitosti

- Možnost poskytnout komplexní servis a individuální přístup
- Možnost rozšířit nabídku
- Zrušení hraničních kontrol
- Rozvoj letecké dopravy
- Rozvoj cestovního ruchu a s ním spojená větší míra využívání letiště pro odlety do nabízených destinací

- S rozvojem letiště a letecké dopravy, poskytnutí nových pracovních míst, využití geografické polohy a dopravní infrastruktury a rozvoj logistických technologií
- Využití podpůrných programů EU
- Dobudování a modernizace páteřních pozemních komunikací

Hrozby

- Silná konkurence
- Malá možnost diferenciacce
- Zvýšení DPH ve službách
- Přibližování mezd EU
- Nepřipravené projekty vhodné pro spolufinancování z fondů EU
- Nedostatek finančních zdrojů na reprodukci a rozšiřování komunální infrastruktury
- Odkládání výstavby dálnice a napojení Českých Budějovic na dálniční síť

Jak vyplývá z výsledného vyhodnocení metody, letiště v této vývojové etapě musí svou hlavní pozornost zaměřit na postupné odstraňování slabých stránek, zejména na obnovu technologie, slabé jazykové znalosti zaměstnanců, reklamu, propagaci a postupné snižování nákladů. S ohledem na silné stránky letiště i značné zastoupení faktorů z hlediska příležitostí na trhu lze předpokládat, že po ekonomické stabilizaci letiště, bude moci být zde uplatněna v časovém horizontu 5 - 7 let, podnikatelská ofenzivní strategie.

6.10 Návrhy na opatření

Letiště, aby prosperovalo, potřebuje cestující. Ty je potřeba nalákat na atraktivní linky, ať už pravidelné nebo charterové. Zde se v prvním případě nabízejí nízkonákladové letecké společnosti, které se osvědčily a dobře fungují například v Brně (Ryanair, Wizzair), kde tyto společnosti nabízejí destinace jako Londýn, Řím, Miláno, Eindhoven, v minulé sezóně to bylo i španělské Alicante a v sezónách dřívějších například Barcelona. Rovněž by se dalo uvažovat o některé vnitrostátní lince, oslovit nejlépe českého dopravce, tedy ČSA. S tou mají zase dobré zkušenosti v Ostravě. Tzn. zjistit, zda by byl zájem o linku České Budějovice - Praha nebo dokonce České Budějovice - Ostrava, či Brno. V případě charterových linek, a to zejména pro letní sezónu, oslovit co největší počet cestovních kanceláří, jak regionálních, tak i celorepublikových, zda by, ve spolupráci s leteckými poskytovateli těchto služeb (Travel

Service, Holiday Czech Airlines), nenabízeli odlety z letiště České Budějovice. Jak vyplývá z provedených marketingových strategií, předpokládaný roční pohyb cestujících by se měl pohybovat okolo 300 000. Hrubým výpočtem, za přispění obr. 21, zjistíme, že v Jihočeském kraji by toto letiště, jako svůj primární cíl pro cestování, zvolilo zhruba 600 000 obyvatel. Připočteme-li k tomu necelou polovinu obyvatel kraje Plzeňského a část kraje Vysočina, můžeme směle hovořit o potenciálu pro letiště 1 000 000 českých obyvatel. Další cestující v 75-ti kilometrovém spádu letiště se nachází za hranicemi v Německu a Rakousku. Tyto lidi je potřeba oslovit, reklamou v televizi, tisku, rádiu, nabídnout jim spojení na úrovni a na letiště dostat. K tomu samozřejmě musíme přičíst následné služby a zázemí nezbytné pro hladký chod a provoz. Restaurace, směnárna, prodej letenek přímo na letišti, informace, bankomat, dostatečný počet sociálního a hygienického zázemí, dostatečný počet a kvalita parkování přímo na letišti za rozumnou cenu. Rovněž je zapotřebí spojení na/z letiště a to jak městskou hromadnou dopravou, nejlépe přímo na autobusové či vlakové nádraží ve městě, tak i stanoviště taxislužby přímo u terminálu.

V zásadě lze souhlasit i s Landmanovou (2010), že jádrem strategie je posílení prodeje, vysoká kvalita servisu na palubách, zavedení nových dálkových linek a řada úsporných opatření na straně nákladů. Nejspíš neexistuje jedno všeobjímající řešení, ale řada dílčích kroků, které mají Jihočeské letiště České Budějovice a.s. posunout dopředu. Letišti lze doporučit soustředit se na core business, kterým je přeprava osob, aby bylo Jihočeské letiště České Budějovice a.s. dominantním leteckým přepravcem v Jihočeském kraji a první volbou pro české klienty letící do zahraničí, ale i pro cizince cestující letecky do ČR – regionu Jižních Čech. Klienty získávat kvalitou služeb. Nelze doporučit za každou cenu konkurovat nízkonákladovým přepravcům. Silně konkurenční prostředí letecké dopravy vyžaduje, aby se Jihočeské letiště České Budějovice a.s. odlišilo, jak od nízkonákladových, tak i tradičních letišť, čehož lze dosáhnout jen v případě, že bude mezi cenou a úrovní nabízených služeb dobrý poměr. Pro odlišení Jihočeského letiště České Budějovice a.s. lze doporučit co možná nejsnadnější systém prodeje letenek a tím i lepší naplnění přepravní kapacity. Hlavním distribučním kanálem by měl být přímý prodej s důrazem na rozvoj prodeje přes internet a call centrum. K lepším prodejům by vedla přitažlivější nabídka pro cestující. Pro počáteční spuštění provozu Jihočeského letiště České Budějovice a.s. zaplnit mezery na trhu, co se týče nabízených destinací. Jihočeské letiště České Budějovice a.s. by se mohlo orientovat na linky do východní Evropy, která by patřila v rámci společnosti k jednomu z páteřních nabízených regionů. Vzhledem k naplněnosti a konkurenci na současném trhu v letecké dopravě je nutné

