



Projekt je spolufinancován z prostředků EU

INTEGROVANÝ ROZVOJOVÝ PLÁN – VYUŽITÍ LETECKÉ ZÁKLADNY PŘEROV PRO CIVILNÍ PROVOZ

ZPRACOVATEL:	Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy
ZADAVATEL:	Olomoucký kraj
STUPEŇ:	Studie
DATUM:	9 / 2005
ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO:	

OBSAH:

1	Úvod	4
2	Analýza regionu Přerov – dvě alternativy spádových oblastí.....	5
2.1	Stanovení kritérií pro vymezení spádové oblasti.....	5
2.2	Souhrnné porovnání výsledků – koncepční záměry a prognózy potřeb.....	30
2.3	Porovnání podobných regionů - Benchmarking – posouzení nabídky konkurenčních letišť Ostrava a Brno	31
3	Swot analýza	37
3.1	Shrnutí a přehled výsledků analýzy	37
3.2	Vyhodnocení SWOT analýzy	40
4	Marketingová studie	41
4.1.1	Vyhodnocení stávajícího potenciálu pro využívání letiště	41
4.1.1.1	Seznam použitých zkratk	41
4.1.1.2	Posouzení stávajícího stavu letiště	43
4.1.1.3	Údaje o letišti.....	43
4.1.1.4	Pohybové plochy letiště.....	44
4.1.1.5	Pozemní objekty letiště	47
4.1.1.6	Vybavení pro zabezpečení letového provozu.....	48
4.1.1.7	Zhodnocení stávajícího stavu.....	48
4.1.2	Výchozí provozní a kapacitní předpoklady	52
4.1.2.1	Varianta 1	52
4.1.2.2	Varianta 2	53
4.1.3	Výchozí kapacitní předpoklady.....	54
	Všeobecně.....	54
4.1.3.1	Varianta 1	56
4.1.3.2	Varianta 2	57
4.2	Základní opatření a podmínky pro rozvoj civilního provozu	59
4.2.1	Předepsané okruhy činností.....	59
4.2.2	Urbanistický návrh dostavby letiště	65
4.2.2.1	Všeobecně	65

4.2.2.2	Popis lokality	65
4.2.2.3	Varianty řešení	66
4.2.3	Orientační popis řešení a kapacity letištních staveb.....	67
4.2.3.1	Pohybové plochy letiště.....	67
4.2.3.2	Dopravní řešení přednádraží a ostatní komunikace	68
4.2.3.3	Pozemní objekty letiště	69
4.2.3.4	Vybavení pro zabezpečení letového provozu.....	71
4.2.4	Odhad stavebních nákladů.....	72
4.2.5	Vazba na územní plány	74
4.3	Vyhodnocení dopadu provozu okolních letišť na rozvoj a využití letiště Přerov 77	
5	Vyhodnocení dopadů a potřeb regionálního rozvoje pro civilní provoz letiště – cílový koncept.....	84
5.1	Vyhodnocení projektových myšlenek, seznam priorit, definování klíčových projektů a aktivit.....	85
5.1.1	Oblast samotného letiště	85
5.1.2	Oblast spádové oblasti letiště.....	86
6	Podrobný rozpis aktivit v rámci Realizace opatření	87
6.1	Konkrétní popis opatření.....	87
6.1.1	Oblast samotného letiště	87
6.1.2	Oblast spádové oblasti letiště.....	90
6.2	Cílové náklady	96
6.3	Návrh finančních zdrojů	96
6.3.1	Společnost provozující letiště.....	96
6.3.2	Evropské dotační tituly	96
6.3.2.1	Fond soudržnosti.....	96
6.3.2.2	Integrovaný regionální operační program (IROP).....	96
6.3.2.3	Operační program Infrastruktura - Opatření 1.3 - Modernizace civilních letišť nadregionálního významu	97
6.4	Harmonogram prací a rozvrh činností.....	99

Přílohy

1 ÚVOD

Olomoucký kraj se stal v roce 2004 partnerem meziregionálního projektu INCORD, spolufinancovaného v rámci Iniciativy Evropského společenství INTERREG III C. Projekt INCORD si klade za cíl rozvinout intenzivní spolupráci mezi německými a východoevropskými regiony v oblasti jejich integrovaného rozvoje.

