

MOŽNOSTI VYUŽITÍ LETIŠTĚ HRADEC KRÁLOVÉ Z HLEDISKA ROZVOJE REGIONU

POTENTIAL CONTRIBUTIONS OF THE HRADEC KRÁLOVÉ AIRPORT FROM THE POINT OF REGION'S DEVELOPMENT

Lukáš Rak

Vysoká škola obchodní v Praze, o. p. s., katedra letecké dopravy, Spálená 76/14,
110 00, Praha 1, Česká republika, Lukas.Rak@seznam.cz

Klíčová slova (CZ):

Letiště
Hradec Králové
Národní centrum integrovaného záchranného systému

Keywords (EN):

Airport
Hradec Králové
National Center for an Integrated Rescue System

Abstrakt (CZ):

Práce přináší analýzu stávajícího stavu Letiště Hradec Králové a návrh změn, které jsou potřebné pro jeho lepší využití. V práci jsou nastíněny možnosti využití letiště a jeho přínos pro region. Velmi důležitým cílem pro letiště je zvýšení kategorie letiště na 4C se statusem mezinárodní veřejné letiště. To umožní široký rozvoj v civilní letecké dopravě. Nejprve by letiště mělo být využíváno charterovými lety, později přepravou zboží a regionální dopravou. Velmi významné bude vybudování Národního centra integrovaného záchranného systému, které bude jediné v České republice. Letiště Hradec Králové s Národním centrem integrovaného záchranného systému přinese lepší perspektivu pro růst cestovního ruchu (kongresový, rekreační, poznávací, sportovní...), nová pracovní místa, rozvoj služeb a průmyslu v regionu.

Abstrakt (EN):

My thesis analyzes the current status of the Hradec Králové Airport and proposes changes, which are necessary for its future development. The potential contributions of the airport, and its benefits for the region, are described in my analysis. A very important objective for this airport is to improve its category to the status of a 4C international world airport. This improvement will stimulate the rapid development of air travel in the region. At the beginning, the airport should be used by charter flights, later on by cargo and national and international transport. Very important for the airport, is to build up a National Center for an Integrated Rescue System, the first one in the Czech Republic. The Hradec Králové Airport with its National Center for the Integrated Rescue System, will bring better prospects for the growth of tourism (conferences, vacations, sightseeing, sports...), new jobs, and the development of services and industry in the region.

Úvod

Město Hradec Králové je známé velmi kvalitním a promyšleným plánováním a urbanistickým rozvojem. Uspořádání dopravy uvnitř sídla a její provázanost na okolí tvoří významnou součást urbanistické koncepce. V roce 2008 byla ve městě realizována důležitá stavba dopravního terminálu, který podle projektu integrovaného systému dopravy logisticky spojuje železniční, dálkovou autobusovou a městskou hromadnou dopravu. Napojení již fungujícího integrovaného systému dopravy k funkčnímu letišti by znamenalo velký krok k vyspělejší budoucnosti. Letecká doprava je neodmyslitelnou součástí života moderní společnosti a Letiště Hradec Králové má příležitost být jedním z pevných bodů v síti pro její zajišťování. Bývalé vojenské letiště prochází postupně změnami a město Hradec Králové se snaží najít způsob pro plnohodnotné využití rozsáhlého areálu letiště. Možnosti a způsoby využití letiště jsou různorodé, mohou fungovat nezávisle na sobě, ale také se mohou navzájem doplňovat. Správné využívání letiště může otevřít nové možnosti rozvoje pro široké okolí. Pro nastavení optimálního využití letiště je užitečné analyzovat širokou škálu možností potenciálních způsobů jeho využití v souvislosti s poznatky hodnotícími celkový stávající stav letiště.