si uvědomit, že získání klientů je velmi složité a záleží především na maličkostech, které zjednoduší a příjemně cestujícím dobu strávenou na letišti i v samotném letadle. Proto je třeba zaměřit se na poskytování služeb souvisejících s leteckou přepravou. Tzn. zřízení internetové kavárny, různých druhů restaurací a velice příznivým spojením na další dopravní uzly, jakými jsou České dráhy a autobusové nádraží v krajském městě.

Stručné shrnutí návrhů na opatření (Landmanová, 2010):

- posílení prodeje,
- vysoká kvalita servisu na palubách letadel,
- zavedení dálkových linek,
- balíček úsporných opatření na straně nákladů,
- soustředění se na core business - přeprava osob,
- získávání klientů vysokou kvalitou služeb,
- co nejsnadnější systém prodeje letenek - lepší naplnění přepravní kapacity,
- hlavní distribuční kanál prodeje letenek přímý prodej s důrazem na rozvoj prodeje přes internet a call centrum,
- zaplnění mezer na trhu nabízených destinací - orientace linek např. do východní Evropy,
- poskytování doplňkových služeb související s leteckou dopravou - zřízení internetové kavárny, restaurace, směnárny apod.,
- napojení letiště na hlavní dopravní uzly - vlakové a autobusové nádraží,
- zřídit frekventovanější linku městské hromadné dopravy přímo do areálu letiště.

ZÁVĚR

V České republice jsou vedle letiště Praha – Ruzyně tedy čtyři další regionální, splňující přísná pravidla a podmínky pro provoz veřejného mezinárodního letiště. Jsou jimi Brno, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice. Jsou prostorově rovnoměrně rozmístěná a pokrývají, až na území Jihočeského kraje, oblast téměř celé republiky. Byť se společně podílí na celorepublikovém leteckém provozu v počtu cestujících necelou desetinou, své místo zde určitě mají. Většina z nich prošla v minulých letech, v souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie a vstupem do schengenského prostoru, nákladnou rekonstrukcí či dokonce výstavbou nových odbavovacích prostor, a to za přispění fondů Evropské unie a peněz příslušných krajských rozpočtů. Tato letiště přispívají nemalou mírou k cestovnímu ruchu v daných regionech, poskytují časový komfort cestujícím, spádově mimo Prahu, slouží také jako záložní letiště v případě nečekaných událostí či rozmarů počasí a v neposlední řadě rovněž přispívají k zaměstnanosti v daném regionu.

Vznik dalšího regionálně významného letiště na úrovni čtyřech výše jmenovaných, v Českých Budějovicích není nezbytně nutný, byl by však přínosem minimálně pro jihozápadní část republiky, usnadnil by cestování mnoha obyvatel, kteří nyní volí Prahu, popř. jiné české nebo i zahraniční letiště. K realizaci této myšlenky jsou však zapotřebí peníze, které kraj, díky zamítnuté dotaci z fondů Regionálního operačního programu, musí hledat jinde. Na druhou stranu by byla škoda, aby již proinvestované peníze, které kraj vydal za modernizaci, padly vniveč. Myšlenka letiště v Českých Budějovicích tedy určitě stojí za zvážení. Nabízí se však, ve světle zamítavého postoje dotace ze strany Evropské unie, úspornější a skromnější řešení, investovat jen do nezbytně nutných věcí, jako je navigační systém, stojánka pro velká letadla a oplocení letiště. Následně přebudovat některou ze současných budov za rozumné finanční prostředky tak, aby splňovala veškeré požadavky na odbavení, místo plánované výstavby nové odbavovací haly.

Pokud vše půjde dle plánů, mohlo by v horizontu několika let letiště v Českých Budějovicích doplnit počet plně funkčních regionálně významných letišť v České republice na pět. Bude vedle sezónních charterových letů do přímořských dovolenkových destinací nabízet i pravidelné linkové spojení napříč Evropou a ročně jím projde okolo 300 000 cestujících.

PŘEHLED POUŽITÝCH ZDROJŮ

Monografie:

BÍNA, L. et al. 2004. *Provoz a řízení letecké dopravy I*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. 132 str. ISBN 80-86530-17-5

HENDL, J. 2008. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. Praha: Portál, 2008. 407 s. ISBN 9788073674854

KERNER, L., KULČÁK, L. a SÝKORA, V. 2003. *Provozní aspekty letišť*. Praha: ČVUT, 2003. 270 s. ISBN 80-01-02841-0

LANDMANOVÁ, M. 2010. *Rozvojové strategické záměry Jihočeského letiště České Budějovice a.s.* České Budějovice, 2010. 119 s. Diplomová práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, Katedra strukturální politiky EU a rozvoje venkova. Dostupné také z [www: <http://theses.cz/id/2e5056/downloadPraceContent_adipIdno_14351>](http://theses.cz/id/2e5056/downloadPraceContent_adipIdno_14351).