Integrované koncepce regionálního rozvoje hrají významnou roli v transformačních procesech středoevropských a východoevropských států, neboť tento nástroj umožní identifikaci silných a slabých stránek regionu, a tím vyvození konkrétních aktivit a opatření. Kromě toho je vypracování regionálních koncepcí často předpokladem pro žádost o podporu z prostředků Evropské unie.

Hlavním tématem pilotního projektu Olomouckého kraje v rámci projektu INCORD je vytvoření integrované rozvojové koncepce letiště v Přerově, a to jako „Integrovaný rozvojový plán - využití letecké základny Přerov pro civilní provoz“ (dále jen IRP). Tento materiál popisuje a vyhodnocuje potřeby pro budoucí transformaci stávajícího vojenského letiště na letiště s civilním provozem. Specifikuje potřeby a dopady letecké dopravy v kontextu širšího okolí - malé a střední podniky, průmysl, cestovní ruch, atd.

IRP byl vytvořen ve spolupráci se Státní rozvojovou agenturou Thüringen, Regionální agenturou pro rozvoj Střední Moravy, společností Aga-Letiště, s.r.o. a členy poradního orgánu a pracovní skupiny projektu INCORD.

Cílem této studie zpracované v rámci projektu INCORD je poskytnout základní výchozí podklady pro rozhodování o budoucnosti vojenského letiště Přerov v situaci, kdy na něm má skončit vojenský provoz. Pokud se bude jednat o jeho dalším využívání jako regionálního letiště s civilním provozem, je třeba znát základní informace o následujících oblastech popsanych v této studii:

- přibližná velikost potenciálu uživatelů letiště (podnikatelská sféra, sféra cestovního ruchu a další)
- nutné stavební, technické a další úpravy a související investiční náklady
- provozní náklady
- v návaznosti na předchozí 3 body rozhodnout o vhodném typu, velikosti a rozsahu provozu letiště – navrženy jsou 2 varianty (první menší a méně náročná pro počáteční fázi provozu a druhá pro jeho možný budoucí rozvoj)
- časová náročnost celého projektu
- možné finanční zdroje na realizaci projektu

Studie tedy poskytuje zainteresovaným osobám ucelený komplexní přehled o problematice tohoto projektu.

2 ANALÝZA REGIONU PŘEROV – DVĚ ALTERNATIVY SPÁDOVÝCH OBLASTÍ

2.1 Stanovení kritérií pro vymezení spádové oblasti

Hlavními kritérii pro stanovení spádové oblasti letiště Přerov jsou:

1. Dopravní dostupnost, tj. dojížděková vzdálenost a čas
2. Potenciál uživatelů letiště nacházejících se a směřujících do této spádové oblasti. Jedná se zejména o:
 - a) podnikatelskou sféru (osobní doprava i cargo)
 - b) sféru cestovního ruchu
 - c) sféra sportovního letectví
 - d) územní celky a osídlení - v neposlední řadě i počet obyvatel jako potenciálních uživatelů letiště
3. Vzdálenost od letišť Ostrava a Brno