Potřebné změny na Letišti Hradec Králové

Pro to, aby letiště mohlo být důvěryhodným partnerem pro letecké společnosti a mělo kredit kvalitního zajišťování služeb letecké dopravy, je cílem letiště získat status mezinárodního veřejného letiště. „V současné době má status veřejného vnitrostátního letiště a neveřejného mezinárodního letiště s vnější hranicí schengenského prostoru. Kategorie letiště je 2B (letadla do rozpětí 24 m). Snahou vedení společnosti Letecké služby a.s. a města Hradce Králové je zvýšit kategorii na 4C (letadla o rozpětí do 36 m).“¹ a vytvořit tak letiště se statusem mezinárodní veřejné letiště s kategorií 4C.

Veřejné mezinárodní letiště musí splňovat ANNEX 14, v České republice známý jako předpis L 14.² Tento předpis obsahuje standardy a doporučení o fyzikálních vlastnostech letišť, přistávacích ploch, o výškových budovách a jiných překážkách v blízkosti letišť. Obsahuje také potřebné technické vybavení a služby na letišti. Předpis dále stanovuje, jaké minimální požadavky musí letiště splňovat podle typů letadel, která toto letiště mají využívat. Dalším klíčovým dokumentem je ANNEX 17, v České republice znám jako předpis L 17, v kterém se pojednává o potřebném vybavení a ochraně na letišti.³

Přistávací/vzletová dráha má dostatečné parametry (2 400 m délka a 60 m šířka, únosnost kategorie „B“, tedy střední) na to, aby splnila požadavky pro letiště kategorie 4C a zajistila bezpečné přistání/vzlet takovým letadlům, jakými jsou například letadla typu Boeing 737.

Tabulka 1 Kódové označení letišť a jejich hodnoty

Kódové číslo	Kódový prvek 1	Kódové písmeno	Kódový prvek 2	
	Jmenovitá délka dráhy vzletu pro kritické letadlo		Rozpětí křídla v metrech	Vzdálenost mezi vnějšími okraji kol hlavního podvozku kritického letadla
1	Do 800m	A	Do 15	Do 4,5 m
2	800 – 1200m	B	15 – 24	4,5 – 6 m
3	1200 – 1800m	C	24 – 36	6 – 9m
4	Nad 1800m	D	36 – 52	9 – 14 m
		E	Nad 52	Nad 14 m

Zdroj: Prof. Ing. Zdeněk Žihla, CSc., Přednášky z hodiny Letecké dopravy, VŠO v Praze

¹ Odbor regionálního rozvoje, cestovního ruchu a kultury, Hradec Králové Region, 2010

² Prof. Ing. Zdeněk Žihla, CSc., Přednášky z hodiny Letecké dopravy, VŠO v Praze

³ Prof. Ing. Zdeněk Žihla, CSc., Přednášky z hodiny Letecké dopravy, VŠO v Praze

Královéhradecké letiště se snaží vybavit své letiště tak, aby získalo status veřejného mezinárodního letiště a bylo možné na něm provozovat lety i v noci podle pravidel IFR (Instrument Flight Rules – přistání podle přístrojů). Na královéhradecké letiště se v současné době přistává pouze podle pravidel VFR (Visual Flight Rules), taková přistání jsou možná pouze za dobré viditelnosti. Od roku 2008 do 19. ledna 2009 bylo na letišti nainstalováno celkem 223 světelných návěstidel, použitých na osvětlení přistávací/vzletové dráhy, na osvětlení ukazatele směru a síly větru a na zařízení PAPI (čtyři sestupová návěstidla navigující vizuálně letadlo na přistání). Možnost přistávat za zhoršené viditelnosti by velice usnadnila možnou spolupráci s cestovními kancelářemi a dalšími potencionálními dopravci. Naváděcí zařízení na přiblížení a přistání je asi největší slabinou královéhradeckého letiště. Pokud by letiště skutečně chtělo provozovat charterovy lety a pravidelnou leteckou dopravu, potřebovalo by nainstalovat zařízení ISL (vybavení, které navádí letadlo na přistání podle přístrojů). Toto zařízení by spolu se zařízeními, kterými již letiště disponuje od roku 2009, umožňovalo přistání i za zhoršené viditelnosti.