PRŮŠA, J. et al. 2007. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. 315 s. ISBN 978-80-239-9206-9.

SMRŽ, V. 2010. *Letecká doprava*. Brno: CERM, 2010. 199 s. ISBN 978-80-7204-741-3.

ŽIHLA, Z. et al. 2010. *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*. Brno: CERM, 2010. 301 s. ISBN 978-80-72-04-677-5

Zákony:

ČESKO. Zákon č. 49 ze dne 28. března 1997 o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 17, s. 1266-1286. Dostupné také z [www: <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1997/sb017-97.pdf>](http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1997/sb017-97.pdf). ISSN 1211-1244.

Předpisy:

ČESKO. Ministerstvo dopravy ČR, Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví. *Bezpečnost. Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy L 17*. Dostupné také z [www:<http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-17/data/print/L-17_cely.pdf>](http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-17/data/print/L-17_cely.pdf).

Seriálové publikace:

HÁJEK, O. a GREBENÍČEK, P. 2010. Regionální letiště v České republice: Zaostřeno na geografickou efektivitu. *PERNER'S CONTACTS: Elektronický odborný časopis o technologii, technice, a logistice v dopravě*. č. IV, ročník V., s. 68-77. ISSN 1801-674X. Dostupné také z www:< http://pernerscontacts.upce.cz/20_2010/Hajek.pdf>.

TÝDENÍK BUDĚJOVICKO, 2012. č. I., roč. II., s. 1 a 3. Dostupné také z www:<http://www.jihoceskydeniky.cz/archiv/budejovicko/2012_01.pdf>.

Sborníky:

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2010. *Ročenka dopravy České republiky 2009*. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2010. [cit. 2011-06-23]. Dostupné z www:<https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2009/rocenka/htm_cz/cz09_940000.html>. ISSN 1801-3090.

Dokumenty:

KOVOPROJEKTA BRNO, 2006. *Urbanistická studie rozvojových zón letiště Brno – Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice*. [online]. [cit. 2011-07-01]. Dostupné z www:<http://up.kr-jihomoravsky.cz/download/US/2234/01_zprava_finalni-070131_komplet.pdf>.

VLÁDA ČR, 2005. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013, aktualizace 2011*. [online]. Praha, 2005 [cit. 2012-03-20]. Dostupné z www:<http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm>.

Elektronické zdroje:

AIRPORT BRNO, 2008. *Oficiální internetová stránka brněnského letiště*. [online]. [cit. 2011-09-27]. Dostupné z www: < www.airport-brno.cz>.

AIRPORT BRNO, 2012. *Statistické údaje*. [online]. [cit. 2012-04-05]. Dostupné z www:<<http://www.airport-brno.cz/index.php?id=43&lang=cs>>.

AIRPORT CB, 2012. *Oficiální internetová stránka českobudějovického letiště*. [online]. [cit. 2012-03-21]. Dostupné z www:<<http://www.airport-cb.cz>>.

AIRPORT KARLOVY VARY, 2011. *Oficiální internetová stránka karlovarského letiště*. [online]. [cit. 2011-09-27]. Dostupné z www: <www.airport-k-vary.cz>.

AIRPORT KARLOVY VARY, 2012. *Provozní výkony letiště*. [online]. [cit. 2012-04-06]. Dostupné z www: <http://www.airport-k-vary.cz/cs/3/6/apt_/letiste-statistika-vykonu.html>.

AIRPORT OSTRAVA, 2011. *Oficiální internetová stránka ostravského letiště*. [online]. [cit. 2011-09-27]. Dostupné z www: <www.airport-ostrava.cz>.

AIRPORT PARDUBICE, 2007. *Oficiální internetová stránka pardubického letiště*. [online]. [cit. 2011-09-27]. Dostupné z www: <www.airport-pardubice.cz>.

AIRPORT PARDUBICE, 2012. *Výkony*. [online]. [cit. 2012-04-06]. Dostupné z www: <<http://www.airport-pardubice.cz/letiste/vykony.htm>>.

ČESKÁ REPUBLIKA, 2010. *Mezinárodní letiště v ČR*. [online]. [cit. 2011-06-29]. Dostupné z www: <<http://www.czech.cz/cz/92812-mezinarodni-letiste-v-cr>>.

ČT, 2008. *Vývoj letecké dopravy je stále na počátku*. [online]. [cit. 2011-09-10] Dostupné z www:<<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/doprava/4798-vyvoj-letecke-dopravy-je-stale-na-pocatku/>>.

FONDY EU, bez roku. *Modernizací letiště otevíráme brány regionu*. [online]. [cit. 2012-03-20]. Dostupné z www: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006/Operacni-programy/OP-INFRASTRUKTURA/Realizovane-projekty/Modernizaci-letiste-otevirame-brany-regionu>>.