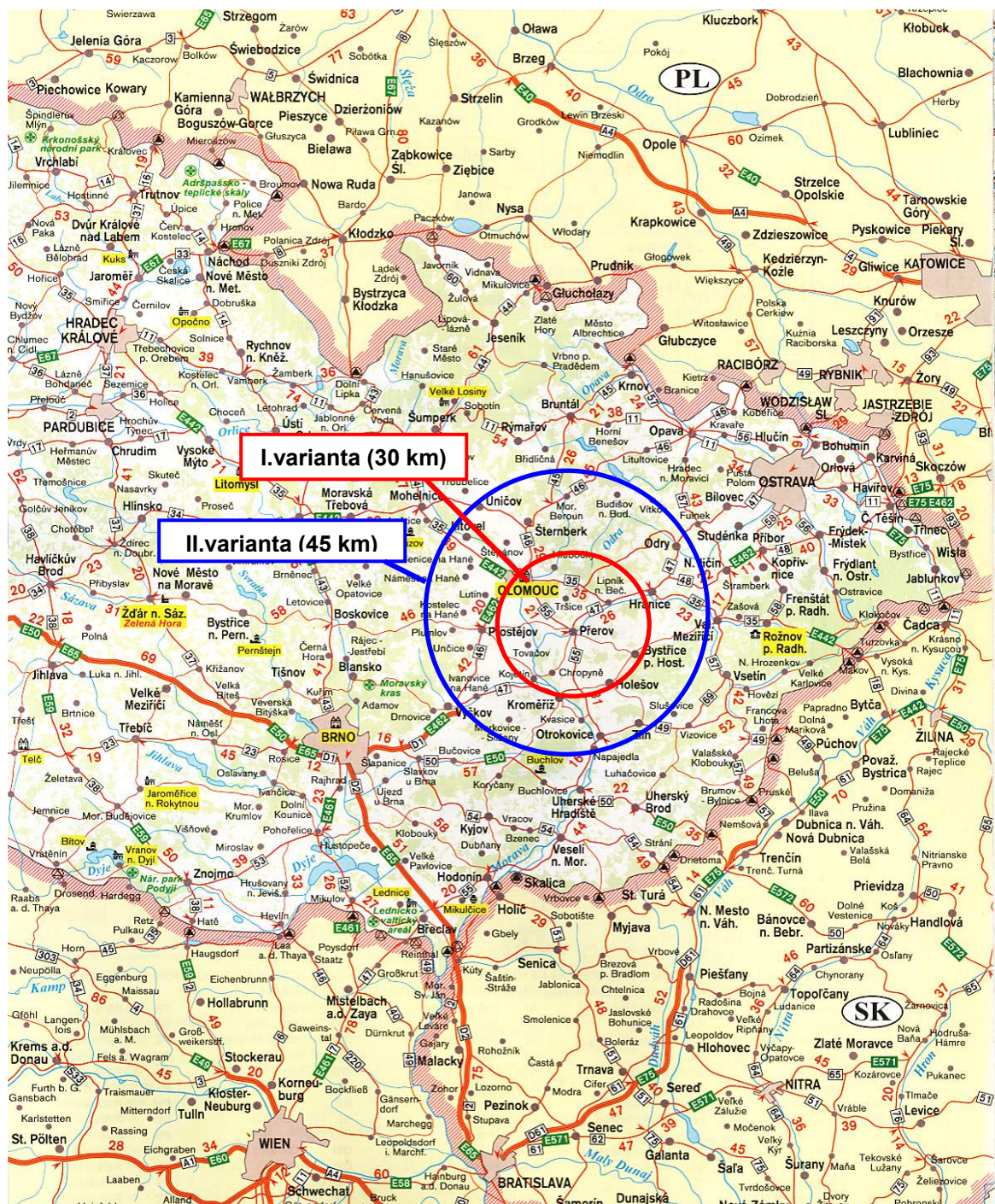
Další kritérium:

4. Celkový ekonomický a rozvojový potenciál

S uvedenými kritérii je dále pracováno v kapitole Definice spádové oblasti.

DEFINICE SPÁDOVÉ OBLASTI, NA KTEROU BUDE MÍT VZNIK LETIŠTĚ PŘEROV (CIVILNÍ PROVOZ) VLIV (VE VARIANTNÍM ŘEŠENÍ)

Při zohlednění kritérií uvedených v předcházející kapitole byly vytipovány 2 varianty spádových oblastí:



I.VARIANTA:

Hlavní kritéria:

1. Dopravní dostupnost, tj. dojížděková vzdálenost a čas

Využívá nejpoužívanější vzdálenosti do 30 km od letiště, což představuje dojížděkový čas cca 30 minut. Tato vzdálenost byla například použita jako obvyklá při obdobných studiích v Německu a také například v případě studie letišť v regionu Thüringen (vedoucí partner projektu INCORD).