Pro zajištění záchranné služby podepsalo město Hradec Králové v roce 2009 smlouvu o využívání sboru hasičů a jejich techniky z města Borohrádek. Díky tomu se zvýšila požární kategorie z CAT 2 na CAT 6 (přehled jednotlivých kategorií je uveden v tabulce 4 „Minimální množství použitelných hasebních látek a počet záchranných a požárních vozidel podle jednotlivých kategorií“), kterou potřebují pro svůj provoz letadla typu Boeing 737 nebo Airbus 320. Hasiči z města Borohrádek prošli odborným školením na potřebné typy letadel.⁴

Tabulka 2 Minimální množství použitelných hasebních látek a počet záchranných a požárních vozidel podle jednotlivých kategorií

Kategorie letiště	Počet záchranných vozidel	Pěna splňující úroveň A		Pěna splňující úroveň B	
		Voda v litrech	výtoková rychlost pěny roztoku za min. v litrech	Voda v litrech	výtoková rychlost pěny roztoku za min. v litrech
1	1	350	350	230	230
2	1	1 000	800	670	550
3	1	1 800	1 300	1 200	900
4	1	3 600	2 400	2 400	1800
5	1	8 100	4 500	5 400	3000
6	2	11 800	6 000	7 900	4000
7	2	18 200	7 900	12 100	5300
8	3	27 300	10 800	18 200	7200
9	3	36 400	13 500	24 300	9000
10	3	48 200	16 600	32 300	11200

Zdroj: Provozní aspekty letišť, Ing. Libor Kerner, Prof. Ing. Ludvík Kulčák, CSc., Ing. Viktor Sýkora, Vydavatelství ČVUT, 2003, str. 207

Základním funkčním naplněním letiště by měla být civilní letecká doprava. Dovybavením letiště podle parametrů mezinárodního veřejného letiště se otevře cesta pro provozování široké škály letů. Plánovaný nový terminál pro cestující by měl svým vybavením splňovat podmínky pro odbavování a kontroly cestujících i pro lety mimo schengenský prostor.

Z celkového porovnání požadavků na vybavení pro mezinárodní veřejné letiště se stávajícími podmínkami vybavení Letiště Hradec Králové je zřejmé, že pro zařazení do vyšší kategorie letiště jsou nejnütnějšími změnami zajištění nového naváděcího zařízení na přiblížení a přistání podle přístrojů a vybudování nového terminálu pro odbavování cestujících.

Členění ploch a objektů letiště potřebných k plnění funkce civilní letecké dopravy (včetně objektu nového terminálu) a potřebné úpravy území pro zapojení letiště do místní infrastruktury řeší urbanistická studie (vypracovaná dle zadání Města HK).

⁴ Letištní informační zpravodaj, Josef Rady, Jaroslav Farkaš, Marek Tyahur, č.2

Vize využití letiště

Nejdůležitější část z celkového objemu služeb civilní letecké dopravy zajišťovaných letištěm by zpočátku měly tvořit charterové lety. V letním období by byly charterové lety zaměřené především na přímořské destinace a zpět, které by umožnily místním obyvatelům vycestovat přímo ze svého regionu. Pro cestovní kanceláře se naskýtá možnost, nabídnout pobytové zájezdy a zájezdy za poznáním regionu i pro cizince z Německa, Polska, Slovenska... a dopravovat je do města Hradce Králové letecky.

V zimním období by se charterovými lety mohli dopravovat lyžaři, například z Německa či Polska, kteří již nyní rádi navštěvují místní hory (Krkonoše a Orlické hory). Zimní areály Krkonoš a Orlických hor jsou v dobré dostupnosti z města Hradce Králové. České dráhy zveřejnily v loňském roce svou studii, ve které plánují dopravovat lyžaře z krajského města, konkrétně z Hlavního vlakového nádraží Hradec Králové, přímo až na sjezdovku. Chtěly by obnovit a modernizovat staré nevyužívané tratě a část z nich dostavět. Zároveň by také přistavěly nové nástupní stanice přímo v lyžařských střediscích. Lyžaři z Polska či Německa by tak mohli přiletět na královéhradecké letiště, odkud by je kolejová doprava (vlakotramvaj) spojující letiště s vlakovým nádražím přímo dopravila na Hlavní nádraží Hradec Králové, z kterého by turisté poté byli dopraveni přímo na sjezdovku. Cestování do zimních lyžařských areálů s využitím charterových letů v kombinaci s přímou železniční dopravou Českých drah by se tak mohlo stát lukrativní příležitostí.