IDNES.CZ, 2012. *Modernizace letiště v Budějovicích se komplikuje, Unie zamítla dotaci*. [online]. [cit. 2012-04-01]. Dostupné z www: >http://budejovice.idnes.cz/modernizace-letiste-v-budejovicich-se-komplikuje-unie-zamitla-dotaci-127-/budejovice-zpravy.aspx?c=A120105_093423_budejovice-zpravy_pp>.

INFOPORTÁLY.CZ, 2010. *Mošnovské letiště pořídilo techniku za desítky milionů*. 30. dubna 2010. [online]. [cit. 2011-07-01]. Dostupné z www:<<http://www.infoportaly.cz/ms-kraj/ms-kraj-ostatni/3584-mosnovske-letiste-poridilo-techniku-za-desitky-milionu>>.

GOOGLE OBRÁZKY, 2011. [online]. [cit. 2011-09-13]. Dostupné z www: <<http://www.google.cz/imghp?hl=cs&tab=wi>>.

HASIČI AIRPORT OSTRAVA, 2011. *Panther 6x6 CA5 ECE*. [online]. [cit. 2011-07-02]. Dostupné z www: <<http://hasici.airport-ostrava.cz/img/technika/panther1/v03.JPG>>.

LKMT.CZ, 2010. *Panther 6x6 CA5 ECE na letišti*. 12. května 2010. [online].

[cit. 2011-07-02]. Dostupné z www: <<http://www.lkmt.cz/clanek-panther-6x6-ca5-ece-na-letisti-aktualizace-242.html>>.

MAPY.CZ, 2011. *Mapový portál*. [online]. [cit. 2011-09-15]. Dostupné z www: <<http://www.mapy.cz>>.

MĚSTO ČESKÉ BUDĚJOVICE, bez roku. [online]. [cit. 2012-03-21]. Dostupné z www: <<http://www.c-budejovice.cz/cz/zivotni-prostredi-bydleni-doprava/stranky/letiste.aspx>>.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2006. *Letecká doprava – legislativa*. [online]. Praha, 2006 [cit. 2012-03-20]. Dostupný z: <http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_letecka/Legislativa_CR_letecka.htm>.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2012. *Schéma EU legislativy s účinností od 29. dubna 2010 (update 02. 03. 2012)*. [online]. [cit. 2012-04-03]. Dostupné z www: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/82A9AA0F-1CDB-4798-BC0B-FA41FFAFBC0D/0/schema_leg_eu_2_3_2012.pdf>.

ŘLP ČR, 2011. *Řízení letového provozu České republiky*. [online]. [cit. 2011-10-06]. Dostupné z www: <<http://www.rlp.cz/>>.

SPRÁVA LETIŠTĚ PARDUBICE, bez roku. *Současnost*. [online]. [cit. 2011-09-02]. Dostupné z www: <<http://www.slp.army.cz/page.php?7>>.

ZAHRADNÍK, P. 2010. *Efekty rozvoje letecké dopravy v EU a České republice a její přínosy ekonomickému rozvoji*. Institut pro veřejnou diskuzi. [online]. [cit. 2012-03-23]. Dostupné z www: <http://www.ivd.cz/download/Petr_Zahradnik.pdf>.

ZPRAVODAJSKÝ MĚSÍČNÍK PRO STÁTNÍ SPRÁVU A PODNIKATELE, 2012. *Jinou cestou ke stejnému cíli - mezinárodní letiště u Českých Budějovic kraj chce*. [online]. [cit. 2012-02-02]. Dostupné z www: <<http://www.parlament-vlada.eu/index.php/jihocesky/1104-jinou-cestou-ke-stejnemu-cili-mezinarodni-letit-u-eskych-budjovic-kraj-chce->>.

SEZNAM OBRÁZKŮ

OBR. 1 AIRBUS 380 A BOEING 787 DREAMLINER	19
OBR. 2 LETIŠTĚ V ČESKÉ REPUBLICĚ – ZÁKLADNÍ PŘEHLED.....	31
OBR. 3 POLOHA LETIŠTĚ BRNO – TUŘANY	33
OBR. 4 SITUAČNÍ PLÁNEK ODLETOVÉ HALY LETIŠTĚ BRNO – TUŘANY	34
OBR. 5 SITUAČNÍ PLÁNEK PŘÍLETOVÉ HALY LETIŠTĚ BRNO – TUŘANY	34
OBR. 6 MAPA LETOVÝCH DESTINACÍ 2011 LETIŠTĚ BRNO – TUŘANY	37
OBR. 7 POLOHA LETIŠTĚ OSTRAVA – MOŠNOV	38
OBR. 8 SITUAČNÍ PLÁNEK LETIŠTĚ OSTRAVA – MOŠNOV PRVNÍ PATRO.....	39
OBR. 9 SITUAČNÍ PLÁNEK LETIŠTĚ OSTRAVA – MOŠNOV PŘÍZEMÍ.....	39
OBR. 10 SITUAČNÍ PLÁNEK PARKOVIŠTĚ LETIŠTĚ OSTRAVA – MOŠNOV.....	42
OBR. 11 POLOHA LETIŠTĚ KARLOVY VARY	43
OBR. 12 SITUAČNÍ PLÁNEK LETIŠTĚ KARLOVY VARY	44
OBR. 13 POČET ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH PODLE DESTINACÍ V ROCE 2011	46
OBR. 14 PARKOVÁNÍ NA LETIŠTI KARLOVY VARY	47
OBR. 15 POLOHA LETIŠTĚ PARDUBICE	49
OBR. 16 SITUAČNÍ PLÁNEK LETIŠTĚ PARDUBICE	50
OBR. 17 NOVÝ ODBAVOVACÍ TERMINÁL LETIŠTĚ BRNO	54
OBR. 18 LETIŠTNÍ STRÍKAČKA A SPECIÁLNÍ LETIŠTNÍ AUTOBUSY	55
OBR. 19 NOVÁ HALA LETIŠTĚ OSTRAVA.....	57
OBR. 20 NOVÁ ODBAVOVACÍ HALA LETIŠTĚ KARLOVY VARY	60
OBR. 21 75-TI KM OBLAST KAŽDÉHO LETIŠTĚ.....	66
OBR. 22 POLOHA LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE	68
OBR. 23 VIZUALIZACE NOVÉHO TERMINÁLU LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE	70
OBR. 24 POHYBY NA LETIŠTI ČESKÉ BUDĚJOVICE V LETECH 2006 - 2011	73

