

Univerzita Karlova v Praze
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Pavel Jovanovič

**Letiště Praha jako impuls pro lokální
rozvoj**

Prague airport as a local development impulse

Bakalářská práce

Praha 2008

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně, pod vedením školitele RNDr. Miroslava Marady, Ph.D, a že jsem všechny použité prameny řádně citoval.

V Praze dne 15. 8. 2008

.....
podpis

Děkuji především svému školiteli, RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D., za čas, který mi věnoval a za cenné připomínky, názory a rady, které mi pomohly při psaní této bakalářské práce. Dále bych chtěl také poděkovat všem v mém nejbližším okolí, kteří mě během mého studia podporovali.

Letiště Praha jako impuls pro lokální rozvoj

Abstrakt

Hlavním cílem této bakalářské práce je popsat pozitivní a negativní dopady rozvoje Letiště Praha na okolní území a diskutovat scénáře možného budoucího rozvoje studovaného území. Dílčí části práce se věnují opatřením, kterými je možné částečně omezit negativní vliv letiště po zvýšení jeho přepravní kapacity. Práce se také zabývá obecnými důsledky, které s sebou přináší rozvoj letiště. Přináší náhled do využití území v okolí Letiště Praha a také ukazuje budoucí vývoj v této oblasti. V práci se rovněž diskutuje možný přesun části letecké dopravy na letiště ve Vodochodech a je zmapována také situace kolem privatizace letiště i s příklady ze zahraničí. V závěru práce se věnují prognózám budoucího vývoje pomocí popisu možných scénářů budoucího rozvoje území, které kombinují působení jednotlivých faktorů.

Obsah

Seznam grafů	6
Seznam tabulek	7
Seznam obrázků	8
Seznam použitých zkratk	9
1 Úvod, struktura práce	10
2 Teoretická část	13
2. 1 Letecká doprava v moderní společnosti	13
2. 2 Vývoj geografie letecké dopravy	14
2. 3 Studie regionálních a lokálních vlivů letišť	17
2. 4 Omezování kapacity letišť	19
2. 5 Literatura k Letišti Praha	22
3 Lokální dopady Letiště Praha	24
3. 1 Historie a rozvoj Letiště Praha	24
3. 2 Kapacita letiště – nutnost rozšíření	27
3. 3 Negativní dopady Letiště Praha	29
3. 3. 1 Hluk	30
3. 3. 2 Ochranné hlukové pásmo	32
3. 3. 3 Ostatní negativní vlivy	33
3. 4 Pozitivní dopady rozvoje Letiště Praha	34
3. 4. 1 Zaměstnanost na letišti	34
3. 4. 2 Dopravní infrastruktura	35
4 Územní souvislosti rozvoje Letiště Praha	39
4. 1 Využití území v okolí letiště	39
4. 2 Alternativní varianty k rozšíření letiště	42
4. 3 Privatizace letiště	45
5 Scénáře budoucího rozvoje území	47
6 Závěr	52
Seznam použité literatury	54
Přílohy	57

Seznam grafů

Graf 1 – Historie geografického výzkumu v oblasti letecké dopravy, 1930–2006	15
Graf 2 – Zaměstnanost související s provozem letiště, 25 vybraných evropských letišť	18
Graf 3 – Vývoj počtu pohybů na LP, současný stav a prognóza LP s.p., 1990–2014	26
Graf 4 – Počet obyvatel žijících v hlukových zónách Letiště Praha – denní doba	31
Graf 5 – Počet obyvatel žijících v hlukových zónách Letiště Praha – noční doba	32

Seznam tabulek

Tab. 1 – Omezení leteckého provozu na letišti Frankfurt am Main a jeho ekonomické důsledky ve spolkové zemi Hesensko, 1999	21
Tab. 2 – Vývoj přepravy cestujících a zboží, 2000–2007	25
Tab. 3 – Podíl letadel zařazených do jednotlivých hlukových kategorií, 1995 – 2007	30

Seznam obrázků

Obr. 1 – Okruhy geografického výzkumu v oblasti letecké dopravy	16
Obr. 2 – Plán rozšíření Letiště Praha o novou, paralelní VPD	27
Obr. 3 – Schéma zatížení jednotlivých drah po postavení paralelní dráhy	29
Obr. 4 – Rychlodráha na letišti, schéma plánované trasy	36
Obr. 5 – Prodloužení trasy metra A na letišti, schéma plánované trasy	37

Seznam použitých zkratk

ACI	Airports Council International
HDP	Hrubý domácí produkt
VPD	Vzletová a přistávací dráha
PID	Pražská integrovaná doprava
LP s.p.	Letiště Praha, státní podnik
OHP	Ochranné hlukové pásmo
EIA	Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí
PPP	Spolupráce veřejného a soukromého sektoru (Public Private Partnership)
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
ČZU	Česká zemědělská univerzita

1 Úvod, struktura práce

Letiště Praha v posledních letech roste velmi dynamicky a jeho vliv na okolní území se stále zvětšuje. Do diskuze kolem pozitiv a negativ, které s sebou tento růst přináší, se zapojuje stále více lidí a to jak odborníků tak i občanů. Téma je to tedy velmi aktuální. V současnosti je v souvislosti s rozvojem letiště naplánováno především budování nové vzletové a přistávací dráhy (VPD) a stavba vysokokapacitního dopravního spojení (metro, rychlodráha). V mé práci bych se rád zaměřil na vliv růstu letiště a na lokální dopady, které ovlivňují tento rozvoj letiště a s ním nutně spojené stavby. Problematika vlivu Letiště Praha na okolní území se zejména v posledních několika letech medializovala a stala se i předmětem politických jednání a sporů.

Letiště Praha je stále ještě většinově majetkem státu a o jeho privatizaci se teprve jedná. Proto jsou otázky spojené s jeho rozšířením řešeny z trochu jiného pohledu. Mezi letišti v Česku má výsadní postavení, protože se na něj koncentruje většina osobní i nákladní letecké dopravy na území našeho státu. Má jedinečnou polohu ve středu Evropy, proto lze i do budoucna počítat se zvyšováním intenzity jeho využití. Tento trend podle všech předpokladů bude pokračovat, proto by se měla věnovat dostatečná pozornost vlivům a dopadům letiště na okolní území. Podle Paula Uphama (2003) environmentální kapacita letišť a jejich vnímání veřejností způsobují již dnes na mnoha evropských letištích omezení pro jejich rozvoj. Tato situace se bude nadále zhoršovat, protože poptávka po leteckých službách se bude v příštích letech stále výrazně zvyšovat. Ve své práci bych chtěl zachytit rozvojový potenciál území bezprostředně ovlivněného Letištěm Praha a to zejména v souvislosti s budoucími plánovanými stavbami. Jsou to zejména stavby vynucené stále se zvyšujícím počtem pohybů letadel – paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), která je podmínkou pro další rozvoj letiště. To však s sebou nese i zátěž pro obyvatele bydlící, pracující či studující v ose nové VPD. Dnešní dráhový systém už v období špiček nepostačuje a proto by v blízké budoucnosti mohly nastat provozní komplikace.

Dalším plánovaným záměrem v souvislosti s rozvojem letiště je vysokokapacitní spojení s centrem Prahy. Pro letiště takového významu je nezbytné kvalitní a rychlé spojení se středem metropole pomocí rychlodráhy či metra. Tyto a další stavby v souvislosti s nárůstem leteckého provozu budou mít vliv na rozvoj okolního území. Hakfoort, Poot a Rietveld (2001) hovoří o tom, že letiště působí v území jako dopravní nody a jejich další rozšíření, vynucené stále rostoucí intenzitou letecké dopravy, s sebou

nese určité efekty, dopady. Tyto dopady jsou jak pozitivní tak negativní povahy. Za negativní jsou považovány hluk, znečištění ovzduší a bezpečnostní rizika spojená s provozem letadel. Podle IATA (2004) se celosvětově snížil mezi roky 1998 a 2004 počet obyvatel vystavených nadměrnému hluku o 35 %. Důvodem je především technologický pokrok, který umožňuje nasazení nových, tišších letadel do běžného provozu. Tento trend je přesto na některých letištích omezován zásahy vedení měst v jejich sousedství. Pouze komplexní územní plánování může uchránit obyvatele žijící v okolí před vysokou hlukovou zátěží.

Mezi pozitivní dopady patří především ekonomické výhody, letiště bývají často motory růstu ekonomiky regionů. Zvyšují také atraktivitu regionů a tím přispívají k přílivu přímých zahraničních investic a podpoře turistického ruchu. Jsou rovněž výrazným poskytovatelem pracovních příležitostí. Encyklopedie Britannica definuje moderní světová letiště jako ohromné komplexy poskytující nejen letecké služby, vnitřně organizované, zaměstnávající desítky tisíc lidí. Například Kasarda (2001, cit. v Ferreira 2006, s. 1) nazývá tyto urbánní formy jako "aerotropolis" a říká, že letiště jsou centrem pro rozvoj a že dostupnost je nejdůležitějším faktorem pro lokalizaci ekonomických aktivit a rozvoj měst. Podle ATAG (2008) představují pracovní místa na letištích polovinu všech přímých pracovních míst generovaných leteckým průmyslem (zbytek tvoří pracovní místa v leteckých společnostech a ve výrobě letadel).

V případě Letiště Praha se tyto projevy jeho růstu budou zároveň střetávat s dalšími zájmy v území, jako jsou například obytná funkce okolních obcí a částí Prahy, rekreační funkce a ochrana přírody v přírodním parku Šárka–Lysolaje atd. Proto nemůže být rozvoj letiště veden izolovaně od metropole. Dopady letiště tedy představují výraznou výzvu jak pro provozovatele letiště tak pro okolní prostředí. Celý soubor vlivů, dopadů a interakcí mezi letištem a přilehlým regionem musí být řešen ve vzájemném souladu.

V úvodu mé bakalářské práce stručně zmapuji dosavadní geografický výzkum v oblasti letecké dopravy s důrazem na lokální dopady letišť a roli letectví v dnešním globálním světě. Budu se věnovat i vlivům omezování kapacity letišť a jejich ekonomickým a sociálním důsledkům na příkladě dvou evropských letišť – Frankfurt/Main, a Amsterdam-Schiphol. Diskutovat budu také možnosti částečného přesunutí letecké dopravy z pražského letiště, především té nákladní a charterové, na letiště patřící Aero Vodochody. Budu se také snažit popsat vývoj okolo privatizace Letiště Praha s.p., která může a zřejmě bude znamenat změny ve způsobu řízení letiště,

v jeho rozvojových plánech a v politice, kterou bude letiště aplikovat. To se potom také promítne do okolního území.

Hlavním cílem práce je rozpracovat a popsat pozitivní a negativní dopady rozvoje Letiště Praha na okolní území a diskutovat scénáře možného budoucího rozvoje studovaného území při zohlednění působení různých faktorů. Dále bych se podrobněji věnoval různým opatřením, kterými je možné omezit alespoň částečně negativní vliv letiště po zvýšení jeho kapacity. Dílčím cílem bude popsat změny, které s sebou nese chystaná privatizace letiště. Mezi ně patří snaha státu projednat a schválit rozšíření letiště o novou VPD, stejně jako zavedení vysokokapacitní dopravy mezi letiště a centrem města, což by zvýšilo jeho cenu. Věnovat bych se také chtěl možnostem přesunutí části letecké dopravy na jiné, regionální letiště. Jako alternativa se nabízí letiště u továrny Aero ve Vodochodech, jehož vlastníci ve svých plánech počítají s přeměnou průmyslového letiště pro běžný, veřejný provoz především charterových a nízkonákladových linek. Tento přesun je podmíněn samozřejmě vybudováním infrastruktury potřebné pro mezinárodní provoz na tomto letišti. V rámci práce a jejích jednotlivých částí budu ověřovat následující výzkumné předpoklady a otázky:

- Rozšíření Letiště Praha o novou vzletovou a přistávací dráhu bude znamenat omezení rozvoje v dotčeném území a negativní dopady na lokalitu převýší nad dopady pozitivními.
- Koncentrace několika nových dopravních staveb do prostoru severozápadu Prahy bude znamenat velké zatížení pro místní obyvatele a sníží to kvalitu životního prostředí v oblasti.
- Kterými opatřeními lze omezit negativní vliv letiště na jeho okolí poté co se zvýší jeho kapacita? Využívá je Letiště Praha již v současné době?
- Je možné přesunutí části letecké dopravy (nízkonákladové, nákladní, charterové) na jiné letiště, například do areálu Aera Vodochody?

Kapitola 2

Teoretická část

V této kapitole se budu zabývat obecnými východisky sledování dané problematiky. Úvodem stručně představím roli letecké dopravy v moderní společnosti. Popíši vývoj geografického výzkumu v oblasti letecké dopravy s důrazem na lokální vlivy a dopady letišť. Poté představím literaturu a empirické studie, které jsou přínosné pro moji práci. Budu se věnovat také studiím, které hodnotí vlivy omezování kapacity letišť. V této části budu často čerpat z rozsáhlé empirické studie, která se zabývá problematikou letišť a jejich vlivu na ekonomiku a společnost (The social and economic impact of airports in Europe, 2004), kterou si nechala zpracovat asociace Airports Council International (ACI). Tato organizace sdružuje kromě pražského i dalších 450 letišť ve 45 evropských zemích, na kterých se soustředí 90 % objemu osobní dopravy.

2. 1 Letecká doprava v moderní společnosti

Role letecké dopravy v dnešní společnosti se stává stále významnější. Globalizace a internacionalizace ekonomiky je klíčovým faktorem podmiňujícím současný růst letecké dopravy. Vždyť neexistuje rychlejší způsob jakým dopravit lidi či zboží mezi světovými ekonomickými centry v Severní Americe, Evropě a Východní Asii. Kvalitní dopravní dostupnost je podle EU klíčem k ekonomické konkurenceschopnosti. Mobilita lidí, zboží a služeb přispívá k ekonomickému a sociálnímu rozvoji států a podporuje také jejich integraci. Její důležitost dále vzrostla s rozšířením EU.

Stále více společností formuje nadnárodní korporace. Řídící a vývojová centra se nacházejí často v jiné zemi či dokonce na jiném kontinentě než výroba. To vytváří potřebu cestování mezi zákazníky a dodavateli či mezi pobočkami společnosti. Letecká doprava hraje důležitou roli hlavně při přepravě lidí a vysoce ceněného zboží na dlouhé vzdálenosti.

Letecká doprava je zásadní také pro turismus. V souvislosti s rozmachem nízkonákladových aerolinek a existencí charterových spojení pro turistické kanceláře se stávají prázdninové cíle dostupnější pro stále větší skupinu lidí.

Někdo by mohl předpokládat, že rozvoj komunikačních technologií, především internetu, by mohl znamenat snížení poptávky po letecké dopravě. Opak je ale pravdou. Zčásti je to dáno potřebou osobního kontaktu při podnikání, cestování nebo návštěvě přátel či rodin. Dále také tím, že právě tyto komunikační technologie odhalí světovému trhu více společností z méně dostupných částí, z čehož potom plynou další nové obchodní vztahy.

Letecká doprava také představuje klíčovou roli v rozvoji tzv. znalostní ekonomiky (knowledge economy). Pro většinu vědců je základní potřebou setkávání se svými kolegy, diskutování a vyměňování svých poznatků. To zcela nepochybně umožňuje rychlé šíření inovací, které s sebou přináší ekonomické výhody.

Letecká doprava (osobní i nákladní) tedy představuje neodmyslitelnou část moderní společnosti a ekonomiky. Bez dostupnosti, kterou letecká doprava přináší, by některé zboží či služby, které neodmyslitelně patří k životu, nebyly k dispozici. To by se projevilo snížením kvality života, kterou považují obyvatelé vyspělých zemí za standard (ACI 2004).

2. 2 Vývoj geografie letecké dopravy

Geografie letecké dopravy představuje v rámci studia geografie metodologicky spíše méně rozpracované téma, které se ovšem zejména v posledních 20 letech velmi dynamicky vyvíjí. Problematika lokálních dopadů letišť se dostala do popředí zájmu geografů zejména v souvislosti se stále se zvyšujícími přepravními nároky a tlakem na jejich rozšiřování. V Evropě k tomu výrazně přispěla koncentrace mezikontinentální letecké dopravy do několika hlavních jádrových letišť (tzv. hub function) a částečný přesun vnitroeuropejské letecké dopravy na menší letiště, které zaznamenaly v 90. letech nejvyšší nárůst přepravy (Burghouwt, Hakfoort 2002)

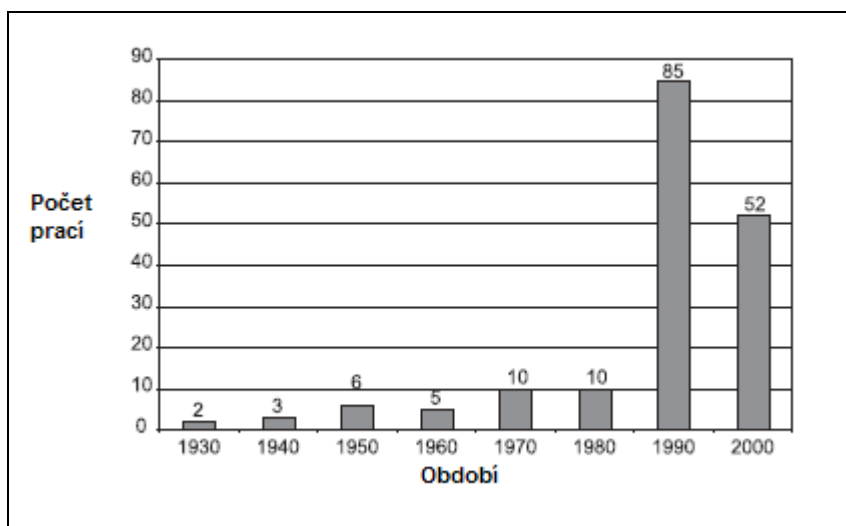
Timothy M. Vowles (2006) tvrdí, že „problematiku letecké dopravy studuje mnoho odborníků, od ekonomů přes techniky, politické analytiky až po historiky a další. Na poli geografie dopravy a v geografii vůbec je studium této problematiky potřebné k popsání konceptů dopravních sítí, rozvojových otázek na různých měřítkových úrovních a pro fungování globální ekonomiky jako celku“.