Dále se nabízí využít charterové lety při služebních cestách, například v rámci kongresového cestovního ruchu. Hradec Králové nabízí již nyní adekvátní prostory jak pro konání kongresových akcí, tak pro vytvoření zázemí zúčastněným hostům (hotely Černigov, Alessandria, kongresové centrum Aldis). Využitím charterových letů pro kongresový cestovní ruch by se podstatně rozšířily možnosti konání větší palety akcí i s mezinárodní účastí. Důležitým faktorem pro výběr místa konání bývá často dobrá dostupnost místa, která by při spolupráci s leteckou dopravou neměla být překážkou.

S využíváním charterových letů pro přepravu materiálu i dopravu osob počítá i Národní centrum integrovaného záchranného systému (IZS), které by mělo na letišti vzniknout v roce 2015. Předpokládanou výstavbu Akademie Hasičského záchranného sboru ČR v rámci realizace projektu Národního centra pro krizovou připravenost a výcvik složek IZS ČR lze považovat za nejvýznamnější způsob využití ostatních ploch letiště. Vzniklo by hlavní vzdělávací a výcvikové centrum, které bude připravovat složky IZS pro celou Českou republiku. Součástí centra bude vzdělávací zařízení, školní výjezdové stanoviště, kapacity pro bezpečnostní výzkum, specializované výukové laboratoře a výcvikové prostory (simulátory, тренаžéry...), polygon pro praktický výcvik ve specifických prostředích a na nejrůznějších konstrukcích (hala, cvičný úsek dálnice, železnice, tunel, dům...) S realizací projektu by měly přijít do zájmového území dotace ze strukturálních fondů EU, které by výrazně pomohly revitalizaci a zhodnocení území. Národní centrum IZS by se při působnosti na královéhradeckém letišti s nabízenými službami letiště vhodně doplňovalo. Kromě nabídky pracovních míst pro přímé zajištění provozu Akademie přinese existence a činnost této instituce požadavky na zajištění dalších služeb, a tím podpoří rozvoj podnikatelské sféry v regionu, přispěje k sociálně-ekonomickému rozvoji města.

V návaznosti na IZS se nabízí i využívání tohoto letiště pro krizové situace hlavně červeným křížem, který by toto letiště mohl využívat velmi pohotově, zejména díky dobré dopravní infrastruktuře, ale i díky menšímu vytížení letiště (než např. v Praze). Letiště je již nyní dobře přístupné a jeho přístupnost se v budoucnu po dostavbě rychlostních silnic podstatně zvýší. Pro přesun humanitárních materiálů může být v budoucnu využito i napojení kolejové dopravy z hlavního nádraží Hradec Králové nebo železniční spojení se skladištní oblastí Slezské Předměstí. Pro zajištění tohoto způsobu využití letiště je potřebné posoudit stávající skladovací prostory letiště z hlediska využitelnosti pro dočasné skladování a překládku humanitárních materiálů. Veškeré tyto vyjmenované činnosti a jednotlivé možnosti využití letiště spolu úzce souvisí a vzájemně se podporují.