SEZNAM TABULEK

TAB. 1 VÝVOJ POČTU ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH NA LETIŠTI BRNO – TUŘANY	36
TAB. 2 PRAVIDELNÉ LINKY LETIŠTĚ BRNO – TUŘANY.....	36
TAB. 3 CHARTEROVÉ LINKY LETIŠTĚ BRNO – TUŘANY 2011.....	37
TAB. 4 VÝVOJ POČTU CESTUJÍCÍCH NA LETIŠTI OSTRAVA – MOŠNOV	40
TAB. 5 VÝVOJ POČTU POHYBŮ LETADEL NA LETIŠTI OSTRAVA – MOŠNOV	41
TAB. 6 PŘEHLED PRAVIDELNÝCH/CHARTEROVÝCH LINEK LETIŠTĚ OSTRAVA – MOŠNOV 2011	41
TAB. 7 PŘEHLED PRAVIDELNÝCH LINEK LETIŠTĚ KARLOVY VARY.....	46
TAB. 8 VÝVOJ POČTU ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH NA LETIŠTI KARLOVY VARY.....	47
TAB. 9 VÝVOJ POČTU ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH NA LETIŠTI PARDUBICE.....	51
TAB. 10 ETAPY ROZVOJE LETIŠTĚ BRNO – TUŘANY	53

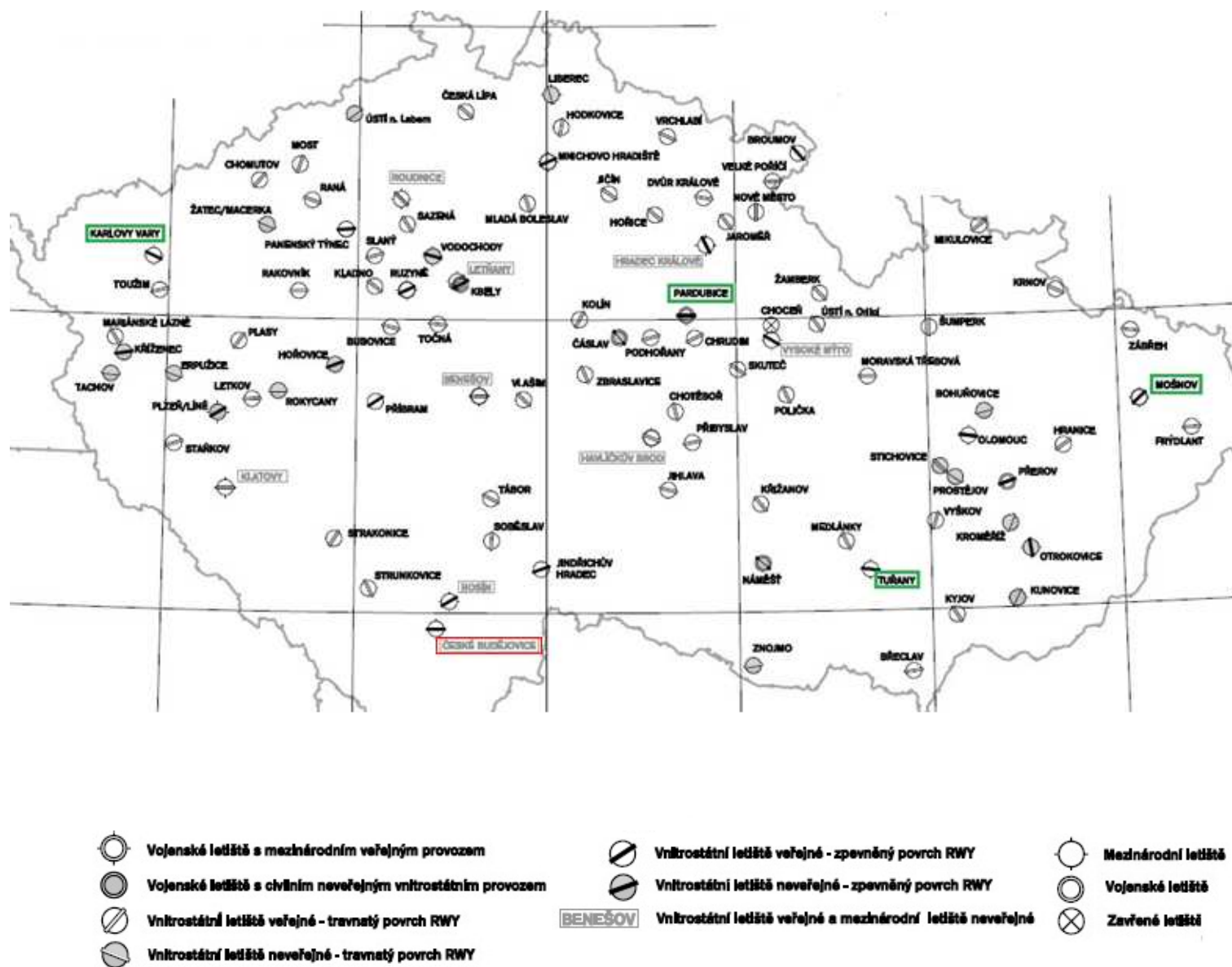
SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA P I LETIŠTĚ V ČESKÉ REPUBLICE