Letecká doprava je v zájmu geografů již zhruba 70 let, první práce vznikly ještě před 2. světovou válkou. V počátcích bylo studium v této oblasti zaměřeno především na popisné regionální práce. Ty se zabývaly například vývojem leteckých spojení nebo

lokalizací nově vznikajících letišť. Takovou prací byla například kniha *The Geography of World Air Transport* napsaná J. Parkerem Van Zandtem (1944). „V 60. letech se rozšířilo studium o práce zaměřené na to, jaký vliv má vznikání nových letišť na krajinu a území“ (Blake 1969, cit. v Vowles 2006, s. 13). 70. léta přinesly výraznou orientaci výzkumu v této oblasti na studium jednotlivých letišť. Vowles (2006) uvádí, že sedm z deseti článků vydaných v tomto období se týkalo nějakého konkrétního letiště. Například Hoare (1974) se zabýval ve své práci studiem mezinárodních letišť jako růstových pólů ekonomiky a navazoval tím na teorii růstových pólů, kterou vytvořili v 50. letech F. Perroux a J. Boudeville (blíže např. viz Blažek, Uhlíř, 2002). Tuto teorii aplikoval v praxi na konkrétním případě londýnského letiště Heathrow. Tentýž autor (Hoare 1975) studoval vliv dostupnosti mezinárodního letiště na lokalizaci přímým zahraničních investic ve Velké Británii, konkrétně na jihovýchodě země v okolí letiště Heathrow. Objevilo se také nové téma a tím byla hluková zátěž v okolí letišť, dva články na toto téma publikoval Neil Wrigley (1976, 1977).

V 80. letech se práce koncentrovaly opět na studium letišť a to i přesto, že to bylo první desetiletí po deregulaci leteckého průmyslu v USA. Výzkumy Taylora (1984), Taylora, Halla a Birnieho (1980, 1987) se týkaly vlivů hluku z letišť na okolní území.

Graf 1 – Historie geografického výzkumu v oblasti letecké dopravy, 1930–2006



Zdroj: Vowles (2006)

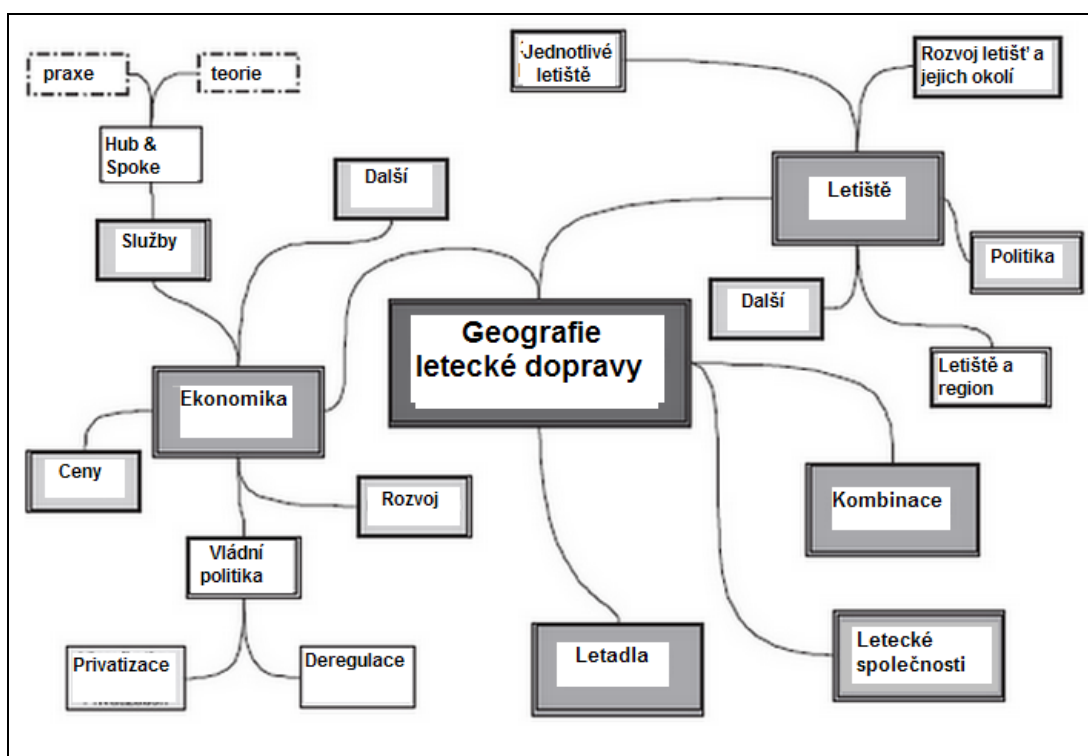
Až teprve v 90. letech můžeme sledovat výrazný nárůst počtu publikovaných geografických prací na poli letecké dopravy (viz obr. 1). Tento nárůst je podle Vowlese (2006) spojován s několika událostmi. První z nich je deregulace leteckého průmyslu v USA v roce 1978, která s odstupem času a s dostavenými výsledky vytvořila široký prostor pro výzkum. Dalšími důvody byly vznik internetu a s tím spojená široká

dostupnost dat a také založení odborného časopisu *Journal of Transport Geography*, který poskytoval publikaci článků s tímto zaměřením velký prostor. Tématicky se výzkum zaměřil na studium tzv. operačního systému hub-and-spoke nově využívaného v organizaci letecké dopravy (nejprve nákladní a poté i osobní), na deregulaci a privatizaci v letectví, nízko-nákladové přepravce a síťové analýzy.

Trend v růstu počtu publikovaných článků pokračuje i na počátku 21. století, kdy se studium zaměřuje nejen na liberalizaci a privatizaci, ale také na rozvoj na letišti a v jeho okolí. Většina článků je publikována v odborných časopisech *Journal of Transport Geography* a *Journal of Air Transportation Management*, což znamená ústup od publikování ve více či méně obecně zaměřených geografických časopisech. Tento trend však vede k tomu, že ostatní geografové nemají tak snadný přístup k těmto pracím a k částečné izolaci tohoto oboru.

Tématicky Vowles (2006) rozděluje geografický výzkum v oblasti letecké dopravy do pěti hlavních okruhů (viz obr. 2).

Obr. 1 – Okruhy geografického výzkumu v oblasti letecké dopravy



Zdroj: Vowles (2006)

Poměrně málo geografických studií bylo zaměřeno na konkrétní letecké přepravce či na letadla (hlučnost jednotlivých letadel a efekty větru). Výzkum zabývající se přímo letišti lze dělit do dvou podskupin: studie týkající se role konkrétního letiště v lokalitě a jeho zapojení do dopravní sítě. Tyto práce se liší od studií zaměřených na postup

a politiku rozvoje na letišti a v jeho okolí, které vidí roli letiště v širším kontextu. Další významné oblasti výzkumu se týkají soutěže mezi jednotlivými letišti v makroregionálním pohledu a efektů hluku. Podle výše uvedeného členění jsou nejvíce zastoupenou skupinou v geografii letecké dopravy vědecké práce týkající se leteckého průmyslu (industry-focused research) a především ty zaměřené na obslužnou sféru.

Regionální pohled na problematiku nám ukáže, že většina prací se orientuje na prostor Severní Ameriky a Evropy. V posledních letech ale vzniká stále více odborných prací zabývajících se v letecké dopravě velmi progresivním regionem australsko-asijským.

Budoucnost geografického výzkumu v této oblasti vidí Volwes (2006) ve zvyšujícím se zájmu o tuto problematiku. Očekává doslova explozi na asijských leteckých trzích, především v Číně a Indii. V Evropě a Severní Americe se podle něj bude orientovat zájem na rozvojové otázky, především pak na starší letiště, které překročí svou plánovanou kapacitu a také na služby, které letiště poskytují leteckým přepravcům a cestujícím.

2. 3 Studie regionálních a lokálních vlivů letišť

Luis Ferreira a kol. (2006) hovoří o mezinárodních letištích jako o stěžejních dopravních a logistických centrech, které slouží jako brány pro národní a regionální ekonomiku. Moderní letiště se vyvinuly v portály regionálního a národního ekonomického růstu, což s sebou přineslo dramatické změny v jejich okolí. Po privatizaci se mnohá letiště staly centry regionální aktivity charakterizované rostoucí komplexitou ve využívání území, infrastrukturou, dopravními a vlastnickými vztahy se zřetelnými environmentálními vlivy.

Studie regionálních a lokálních vlivů letišť jsou obvykle zaměřeny případově na jednotlivá letiště a jsou zpracovány soukromými firmami z oboru poradenství. Na internetu se dají najít výstupy z těchto prací, zaměřených především na větší americká či evropská letiště, které přinášejí zajímavá čísla. Problémem je, jak už jsem uvedl, že se týkají pouze konkrétních letišť a proto se jejich závěry nedají příliš zobecnit. Spíše nám mohou ukázat použité metody a přístupy zpracování. Významným zdrojem informací je také diplomová práce Anny Chvojkové, jejíž část se regionálními vlivy zabývá (podrobněji viz. část 2. 5.).

Můžeme zmínit například studii publikovanou v roce 2005, která se týkala ekonomických vlivů největšího světového letiště v americké Atlantě (Hartsfield-

Jackson Atlanta International Airport Economic Impacts). Věnovala se především zaměstnanosti na letišti a to pomocí šetření mezi zaměstnanci, cestujícími a důvodům jejich cesty. Zjišťovala také to, kolik cestující utratí a modelovala ekonomický vliv.

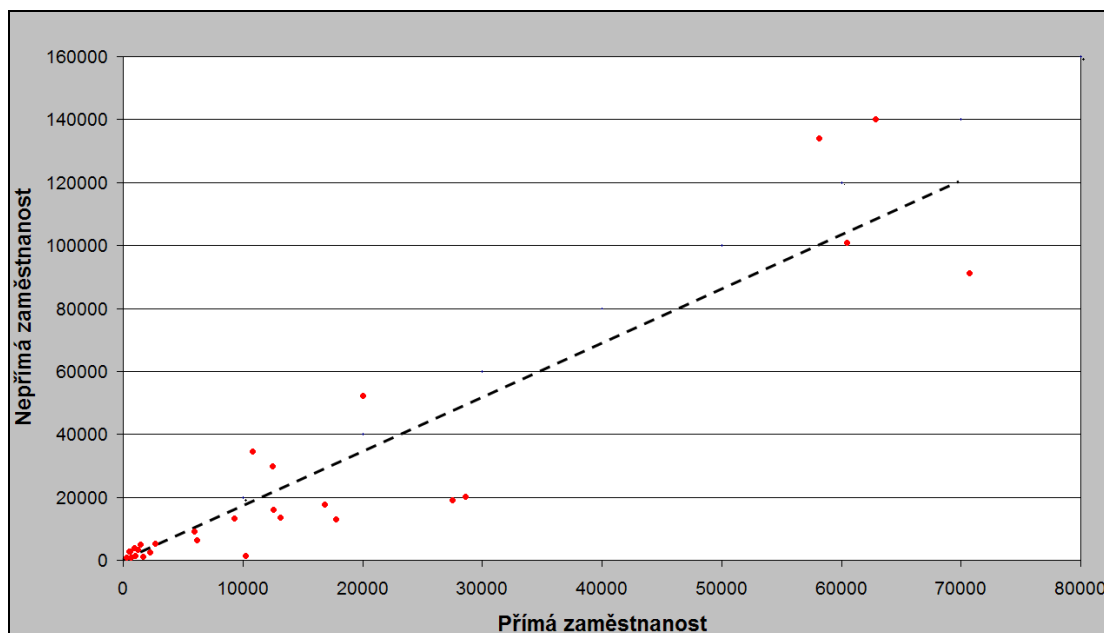
Zabývala se třemi efekty zaměstnanosti (tak je tomu i v jiných studiích ekonomických vlivů letišť):

- přímý (zaměstnanost přímo na letišti související s provozem, administrativní práce a komerční služby pro zákazníky)
- nepřímý (subdodavatelské společnosti, byznys závislý na provozu letiště, např.: stavební společnosti budující vybavení letiště, dodavatelé paliva, sektor služeb atd.)
- indukovaný (pracovní místa podporovaná výdaji přímo či nepřímo zaměstnaných pracovníků v leteckém průmyslu)

Výsledkem bylo zjištění, že přímé vlivy jsou zhruba ekvivalentní vlivům nepřímým a indukovaným (měřeno jak výnosy, tak platy a počtem pracovních míst). Nepřímé a indukované efekty potom můžeme označit jako multiplikační efekty.

Vztah mezi počtem pracovních míst přímo na letišti a počtem pracovních míst v nepřímých/indukovaných sférách vystihuje obr. 3. U většiny z 25 evropských letišť, kde byl tento vztah sledován, převyšuje nepřímá a indukovaná zaměstnanost tu přímou na letišti (pokud sledujeme počty pracovních míst).

Graf 2 – Zaměstnanost související s provozem letiště, 25 vybraných evropských letišť



Zdroj: ACI, 2004

V této studii byly také publikovány odhady týkající se počtu pracovních míst, které vzniknou díky provozu letiště na různých řádovostních úrovních. Na každých nových 1000 pracovních míst na letišti vznikne zhruba 2100 nepřímých a indukovaných pracovních míst na celostátní úrovni, 1100 míst na úrovni regionální a 500 míst na sub-regionální úrovni.

Podle studie ATAG (2008) se v Evropě počet přímých pracovních míst na letištích pohybuje kolem 1,53 milionu, nepřímých míst je 1,84 milionu a indukovaných 0,84 milionu.

V této studii a jí podobných však chybí zachycení vlivů na životní prostředí a obyvatele žijící v okolí letiště. Zaměření těchto prací je ryze ekonomické, zkoumají hlavně ekonomické vlivy letišť.

Podobná práce zabývající se ekonomickými dopady rozvoje pražského letiště byla zpracována Annou Chvojkovou v roce 2005. Pro případné rozšíření Letiště Praha je zpracována poněkud odlišná studie. K plánovanému rozšíření letiště o novou vzletovou a přistávací dráhu musí být ze zákona zpracována dokumentace EIA, která hodnotí vlivy stavby na životní prostředí. Ta byla nedávno (prosinec 2007) publikována. Obsahuje údaje o plánovaném záměru, o stavu životního prostředí a také komplexní charakteristiky a hodnocení vlivů této stavby na veřejné zdraví a životní prostředí. Dokumentace ale například nezahrnuje sociálně ekonomické vlivy i přesto, že je jedna z kapitol takto nazvána. Místo toho je v této části hodnoceno znečištění ovzduší a hluková situace. Nezabývá se tím, že dotčené území je příměstské území s vysoce ceněným bydlením v blízkosti zeleně. Území by se (zvláště pokud zde bude realizován i silniční okruh Ruzyně-Suchdol ve variantě J) nezadržitelně proměňovalo v industriální zónu, zejména výstavbou logistických center, tak jak se to stalo v dalších podobných lokalitách. Rozvojový potenciál hodnotného bydlení a stávající i další možné rekreační hodnoty území by byly zmařeny. Zároveň se expertíza nezabývá synergickými efekty nové VPD a současně provozu silničního okruhu kolem Prahy. Tyto nedostatky jsou poměrně překvapující, pokud si uvědomíme, že se tato dokumentace EIA slouží jako podklad pro politická rozhodnutí.

2. 4 Omezování kapacity letišť

Ve vyspělých zemích Evropy dochází k omezování kapacity letišť zejména v důsledku tlaků okolních měst a obcí a občanských iniciativ. Ty jsou nespokojeny se stále rostoucími počty letadel, které způsobují neúnosné hlukové zatížení obyvatel

a znečištění ovzduší. Souvisí to také s tím, že velká evropská letiště leží v zázemí velkých měst. Tyto lokality jsou zpravidla velmi atraktivní pro bydlení a pozemky na výstavbu bydlení v těchto místech jsou velmi lukrativní záležitostí. Proto se někdy stává to, že nově přistěhovaní lidé si neuvědomí či podcení budoucí možné zatížení v souvislosti s růstem letiště.

Širšími důsledky omezování kapacity letišť a přístupu k leteckým službám se zabývalo zatím jen několik málo studií. Se stále rostoucími výhradami společnosti k vlivům letecké dopravy (letišť zejména) na životní prostředí vyvstává několik otázek. Měla by se kapacita letišť omezovat? Měla by se zvyšováním cen omezovat či jinak řídit poptávka po letecké dopravě?

Než v tomto ohledu dojde k nějakému rozhodnutí, měly by se zvážit možné ekonomické a společenské důsledky. Podle studie ACI (2004) by byly důsledky omezování kapacity letišť následující:

1. zvyšováním leteckých tax by se zvýšily přímé náklady cestujícím
2. odradí některé cestující od použití letadla
3. někteří cestující budou nuceni kvůli menšímu počtu destinací nabízených letišťem využívat letiště vzdálenější a tím zatěžovat dopravu na pozemních komunikacích
4. snížení atraktivity regionu pro přímé zahraniční investice, turismus a zhoršení pozice regionu v dnešním globalizovaném světě
5. koncentrace leteckých společností na více výnosné spoje a tím zhoršení pozice periferních regionů či zemí

V případě Prahy by tyto důsledky byly zřejmě vážnější než u jiných regionů s více mezinárodními letišti. Jelikož v Česku je pouze Praha relativně dobře zapojena do evropské letecké sítě, znamenalo by například rušení některých spojů nutnost využívat poměrně vzdálená letiště v zahraničí. Zasažen by byl určitě i turistický ruch, který pro Prahu představuje významný zdroj příjmů.

Pro některá evropská letiště vznikly studie zahrnující vlivy omezení jejich kapacity. Na tomto místě přiblížím dvě z nich. Obě byly publikovány v rámci studie ACI (2004), v části zabývající se ekonomickými a sociálními důsledky omezování kapacity letišť. První z nich (*The economic significance of mainport Schiphol*, 2000) se snažila modelovat důsledky, které by mělo zadržení kapacity jednoho z největších evropských letišť na hodnotě 44 milionů odbavených cestujících do roku 2020 (pozn.: v roce 2000

byl počet odbavených cestujících na letišti Schiphol 39,6 milionů, v roce 2007 to bylo již 47,7 milionů). Byly brány do úvahy přímé i nepřímé efekty, vliv na cestovní ruch, na atraktivitu pro nadnárodní společnosti. Výsledkem práce byl odhadovaný pokles HDP o 1–2 % ročně a ztráta zhruba 30 000–65 000 pracovních míst. Samozřejmě, že takováto politika zadržení kapacity letiště na určité úrovni nebyla aplikována a namísto toho přibyla nová (již pátá) VPD. S pražským letištem nemůžeme Schiphol v počtu odbavených cestujících srovnávat, můžeme ale srovnávat jeho dominantní postavení na trhu ve své zemi. Proto by při případném omezení jeho kapacity byly důsledky citelné pro daleko rozsáhlejší území, protože by jeho roli nemohlo alespoň částečně převzít jiné letiště.