Vedle mezinárodní civilní dopravy by měla s přibývajícím časem nabývat na významu pravidelná regionální doprava a osobní letecká doprava (na dobře dostupném letišti) by tak mohla sloužit modernímu městu jako součást integrovaného systému dopravy. Regionální letecká doprava byla dříve mnohem více využívána. V 90. letech však její význam upadl. Dle prognóz její význam v budoucnu opět poroste a to zejména mezi velkými regionálními městy s nepříliš ideálním vzájemným pozemním dopravním spojením. Pokud by se podařilo mezi velkými regionálními městy s horší časovou dostupností zavést pravidelnou leteckou dopravu, která by byla dostupná většímu počtu lidí i cenově, mohla by tato doprava nalézt v budoucnu opět své uplatnění. O využití letiště pro regionální dopravu uvažují např. České Budějovice a Brno. (Na trase do Českých Budějovic při využití pozemní veřejné dopravy trvá cestování necelých 5 hodin, letadlem méně než 1 hodinu, záleží na typu letadla. Cesta do Brna by se zkrátila na 1/3). Pokud by se podařilo přepravovat dostatečný počet cestujících, ceny letenek by se nemusely tolik lišit od cen, které by cestující zaplatili za dopravu vlakem. Lze předpokládat, že rozšířené možnosti služeb budou přesvědčovat stále větší množství lidí, že letecká doprava šetří čas a zpříjemňuje cestování. Civilní letecká doprava se bude orientovat na rychlé spojení regionů prostřednictvím regionálních letišť a zvyšování významu regionálních letišť bude nevyhnutnou součástí realizace dopravní politiky.

Město Hradec Králové má výhodnou polohu pro logistickou činnost pro Východní Čechy a tím se letišti nabízí kromě přepravy osob zajišťování přepravy pošty, menších předmětů, ale i objemnějších kontejnerů. V plánu je vybudování menšího cargo terminálu s napojením na silniční síť (dálnice, rychlostní silnice a městský okruh) i napojení přímo na železniční síť. S postupným dokončováním dopravní infrastruktury (především dálnice a rychlostních silnic), se význam města a možnosti využití místního letiště pro logistickou činnost bude zvyšovat. Po dokončení plánované dopravní infrastruktury bude mít letiště dobrou dostupnost nejen pro Královéhradecký kraj, ale i pro východní část Středočeského kraje a pro část Olomouckého kraje. Poblíž letiště by mohly vzniknout skladištní haly, které by díky dobré dopravní infrastruktuře umožňovaly firmám rychle a efektivně zásobovat již zmíněné lokality. Navíc Letiště Hradec Králové nebude tak předimenzované jako letiště Ruzyně a dopravní přepravci by na něm mohli využívat mnohem příhodnějších letištních slotů, než mohou využívat na zmiňovaném letišti Ruzyni. Pravděpodobně i ceny za přepravu zboží by mohly být z Letiště Hradec Králové mnohem nižší, než je tomu na letišti Ruzyni. Přitom nejde o snahu konkurovat letišti Ruzyni, kterému se v českých podmínkách konkurovat ani nedá, ale snahou je zajistit rychlejší, pohodlnější a efektivnější zásobování přilehlých regionů (Východní Čechy, severní část Olomouckého kraje, východní část Středočeského kraje). Pro některé dopravce by tak toto letiště mohlo být atraktivní, získali by lepší dostupnost do místních regionů, zboží by mohli dopravovat rychleji a levněji a to i v zajímavějších časech. Letiště by mohlo být využíváno širokým spektrem firem z celého regionu, jakými jsou například pobočné závody Škody auto a.s. ve Vrchlabí a v Kvasínách, firma Karosa z Vysokého Mýta, firma Arrow, irská firma Kingspan sídlící v Hradci Králové nebo tzv. zásilkoví dopravci (FEDEX, DHL, PPL, Česká pošta...). Možnosti snadné dostupnosti regionu pro cargo přepravu a přepravu osob můžou posílit zájem nových investorů.