PŘÍLOHA P II SEZNAM LETIŠŤ V ČESKÉ REPUBLICE

PŘÍLOHA P III LEGISLATIVA EU

PŘÍLOHA P I: LETIŠTĚ V ČESKÉ REPUBLICE



Obr. Letiště v České republice (ŘLP ČR, 2011)

PŘÍLOHA P II: SEZNAM LETIŠŤ V ČESKÉ REPUBLICĚ

Tab. Seznam letišť v České republice (ŘLP, 2011)

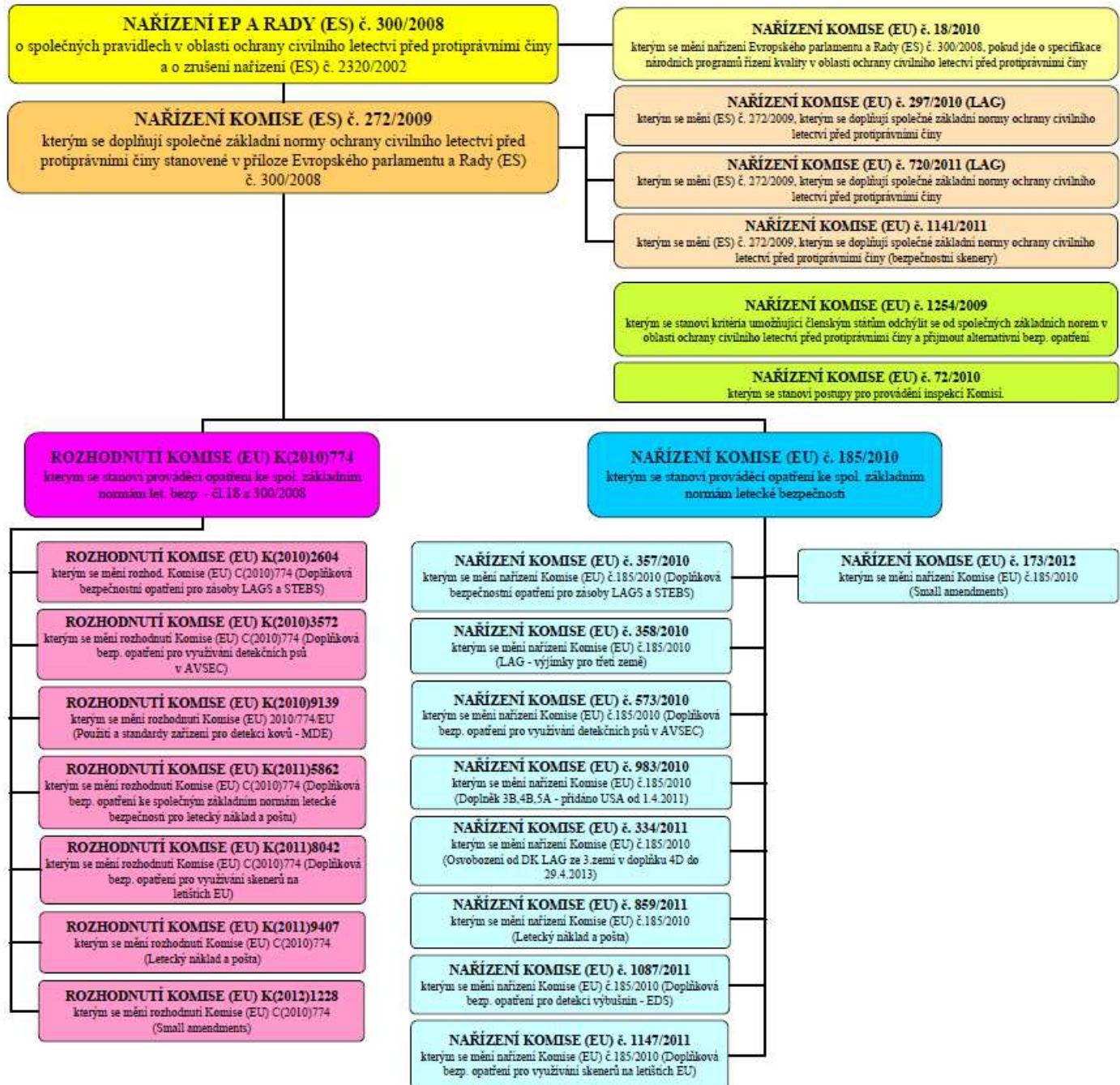
ICAO code	Poloha	Status quo	Kraj
LKBE	BENEŠOV	Veřejné vnitrostátní letiště	Středočeský
LKBE	BENEŠOV	Mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí	
LKBO	BOHUNOVICE	Neveřejné vnitrostátní letiště	Olomoucký
LKTB	BRNO/TUŘANY	Mezinárodní veřejné letiště s vnější hranicí	Jihomoravský
LKBR	BROUMOV	Veřejné vnitrostátní letiště	Královehradecký
LKBA	BŘECLAV	Veřejné vnitrostátní letiště	Jihomoravský
LKBU	BUBOVICE	Veřejné vnitrostátní letiště	Středočeský
LKCV	ČASLAV	Vojenské mezinárodní neveřejné letiště	Středočeský
LKCE	ČESKÁ LIPA	Veřejné vnitrostátní letiště	Liberecký
LKCS	ČESKÉ BUDĚJOVICE	Mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí	Jihočeský
LKCS	ČESKÉ BUDĚJOVICE	Veřejné vnitrostátní letiště	
LKDK	DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM	Veřejné vnitrostátní letiště	Královehradecký
LKER	ERPUŽICE	Neveřejné vnitrostátní letiště	Píseňský
LKFR	FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ	Veřejné vnitrostátní letiště	Moravskoslezský
LKHB	HAVLÍČKŮV BROD	Veřejné vnitrostátní letiště	Vysočina
LKHB	HAVLÍČKŮV BROD	Mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí	
LKHD	HODKOVICE NAD MOHELKOU	Veřejné vnitrostátní letiště	Liberecký
LKHO	HOLEŠOV	Neveřejné vnitrostátní letiště	Zlínský
LKHC	HORICE	Veřejné vnitrostátní letiště	Královehradecký
LKHV	HORŮVICE	Neveřejné vnitrostátní letiště	Středočeský
LKHS	HOSÍN	Veřejné vnitrostátní letiště	Jihočeský
LKHS	HOSÍN	Mezinárodní neveřejné letiště s vnitřní hranicí	
LKHK	HRADEC KRÁLOVÉ	Veřejné vnitrostátní letiště	Královehradecký
LKHK	HRADEC KRÁLOVÉ	Mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí	
LKHN	HRANICE	Veřejné vnitrostátní letiště	Olomoucký
LKCB	CHEB	Veřejné vnitrostátní letiště	Karlovarský
LKCH	CHOMUTOV	Veřejné vnitrostátní letiště	Ústecký
LKCT	CHOTĚBOŘ	Veřejné vnitrostátní letiště	Vysočina
LKCR	CHRUDIM	Veřejné vnitrostátní letiště	Pardubický