Ta druhá studie publikovaná v ACI (2004) vznikla pro letiště ve Frankfurtu nad Mohanem, které je motorem ekonomiky spolkové země Hesensko (Role of the Airport Frankfurt/Main as a Location Factor for the Regional Economy). Frankfurtské letiště je největším zaměstnavatelem v zemi, poskytuje 70 000 přímých pracovních míst (Airport Investor 2008). Důvodem pro vznik studie byl požadavek na vybudování nové, čtvrté VPD. Práce se zabývala třemi možnými variantami rozvoje letiště:

1. Neomezený rozvoj letiště s novou VPD
2. Nepovolení stavby nové VPD a tím ztráta uzlové „hub“ funkce letiště
3. Výstavba nové VPD, ale s významnými omezeními provozu, zejména nočního nákladního provozu

Tato studie nebrala v úvahu pouze přímé a nepřímé efekty na zaměstnanost a zisky, ale dívala se na širší důsledky pro ekonomiku celého spolkového státu Hesenska pomocí tabulek input-output. Efekt snížení dostupnosti leteckých spojení jako důsledek kapacitních restrikcí byl hodnocen na produktivitě podnikání v regionu, zaměstnanosti a výnosech.

Tab. 1 – Omezení leteckého provozu na letišti Frankfurt am Main a jeho ekonomické důsledky ve spolkové zemi Hesensko, 1999

	Neomezaný rozvoj	Nerealizace nové VPD			Restrikce pro noční provoz		
			Rozdíl			Rozdíl	
			absolutní	%		absolutní	%
Pracovní místa (v tisících)	1,991.9	1,941.0	-50.9	-2.6%	1,961.3	-30.6	-1.5%
HDP (mld. DM)	424.6	412.0	-12.6	-3.0%	419.5	-5.1	-1.2%

Zdroj: ACI (2004)

Tabulka nám ukazuje zajímavé údaje. Při nerealizaci nové VPD (varianta 2) by Hesensko ztratilo 2,6 % pracovních míst a HDP by pokleslo o 3 %. Při realizaci nové VPD, ale s ohledem na okolní zástavbu a uplatnění restrikcí zejména pro noční provoz nákladní dopravy (varianta 3) by byly důsledky zhruba poloviční. Pražské letiště v případě uvedení do provozu nové VPD, která se velmi dotýká okolních obcí a městských částí, by pravděpodobně muselo počítat také s omezením noční dopravy. Jak se ukazuje tak i to má své ekonomické důsledky. Na druhou stranu by byly tyto důsledky vyváženy příznivějšími životními podmínkami pro okolní obyvatele.

Od zveřejnění této studie již uplynulo několik let a stavba čtvrté VPD ještě nezačala, byť je od prosince 2007 schválena. Důvodem zdržení byly obavy z negativního vlivu na životní prostředí v okolí letiště. Konstrukce nové VPD spolu s třetím terminálem umožní zvýšit kapacitu letiště o 44 %. Tento projekt v hodnotě 4 miliard eur bude největší investicí v Německu. Frankfurtské letiště, vlastněné většinou státem, chce prosadit projekt, který počítá s městem Frankfurtem jako „airport city“. Jinak řečeno bude se snažit využít maximálně centrální polohu Frankfurtu nejen v Německu, ale i v Evropě k tomu, aby se stal finančním a dopravním uzlem Evropy. Pomůže k tomu také napojení na vysokorychlostní síť železnic a dálniční síť. Frankfurtské letiště už není pouhým letištěm, ale zároveň obchodním centrem. Podle Airport Investor (2008) jde polovina příjmů provozovatele letiště právě z těchto činností.

2. 5 Literatura k Letišti Praha

Odborné literatury či článků zabývajících se přímo letištěm Praha není mnoho. Zřejmě nejvýznamnější prací na toto téma, která byla zpracována na katedře sociální geografie a regionálního rozvoje, byla diplomová práce Anny Chvojkové z roku 2005. Týkala se rozvoje letiště v kontextu střední Evropy. Cílem bylo analyzovat regionální dopady, dosavadní vývoj a budoucnost letiště. V práci byla provedena analýza letecké dopravy na významných letištích ve střední Evropě – v Praze, Vídni, Varšavě, Bratislavě a Budapešti. Pražské a vídeňské letiště z ní vyšly jako nejdynamičtější rostoucí.

Autorka také provedla dotazníkové setření a řízené rozhovory, ve kterých zjišťovala celkový počet zaměstnanců letiště, socioekonomickou strukturu zaměstnanosti a také to odkud zaměstnanci dojíždějí. Výsledkem bylo zjištění, že přímo na letišti pracuje zhruba 6 500 zaměstnanců, navíc letiště vytváří ještě dalším zhruba 14 000 nepřímých pracovních míst (v subdodavatelských společnostech, ve firmách spolupracujících s letištěm apod.). Podle článku z Regional Studies (Hakfoort J., Poot T., Rietveld P.,

2001, cit. v Chvojková 2005) „na jedno přímé pracovní místo na letišti připadne mezi 274 až 1 250 přepravených cestujících“. Mezi zaměstnanci byl podle šetření nadprůměrný podíl vysokoškolsky vzdělaných osob. Nejčastěji lidé pracující na letišti dojížděli z Prahy a Kladna. Průměrný plat se pohyboval v rozmezí 1,5 až 3 násobku průměru v ČR. Letiště je tedy podle těchto údajů významným poskytovatelem pracovních příležitostí v regionu, přičemž nabízí možnost uplatnění pro široké spektrum profesí – od manuálních prací bez nutnosti kvalifikace až po vedoucí manažerské pozice.

Autorka se snažila rovněž prozkoumat a popsat oblast subdodavatelských společností, které spolupracují s letištěm a zajišťují jeho každodenní chod. Údaje o těchto vztazích se nedají zjistit ve statistice nebo pomocí dotazníkových šetření a tak bylo použito řízených rozhovorů. Česká správa letišť (provozovatel letiště Praha) potřebuje pro svůj provoz 21 firem, které jsou převážně menší do 50 zaměstnanců. Další jsou ty, které mají na letišti svou provozovnu či obchod (jedná se především o bezcelní obchody, restaurace a kanceláře leteckých společností), těch bylo 36. Zároveň je uvedeno dalších zhruba 10 až 20 firem, které využívá nepravidelně Řízení letového provozu pro instalaci a servis ATM systémů. Díky dynamice vývoje letiště Praha se tyto počty samozřejmě během 4 let od vzniku práce změnily. Především z důvodu vybudování nového terminálu Sever 2 a zvýšení počtu přepravených cestujících. To znamenalo především vznik nových pracovních míst souvisejících s provozem této nové části a také vzrůst počtu obchodů a provozoven.

V práci byl také zpracován územní rozsah letiště a funkční využití ploch. Celkově se areál Letiště Praha rozkládá na 9,2 km² a tvoří ucelený areál na severozápadě Prahy. Z toho bylo v roce 2005 30 % ploch zastavěných a 70 % nezastavěných (dnes je již podíl zastavěných ploch vyšší díky vybudování nového Cargo terminálu a dalších staveb v oblasti služeb cestujícím – hotel, parking).

Vhodným zdrojem informací k tomuto tématu je také Dokumentace o hodnocení vlivu na životní prostředí – paralelní VPD 06R/24L Letiště Praha – Ruzyně, která byla publikovaná v prosinci roku 2007. Ta obsahuje komplexní charakteristiku a hodnocení vlivů záměru rozšíření letiště na životní prostředí (podrobněji viz kapitola 2. 3.)

Kapitola 3

Lokální dopady Letiště Praha

V následující kapitole se budu podrobněji zabývat lokálními dopady Letiště Praha. V úvodu stručně popíši historii letiště a to jak se v průběhu 20. století rozvíjelo. Budu také diskutovat hlavní problém pražského letiště a tím je jeho nedostačující kapacita. Následují podkapitoly týkající se negativních a pozitivních dopadů rozvoje letiště na jeho okolí.

3. 1 Historie, rozvoj Letiště Praha

Letiště Praha se rozkládá na severozápadním okraji hlavního města. V bezprostředním okolí se nacházejí obce Středočeského kraje – Horoměřice, Kněžves, Dobrovíz, Jeneč a Hostivice a městské části Praha 6, Nebušice a Přední Kopanina.

Je největším veřejným mezinárodním letištem v České republice a po letišti Vídeň-Schwechat také největší v regionu střední Evropy. Svými přepravními výkony patří do kategorie středních letišť. K růstu letecké dopavy dochází dlouhodobě na celém světě. Výjimkou není ani Letiště Praha. Obdobně jako na letištích v hlavních městech ostatních postkomunistických zemích zde byl po roce 1990 velký potenciál k růstu. To souvisí s tím co uvádí Hampl et al (1996, s. 361) že „Praha přitahuje nejvíce pozornosti vnějšího světa a stává se místem, v němž dochází k převážně většině kontaktů vedoucích k postupnému integrování se České republiky do systému mezinárodní dělby práce, institucionalizované politické organizace a ekonomické spolupráce a koordinace“. V současné době roste pražské letiště rychleji než jeho sousedé v Polsku, Slovensku a Maďarsku. Dokonce se v tempu růstu přibližuje větším letišťům jako jsou Vídeň a Mnichov. Podle vyjádření Jana Váni z ČSA (2006) bude v příštích letech nejintenzivnější růst koncentrován v Asii a ve střední Evropě. Pražské letiště má strategickou polohu právě ve střední Evropě a slouží i jako most pro letecké spojení s východní Evropou.

Počátek vzniku a rozvoje letiště je datován do roku 1930, kdy bylo ze státních prostředků vykoupeno prvních 108 ha pozemků v prostoru Ruzyně. Již v tomto okamžiku bylo u Státní regulační komise pro Prahu a okolí prosazeno vyhlášení

nezastavitelnosti blízkého okolí letiště. Obce s ním sousedící byly při povolování staveb vázány souhlasem ministerstva veřejných prací jako investora a pak provozovatele letiště. Toto opatření umožnilo pozdější rozvoj letiště bez nákladných zásahů. Během 50. a 60. let se letiště rychle rozvíjelo a mělo šanci stát se jedním z největších vzdušných přístavů v Evropě. Díky politické situaci, která v ČR nastala po roce 1968, ale přišla stagnace letecké dopravy a tím pádem i zaostávání letiště, které odpovídalo svým charakterem spíše letišti regionálnímu.

K bouřlivému rozvoji došlo až po sametové revoluci a dá se říci, že trvá dodnes. Důsledkem toho bylo naplnění kapacity letiště a nutnost jeho rozšíření. Vznikla tedy nová odletová hala Terminálu Sever, došlo k přestavbě původní části Terminálu Sever na příletovou halu a k zajištění dopravní obslužnosti. V roce 1997 byl vytvořený komplex, který byl schopný odbavit až 6,4 milionu cestujících ročně (EIA, 2007). V areálu bylo také realizováno několik dalších staveb, které přímo souvisí s provozem letiště. Těmi nejvýznamnějšími byly budovy Cargo terminálu Menzies a Air Cargo Terminal (dnes Skyport), administrativní centrum Airport Business Centre (ABC), víceúrovňová parkoviště, budovy leteckých společností ČSA a Travel Service, Hotel Tranzit a budova Policie ČR. K zatím poslednímu rozšíření areálu Sever došlo v letech 2004–2007 výstavbou Terminálu Sever 2, který kromě odbavovacích prostor zahrnuje i tzv. spojovací objekt, který propojuje Terminály 1 a 2. Vznikl také obchodně administrativní komplex Europort s hotelem Marriot.

K letišti patří ještě Terminál 3 (označován jako Jih), který zajišťuje některé charterové lety a také soukromé a vládní lety. Tato část se nachází v jižní části areálu a představuje nejstarší prvorepublikovou část letiště. V jeho areálu se nachází několik hangárů, hlavní správa ČSA, centrální sklad letiště, Úřad civilního letectví, budova Ředitelství letového provozu, hotely Ramada a FBA a střední průmyslová škola ČSA.

Tab. 2 – Vývoj přepravy cestujících a zboží, 2000–2007

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Pohyby letadel	94 117	97 542	103 904	115 756	144 962	160 213	166 346	174 662
Počet cestujících	5 553 532	6 098 742	6 314 653	7 463 120	9 696 413	10 777 020	11 581 511	12 436 254
Meziroční nárůst počtu cestujících v %		9,8	3,5	18,2	29,9	11,1	7,5	7,4
Nákladní doprava (t)	33 965	34 331	39 589	46 310	52 086	51 730	54 973	55 180

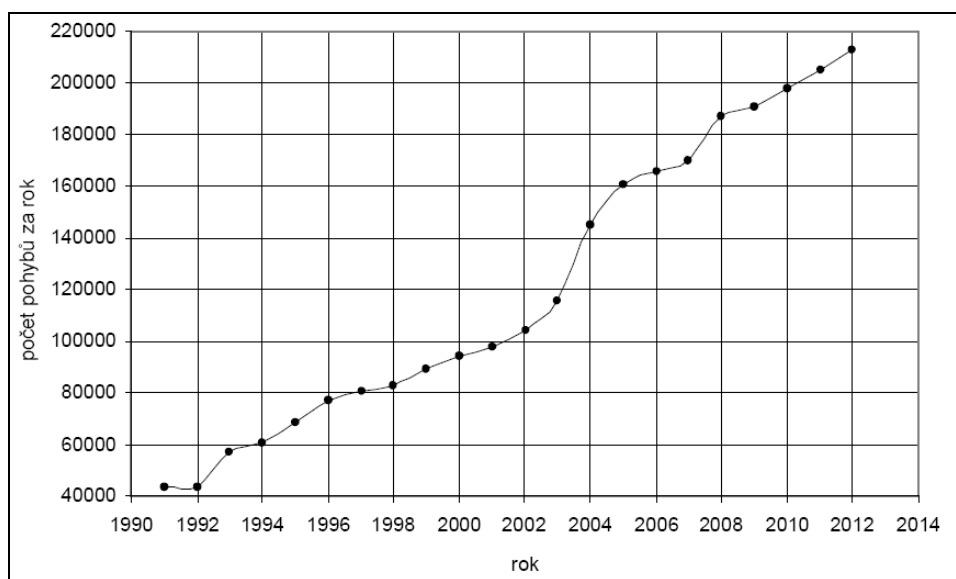
Poznámky: v roce 1989 odbavilo letiště 1,9 milionu cestujících

Zdroj dat: Traffic Report 2007, Správa Letiště Praha s.p.

Pokud se podíváme na vývoj počtu přepravených cestujících, nákladu (tab. 2) a počet pohybů letadel (graf 3), vidíme výrazný nárůst po celé sledované období. Během posledních 7 let vzrostl počet odbavených cestujících více než dvojnásobně, přičemž počet pohybů letadel vzrostl také, ale méně výrazně. To může poukazovat na

větší obsazenost jednotlivých leteckých spojů nebo na jejich větší kapacitu. Nárůst v přepravě zboží souvisí především s vybudováním nových, moderních terminálů pro přepravu nákladu. V současnosti nabízí na letišti 54 přepravníků celkem 124 přímých linek do celého světa (stav pro letní sezonu 2008). Podle prognózy Letiště Praha bude růst dále pokračovat, byť poněkud pomaleji. Počet odbavených cestujících dosáhne hranice 15 milionů v roce 2010 a 20 milionů ještě před rokem 2020.

Graf 3 – Vývoj počtu pohybů na LP, současný stav a prognóza LP s.p., 1990–2014



Zdroj: Studie hluku pro letecký provoz s RWY 06R/24L

Dynamika růstu Letiště Praha patří v posledních letech k největším v Evropě. Za tímto růstem stojí mnoho faktorů. Především je to pozitivní vývoj celé české ekonomiky v tomto období. To nám naznačuje i zmíněná práce Chvojkové (2005), která ukazuje pozitivní korelaci mezi nárůstem HDP a zvyšováním přepravních výkonů pražského letiště. Podle ČSA tento růst byl také výrazně podpořen jejich vstupem do aliance Sky Team, což přineslo nárůst tzv. codeshare letů členů aliance do či přes Prahu. V neposlední řadě za tím stojí také otevření českého trhu nízkonákladovým přepravníky. Podle Francise a kol. (2006, str. 88) bilaterální dohoda mezi českou a britskou vládou z roku 2002 o liberalizaci leteckého trhu umožnila operovat na Letišti Praha britským nízkonákladovým přepravníky. To také podpořilo další využití příjezdového cestovního ruchu, který přinesl výhody České republice. Tyto první britské společnosti otevřely cestu dalším a dnes (léto 2008) jich zde své služby nabízí celkem 14.