Přínos letiště

V případě, že se Letiště Hradec Králové stane mezinárodním veřejným letištem a díky dotacím z evropských fondů a vysokých investic města bude areál rekonstruován a naplněn novým funkčním využitím vybudováním centra IZS, získá město Hradec Králové větší prestiž a to nejen v České republice ale i v Evropě. Díky fungující civilní letecké dopravě a působnosti celorepublikového výcvikového střediska IZS se zvýší v regionu cestovní ruch, zvláště kongresový, ale i poznávací, pobytový, rekreační či sportovní a podpoří se činnost společností zabývajících se službami v cestovním ruchu (dopravou, ubytováním, stravováním, restauračními službami, obchody, průvodcovstvím, provozem rekreačních a odpočinkových zařízení atd.). S rozšiřováním těchto služeb by přibýlo i značné množství nových pracovních pozic a pravděpodobně i nových firem. Firmy by mohly využívat letiště k rychlejší a efektivnější dopravě osob a zboží a vzhledem k usnadněnému přístupu do regionu by se dal očekávat i nárůst investorů. Plně funkční civilní Letiště Hradec Králové by mohlo tedy být pro region přínosné a jeho předpokládaný rozvoj by mohl pozitivně ovlivnit vývoj

regionu. Letecká doprava slouží moderní společnosti a lze předpokládat stále častější začleňování jejího využití do každodenního života stále širšího spektra lidí.

Zdroje

Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013, Ministerstvo dopravy České republiky

HÁJEK, Jan. Zeměpisné sdružení, Internet Geographic magazine @ net, dostupný na:
<<http://www.ingema.net/in2001/clanek.php?id=976>>

Hasičský záchranný sbor České republiky, Rozhovor s generálním ředitelem Hasičského záchranného sboru ČR genmjr. Ing. Miroslavem Štěpánem, V Praze 22.1.2010, dostupný na:
<<http://www.hzscr.cz/clanek/rozhovor-s-generalnim-reditelem-hasicskeho-zachranneho-sboru-cr-genmjr-ing-miroslavem-stepanem.aspx>>

Hradec Králové - Magazín, 19.říjen 2010 dostupný na: <<http://www.hkcity.cz/2010/10/19/projekt-hasicskeho-centra-na-letisti-vznikne-do-ctyr-let>>

KERNER Libor, KULČÁK, Ludvík, SÝKORA, Viktor. *Provozní aspekty letišť*, Vydavatelství ČVUT, 2003

KOTAS Patrik, SAMOHRD Martin, , *Využití a rozvoj areálu bývalého vojenského letiště v Hradci Králové*, projektová dokumentace, Ateliér designu a architektury a Projektová kancelář R-PROJEKT
Letecké služby Hradec Králové, Výroční zpráva 2009

Letiště Hradec Králové, dostupné na: <<http://www.lshk.cz/cs/>>

Letiště Hradec Králové testovalo přistání Boeingu 737, Reportáž Regionální televize Hradec Králové, dostupná na: <<http://www.tvhradec.cz/Reportaze/Hradec-Kralove/boeing-test.aspx>>

NEUMANN & GÖBEL, *1000 Flugzeuge*, Copyright © Neumann & Göbel Verlagsgesellschaft mbH, Köln

Newton Ask A Scientist [4. 9. 2003], dostupný na:
<<http://www.newton.dep.anl.gov/askasci/phy00/phy00656.htm>>

PLOC, Jan, DOUBEK Zdeněk, FARKAŠ, Jaroslav, ŠRÁMEK, Luděk. *Letištní informační zpravodaj* č. 3, LSHK a.s., Letiště 98, Hradec Králové 7

Portál veřejné správy České republiky, dostupný na:
<http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=239/2000&PC_8411_l=239/2000&PC_8411_ps=10#10821>

RADY Josef, FARKAŠ, Jaroslav, TYAHUR, Marek. *Letištní informační zpravodaj* č.2

RAK, Lukáš. *Možnosti využití Letiště Hradec Králové z hlediska rozvoje regionu*, Bakalářská práce, VŠO v Praze, 2011

Úřad pro civilní letectví, dostupný na:
<<http://www.caa.cz/index.php?menu=61&mm=24&clanek=1137>>

Územní plán města Hradce Králové 2000