LKJA	JAROMĚR	Veřejné vnitrostátní letiště	Královehradecký
LKJC	JIČÍN	Veřejné vnitrostátní letiště	Královehradecký
LKJI	JIHLAVA	Veřejné vnitrostátní letiště	Vysočina
LKJH	JINDŘICHŮV HRADEC	Veřejné vnitrostátní letiště	Jihočeský
LKKV	KARLOVY VARY	Mezinárodní veřejné letiště s vnější hranicí	Karlovarský
LKKB	KBELY	Vojenské mezinárodní neveřejné letiště	Praha
LKKL	KLADNO	Veřejné vnitrostátní letiště	Středočeský
LKKT	KLATOVY	Veřejné vnitrostátní letiště	Píseňský
LKKT	KLATOVY	Mezinárodní neveřejné letiště s vnitřní hranicí	
LKKO	KOLÍN	Veřejné vnitrostátní letiště	Středočeský
LKKR	KRNOV	Veřejné vnitrostátní letiště	Moravskoslezský
LKKM	KROMĚŘÍŽ	Neveřejné vnitrostátní letiště	Zlínský
LKKA	KŘÍŽANOV	Veřejné vnitrostátní letiště	Vysočina
LKKC	KŘÍŽENEC	Neveřejné vnitrostátní letiště	Píseňský
LKKU	KUNOVICE	Mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí	Zlínský
LKKY	KYJŮV	Veřejné vnitrostátní letiště	Jihomoravský
LKPL	LETKOV	Veřejné vnitrostátní letiště	Píseňský
LKLT	LETNANY	Mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí	Praha
LKLT	LETNANY	Veřejné vnitrostátní letiště	
LKLB	LIBEREC	Mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí	Liberecký
LKMR	MARIÁNSKÉ LÁZNĚ	Veřejné vnitrostátní letiště	Karlovarský
LKCM	MEDLÁNKY	Veřejné vnitrostátní letiště	Jihomoravský
LKMI	MIKULOVICE	Veřejné vnitrostátní letiště	Olomoucký
LKMB	MLADÁ BOLESLAV	Veřejné vnitrostátní letiště	Středočeský
LKMH	MNICHŮV HRADIŠTĚ	Mezinárodní veřejné letiště s vnější hranicí	Středočeský
LKMK	MORAVSKÁ TŘEBOVA	Veřejné vnitrostátní letiště	Pardubický
LKMO	MOST	Veřejné vnitrostátní letiště	Ústecký
LKNA	NÁMEŠŤ	Vojenské mezinárodní neveřejné letiště	Vysočina
LKNM	NOVÉ MĚSTO (nad Metují)	Veřejné vnitrostátní letiště	Královehradecký
LKOL	OLOMOUC	Mezinárodní veřejné letiště s vnitřní hranicí	Olomoucký
LKMT	OSTRAVA/MOŠNOV	Mezinárodní veřejné letiště s vnější hranicí	Moravskoslezský
LKOT	OTROKOVICE	Mezinárodní neveřejné letiště s vnitřní hranicí	Zlínský
LKPC	PANENSKÝ TýNEC	Veřejné vnitrostátní letiště	Ústecký
LKPD	PARDUBICE	Mezinárodní veřejné letiště s vnější hranicí	Pardubický
LKPD	PARDUBICE	Vojenské mezinárodní veřejné letiště	Pardubický