Oblast pokrývá:

- V Olomouckém kraji „průmyslový“ trojúhelník měst Olomouc-Přerov-Prostějov a obvod obce III.stupně Lipník n.B.
- Mimo Olomoucký kraj obvody obcí III.stupně Kroměříž, Kroměříž-Hulín, Kroměříž-Chropyně, Holešov, Bystřice pod Hostýnem

2. Potenciál uživatelů letiště nacházejících se a směřujících do této spádové oblasti. Jedná se zejména o:

- a) podnikatelskou sféru (osobní doprava i cargo)
- b) sféru cestovního ruchu
- c) sféru sportovního letectví
- d) územní celky a osídlení - v neposlední řadě i počet obyvatel jako potenciálních uživatelů letiště

3. Vzdálenost od letišť Ostrava a Brno

V poměrně blízké vzdálenosti se nacházejí dvě existující podobná letiště, a to v Ostravě a v Brně. Tato letiště spadala do roku 2004 pod Českou správu letišť, s.p, a na základě zákona přešly do vlastnictví jednotlivých krajů, které pro tato letiště mají své rozvojové záměry, a tedy vytvářejí konkurenci pro letiště Přerov. Při stanovené spádové oblasti I.varianty do 30 km od Přerova se nedostáváme do blízkosti žádného z uvedených letišť.

Obrázek: Umístění mezinárodních letišť v okruhu letiště Přerov



Další kritérium

4. Celkový ekonomický a rozvojový potenciál

V případě Olomouckého kraje se ve stanovené vzdálenosti 30 km od letiště Přerov nachází i významný trojúhelník měst Olomouc – Přerov – Prostějov. Tato tři města vytváří aglomerovaný celek s významným hospodářským a rozvojovým potenciálem zejména v průmyslové oblasti navíc s poměrně dobrou či zlepšující se dopravní infrastrukturou a početným obyvatelstvem. Rozvoj ekonomického potenciálu je od roku 2004 podporován strukturálními fondy EU.

Dalším potenciálem, kterým oblast disponuje, je potenciál cestovního ruchu, protože se zde nachází množství turistických atraktivit, a navíc Olomoucký i Zlínský kraj realizuje podporu a propagaci tohoto potenciálu, a to jak v rámci ČR, tak i mezinárodně.

II.VARIANTA:

Zahrnuje i další části sousedícího kraje Zlínského a do úvahy musí být brána i kratší vzdálenost k letištím Ostrava a Brno. Ovšem na druhé straně tato varianta pokrývá větší území Olomouckého kraje, které také má určitý ekonomický rozvojový potenciál.

Hlavní kritéria:

1. Dopravní dostupnost, tj. dojížděková vzdálenost a čas

Pokrývá oblast I.varianty (tj. do 30 km od Přerova) a navíc i oblast dalších max. 15 km, tj. dohromady oblast max. 45 km od Přerova. Vzdálenost do 45 km představuje dojížděkový čas do 45 minut.

Další rozšíření oblasti pro tuto II.variantu by vedlo k tomu, že by zahrnovala některé oblasti, u nichž by byla vzdálenost, dojížděkový čas stejná či dokonce příznivější pro existující letiště Brno a Ostrava.

Oblast pokrývá:

- Oblast I.varianty
 - V Olomouckém kraji navíc obvody obcí III.stupně Hranice, Litovel, Šternberk, Uničov
 - Mimo Olomoucký kraj navíc obvody obcí III.stupně Kroměříž-Morkovice Slížany, Otrokovice, Zlín, Vizovice, Odry, Vítkov
- **Potenciál uživatelů letiště nacházejících se a směřujících do této spádové oblasti.**
 - a) podnikatelskou sféru (osobní doprava i cargo)
 - b) sféru cestovního ruchu
 - c) sféra sportovního letectví
 - d) územní celky a osídlení - v neposlední řadě i počet obyvatel jako potenciálních uživatelů letiště

2. Vzdálenost od letišť Ostrava a Brno

Jako doplnění obsahu této podkapitoly uvedené ve variantě I.uvádíme navíc, že spádová oblast pro II.variantu byla stanovena mj.i s ohledem na blízkost letišť Brno a Ostrava, aby stanovením větší než 30 km + 15 km vzdálenosti nedocházelo u některých oblastí k tomu, že vzdálenost či dojížděkový čas by byly stejné či dokonce příznivější pro tato sousední letiště.