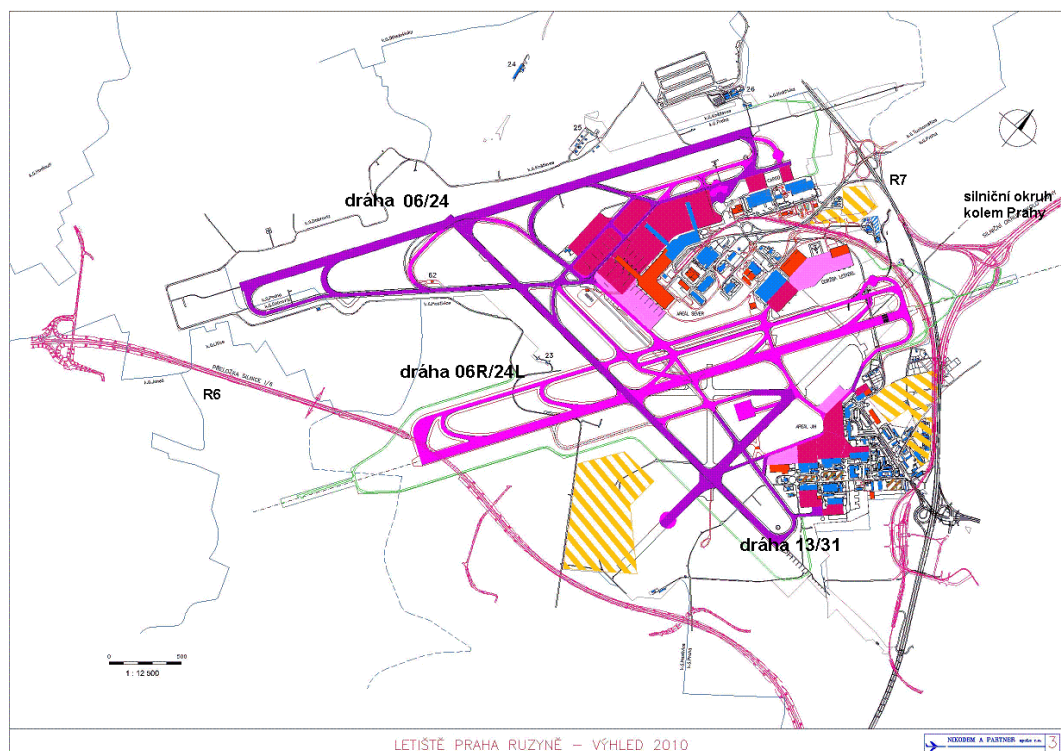
Existují ale také faktory, které mají negativní dopad na růst Letiště Praha. Jedním z nich je podle vyjádření Jana Váni (člen představenstva ČSA, 2006) relativně nízký podíl dálkových linek. Důvodem je to, že Praha leží ve střední Evropě a je poměrně

blízko velkým letištím, které zajišťují dálkové, mezikontinentální lety. Mezi ně patří například Mnichov nebo Frankfurt. Dalším faktorem negativně ovlivňujícím růst mohou být vysoké letištní poplatky. V Praze se za odletovou taxu v rámci letenky zaplatí 525 Kč, což je srovnatelné s atraktivnějším Berlínem (cca 560 Kč) či Vídní (cca 660 Kč). Francis a kol. (2006, str. 92) hovoří o tom, že ne všechny letiště si mohou dovolit lákat přepravce (především ty nízkonákladové) nízkými letištními poplatky. A to zejména ne ty, které nedosahují dostatečně vysokých výnosů z „neleteckých“ obchodních aktivit. Mezi ně patří i pražské letiště (opakem je například Frankfurt, kde zhruba polovinu příjmů letiště tvoří segmenty obchodu a business služeb). Omezením pro další rozvoj je ale zejména kapacita současného dráhového systému.

3. 2 Kapacita letiště – nutnost rozšíření

Letiště v současnosti využívá dvě VPD. Ta dnes nejpoužívanější nese označení RWY 06/24, dlouhá 3 715 metrů a vede severozápadně od Terminálů 1 a 2. Vznikla už v letech 1960–1963 a pro příští desetiletí se stala hlavní používanou dráhou.

Obr. 2 – Plán rozšíření Letiště Praha o novou, paralelní VPD



Zdroj: internetové stránky Správy Letiště Praha s.p.

Druhou z nich je RWY 13/31 orientována SZ–JV směrem, která byla v průběhu času několikrát prodloužena a dnes měří 3 250 metrů. Tato VPD se dnes používá jen omezeně, protože její vzletový a přistávací koridor vede nad hustě obydlenými částmi

Prahy jako jsou Ruzyně, Bílá Hora, Stodůlky, Motol a Butovice. Přesto se v období špiček či při nepříznivých povětrnostních podmínkách (především při silném bočním větru na dráze 06/24) jejímu využívání nedá zabránit.

Kapacita letiště je obecně dána třemi faktory. První z nich je kapacita koncové řízené oblasti TMA (Terminate Management Area), neboli vzdušného prostoru. Projekt restrukturalizace TMA, který umožní efektivnější a bezpečnější využívání vzdušného prostoru je podle Letiště Praha prakticky hotov a bude zaveden zhruba rok před otevřením paralelní dráhy.

Druhým faktorem je kapacita letištních terminálů pro odbavení letadel a cestujících. Tato kapacita byla po dlouhou dobu problémem Letiště Praha, byla ovšem vyřešena otevřením Terminálu Sever 2 v lednu roku 2006. S tím došlo ke zvýšení počtu odbavovacích přepážek z 62 na 122 a počtu odletových východů z 27 na 53. Navíc je možné do budoucna kapacitu Terminálu 2 navýšit dostavbami a vybavením technologiemi. V současnosti převyšuje kapacita pro odbavení o 20 % kapacitu stávajícího dráhového systému.

Třetím faktorem ovlivňující kapacitu letiště je dráhový systém. Oficiální stránky Letiště Praha (www.prg.aero) k této problematice uvádějí, že „nedostatečná kapacita letiště a dráhového systému zvlášť se začala naplno projevovat v devadesátých letech. Letiště bylo nuceno přejít do kategorie plně koordinovaných letišť, tj. letišť které nejsou dopravcům volně k dispozici, ale na které si pro každý let musí vyžádat tzv. letištní slot, tedy přesný čas příletu i odletu. Situace vyvrcholila počátkem 21. století. Protože bylo zřejmé, že výstavba paralelní dráhy není otázkou několika let, zareagovala Česká správa letišť (nyní Správa Letiště Praha) ve spolupráci s Řízením letového provozu, Úřadem pro civilní letectví a piloty na vzniklou situaci vytvořením společného pracovního týmu pod názvem Runway kapacity team, který měl za úkol navrhnout potřebné úpravy dráhového systému a postupů, které by umožnily intenzivnější využití existující infrastruktury a překlenutí kapacitního nedostatku do výstavby paralelní dráhy.“

Z výše uvedeného tedy jasně vyplývá, že budoucí rozvoj Letiště Praha je technicky omezen pouze z hlediska kapacity dráhového systému (nebereme-li v úvahu environmentální faktory!). Jelikož podle všech dostupných odhadů by do budoucna neměl růst objemu přepravy polevit, musí se hledat nějaké řešení. Zatím nejvíce rozpracovaným a ze strany vedení letiště prosazovaným řešením je vybudování paralelní dráhy k současné RWY 06/24. Plány na její vybudování mají počátek už v 60. letech minulého století, kdy byla budována původní RWY 06/24. Tehdy se realizovala ta dráha, která se nachází severně od budov letiště a dále od Prahy a to

z toho důvodu, že druhá varianta (ta o které se uvažuje dnes) by křížila všechny tehdy provozované dráhy a to by si vyžádalo uzavření letiště na zhruba 2 roky. Paralelní dráha k dnešní RWY 06/24 tedy byla připravena v záloze pro případ nárůstu dopravy na letišti. Byla také již v roce 1971 zanesena do územněplánovací dokumentace hlavního města Prahy.

Obr. 3 - Schéma zatížení jednotlivých drah po postavení paralelní dráhy



Poznámky: červené šipka představuje přistávání v uvedeném směru
modré šipky představují start v uvedeném směru

Zdroj: MČ Praha-Suchdol

Problémem pro vybudování paralelní RWY 06R/24L je relativní blízkost zástavby. To by po otevření této dráhy znamenalo výrazné rozšíření negativních dopadů z leteckého provozu na další obytnou zástavbu. Také by se tímto zamezilo dalšímu rozvoji těchto městských částí. Zejména by se rozšířilo ochranné hlukové pásmo a také hranice stavební uzávěry (viz příloha 1). Zároveň by to ale přineslo téměř úplné uzavření RWY 13/31, která by sloužila jen jako záložní dráha, což by ulehčilo jiným částem Prahy. Rozložení dopravy na VPD by počítalo využívání stávající RWY 06/24 především pro start ve směru na Jeneč a nová RWY 06R/24L by se využívala hlavně pro přistání ze směru od Suchdolu.

3. 3 Negativní dopady rozvoje Letiště Praha

Mezi negativní dopady, které přináší existence letiště patří hluk z provozu letadel a ze stacionárních zdrojů, dále také znečištění emisemi. Provoz letiště přináší také určité bezpečnostní rizika, která jsou spojená především z rizikem letecké havárie. Mezi negativní dopady by se dala zahrnout i zastavěnost území a rychlý, poněkud překotný

rozvoj ekonomických aktivit kolem letiště. Tyto negativní dopady různým způsobem ovlivňují či omezují rozvoj okolního území. V následujících oddílech se budu některými z nich podrobněji zabývat.

3. 3. 1 Hluk

Hluk z provozu letiště se rozděluje podle toho jestli pochází z provozu letadel (vzlety, přistání a pohyby) a nebo se jedná o hluk ze stacionárních zdrojů na letišti (vyvolaný motorovými zkouškami letadel, chodem pomocných energetických jednotek a dalšími zdroji hluku na letišti). Podle Studie hluku pro letecký provoz s RWY 06R/24L (2007) „je hluk v širším okolí letišť, vyvolaný pohyby letadel, jedním z dominantních vnějších projevů leteckého provozu, který negativně ovlivňuje životní prostředí.“ IATA (2004) pro srovnání uvádí, že pouze 7 % ze všech obyvatel vystavených nadměrnému hluku z dopravy žije v blízkosti letišť. Zbytek připadá na silniční a železniční dopravu.

Letiště využívá 13 stacionárních a 2 mobilní stanice, které monitorují letecký hluk (blíže viz příloha 3). Tento monitorovací systém umožňuje nejen graficky znázornit hlukové zatížení v okolí letiště, ale také sledovat skutečné dráhy letů. Především však tento systém umožňuje aplikovat hlukové poplatky, které představují velmi účinný prostředek protihlukové politiky letiště. Je to ekonomické opatření, které motivuje dopravce k nasazení nejmodernějších a tím pádem také nejtišších letadel na pražské letiště, funguje již od roku 1995. Poplatky se pohybují od 5,70 Kč (1. kategorie) do 114 Kč (5. kategorie) za každou započatou tunu maximální vzletové hmotnosti (MTOW). Podle údajů zveřejněných Letištěm Praha s.p. jsou výnosy z těchto poplatků používány na protihluková opatření v ochranném hlukovém pásmu letiště a také k pokrytí nákladů na samotné monitorování.

Tab. 3 – Podíl letadel zařazených do jednotlivých hlukových kategorií, 1995 – 2007

Rok	1995	1996	2003	2004	2005	2006	2007
1. kategorie	9	26	55	53	55	50	55
2. kategorie	41	39	25	27	28	35	31
3. kategorie	39	17	10	11	10	9	8
4. kategorie	11	18	3	2	1	1	2
5. kategorie	–	–	–	–	–	–	1
nezařazeno	0	0	7	7	6	5	3

Poznámky: 1. kategorie – nejtišší letadla

5. hluková kategorie – přibyla v listopadu 2006. Od tohoto data platí nová metodika zařazování do hlukových kategorií

Zdroj: internetové stránky Správy Letiště Praha s.p., www.prg.aero

Toto opatření je jedním z těch, které omezují negativní vliv letiště na jeho okolí. Výsledky od jeho zavedení jsou celkem pozitivní. Otázkou ale zůstává do jaké míry je toto snížení podílu hlučných letadel zapříčiněno politikou hlukových poplatků. I bez

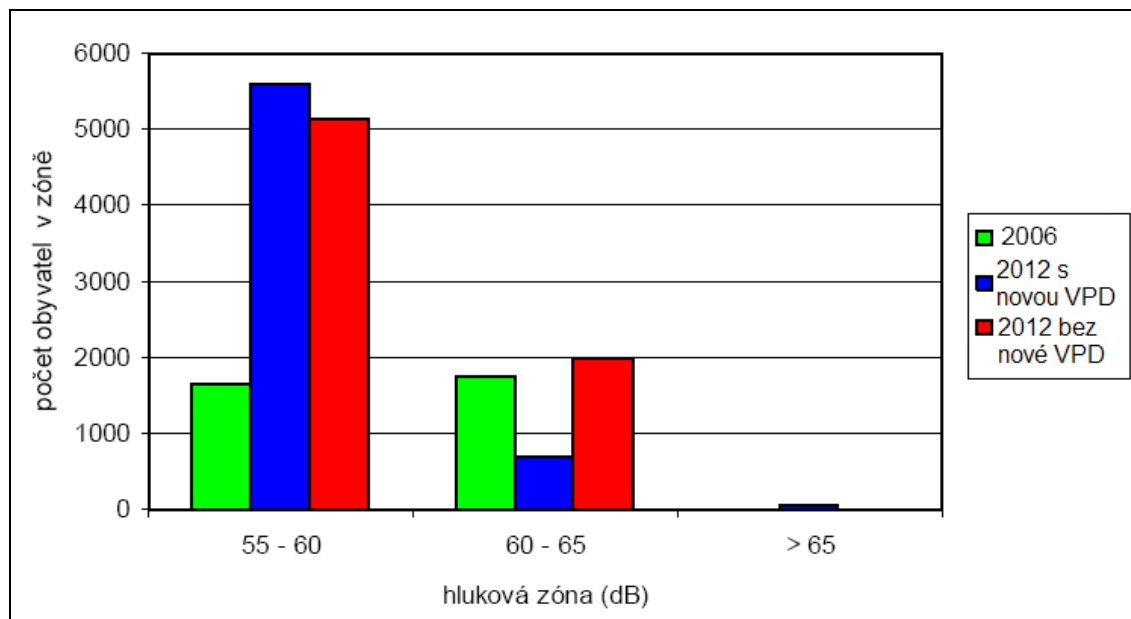
toho aniž by byla aplikována tato politika, je v zájmu leteckých dopravců nasazovat na své spoje co nejmodernější letadla a to z důvodu většího komfortu pro cestující, lepší image a také nižší spotřeby paliva. Podle Tam et al (2002, str. 13) existují ekonomické rámce podle kterých budou vyspělé technologie zaručující velmi nízkou hlučnost letadel atraktivní pro většinu leteckých společností do roku 2020.

Hlukové kategorie se používají také k povolení pro noční provoz (v době od 22:00 do 6:00). V této době je počet letadel, které mohou vzlétnout či přistát omezen nejen početně, ale také tím, že musí splňovat kritéria pro zařazení do kategorie 1. či 2. Dalším opatřením sloužícím ke snížení hluku je *Soutěž o nejnižšího dopravce*, kterou letiště vyhláší v roce 2008 podruhé. Měření probíhají v letních měsících (květen–říjen). Soutěž probíhá ve spolupráci s Prahou 6. Smyslem je pozitivně motivovat letecké dopravce k vstřícnému postoji k problematice hluku.

Tímto dostáváme odpověď na výzkumnou otázku uvedenou v úvodu mé práce, zda existují opatření, kterými lze omezit negativní dopady letiště na jeho okolí po jeho rozšíření. Vidíme, že je Letiště Praha využívá již dnes.

Ve výše zmíněné Studii hluku jsou identifikovány citlivé lokality v okolí letiště (viz příloha 2). Považují se za ně Praha 6 a 5 (Na Padesátníku, Ruzyně, Bílá Hora a Motol), Řepy, Suchdol, Nebušice, Přední Kopanina a obce Dobrovíz, Horoměřice, Hostivice, Jeneč, Kněževes, Pavlov a Roztoky. Byly analyzovány jednotlivé varianty leteckého provozu na Letišti Praha a to: a) varianta základní v roce 2006; b) varianta s provozem na nově vybudované paralelní dráze RWY 06R/24L v roce 2012; c) varianta bez nové paralelní RWY, využívání současné dráhové infrastruktury v roce 2012.

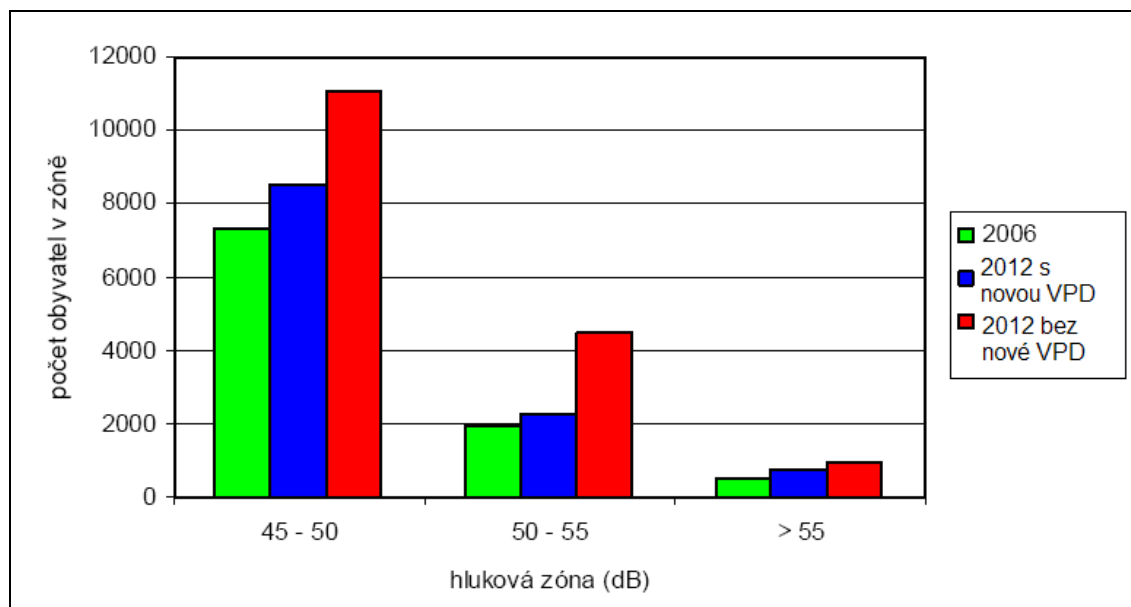
Graf 4 – Počet obyvatel žijících v hlukových zónách Letiště Praha – denní doba



Zdroj: Studie hluku pro letecký provoz s RWY 06R/24L

Jednotlivé varianty byly kvantifikovány počty obyvatel žijících v hlukových zónách. Denní maximální hluková zátěž vyvolaná leteckým provozem je stanovena podle nařízení vlády ČR č. 148/2006 Sb. [12], §11 odst. (6) hranicí 60 dB, noční je limitována 50 dB. Hluk ze stacionárních zdrojů má limity 50 dB pro denní dobu a 40 dB pro noční dobu.