Tab. Seznam letišť v České republice (pokračování)

LKPS	PLASY	Veřejné vnitrostátní letiště	Plzeňský
LKLN	PLZEN/LINÉ	Mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí	Plzeňský
LKPN	PODHOŘANY	Veřejné vnitrostátní letiště	Pardubický
LKPA	POLIČKA	Veřejné vnitrostátní letiště	Pardubický
LKPR	PRAHA/RUZYNĚ	Mezinárodní veřejné letiště s vnější hranicí	Praha
LKPJ	PROSTEJOV	Neveřejné vnitrostátní letiště	Olomoucký
LKRO	PREROV	Mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí	Olomoucký
LKPO	PREROV	Vojenské mezinárodní neveřejné letiště	Olomoucký
LKPM	PŘIBRAM	Veřejné vnitrostátní letiště	Středočeský
LKPI	PŘIBYSLAV	Veřejné vnitrostátní letiště	Vysočina
LKRK	RAKOVNÍK	Veřejné vnitrostátní letiště	Středočeský
LKRA	RANA	Veřejné vnitrostátní letiště	Ústecký
LKRY	ROKYCANY	Neveřejné vnitrostátní letiště	Plzeňský kraj
LKRO	ROUDNICE	Veřejné vnitrostátní letiště	Ústecký
LKRÖ	ROUDNICE	Mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí	Ústecký
LKSZ	SAZENÁ	Veřejné vnitrostátní letiště	Středočeský
LKSK	SKUTEČ	Veřejné vnitrostátní letiště	Pardubický
LKSN	SLANÝ	Veřejné vnitrostátní letiště	Středočeský
LKSO	SOBĚSLAV	Veřejné vnitrostátní letiště	Jihočeský
LKSA	STANKOV	Veřejné vnitrostátní letiště	Plzeňský
LKSB	STICHOVICE	Neveřejné vnitrostátní letiště	Olomoucký
LKST	STRAKONICE	Veřejné vnitrostátní letiště	Jihočeský
LKŠR	STRUNKOVICE	Veřejné vnitrostátní letiště	Jihočeský
LKSU	ŠUMPERK	Veřejné vnitrostátní letiště	Olomoucký
LKTA	TABOR	Veřejné vnitrostátní letiště	Jihočeský
LKTD	TACHOV	Neveřejné vnitrostátní letiště	Plzeňský
LKTC	TOČNÁ	Veřejné vnitrostátní letiště	Praha
LKTO	TOUŽIM	Veřejné vnitrostátní letiště	Karlovarský
LKUL	ÚSTÍ NAD LABEM	Neveřejné vnitrostátní letiště	Ústecký
LKUO	ÚSTÍ NAD ORLICÍ	Veřejné vnitrostátní letiště	Pardubický
LKVP	VELKÉ POŘÍČÍ	Veřejné vnitrostátní letiště	Královohradecký
LKVL	VLAŠIM	Veřejné vnitrostátní letiště	Středočeský
LKVO	VODOCHODY	Mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí	Středočeský
LKVR	VRCHLABÍ	Veřejné vnitrostátní letiště	Královohradecký
LKVM	VYSOKÉ MYTO	Veřejné vnitrostátní letiště	Pardubický
LKYM	VYSOKÉ MYTO	Mezinárodní neveřejné letiště s vnější hranicí	Pardubický
LKVY	VÝŠKOV	Veřejné vnitrostátní letiště	Jihomoravský
LKZA	ZÁBŘEH	Veřejné vnitrostátní letiště	Moravskoslezský
LKZB	ZBRASLAVICE	Veřejné vnitrostátní letiště	Středočeský
LKZN	ZNOJMO	Neveřejné vnitrostátní letiště	Jihomoravský
LKZM	ŽAMBERK	Veřejné vnitrostátní letiště	Pardubický
LKZD	ŽATEC/MACERKA	Neveřejné vnitrostátní letiště	Ústecký

PŘÍLOHA P III: LEGISLATIVA EU

Schéma EU legislativy s účinností od 29. dubna 2010 (update 02.03. 2012)



Obr. Schéma legislativy EU (Ministerstvo dopravy ČR, 2012)