Další kritéria:

3. Celkový ekonomický a rozvojový potenciál

Ve spádové oblasti II.varianty je oproti variantě I.sice méně hustá koncentrace firem a obyvatelstva, ovšem i tak se jedná o oblast, kde sídlí řada aktivních firem, a v posledních letech se zde umístili i noví zahraniční investoři. Z tohoto

důvodu se jedná o oblast významnou pro posuzování vzhledem k letišti Přerov.

I zde je rozvoj ekonomického potenciálu je od roku 2004 podporován strukturálními fondy EU.

Stejně jako u varianty I. je i v této variantě dalším potenciálem, kterým oblast disponuje, potenciál cestovního ruchu, protože se zde nachází množství turistických atraktivit, a navíc Olomoucký i Zlínský kraj realizuje podporu a propagaci tohoto potenciálu, a to jak v rámci ČR, tak i mezinárodně.

V širším měřítku (prakticky již nad rámec okruhu spádové oblasti) můžeme říci, že dalším potenciálem je oblast Jesenicka. Přesahuje sice obvody spádových oblastí, ale i přesto se dá očekávat, že by letiště Přerov sloužilo jako vstupní brána pro návštěvu nejen spádových oblastí samotných, ale i Jesenicka.

Stejně tak předpokládáme zájem o využívání letiště i ze strany firem ležících mimo území obou spádových oblastí na území zbytku Olomouckého kraje. Pouze se domníváme, že jejich počet nebude natolik výrazný, aby bylo nutno stanovovat další samostatnou variantu spádové oblasti.

Analýza zájmu o využití letiště ve vymezené spádové oblasti

Předmětem této kapitoly je analýza zájmu o využití letiště ve vymezené spádové oblasti z pohledu:

- a) územní celky a osídlení - počet obyvatel jako potenciálních uživatelů letiště
- b) podnikatelské sféry (vč. zahraničních investorů)
- c) cargo – přeprava zboží
- d) sféry cestovního ruchu
- e) sportovní letectví

Výše uvedené pohledy budou posouzeny nejen z pohledu odletů z regionu, ale pokud možno i z pohledu příletů do regionu vč. destinací

Analýza je provedena samostatně pro každou ze 2 variant spádových oblastí a na závěr je provedeno jejich porovnání.

V obou variantách je uvažováno s určitým potenciálem přepravy cestujících a nákladu i ze Zlínského kraje. Pokud ovšem vznikne obdobné letiště i ve Zlínském kraji (Kunovice), je nutno počítat s odlivem cestujících ze Zlínského kraje v neprospěch letiště Přerov.

Průzkum mezi obyvatelstvem provedený firmou IKR Ostrava dle objednávky Olomouckého kraje v rámci propagace projektu.

Olomoucký kraj objednal v rámci propagačních aktivit projektu u firmy IKR Ostrava provedení ankety mezi obyvatelstvem, podnikateli a neziskovými organizacemi na téma letiště Přerov, povědomí o jeho existenci a potenciálním zájmu o jeho využívání a případné negativní vlivy či rizika existence letiště. Anketa byla provedena na území regionů Olomouc, Přerov, Prostějov, Lipník n.B., Hranice n.M.. Ty části ankety, které bylo vhodné použít v rámci této analýzy, jsou uvedeny v kapitole „Závěry kapitoly -, porovnání I.varianty a II.varianty“

I.VARIANTA (VZDÁLENOST DO 30 KM OD LETIŠTĚ, DOJÍŽĎKOVÝ ČAS CCA 30 MINUT)

a) územní celky a osídlení - počet obyvatel jako potenciálních uživatelů letiště

Tabulka zachycuje počty obyvatel v obvodech obcí III.stupně, které tvoří tuto spádovou oblast.