Graf 5 – Počet obyvatel žijících v hlukových zónách Letiště Praha – noční doba



Zdroj: Studie hluku pro letecký provoz s RWY 06R/24L

Z grafů vyplývá, že počet obyvatel vystavených hluku do 60 dB ve dne se po zprovoznění nové RWY téměř čtyřnásobně zvýší. Nejvíce budou postiženy městské části Nebušice, Lysolaje, Suchdol a obce Hostivice a Jeneč. Tento nárůst by byl ale kompenzován výrazným snížením počtu obyvatel vystavených nadlimitnímu (>60 dB) hluku a to především v oblasti prodloužené osy dráhy 13/31 v městských částech Řepy, Prahy 5, 6 a 13. Při nerealizaci nové RWY a využívání stávajícího dráhového systému by se zvýšil jak celkový počet obyvatel vystavených podlimitnímu tak i nadlimitnímu hluku přes den. Situace v noci by byla obdobná. Je to dáno tím, že pokud by se nevybudovala nová, paralelní RWY bylo by nutné naplno využívat stávající RWY 13/31, což by znamenalo výrazné hlukové zatížení pro hustě obydlené území jihozápadu Prahy.

3. 3. 2 Ochranné hlukové pásmo Letiště Praha

Nová RWY by s sebou nepřinesla pouze obtěžování hlukem, ale také by si vynutila určitá regulační opatření ve využití území zasaženém hlukem. Ve zprávě TECHSON -

T/Z-209/07 (2007) jsou navrhována ochranná hluková pásma (OHP) (viz příloha 1). Při jejich vymezování se vychází z některých obecných předpokladů. Především se v této oblasti nesmí dopustit nárůst počtu obyvatel trvale vystavených hluku z provozu letadel.

Proto se v této zprávě doporučují určitá opatření pro území OHP Letiště Praha:

- a) úplné vyloučení výstavby větších sídelních celků na celém území OHP LP
- b) výstavbu a rozsáhlou rekonstrukci bytových a rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely podmínit souhlasem provozovatele letiště (LP s.p.) a místně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví
- c) stavby, které nejsou uvedeny v bodu b) a na něž se nevztahuje hygienický limit hluku, je možno realizovat bez souhlasu provozovatele letiště (jedná se např. o komunikace, parkoviště, obchodní, skladové a výrobní prostory, sportoviště pro motorové a kolektivní sporty apod.)

Výše navržené opatření, stejně jako celá dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí byla MŽP vrácena předkladateli k přepracování kvůli neobjektivním informacím o rozsahu vlivu na životní prostředí a zdraví. Navíc je absurdní aby byli obyvatelé v navrženém OHP omezováni při nutné rekonstrukci či nové výstavbě subjektem, který je zdrojem tohoto nadlimitního hluku. S tím se dá pouze souhlasit, neboť OHP by zahrnovalo například celý areál ČZU (kam dochází cca 16 tisíc studentů) a to by znamenalo v podstatě zastavení jejího rozvoje, nemožnost rekonstrukcí či staveb učebních prostor a kolejí.

Toto omezení spolu s povolením výstavby obchodních, skladových a výrobních prostor by do budoucna s sebou přineslo snadnější rozvoj průmyslových a obchodních zón na území OHP. To by ještě navíc umocnil fakt, že tímto prostorem je naplánováno vedení silničního okruhu Prahy v úseku Ruzyně–Suchdol (část 518). Synergický efekt těchto dvou staveb by pak zřejmě znamenal výraznou proměnu území. To je dnes kombinací relativně klidného příměstského bydlení a rekreačních oblastí Přírodního parku Šárka–Lysolaje.

3. 3. 3 Ostatní negativní vlivy

Mezi ně patří například bezpečnostní rizika spojená s možnou leteckou havárií. Ty se týkají především oblastí v prodloužených osách VPD. S rostoucím počtem pohybů na Letišti Praha samozřejmě roste i toto nebezpečí. Zároveň s tím se ale také zlepšuje

úroveň naváděcích ATM systémů, které umožňují bezpečný let a přistání. S rostoucím významem Letiště Praha v rámci evropského a globálního dopravního systému se zvyšuje také jeho „atraktivita“ pro teroristy a jejich útok. Ve srovnání s velkými světovými letišti je ale stále přeci jen příliš provinční. Mezi další negativní vlivy, kterými působí letiště na své okolí, lze zahrnout znečištění emisemi z leteckého provozu, ale i ze stacionárních zdrojů na letišti, vlivy na povrchové a podzemní vody, na ekosystémy a krajinný ráz. Analýzou těchto vlivů se tato práce pro svůj omezený rozsah nezabývá.

3. 4 Pozitivní dopady rozvoje Letiště Praha

Vzniklo již mnoho odborných článků či studií popisujících obecně pozitivní dopady letišť na jejich okolí. Například studie ATAG (2008) a ACI (2004) mezi ně počítají rozvoj zaměstnanosti (přímé, nepřímé a indukované viz část 2. 3.) a HDP. Letecká doprava také generuje širší, tzv. spin-off výhody mezi něž patří například možnost působit na větším trhu, větší konkurence, která přináší výhody pro spotřebitele, šíření inovací atd. Díky dostupnosti a spojení, které letiště nabízejí, je podporován rovněž turistický ruch. Letiště přináší také rozvoj společnosti díky zvýšení dostupnosti a zapojení periferních lokalit do globálního světového systému. Hakfoort, J., Poot, T. a Rietveld, P. (2001) uvádí ve svém článku, že pozitivním efektem je také to, že se firmy rozhodly usídlit v blízkosti rychle rostoucího letiště. Navíc dodávají, že otázka územní distribuce ekonomických dopadů letišť je do budoucna slibným objektem studia. V neposlední řadě je to také zlepšená infrastruktura a to především ta dopravní, která přináší pozitivní dopady na lokální a regionální úrovni, jak uvádí například Ferreira, L. et al. (2006). V následujících oddílech přiblížím podrobněji některé z těchto pozitivních dopadů na příkladu Letiště Praha.

3. 4. 1 Zaměstnanost na letišti

Vliv letiště na zaměstnanost patří obecně k jeho nejvýraznějším pozitivním ekonomickým dopadům. Jak jsem již uvedl v teoretické části, problematikou zaměstnanosti na Letišti Praha a její struktury se podrobně zabývala ve své diplomové práci Chvojková (2005). Tehdy zjistila, že přímo na letišti pracuje 6 500 pracovníků. Dále letiště generuje ještě zhruba 14 000 nepřímých pracovních míst v subdodavatelských společnostech a firmách, které s letištem spolupracují. Zároveň také uvádí, že s každým dalším milionem odbavených cestujících vznikne v okolí letiště zhruba 1 000 nových pracovních míst (ing. Martin Kačer, cit. v Chvojková 2005). Tento

údaj je nutno brát s rezervou, protože není blíže územně specifikováno okolí letiště. Studie ACI (2004) uvádí, že evropské letiště v průměru vytváří kolem 950 přímých pracovních míst na každý milion odbavených cestujících. Podle již několikrát zmiňovaného článku (Hakfoort et al. 2001, cit. v Chvojková 2005) “na jedno přímé pracovní místo vytvořené na letišti připadne 274-1250 přepravených osob“.

Pokud budu vycházet z těchto údajů, mohu odhadnout kolik se od té doby (myšleno od vzniku diplomové práce Anny Chvojkové) vytvořilo nových pracovních míst. Do roku 2007, kdy Letiště Praha odbavilo 12,4 milionu cestujících, by tak vzniklo v jeho okolí zhruba 2700 nových pracovních míst. Stejně tak mohu postupovat při odhadu počtu přímých pracovních místech na letišti. Zde by to bylo podle údajů z článku Hakfoort et al. (2001) mezi 2160 až 9850 novými pracovními místy. Zejména ta horní hranice vypadá trochu nadneseně. To by znamenalo více než dvojnásobný nárůst počtu přímých pracovních míst při nárůstu objemu přepravy o zhruba 30 %. Proto se reálný stav spíše pohybuje blíže spodní hranici 2160 nových přímých pracovních míst. Nutno ovšem brát v úvahu vznik nového terminálu Sever 2, který byl uveden do provozu v lednu roku 2006 a který poskytl mnoho nových pracovních míst. Letiště Praha na svých internetových stránkách udává, že přímo na něm dnes pracuje přes 17 000 lidí (www.prg.aero, 2008).

Zvýšení počtu přepravených osob a rozšiřování letiště i služeb přináší samozřejmě nová pracovní místa. Zároveň se ale také zlepšuje technická vybavenost letiště, některé úkony se automatizují (např. nová třídírna zavazadel apod.). To může znamenat určitou ztrátu pracovních míst. Tento pokles je ale určitě o několik řádů nižší než nárůst v důsledku rozvoje letiště.

Chvojková (2005) dále uvádí, že průměrná mzda na Letišti Praha se pohybuje v rozmezí 1,5 až 3 násobku průměru v Česku. Lidé zde zaměstnaní dojíždí nejvíce z Prahy a Kladna. Tito zaměstnanci utrácejí své peníze v místech svého bydliště a napomáhají tak lokální ekonomice. Tento efekt bývá nazýván indukovaným efektem (viz například Atlanta Economic Impact Study, 2005, nebo ACI, 2004).

3. 4. 2 Dopravní infrastruktura

Mezi pozitivní vlivy letišť patří také dopravní infrastruktura, která díky nim v jejich okolí vzniká. Moderní evropská letiště jsou místy, kde se setkávají různé druhy dopravy. Obvykle bývají napojeny na pozemní dopravu, železnici (někdy i vysokorychlostní), dálniční síť a městskou hromadnou dopravu. Kvalitní dopravní dostupnost letiště zajišťuje efektivní spojení s okolím a regionálními centry a napomáhá

snazší disperzi ekonomických aktivit, které na sebe váže. Jinak řečeno, díky dobré dopravní dostupnosti letiště se jeho pozitivní efekty lépe a dále šíří. Lokality ležící v blízkosti letišť tuto dopravní infrastrukturu také využívají a ta jim napomáhá v jejich rozvoji. Naopak jsou i četné případy, kdy předimenzovaná infrastruktura v okolí letišť způsobuje dopravní kongesce.

V případě Letiště Praha je dopravní dostupnost dlouhodobým problémem. Od počátku 90. let, kdy dochází k intenzivnímu růstu, se možnosti přepravy cestujících z letiště v podstatě vůbec nezměnily. Letiště spojuje s Prahou několik autobusových linek. Linka 119 spojuje letiště se stanicí metra A Dejvická. Její intervaly se pohybují po celý den mezi 7 až 10 minutami. Oficiální doba jízdy trvá 23 minut. Rychlejší spojení nabízí linka 100, která vyjíždí z konečné metra B Zličín. Cesta trvá 16 minut a intervaly linky jsou mezi 10 až 30 minutami. Další možnosti jsou linky 179 a 225, které přepraví cestující na stanici metra B Nové Butovice nebo speciální linka AE (Airport Express), která spojí za 30 minut letiště s Nádražím Holešovice. Je možné využít i dálkovou autobusovou dopravu, přímo od terminálu 1 odjíždí autobusy téměř do všech krajských měst v ČR. Cestující mohou místo autobusů použít ještě taxi. Další možností je vlastní vůz, ceny parkování jsou ovšem pro většinu cestujících neúnosně vysoké.

Letišti Praha však chybí vysokokapacitní spojení moderní kolejovou dopravou. Pro letiště, kterým letos projde přes 13 milionů cestujících, je tento typ dopravního spojení nutností. Zvláště pokud se v budoucnu bude dále rozšiřovat o novou VPD.

Obr.4 – Rychlodráha na letišti, schéma plánované trasy



Zdroj: Portál města Prahy, www.praha.eu

Ve fázi plánování jsou dva projekty. Jedním z nich je rychlodráha spojující centrum Prahy s letištěm a dále pokračující do Kladna. Ta by měla být vedena téměř v celé délce po trase dnešní trati č. 120 Masarykovo nádraží-Bubny-Dejvice-Ruzyně s odbočkou k letišti. Celá současná trať bude elektrifikována a zdvoukolejněna. Podle memoranda, které podepsaly představitelé státních organizací a samosprávy, by měl být úsek na letiště hotov do roku 2013. Trasa je téměř v celé své délce¹ zanesena do územního plánu hlavního města Prahy i velkého územního celku Pražského Regionu. Celkem bude mít tato část 9 zastávek a doba jízdy by se měla pohybovat kolem 26 minut. Dráha nepřinese jen výrazné zlepšení dopravní dostupnosti letiště, ale také celé Prahy 6 a s tím i nový rozvojový impuls. Například zastávka Ruzyně se bude nacházet v blízkosti plánované nové čtvrti, kde by měl vzniknout vysokoškolský kampus ČVUT a nové byty. Na tomto území jsou dnes zejména sklady a staré zchátralé budovy. Rychlodráha má jistě ambice přinést impuls pro vznik podobných projektů. V současné době se řeší financování stavby rychlodráhy. Podle posledních informací (červenec 2008) se zřejmě bude projekt financovat v rámci spolupráce veřejného a soukromého sektoru (PPP) a má stát kolem 20 miliard korun. Její výstavbou se vyřeší zároveň spojení Kladna s Prahou.

Obr. 5 – Prodloužení trasy metra A na letiště, schéma plánované trasy



Zdroj: ihned.cz

Druhým plánovaným spojením letiště s centrem města je metro, přesněji prodloužení trasy A z dnešní konečné stanice Dejvická. Výstavba je plánována v několika fázích. V té první by se mělo metro dostat až k Motolu a to do roku 2014. Na letiště se má trasa A dokončit podle plánů asi v roce 2017. Podle údajů zveřejněných

¹ úprava územního plánu bude nutná už pouze v oblasti Masarykova nádraží

magistrátem má plánovaná trasa vysoký potenciál z hlediska dopravní obslužnosti obyvatel. Celkem se bude v docházkové vzdálenosti od stanic metra nacházet 90 tisíc obyvatel. Pokud vezmeme v úvahu spádovou oblast včetně navázané hromadné dopravy s dostupností do 15 minut, počet obyvatel se zdvojnásobí (Magistrát hlavního města Prahy, 2007).

Dopravní terminál pro městské i příměstské autobusy bude v první fázi u stanice Veleslavín, po dokončení celé trasy pak u stanice Dlouhá Míle. Zde by se měl vytvořit důležitý dopravní uzel, protože se tu protnou trasy metra i rychlodráhy, bude tu autobusový terminál a také by zde podle územního plánu mělo vzniknout velké záchytné parkoviště, tzv. P+R.

Otázkou zůstává, zda jsou potřebné obě stavby. Jediné letiště v Evropě, které je napojeno na železnici i na metro, je největší evropské letiště londýnské Heathrow, kterým ročně projde téměř 70 milionů cestujících. S tím se Praha nemůže ani výhledově srovnávat. Vedení letiště počítá v příštích 10 letech s dosažením hranice 20 milionů odbavených cestujících ročně. Každá s těchto dvou dopravních staveb má své přívržence i odpůrce. Metro je vehementně prosazováno vedením Prahy 6 a magistrátem. Za rychlodráhu zase bojují především Středočeský kraj a město Kladno. Je to logické. Podpovrchově vedené metro by přineslo Praze 6 zlepšenou dopravní situaci a jen minimum negativních vlivů při jeho budování a žádné při provozu. Oproti tomu rychlodráha by znamenala určitou zvýšenou zátěž pro obyvatele v jejím okolí a to nejen v době její výstavby, ale také při provozu. Její prodloužení až do Kladna by pak vyřešilo dlouhodobé problémy s dojížděnkou obyvatel tohoto největšího středočeského města do Prahy. Podle mluvčího ministerstva dopravy Karla Hanzelky (www.ceskenoviny.cz, 2008) je možné, že se na úseku z letiště do centra Prahy bude platit tržní jízdné. To díky tomu, že projekt vznikne formou PPP. To by také mohlo znamenat jisté omezení ve využívání ze strany obyvatel Prahy 6 a jejich preference metra. Na úseku z Kladna ale bude platit standardní jízdné PID.

Kapitola 4

Obecné souvislosti rozvoje Letiště Praha

4. 1 Využití území v okolí Letiště Praha

Území v okolí letiště má svá specifika. Je vystaveno negativním vlivům jako jsou hluk, znečištění ovzduší a různá omezení pro výstavbu či rekonstrukci budov. Zároveň ale také nabízí dobrou dopravní dostupnost, širokou nabídku pracovních příležitostí, které poskytuje samotné letiště a firmy v jeho blízkosti. Rozhodně je spíše než pro bydlení vhodné pro jiné využití. Důležitým nástrojem ve využívání území je územní plánování. Pokud nástroje územního plánování nedostatečně propojují potřeby ekonomického, strategického a územního rozvoje a rozvoj je veden tržními potřebami nikoliv potřebami území, pak hrozí v okolí velkých měst zejména ve strategických lokalitách (jako například okolí Letiště Praha) vznik urban sprawl (Jackson, 2002). V okolí letiště je velký zájem o plochy pro obslužné funkce (logistické areály, skladové plochy, technologické parky), a tento zájem bude do budoucna stoupat. Proto bude nutné tento zájem určitým způsobem regulovat.

Územní plánování by také mělo počítat s případným budoucím růstem letišť a jejich rozšiřováním a zamezit významnější obytné výstavbě v osách plánovaných vzletových a přistávacích drah. V případě Prahy byl současný dráhový systém letiště vybudován již na počátku 60. let. Už tehdy ale existovaly plány na jeho rozšíření o paralelní dráhu. Tento záměr byl také od roku 1971 součástí územních plánů hlavního města Prahy. Ve směru plánované paralelní dráhy skutečně nevznikla žádná nová čtvrť, byť se některé z nich významně rozšířily (například Nebušice, nebo Horoměřice²). Celkově se dá říci, že v osách dnešní hlavní dráhy 06/24 a budoucí plánované 06R/24L neproběhla výraznější obytná výstavba.