Název obvodu obce III.stupně	Počet obyvatel
Olomouc	158 717
Přerov	85 534
Prostějov	98 170
Lipník	15 442
Kroměříž	43 352
Kroměříž-Chropyně	6 980
Kroměříž-Hulín	9 280
Holešov	21 632
Bystřice pod Hostýnem	15 966
Celkem I.varianta	455 073

Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2001

Pro srovnání podobný okruh např. okolo letišť Ostrava a Brno obsahuje min. dvojnásobný počet obyvatel.

Výše uvedená tabulka může být využita nejen pro stanovení počtu obyvatel žijících ve spádové oblasti I.varianty, ale může být konfrontována s následující tabulkou vyjadřující počty výjezdů občanů ČR do zahraničí dle druhů dopravy s cílem definovat potenciál obyvatel spádové vyjíždějících do zahraničí letecky. Zde vidíme, že z celé ČR využilo v roce 2003 k výjezdu z ČR leteckou dopravu 2 038 281 cestujících. Vzhledem k neexistenci dalšího členění tohoto údaje na kraje a další menší celky, provedli jsme pro orientaci rozdělení tohoto čísla na jednotlivé kraje podle počtu obyvatel a u Olomouckého a Zlínského kraje jsme pokračovali v dalším přepočítávání dle počtu obyvatel v obvodech jednotlivých obcí III.stupně tak, aby mohl být stanoven orientační teoretický počet obyvatel ze spádové oblasti I.varianty, kteří použili k vycestování leteckou dopravu. Celý tento počet osob by se jistě nerozhodl z nejrůznějších důvodů pro využití letiště Přerov, ale i přesto se jedná o určitý potenciál uživatelů letiště Přerov. Tabulky výpočtů jsou k dispozici u zpracovatele, zde uvádíme pouze výslednou tabulku.

Výjezdy občanů ČR do zahraničí podle použitého dopravního prostředku 2002-2003 bez rozlišení účelu

Ukazatel	2002	2003
silniční	31 497 846	32 945 764
železniční	1 114 586	1 090 110
letecká	1 690 750	2 038 281) níže rozpočteno do spád.obl.
Výjezdy celkem	34 303 182	36 074 155

Zdroj: ČSÚ, Policie České republiky, Ředitelství služby cizinecké a pohraniční policie

Výjezdy obyvatel obcí III.stupně letecky (přepočten z celorepublikových dat) v roce 2003 bez rozlišení účelu

Název obvodu obce III.stupně	Počet vyjíždějících obyvatel
Olomouc	31 530
Přerov	16 992
Prostějov	19 502
Lipník	3 068
Kroměříž	8 653
Kroměříž-Chropyně	1 393
Kroměříž-Hulín	1 852
Holešov	4 318
Bystřice pod Hostýnem	3 187
Celkem I.varianta	90 495

Zdroj: výpočet zpracovatele dle údajů ČSÚ

b) podnikatelská sféra (vč.zahraničních investorů)

V Olomouckém kraji je registrovaných 10 040 soukromých podniků a korporací bez rozlišení právní formy, počtu zaměstnanců atd. (ČSÚ, Statistická ročenka 2004). Toto číslo je možné dále rozčlenit územně pouze podle okresů (detailnější územní členění není k dispozici). Z celkového počtu 10 040 se v okresech Olomouc, Přerov a Prostějov, které pokud možno kopírují spádovou oblast, nachází 7 933 soukromých podniků a korporací. Tento údaj v podstatě souhlasí i s databází Olomouckého kraje (také členění jen po okresech), které bylo využito pro hromadné bilingvní (česky, anglicky) oslovení podniků emailovou cestou. Z oslovovaných podniků byly předem vyřazeny firmy s méně jak 6 zaměstnanci. Nepodceňujeme tuto sféru podniků, ale nepředpokládáme větší zájem či schopnost výrazněji ovlivnit počty pasažérů a tím výsledky průzkumu a také z důvodu fyzického umožnění zpracování ankety. Z celkového počtu 7 933 firem je 1 526 firem s více než 6 zaměstnanci, z nichž pro 586 firem je v databázi k dispozici emailová adresa, a tyto firmy byly také osloveny. Poté byly samostatně telefonicky osloveny ty firmy, které nezaslaly zpět vyplněný dotazník, a přitom se jedná o významné firmy. Význam firem byl posouzen ve spolupráci s jednotlivými hospodářskými komorami, a byli posuzováni jak členové, tak i nečlenové těchto hospodářských komor. Pro stanovení významnosti nebyl rozhodující např. pouze obrát či počet zaměstnanců, ale celkový význam firmy pro možné využívání letecké dopravy (např. s ohledem na svou činnost), a byly tak osloveny i poměrně malé firmy, které ovšem poměrně hodně využívají leteckou dopravu.

Kromě toho byli osloveni i zahraniční investoři z databáze Regionální agentury pro rozvoj Střední Moravy (regionální zástupce Czechinvestu). V databázi je evidováno 66 zahraničních společností, všechny byly osloveny, z toho na území I.varianty spádové oblasti sídlí 50 zahraničních investorů.

Všechny obdržené výsledky byly dle sídla respondenta rozděleny do jednotlivých spádových oblastí či mimo ně, a to již přesně dle obvodů obcí III.stupně.

Obdobný průzkum byl proveden i na území Zlínského kraje. Z týchž údajů ČSÚ bylo na území spádové oblasti zjištěno okolo 2 000 soukromých podniků a korporací bez rozlišení právní formy, což je oproti téměř 8 000 subjektů v dotčených okresech Olomouckého kraje čtvrtinový počet.

Z celkového počtu 652 oslovených subjektů bylo po územním roztřídění získáno z území spádové oblasti I.varianty 112 odpovědí zejména významných firem vyjadřujících zájem o přepravu 2 616-2 648 cestujících ročně + 2-4 lety (cca 200 os.).

Analýza průmyslových oblastí regionu - možnosti dalšího rozvoje průmyslových zón a zahraničních investorů

Výše uvedené informace se týkají společností již v Olomouckém kraji sídlících, ale pro odhad budoucího vývoje je důležité uvést i informace o existujících průmyslových zónách s dosud nevyužitou plochou a o připravovaných průmyslových zónách. Průmyslové zóny byly pro účely této studie rozděleny do 3 kategorií:

a) existující a již obsazené průmyslové zóny – tyto dále neuvádíme, jejich význam je možno posoudit z údajů o počtech a zájmu zahraničních investorů uvedených na jiných místech této studie

b) existující průmyslové zóny částečně obsazené s dosud volnou plochou – plocha uvedena v níže připojené tabulce

c) připravované průmyslové zóny vč. plánované rozlohy – viz tabulka níže

Existující průmyslové zóny částečně obsazené s dosud volnou plochou

Město/obec	Volná plocha (ha)	Obsazenost zóny (%)
Lipník n.Bečvou	8 ha	66 %
Přerov - Újezdec	5 ha	50 %
Velká Bystřice (soukr.vlastník)	do 10 ha	0 %
Celkem	Do 23 ha	

Připravované průmyslové zóny

Město/obec	Připravovaná plocha (ha)	Obsazenost zóny (%)
Prostějov - průmyslová zóna část G	7 ha	0 %
Hulín, Břest - Zápotočí	147 ha	0 %
Hulín, Chrástany - Za Drahou	83 ha	0 %
Hulín - Odskaštičí	80 ha	0 %
Hulín, Chrástany	25 ha	0 %
Celkem	342 ha	0 %

Je patrné, že spádová oblast I.varianty disponuje i přes značný počet zahraničních investorů stále ještě max.23 ha volných ploch na připravených průmyslových zónách a 342 ha nových průmyslových zón se připravuje. Na základě aktivity Olomouckého kraje a Regionální agentury pro rozvoj Střední Moravy se dá předpokládat, že v nejbližších letech se podaří tyto nové plochy obsadit zahraničními či tuzemskými investory. Ovšem nyní není možné stanovit ani hrubý odhad jejich významu pro letiště Přerov, protože ten závisí na charakteru výroby či poskytovaných služeb konkrétních investorů. Nebude se však rozhodně jednat o významný nárůst oproti stávajícímu zájmu firem a investorů.

c) cargo – přeprava zboží

Situace a výsledky průzkumu týkajícího se zjištění potenciálního objemu carga je obdobná jako u předchozí části b) podnikatelská sféra (vč. zahraničních investorů). Z průzkumu vyplynul zájem o přepravu 9 - 15 tun carga ročně.