Pozemky v blízkosti letiště a podél hlavních příjezdových tras jsou obecně velmi hodnotné. Především pak pro využití, které přímo souvisí s provozem letiště. Jsou to nejčastěji různé obchodní a logistické areály, které využívají blízkosti letiště a dobré dopravní dostupnosti. Healey a Baker (cit. v ACI, 2004) ve své studii zkoumali lokalizační faktory u více než 500 společností ve velkých evropských městech. Došli k závěru, že dopravní spojení a vazby s ostatními městy a kontinenty jsou podstatným

faktorem při lokalizaci u 51 % z nich. Důležitějšími faktory při lokalizaci už byly pouze snadná dostupnost trhů a zákazníků a kvalifikovaná pracovní síla. V případě Prahy byly dopravní vazby hodnoceny spíše podprůměrně, nadprůměrně pak byla označena dostupnost trhů a zákazníků. To souvisí s geografickou polohou Prahy ve středu Evropy. Tato poloha bude navíc v budoucnu nabývat na významu s rozvojem trhů ve východní Evropě. Proto si myslím, že pražské letiště má potenciál pro vybudování business a technologických parků ve svém okolí.

Podle studie ACI (2004) je evidentní, že se zahraniční firmy usazují v blízkosti letiště. Atraktivita tohoto území pro zahraniční firmy je vysoká. Jako příklad uvádí Helsinky, kde se právě budováním nové dráhy uvolnily pozemky, na kterých vyrostl moderní business park pro high-tech průmyslové obory, informační technologie a logistiku. Obsadily ho z 80 % zahraniční firmy. Zároveň jsou v této studii identifikovány tzv. „air intensive“ ekonomické sektory, nebo-li ty, které nejvíce využívají leteckou dopravu ať už pro přepravu osob či nákladu. Patří mezi ně bankovníctví a finančníctví, pojišťovnictví, logistika a mediální průmysl. To jsou odvětví s vysokou přidanou hodnotou. Letiště Praha by také mohlo poskytnout těmto firmám dobrou dopravní dostupnost jak pro osobní tak i pro nákladní přepravu. Otázkou je zda existuje vhodná lokalita v blízkosti letiště, kde by takový areál mohl vzniknout. V současnosti je jediným administrativním objektem v prostorách letiště Praha Airport Business Centre, který nabízí kancelářské prostory a který je dlouhodobě pronajat Celnímu úřadu, leteckým společností ČSA, Lufthansa, Austria, Korean Air a logistickým společností Schenker a DHL. V souvislosti s budoucím nárůstem provozu na Letišti Praha se určitě dá předpokládat zájem mnoha dalších zahraničních firem o lokalizaci svých poboček.

Zatím se v okolí Letiště Praha usídlily spíše logistické areály než nějaké progresivní odvětví či například věda a výzkum nebo evropská ústředí nadnárodních společností. Výhodou této lokality je blízkost Prahy, centrální poloha nejen v rámci Česka ale i Evropy a dobré dopravní napojení, které se bude do budoucna s dostavbou pražského silničního okruhu a rychlostní silnice R6 ještě zlepšovat. Nahrává tomu také skutečnost, že na Letišti Praha existují dva moderní nákladní terminály. Prvním z nich je terminál společnosti Menzies Aviation s možnou kapacitou až 100 tisíc tun zboží ročně, který je v provozu už od roku 1998. Druhým moderním nákladním terminálem je Skyport s roční kapacitou 60 tisíc tun a možností expanze až na 100 tisíc tun zboží, který otevřely ČSA v roce 2004. V roce 2007 se jim tento terminál podařilo prodat

² rozšíření souvisí s rezidenční suburbanizací, která se zde naplno rozběhla v 90. letech minulého století

společnosti Skyport a.s. Podle tiskového vyjádření prezidenta ČSA Radomíra Lašáka nebyl nákladní terminál nikdy plně kapacitně využit a vázal investiční prostředky, aniž generoval odpovídající hospodářský výsledek. ČSA kapacitu budovy využívaly jen asi z poloviny a nebyly schopny vlastními silami naplno jeho potenciál využít. Podle slov ředitele společnosti Skyport a.s., ing. Kamila Slavíka (Dopravní noviny, 2008) se očekává v budoucnu výrazný růst těchto služeb na pražském letišti. To nabízí nejmodernější technologické vybavení. „Již v posledním čtvrtletí roku 2007 se objemy odbaveného zboží vrátily k dvoucifernému růstu a podobně se situace vyvíjí i v první polovině roku 2008. Také v českých podmínkách je již totiž některé zboží potřeba k příjemci přepravit v co nejkratším čase a řada speditérů zvažuje možnost využívání přímých linek do/z Prahy. Když si služby letecké dopravy vyzkoušejí a zjistí, že jsou funkční, efektivní a rychlé, dokáží se i místní pobočky spedičních firem prosadit vůči svým západoevropským centrálám.“ Ty dříve využívaly letišť ve Frankfurtu nebo Mnichově a dále do Česka putovalo zboží po silnici. Stále proto roste i vytížení dopravců, kteří mají na linkách do Prahy dostatečnou kapacitu na přepravu nákladního zboží. Tento vývoj bude tedy nepochybně podporovat výstavbu dalších logistických center v okolí ruzyňského letiště.

V současné době se největší logistické prostory nacházejí v prostoru mezi obcí Hostivice a dálničním obchvatem Prahy, kde se nachází areál Tulipán park s užitnou plochou 80 tisíc m². Velkou výhodou tohoto areálu je napojení na železniční trať č. 120 Praha–Kladno a tudíž možnost využívání ekologičtějšího druhu dopravy. Další areál Airport Logistic Park se nachází při severní hranici Letiště Praha blízko u obce Kněževes a nedaleko rychlostní silnice R7. Nabízí 56 tisíc m² užitné plochy. Do budoucna se ovšem počítá s výrazným rozvojem ekonomických aktivit v okolí budovaného úseku rychlostní silnice R6 v úseku Praha–Pavlov. Ta by měla být dokončena v roce 2010. Rozhodující vliv na rozvoj ekonomických aktivit bude mít atraktivní poloha a také počet mimoúrovňových křižovatek. Ty budou dvě, u obcí Hostivice a Jeneč. Zejména v okolí křižovatky Hostivice se podle územního plánu obce počítá s rozvojem velké průmyslové zóny, která bude napojena také na železnici. Rovněž územní plán obce Jeneč, která se nachází zhruba 10 km od Letiště Praha také ve směru silnice R6, počítá ve svém návrhu s výstavbou výrobních a skladových areálů v blízkosti stejnojmenné mimoúrovňové křižovatky. Územní plán hl. města Prahy počítá s velkým rozvojovým územím na území ohraničeném jižní částí letiště, katastrálním územím obce Hostivice a sídlištěm Na Dědině.

Z těchto skutečností tedy jasně vyplývá, že v budoucnu můžeme očekávat výraznou proměnu území kolem Letiště Praha, která sice není způsobena pouze leteckou dopravou, ale ta k ní výrazně přispívá. Pokud by pražské letiště neodbavovalo téměř 13 milionů cestujících ročně a přes 50 tisíc tun nákladu asi by jen těžko v jeho okolí vznikaly výrobní a skladové areály nadnárodních společností. Především se bude jednat o rozvoj ekonomických aktivit typu logistických areálů a lehkého průmyslu. Pro ně jsou připraveny podle územních plánů obcí pozemky kolem budované rychlostní silnice R6. I přestože územní plán zatím nepočítá s podobnými plochami okolo pražského silničního okruhu v úseku Ruzyně–Suchdol nebo podél Evropské ulice před hranicemi Prahy, je možné, že se situace v blízké budoucnosti změní. To protože se v současnosti připravuje nový územní plán, který by měl začít platit v roce 2010. Zde je tedy čas pro případné změny. Tato lokalita nabízí stejné výhody jako oblast kolem rychlostní silnice R6: blízkost letiště, po dobudování celého silničního okruhu kolem Prahy napojení na kompletní dálniční síť ČR a okolí, kde se nenachází žádná zástavba. V oblasti mezi Letištěm Praha a obcí Horoměřice v okolí plánovaného pražského okruhu je tedy prostor pro rozvoj ekonomických aktivit. Zda se tedy v této lokalitě bude odehrávat něco podobného jako kolem rychlostní silnice R6 v okolí Hostivice a Jenče, rozhodnou vedení jednotlivých městských částí a obce Horoměřice, na jejichž katastrálních územích se tato oblast nachází. Je nutné dodat, že i když je vedení silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně–Suchdol ve své jižní variantě zaneseno do územního plánu, územní rozhodnutí potřebné k zahájení stavby není ještě vydáno. Důvodem jsou protesty občanských sdružení a některých městských částí.

Je nutné zmínit, že atraktivita pozemků v okolí letiště pro lokalizaci business odvětví nebo ústředí nadnárodních firem, není zdaleka dána pouze prostou blízkostí letiště. Výraznou roli, zde hraje také Praha, která svým významem je sama o sobě magnetem pro tyto aktivity. Pokud by tomu tak nebylo, všechny velké zahraniční firmy by se hrnuly na pozemky v okolí letiště a stranou zájmu by nechávaly ostatní části Prahy.

4. 2 Alternativní varianty k rozšíření Letiště Praha

V souvislosti s komplikacemi, které provází plánované rozšíření Letiště Praha o novou VPD a stále se zvyšujícími negativními vlivy, se uvažuje o možnosti přesunutí části nebo celé letecké dopravy na jiné letiště. A to buď na nějaké stávající, nebo na nové. V Evropě můžeme najít příklady měst, které takto postupovaly. Například v Mnichově

muselo být v roce 1992 uzavřeno bývalé letiště München-Riem, které se nacházelo na východním okraji města zhruba 10 km od centra. Toto letiště před svým uzavřením přepravovalo ročně necelých 12 milionů cestujících a nenabízelo již dostatek místa pro další rozšíření. Provoz se tak přesunul do nového, moderního letiště 28 km severně od centra (Flughafen München Franz Josef Strauß). Z bývalého letiště vznikl jeden z největších výstavních a veletržních komplexů v Evropě.

Praha musí řešit podobný problém. Kapacita letiště, tedy především dráhového systému, již nestačí. Plánované rozšíření se přitom potýká s nesouhlasem okolních obcí a městských částí. Pokud by se uvažovalo o vybudování nového letiště, pak by bylo nutné najít dostatečně velký nezastavěný prostor na okraji metropole nebo v blízkém okolí ve Středočeském kraji. Žádné takové místo nenajdeme. Okolí Prahy je poměrně hustě osídlená oblast, která nabízí velmi kvalitní bydlení v blízkosti přírody s poměrně snadnou dostupností centra hlavního města. Jestliže by se zde mělo vybudovat nové mezinárodní letiště, vyžadovalo by to velký zábor území. To by si vynutilo zřejmě demolici některých vesnic a velké zásahy do života zdejších lidí. Takové rozhodnutí by v českém prostředí bylo rozhodně těžké prosadit³.

Pak se nabízí druhá možnost a tou je rozšíření nějakého stávajícího letiště v blízkosti Prahy. Jako nejvhodnější se jeví letiště u továrny na letadla Aero v sousedství obce Vodochody. Nachází se zhruba 25 km severně od centra Prahy. Tohle letiště původně sloužilo pouze jako testovací tovární letiště výrobce letadel Aero a pro soukromé lety. Letiště je vybaveno jednou VPD o rozměrech 2500 x 45 metrů. V roce 2007 se 100% akcionářem Aera Vodochody stala česko-slovenská finanční skupina Penta Investments. S jejím vstupem do této společnosti se podstatně zvýšily ambice Aera. Mluvčí Penty Jana Studničková mi poskytla informace o budoucích plánech týkajících se letiště ve Vodochodech.

Předně už se dnes nejedná o neveřejné tovární letiště, ale letiště má status neveřejného mezinárodního letiště, jehož řízení letového provozu má veškeré certifikáty pro provoz, stejně jako řízení letového provozu pro letiště Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary. Rozdíl mezi veřejným a neveřejným letištěm je zjednodušeně řečeno v tom, že neveřejné letiště nemusí na rozdíl od veřejného přijmout jakékoli letadlo, které se pohybuje v jeho vzdušném prostoru, ale všechny lety a přistání si domlouvá předem. Objem pohybů na letišti Vodochody v poslední době neustále narůstá – jedná

³ Takto se postupovalo například při budování zmíněného letiště v Mnichově, aby se minimalizovaly nežádoucí vlivy letiště na obyvatele v jeho okolí. Obec Franzheim musela ustoupit budování letiště a jejích 500 obyvatel bylo přesídleno do okolních sídel

se např. o individuální a charterové lety, lety pro potřeby Aera a jeho zákazníků, tréninkové lety soukromých přepravců a další. Ubylo letů vojenských letadel, které představují pro okolí největší zátěž, přibývá naopak pohybů menších dopravních letadel (z celkových 1735 letů bylo v roce 2007 pouze 185 letů vojenských, tedy cca 10 %, a to ještě zejména v souvislosti s dodávkou armádních letounů L-159 T1). Oproti roku 2005 klesl počet letů vojenských letadel o více než 30 %, přitom celkový počet letů vzrostl o více než 40 %.

První fáze komerčního provozu na letišti Vodochody je tedy již v plném provozu. Příprava na druhou fázi, která bude zahrnovat vybudování terminálu, nyní vrcholí, momentálně se podle Jany Studničkové pracuje na přípravě dokumentace EIA (studie o vlivu stavby na životní prostředí). Od dokončení EIA je odhadováno zahájení provozu 2. fáze letiště zhruba na 2–3 roky.

Zajímalo mě také v jakých řádech se bude provoz na letišti ve Vodochodech pohybovat. Jestli bude představovat konkurenci pro ruzyňské letiště či nikoliv. Podle dostupných informací by se měl roční objem přepravených osob pohybovat mezi 3 až 5 miliony a to podle toho, jaká varianta projektu bude nakonec realizována. Letiště ve Vodochodech by se chtělo zaměřit především na charterové lety a na lety nízkonákladových leteckých společností. Ti si totiž podle mluvčí Penty nemohou dovolit zaplatit na ruzyňském letišti ty nejlepší časy odletů a příletů a jsou tudíž nuceni směřovat své lety do nočních či brzkých ranních hodin. Ale své služby chtějí ve Vodochodech nabídnout každému, kdo bude mít zájem, tedy i klasickým leteckým společností. Nabízí se otázka zda bude letiště poskytovat dostatek komfortu pro tyto přepravce (jako jsou VIP salonky a další nadstandardní služby). Počítá se pouze s osobní přepravou. O vybudování nákladního terminálu vedení letiště výhledově neuvažuje.

Pro letiště takového významu je důležité zajistit odpovídající dopravní spojení s Prahou. Co se týče silniční dopravy v těsné blízkosti se nachází dálnice D8, která po svém dokončení bude spojoval Prahu se severními Čechami a s německými Drážďany. Byly by na ní ovšem nutné určité úpravy. Především se jedná o vybudování sjezdu z dálnice D8 v blízkosti letiště, protože dnes jsou nejbližší sjezdy ve Zdíbech nebo u Kralup nad Vltavou. Stávající dopravní spojení veřejnou dopravou nabízí autobusovou linku, která spojuje letiště Vodochody se stanicí metra C Kobylisy. Její posílení a ukončení v autobusovém terminálu Letňany by bylo zřejmě kapacitně dostačující. Navíc je areál letiště spojen železniční vlečkou s tratí Kralupy-Neratovice, tudíž by bylo možné ji využít například pro dopravu nákladu při stavbě potřebné letištní

infrastruktury. Tento rozvoj letiště ve Vodochodech by s sebou přinesl jistě i nová pracovní místa. Podle odhadů hrubých odhadů finanční skupiny Penta by se jednalo o desítky až stovky nových pracovních míst. Počet nových pracovních míst nebude tak velký, protože mnoho funkcí už letiště vykonává dnes. Například řízení letového provozu, hangárování letadel, údržbu VPD a pojezdových ploch a podobně.

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že v budoucnu existuje možnost jak část letecké dopravy přesunout z Ruzyně na jiné letiště. Dokonce pro to existují již plány a s přípravnými pracemi se již započalo. Otázkou zůstává zda tento přesun nebude pouze imaginární a opravdu bude znamenat částečné omezení rychlého růstu dopravy na Letišti Praha. Z informací, které máme k dispozici, se vedení letiště ve Vodochodech bude spíše snažit oslovit jiný typ leteckých přepravců a tudíž nebude znamenat přímou konkurenci pro ruzyňské letiště. To by si mělo udržet výsadní postavení v oblasti letů klasických leteckých společností, dálkových letů a nákladní přepravy. Zpomalení růstu Letiště Praha by bylo výhodné například z důvodů dostavění potřebné infrastruktury (nová VPD, vysokokapacitní spojení s centrem města).

4. 3 Privatizace letiště

Změna ve vlastnictví letišť se očekává v příštích letech ve většině států východní Evropy. Tento proces je poháněný potřebou kapitálových investic a celkové modernizace letišť. V některých případech již privatizace proběhla, jako například na letišti v Budapešti, v bulharské Varně a Burgasu nebo ve slovenských Košicích. Jinde byla novou vládou zastavena, jako tomu bylo u letiště v Bratislavě. V dalších zemích se s tím v budoucnu počítá (Airport Investor Monthly, 2006, s. 4). U většiny privatizovaných letišť si stát nechal alespoň částečný podíl (25% podíl v Budapešti a 34% v Košicích). Tento podíl státu zaručuje možnost alespoň částečně ovlivnit různá strategické rozhodnutí o budoucím směřování letišť.

V případě Letiště Praha se o privatizaci mluví již několik let. V poslední době ale byly učiněny již konkrétní kroky, které povedou ke změně vlastníka. V září roku 2005 se změnil název letiště z Praha – Ruzyně na Letiště Praha s. p. Na podzim roku 2007 vláda oficiálně oznámila záměr letiště privatizovat. Kvůli realizaci postupných privatizačních kroků je od 6. 2. 2008 změněn název provozovatele letiště na Správa Letiště Praha, s. p., zřízená Ministerstvem dopravy České republiky. V červnu 2008 pak vláda schválila přímý prodej 100 % společnosti strategickému partnerovi. Rozhodla se tedy jít cestou prodeje celého letiště bez toho, aby si ponechala částečný podíl a s ním

i možnost ovlivňovat budoucí strategické rozhodnutí. Stejně tak zavrhl i možnost dlouhodobého pronájmu letiště. Podle studie společnosti Credit Suisse, která pro vládu zpracovala finanční analýzu k privatizaci letiště, za něj může v případě přímého prodeje utržit přibližně 60 až 70 miliard korun.

Cena při privatizaci letišť obecně vyjadřuje jejich současnou velikost a ziskovost a potenciál pro budoucí růst. Potenciál pro budoucí růst je ovšem silně ovlivněn environmentálními otázkami. Především lokální dopady vyvolané provozem letišť mají vliv na jejich privatizaci a cenu (Airport Investor Monthly, 2005, s. 1). Investoři, kteří mají zájem o privatizaci letišť, jsou nuceni s tímto počítat při budoucí návratnosti svých investic. Proto se vedení Letiště Praha snaží před plánovanou privatizací vyřešit všechny problémy, které by mohly ohrozit budoucí zvýšení kapacity letiště a tím jeho růst. Jedním z nich je plánované vybudování nové VPD, které se začíná protahovat. Tyto průtahy nesouvisí pouze s nesouhlasem okolních obcí a městských částí. Je nutné rovněž vykoupit pozemky pod plánovanou dráhou, které dnes patří mnoha vlastníkům. Velká část z nich náleží i investiční skupině Penta, která se také uchází o koupi letiště a navíc chce otevřít pro veřejnou dopravu letiště ve Vodochodech. Proto ji zdlouhavá jednání o výkupu pozemků, které trvají již téměř rok, vůbec nevadí. Navíc na tom jistě neprodělá. Stejně tak se dá rozumět nedávné snaze o schválení vybudování vysokokapacitního spojení s centrem Prahy, která vyústila v to, že zde s vysokou pravděpodobností budeme mít za zhruba 10 let metro i rychlodráhu dovedené až k letištním terminálům. Zkrátka vedení letiště a všechny ostatní instituce, které mají zájem o jeho privatizaci, se snaží aby prodávaný subjekt byl v co nejlepším stavu a do budoucna měl jen skvělé vyhlídky.

Letiště se také zaměřuje na finanční podporu okolním obcím v oblasti zlepšování životního prostředí. V posledních 3 letech přispělo okolním městským částem a obcím částkou 72 milionů korun a ta se každoročně zvyšuje. Peníze byly využity na protihluková opatření nebo na veřejnou infrastrukturu. Program Dobré sousedství vyhlásila Správa Letiště Praha, s.p., v roce 2007 a jeho prostřednictvím přispěla ve výši 8 milionů korun na projekty, které mají napomoci rozvoji občanské společnosti. Jedná se o podporu školství, kultury a dalších oblastí veřejného života. Pokud by celé letiště přišlo do rukou soukromého investora a stát (případně Praha) si neponechal alespoň částečný podíl, byly by na místě obavy, že tyto programy na zlepšení životních podmínek by v současném rozsahu nemusely pokračovat. Proto je nutné, aby se případný nový vlastník pražského letiště zavázal v pokračování této environmentální politiky.

Kapitola 5

Scénáře budoucího rozvoje území

V této části využijí všechny dosud získané informace o Letišti Praha a okolním území pro diskutování možných budoucích scénářů rozvoje letiště a jeho blízkého okolí.

Již v současné době působí určité tendence v rozvoji studovaného území, které jsou spíše nezávislé na růstu letiště, tyto tendence budou působit i v blízké budoucnosti:

- **Suburbanizace** – působí jako fenomén v okolí Prahy, jedná se o přesun obyvatel, jejich aktivit a některých funkcí do zázemí města, suburbanizací vznikají jak rezidenční (obytné) tak i komerční (nákupní a průmyslové) lokality
- **Růst automobilové dopravy** – souvisí do značné míry se suburbanizací a stále se zvyšujícími nároky na mobilitu obyvatel, o tom jak bude tento růst probíhat rozhoduje také kvalita dopravní infrastruktury a možnosti využívání hromadné dopravy
- **Rozvoj ekonomických aktivit** – přesun pracovních funkcí do zázemí Prahy již také probíhá a představuje jednu etapu suburbanizace
- **Ochrana přírody** – rozvíjí se ekologické smýšlení obyvatel ale i šetrnější využívání území s důrazem na zachování cenných přírodních lokalit

Tyto tendence vedou ke střetům funkčního využití území. Současně s tím působí v území i pozitivní a negativní dopady rozvoje Letiště Praha. Tento rozvoj s sebou přináší a v budoucnu bude přinášet ve studovaném území:

- **Negativní dopady** – mezi ně patří hluk a hlukové pásmo se všemi svými důsledky; bezpečnostní rizika; nárůst dopravy v okolí letiště; znečištění ovzduší; zastavěnost území a s tím spojená změna jeho hodnoty
- **Pozitivní dopady** – jako je zvyšování počtu pracovních míst; vznik návazné dopravní infrastruktury, z které těží i okolní území; zvýšení atraktivity Prahy a Česka pro zahraniční firmy; rozvoj příjezdového cestovního ruchu

Klíčové faktory v rozvoji studovaného území jsou do budoucna:

- **Vybudování nové vzletové a přistávací dráhy** – zásadní projekt nutný pro další rozvoj letiště
- **Vysokokapacitní spojení letiště s centrem Prahy** – ať už rychlodráha nebo metro (či obojí), zajistí spojení kvalitní, rychlé a ohleduplné k životnímu prostředí

- **Ochrana životního prostředí** – koncept udržitelného rozvoje území, omezení zastavitelného území, ochrana obyvatel v okolí letiště ochrana biocenter a jejich propojení pomocí biokoridorů

Pomocí kombinace působení jednotlivých faktorů dostaneme budoucí možné scénáře rozvoje území (pro zjednodušení uvádím pouze 3 nejpravděpodobnější). Scénáře jsou krátce komentovány a shrnuty formou stručné analýzy SWOT.

Scénář 1 (nejpravděpodobnější, vyvážený)

Nová paralelní RWY 06R/24L bude po průtazích s vykupováním pozemků a sporech s okolními obcemi a městskými částmi nakonec vybudována (kolem roku 2013). Tato stavba zaručí další rozvoj letiště na příští desetiletí. O několik let později, po vyřešení všech komplikací kolem výstavby, bude dostavěn silniční okruh v úseku Ruzyně–Suchdol ve variantě J (blíže Prahy). Zhruba ve stejné době bude dokončen projekt rychlodráhy na letiště a tím vyřešen dlouhodobý problém dopravy leteckých cestujících do centra Prahy. Rychlodráha bude sloužit i občanům Prahy 6 a později po jejím dokončení i obyvatelům Kladna. Výstavba metra se z důvodů nedostatku financí a obslužení letiště rychlodráhou zastaví ve stanici Motol.

Z hlediska ochrany ŽP se rozroste OHP letiště o další nové území. Zároveň se ale díky zastavení používání RWY 13/31 zlepši životní podmínky desítek tisíc obyvatel jihozápadu metropole. Můžeme spekulovat, že zastavení provozu na této vedlejší dráze je pouze účelovým argumentem, který se stejně nedodrží. To podporuje i skutečnost, že nová paralelní dráha 06R/24L bude náchylná k bočnímu větru ze stejného směru jako současná dráha 06/24. Růst letiště s sebou přinese tlak na vznik nových ploch pro logistické areály a průmyslové zóny v jeho okolí. Bude záležet na územních plánech jednotlivých obcí a Prahy kolik nových pozemků těmto stavbám uvolní. Podle současných územních plánů jich bude vcelku dost zejména v okolí Hostivice a Jenče. Další vhodné plochy se budou nacházet východně od letiště v blízkosti Evropské ulice.

Analýza SWOT

Silné stránky:

- bude zajištěn rozvoj letiště a tím se budou zvyšovat jeho pozitivní lokální, regionální i národní dopady (zaměstnanost, HDP, atraktivita pro zahraniční investory, cestovní ruch atd.)
- zlepši se dopravní spojení nejen letiště ale i celé Prahy 6, později i Kladna a dalších obcí Středočeského kraje s centrem Prahy
- díky zastavení využívání RWY 13/31 se sníží zatížení obyvatel jihozápadu Prahy

Slabé stránky:

- vzhledem k synergickému efektu nové VPD a obchvatu Prahy v úseku Ruzyně-Suchdol dojde k výraznému snížení kvality životního prostředí v zasažené lokalitě
- rozšíření OHP pásma letiště i se všemi svými negativními důsledky (zákaz rozvoje větších obytných celků, omezení rozšíření a rekonstrukce bytových a rodinných domů)
- omezení obytné výstavby v atraktivních rezidenčních zónách

Příležitosti:

- v souvislosti s návaznou dopravní infrastrukturou (rychlodráha, popř. metro) příležitost dalšího rozvoje částí Prahy 6
- rozvoj zástavby v oblastech odstavené dráhy 13/31
- díky prodloužení rychlodráhy ve směru Kladno zlepšení dopravního spojení obcí Středočeského kraje
- se stoupajícím významem letiště možnost vzniku business parků, lokalizace evropských ústředí nadnárodních podniků => vznik nových pracovních míst

Hrozby:

- „urban sprawl“ především komerčních areálů kolem hlavních dopravních tepen, poškození rázu krajiny
- ztížený rozvoj obcí a městských částí v OHP letiště – dosud velmi atraktivní rezidenční zóny

Scénář 2 (málo pravděpodobný, “šetrný k životnímu prostředí“)

Tento scénář kombinuje varianty nejvíce šetrné k životnímu prostředí. Zahrnuje nevybudování nové paralelní RWY 06R/24L, protože tím se zamezí rozšíření OHP letiště a znehodnocení lokalit pro klidné příměstské bydlení. To by zároveň znamenalo zpomalení či úplné zastavení růstu letiště.

I přesto je ale v zájmu ekologičtější přepravy cestujících z letiště do centra Prahy vybudování rychlodráhy, protože již při současných výkonech letiště je jeho obsluha nedostatečná. Díky zpomalení přepravních výkonů letiště by nebylo nutné prodlužovat trasu metra A blíže k letišti a ta by tak skončila v některé ze stanic blíže k centru města. Metro by tak sloužilo pouze pro Prahu 6.

Co se týče životního prostředí území zasažené negativními dopady provozu letiště by se nerozšiřovalo. Tato varianta by také podporovala rozvoj letiště ve Vodochodech, které by při kapacitních omezeních na letišti v Ruzyni mohlo převzít část jeho spojů. S ohledem na životní prostředí by se také postupovalo při povolování vzniku nových výrobních a skladových areálů v území.

Analýza SWOT

Silné stránky:

- území zasažené negativními dopady provozu letiště by se nerozrůstalo
- zachování rozlohy zastavěného území v dnešní podobě, maximálně jen s malými, nejnnutnějšími změnami => stabilizace funkčního využití území
- životní prostředí by bylo chráněno v maximální možné míře

Slabé stránky:

- zastavení růstu letiště by přineslo výrazné negativní ekonomické důsledky a to nejen v jeho nejbližším okolí, ale i na vyšších řádovostních úrovních
- v případě, že by se růst objemu letecké přepravy úplně nezastavil, pak by bylo nutné využívat více stávající VPD 13/31 (kolmá na dnes nejvíce využívanou dráhu 06/24)
- ztížení možnosti privatizace letiště

Příležitosti:

- přeměna obrazu Prahy na město šetrné k životnímu prostředí, což může také lákat určitý typ investorů
- zamezení nežádoucího „urban sprawl“ (rozšiřování města) díky ekologickému posuzování nové výstavby
- rozvoj letiště ve Vodochodech a jeho okolí a tím vznik duálního letištního systému Prahy

Hrozby:

- díky zastavení růstu letiště hrozí zpomalení ekonomiky celého státu
- nevznikaly by nové linky spojující Prahu se světovými městy, díky tomu by se nezlepšovalo její propojení s globálním systémem, což by vedlo k přesunu cestujících na jiná středoevropská letiště, které Praze konkurují
- zvýšení negativních dopadů na životní prostředí při častějším využívání VPD 13/31

Scénář 3 (maximální využití zdrojů a území, bez ohledu na ŽP)

Tato varianta počítá v nejbližší době (dříve než ve Scénáři 1) s vybudováním paralelní RWY 06R/24L. Jelikož vedení metropole i představitelé Středočeského kraje budou chtít dostát svým slibům, bude na letiště co nejrychleji zavedena jak rychlodráha tak i metro. To se promítne zejména na rozpočtu metropole, která nedostává na stavbu metra ze státního rozpočtu žádné příspěvky. Tyto chybějící finance bude chtít Praha někde získat zpátky. Proto bude poskytovat pozemky v okolí letiště jak pro výstavbu nových rezidenčních čtvrtí, tak především komerčních areálů typu obchodních, skladových a průmyslových zón. Investory do této lokality bude lákat také výborná dopravní infrastruktura a dostupnost po urychleném dokončení silničního okruhu kolem Prahy v celé jeho severozápadní části (úsek Ruzyně–Suchdol–dálnice D8). Tento

přístup se rozhodně neponese v duchu konceptu udržitelného rozvoje a ochrana přírody a životní prostředí tím bude trpět. Území v okolí letiště bude maximálně využito a to jak komerčně tak rezidenčně. Rozvoj bude navíc veden velmi „živelně“ a nekonceptně. Pokud nebudou politická rozhodnutí vedena s ohledem na limity využití území, ale spíše nepochopitelnou snahou prosadit variantu méně příznivou životnímu prostředí, může se stát Scénář 3 nejpravděpodobnější budoucí variantou rozvoje tohoto území.

Analýza SWOT

Silné stránky:

- letiště bude nadále růst a jeho pozice motoru regionální a národní ekonomiky bude sílit
- stále se bude zvyšovat počet pracovních příležitostí, které letiště generuje a to jak přímých tak i nepřímých a indukovaných
- metro a rychlodráha budou poskytovat kvalitní dopravní obslužnost tohoto území
- Letiště Praha se přiblíží velkým evropským letišťům, které mají funkci multitransportních dopravních center a vylepší tak obraz Prahy jako místo vhodné pro zahraniční investory

Slabé stránky:

- plošný růst metropole do jejího okolí, který pohlcuje další volné pozemky
- velká finanční náročnost projektu metra na letiště
- nedostatečná ochrana cenných přírodních celků v krajině

Příležitosti:

- využití rozvojového potenciálu území v těsné blízkosti letiště, jehož využití jinak než komerčně je velmi těžké
- vznik dopravního terminálu u stanice metra Dlouhá míle a jeho využití zejména pro přestup z návazné dálkové a regionální autobusové dopravy ale také pro P+R
- výrazné snížení zatížení Evropské ulice autobusovou dopravou
- díky dopravnímu napojení na síť metra možnost plnohodnotného využití dnes izolovaného nákupního centra Šestka

Hrozby:

- živelný a nekoordinovaný rozvoj suburbánního prostředí, který nerespektuje zásady trvale udržitelného rozvoje a správného nakládání s krajinou
- pokračující rychlý růst letiště s jeho negativními dopady (hluk, znečištění ovzduší...)
- pokud bude letiště obsluhováno metrem i rychlodráhou, hrozí, že vzhledem k objemům přepravy na letišti nebudou oba druhy dopravy dostatečně využity
- zamezení propojení z hlediska ochrany přírody cenných území Šárky a Hostivických rybníků pomocí biokoridorů

6 Závěr

Letiště Praha zcela určitě dokáže podněcovat rozvoj okolních lokalit a to především díky své funkci motoru regionální ekonomiky a největšího poskytovatele pracovních příležitostí v okolí. Zároveň díky jeho růstu vzniká návazná dopravní infrastruktura, která přináší další výhody.

Na tomto místě bych se chtěl vrátit k původním předpokladům a otázkám a vyjádřit se k jejich platnosti. Podle analýzy získaných informací se potvrdil předpoklad, že rozšíření Letiště Praha o novou vzletovou a přistávací dráhu bude znamenat omezení rozvoje rezidenčních funkcí v dotčeném území, ale zároveň impuls pro komerční výstavbu. V okolí letiště se tedy výrazně změní funkční využití území. Jednak se rozšíří území, na kterém bude vyhlášena stavební uzávěra. Dále se rozšíří ochranné hlukové pásmo letiště, což bude znamenat ztížený rozvoj obcí a městských částí uvnitř tohoto pásma. Celkově se tedy dá říci, že v území bezprostředně sousedícím s okolím letiště (především v prodloužených osách VPD) negativní dopady převýší dopady pozitivní.

Druhý předpoklad hovořící o tom, že koncentrace nových dopravních staveb do tohoto prostoru bude znamenat velké zatížení pro místní obyvatele a sníží to kvalitu životního prostředí v lokalitě, se potvrdil jen částečně, neboť dopady budou územně diferencované. To díky tomu, že výstavba nové VPD by podle vedení letiště měla přinést výrazné omezení nebo dokonce zastavení provozu na dráze 13/31 a tím pádem snížení celkového počtu obyvatel žijících v území s nadlimitní hlukovou zátěží. Výrazné snížení kvality životního prostředí však nastane v oblasti prodloužených os nové vzletové a přistávací dráhy 06R/24L. Zde se také projeví synergický efekt nové VPD a silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně-Suchdol, jejichž trasy se budou překrývat v případě realizace okruhu ve variantě J. Naopak se ulehčí částem jihozápadu Prahy, kde vede koridor dnes z kapacitních důvodů stále více používané RWY 13/31. Díky vybudování návazné dopravní infrastruktury (metro, rychlodráha) a dopravního terminálu v lokalitě Dlouhá Míle by se výrazně ulevilo přetížené Evropské ulici. To by přineslo zlepšení životních podmínek pro obyvatele žijící v této oblasti.

Budoucí rozvoj bude nejspíše probíhat podle „vyváženého“ Scénáře 1. Letiště pro zajištění nejen svého rozvoje potřebuje nutně vybudovat novou VPD. Byť tato varianta není ideální, přinese rozhodně méně negativ než plné využívání stávající záložní dráhy 13/31. Zároveň podle tohoto scénáře bude letiště obslouženo pouze rychlodráhou, neboť

současný provoz rychlodráhy i metra až na letiště nebude ani v příštích desítkách let z kapacitních důvodů nutný. Z hlediska využívání území bude probíhat rozvoj v okolí letiště spíše extenzivní formou, tedy zabíráním a zastavováním nových pozemků. Bude se jednat především o lokalitu sousedící s jižní hranicí letiště. Zde na katastrálním území Ruzyně a Hostivice je naplánováno velké rozvojové území, které nabízí vynikající dopravní dostupnost. Počítá se zde s rozvojem výroby a služeb především povahy lehké výroby, logistiky a skladování. Obecně však bude důležité ponechat v území prostor i pro městskou a krajinnou zeleň a také umožnit propojení dvou cenných přírodních lokalit Šárky a Hostivických rybníků pomocí biokoridorů. K tomu aby rozvoj území byl harmonický a všechny jeho složky byly vyvážené je zapotřebí především kvalitních politických rozhodnutí. Značně kriticky se dnes můžeme dívat na magistrátem až tvrdošíjně prosazování zavedení metra až na letiště či vybudování silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně–Suchdol ve variantě J, když potřeba a výhodnost těchto projektů není podložena odbornými studii a jejichž finanční náročnost je neúnosně vysoká.

Seznam použité literatury

Odborná literatura

- Air Transport Action Group. 2005. The economic and social benefits of air transport [online].
Genève : ATAG, 2005 [cit. 2008-06-14]. Dostupný z WWW:
<siteresources.worldbank.org/.../Resources/ATAG_Study_Economic_&_Social_Benefits_of_Air_Transport.pdf>.
- Air Transport Action Group. 2008. The economic and social benefits of air transport [online].
Genève : ATAG, 2008 [cit. 2008-06-30]. The economic benefits of air transport. Dostupný z
WWW: <http://www.iata.org/NR/rdonlyres/5C57FE77-67FF-499C-A0714E5E2216D728/0/atag_economic_social_benefits_2008.pdf>.
- Airports Council International. 2004. *The Social and Economic Impacts of Airports in Europe*
[online]. [cit. 2008-05-15] Dostupný z WWW: <
<http://www.eraa.org/intranet/documents/14/428/061005socialecoimpact.pdf>>.
- BAJER, Tomáš, et al. (2007): PARALELNÍ RWY 06R/24L : Dokumentace o hodnocení vlivů
na životní prostředí (EIA), ECO-ENVI-CONSULT, Jičín, 233 s. Dostupný z WWW: <
http://www.praha-suchdol.cz/files/EIA-seznam_priloh.pdf>.
- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2002): Teorie regionálního rozvoje. Univerzita Karlova, Praha ,
211 s.
- BURGHOUWT, G., HAKFOORT, J. (2002): The Geography of Deregulation in the European
Aviation Market. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 93, č. 1.
- Environmental issues and their impact upon the market value of airports. *Airport Investor*
Monthly [online]. 2005, 39, č. 9, s. 1–6. [cit. 2008-07-03]. Dostupný z WWW: <
<http://www.cate.mmu.ac.uk/documents/Publications/airport%20investors%20monthly.pdf>>.
- FERREIRA, L. (2006): The New Airport and its Urban Region: Evaluating Transport Linkages.
[online]. [cit. 2008-07-01]. Dostupný z WWW: <<http://eprints.qut.edu.au>>.
- FRANCIS, G et al. (2006): Where next for low cost airlines? A spatial and temporal
comparative study, *Journal of Transport Geography*, 14, č. 2, s. 83-94.
- Fraport. *Airport Investor Monthly* [online]. 2008, 41, č. 4, s. 19–22. [cit. 2008-07-06]. Dostupný
z WWW: <
http://www.centreforaviation.com/aviation/Info_Services_News/Aviation_News/2005_results_of_SITA_-_optimistic_industry_outlook/>.
- HAKFOORT, J, POOT, T, RIETVELD, P. (2001): The regional economic impact of an airport:
The case of Amsterdam Schiphol Airport. *Regional Studies*. 35, č. 7, s. 595–604.
- HAMPL, M. et al. (1996): Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České
republice. *DemoArt* , Praha , 395 s.

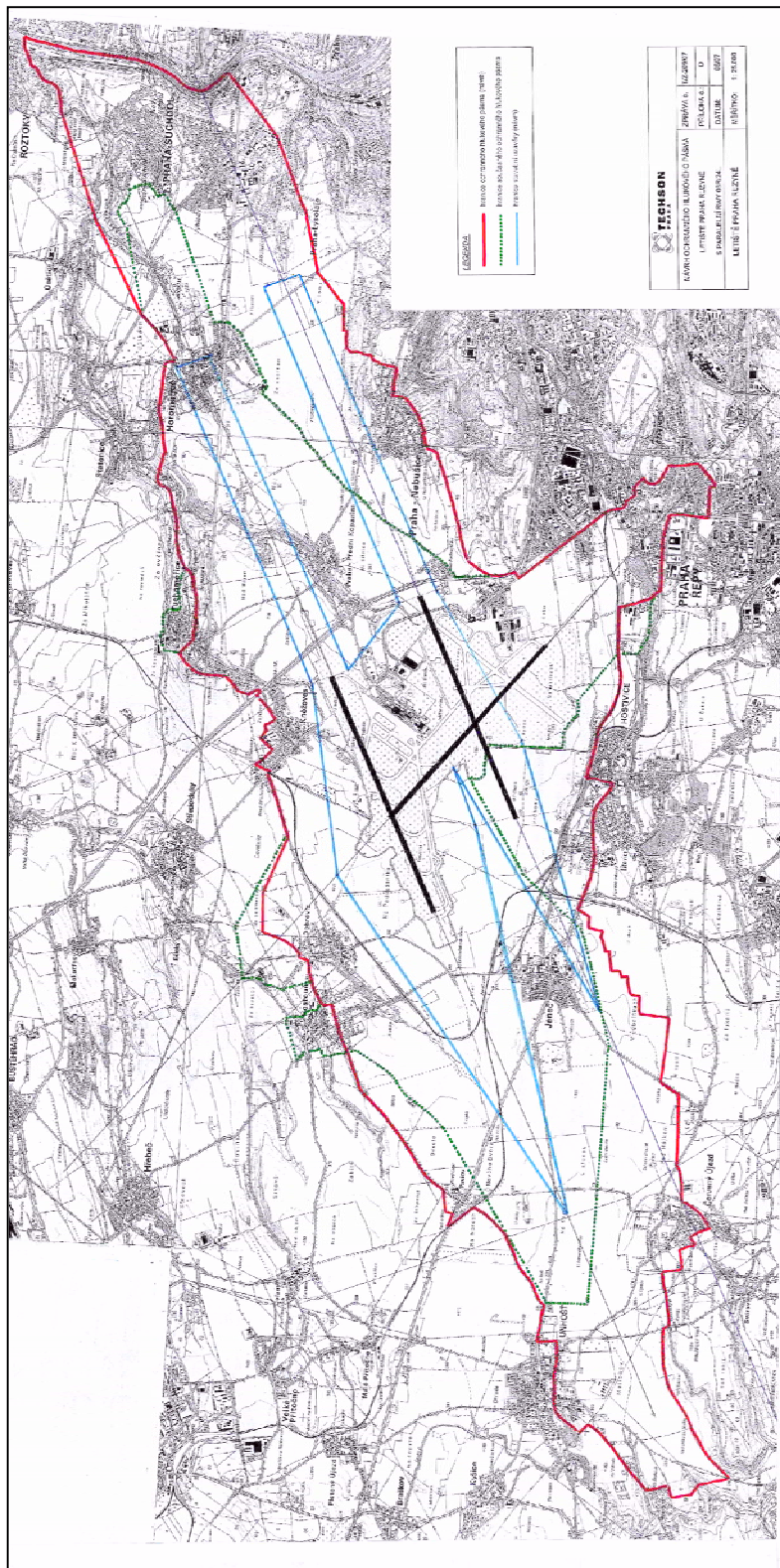
- Hartsfield-Jackson International Airport 2005 Economic Impacts [online]. 2005 [cit. 2008-06-25]. Dostupný z WWW: < http://www.atlanta-airport.com/sublevels/news_room/pdfs/2005%20Economic%20Impact%20Study%20final%20report.pdf>.
- HOARE, A. (1974): Foreign firms and air transport: the geographical effect of Heathrow Airport. *Regional Studies*, 9, č. 5, s. 349-367.
- CHVOJKOVÁ, A. (2005): Analýza rozvoje letiště Praha-Ruzyně v kontextu střední Evropy. Praha. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 71 s.
- International Air Transport Association. 2004. Environmental Review [online]. Genéve : IATA, 2005 [cit. 2008-06-18]. Towards a quieter future. Dostupný z WWW: < <http://www.iata.org/ps/publications/9486.htm>>.
- JACKSON, Jiřina. (2002): Urban Sprawl. *Urbanismus a územní rozvoj* [online]. 5, č. 6, s. 21-28. [cit. 2008-07-04]. Dostupný z WWW: < http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2002/2002-06/04_sprawl.pdf>.
- Ministry of Transport, Public Works and Water Management. 2000. The economic significance of Mainport Schiphol [online]. [cit. 2008-06-04]. Dostupný z WWW: < <http://www.eraa.org/intranet/documents/14/428/061005socialecoimpact.pdf>>
- Privatisation opportunities – What next? Look east, young man. *Airport Investor Monthly* [online]. 2006, 39, č. 7, s. 1–6. [cit. 2008-07-02]. Dostupný z WWW: < http://www.centreforaviation.com/aviation/Info_Services_News/Aviation_News/2005_results_of_SITA_-_optimistic_industry_outlook/>.
- TAM, R., et al. Assessment of Silent Aircraft-Enabled Regional Development and Airline Economics in the UK. *American Institute of Aeronautics and Astronautics* [online]. 2007, č. 45 [cit. 2008-06-30]. Dostupný z WWW: < web.mit.edu/aeroastro/people/waitz/publications/Tam.et.al.Reno.07.pdf>.
- TECHSON (2007): Studie hluku pro současný a výhledový provoz na letišti Praha Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L [online]. 81 s. [cit. 2008-07-01] Dostupný z WWW: < http://www.praha-suchdol.cz/files/EIA-seznam_priloh.pdf>.
- UPHAM, Paul, et al (2003): Environmental capacity and European air transport: stakeholder opinion and implications for modelling. *Journal of Air Transport Management* [online]. 10, č. 3, s. 199–205. [cit. 2008-05-15] Dostupný z WWW: < <http://www.cate.mmu.ac.uk/documents/Publications/JATM%20Euro%20envcapac.pdf>>.
- VOLWES, Timothy. (2006): Geographic Perspectives of Air Transportation. *The Professional Geographer*, 58, č. 1, s. 12–19.

Ostatní zdroje

- ČTK (2008): Dráhu na letiště zřejmě zaplatí soukromý investor [online]. Dostupný z WWW: <http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/index_view.php?id=317820>.
- Internetové stránky Letiště Praha [online]. Dostupný z WWW: < <http://www.prg.aero>>.
- Městská část Praha-Suchbát [online]. 2008 [cit. 2008-07-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.praha-suchbat.cz/>>.
- Magistrát hlavního města Prahy [online]. 2007 [cit. 2008-06-22]. Dostupný z WWW: <http://magistrat.praha-mesto.cz/73148_Prodlouzeni-trasy-A-metra-ze-stanice-Dejvicka>.
- SLAVÍK, K. (2008): Privatizace může pražské letiště posunout do většího zájmu leteckého světa, Dopravní noviny [online]. [cit. 2008-07-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/Letecka-doprava/Privatizace-muze-prazske-letiste-posunout-do-vetsiho-zajmu-leteckeho-sveta-3690/>>.
- VÁŇA, J. (2006): Trendy rozvoje letecké přepravy v letech 2006-2008 [online]. [cit. 2008-07-05]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/D40D91F0-A922-46D9-8D51-8EB49F950986/0/Trendy_rozvoje_letecke_prepravy_20062008.pdf>.
- Územní plán hlavního města Prahy [online]. Dostupný z WWW: <http://wgp.urhmp.cz/tms/internet/vykresy_up/index.php?client_type=gis_hrl&strange_opener=0&client_lang=cz_win>.
- Územní plán obce Hostivice [online]. Dostupný z WWW: <http://vismo.obce.cz/hostivice/galerie2.asp?u=4583&id_org=4583&id_galerie=6757&p1=&p2=&p3=>>.
- Územní plán VÚC Praha [online]. Dostupný z WWW: <http://www.wmap.cz/vucprazskyregion/>

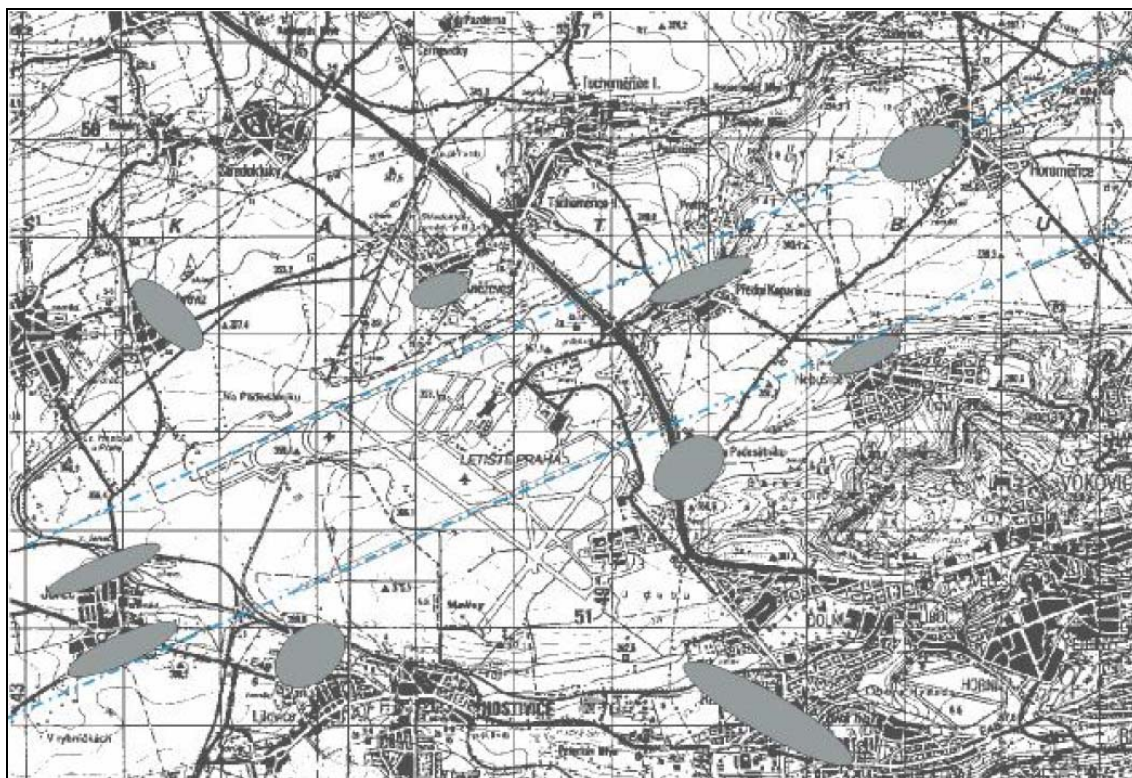
Přílohy

Příloha 1 – Návrh ochranného hlukového pásma Letiště Praha s paralelní RWY 06R/24L



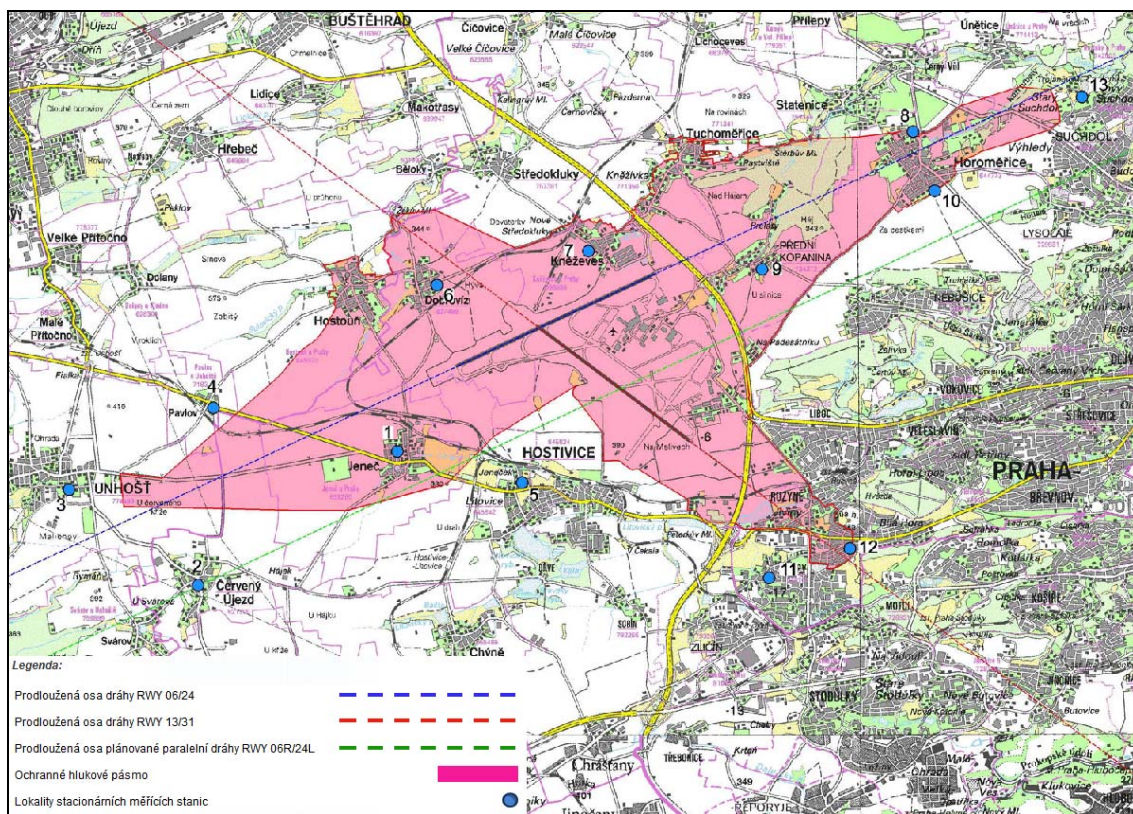
Zdroj: Studie hluku pro letecký provoz s RWY 06R/24L

Příloha 2 – Lokality citlivé pro hluk v okolí Letiště Praha



Zdroj: Studie hluku pro letecký provoz s RWY 06R/24L

Příloha 3 – Systém monitorování hluku na Letišti Praha



Zdroj: internetové stránky Letiště Praha s.p.