Ze zjištěné situace u letišť Ostrava či Pardubice je třeba uvést, že stanovení objemu přepravy carga bylo obtížné i v případě těchto letišť a skutečnost se vždy lišila od předběžných propočtů.

d) sféra cestovního ruchu

Pro stanovení velikosti potenciálu sféry cestovního ruchu byly provedeny 2 kroky:

- zjištění možného zájmu cestovních kanceláří (ve specializacích incoming a outgoing)
- zjištění možného zájmu specializovaných přepraveců v cestovním ruchu
- práce se statistickými údaji

Při práci se sférou cestovního ruchu nebylo použito dělení na spádové oblasti, protože zákazníci se rekrutují s různých částí Olomouckého kraje bez možnosti jejich roztřídění.

Zjištění možného zájmu cestovních kanceláří

Pro oslovení cestovních kanceláří byla využita databáze cestovních kanceláří vedená Asociací cestovních kanceláří České republiky. Tato databáze poskytuje členění na cestovní kanceláře incomingové (tj. specializované na zahraniční návštěvníky do ČR) a outgoingové (tj. specializované na tuzemské návštěvníky do zahraničí).

V Olomouckém kraji působí 1 incomingová cestovní kancelář - Pressburg a 3 outgoingové cestovní kanceláře. Po jejich oslovení a v některých případech i po telefonickém rozhovoru byly získány následující výsledky.

Výsledky průzkumu potenciálního zájmu cestovních kanceláří ve spád.oblasti I.varianty							
Název firmy	Sídlo firmy	Kontakt	Zájem	Počet osob /rok	Objem zboží t/rok	Destinace	Další požadavky
CK Pressburg (incoming)	Olomouc	turismus@atlas.cz	ANO	Nespecifik.	nespecifik.	nespecifik.	v případě lepších podm. proti Brnu a Ostravě
CK Ankora (outgoing)	Šumperk	ancora@ancora.cz	ANO	nespecif	nespecifik.	Evropa	výhodnější Brno, Ostrava zejm. kvůli počtu obyvatel
CK Akvila (outgoing)	Olomouc	585 412 085	ANO	řádově tisíce	nespecifik.	Evropa	v příp. existence letiště lze zvažovat i incoming

Zdroj: vlastní šetření zpracovatele RARSM

Během prováděného zjišťování bylo zjištěno také to, že v Olomouckém kraji není v současné době incomingová cestovní kancelář silná natolik, aby sama prováděla cílený incoming přímo a pouze do Olomouckého kraje. Situace by se

určitým způsobem změnila, pokud by vedení uvažovaného letiště v Přerově přivedlo na letiště nízkonákladovou (nízkonákladové) letecké společnosti. V tom případě by již byla schopna incomingová cestovní kancelář připravit marketing a nabídky pro cestující dopravené těmito leteckými společnostmi.

Pokud se týká outgoingových cestovních kanceláří v Olomouckém kraji, situace je taková, že by event.měly zájem o využití letiště Přerov, ale samozřejmě v případě, že poskytne konkurenční podmínky (zvl.cenové) oproti stávajícím letištím Brno a Ostrava. Rovněž se jedná o to, že některé z nich preferují letiště Ostrava a Brno i z toho důvodu, že vzhledem k počtům obyvatel těchto měst a okolí se z těchto oblastí rekrutuje více zákazníků, a tedy je vhodnější využít bližšího místního letiště. Ovšem přesto potenciální zájem o letiště Přerov nevylučují, ovšem není možné stanovit ani přibližný odhad počtu takových cestujících. Jednalo by se zřejmě o 1-2 cestovní kanceláře se sídlem v Olomouckém kraji (bez ohledu na stanovené spádové oblasti).

Zjištění možného zájmu specializovaných přepravců v cestovním ruchu

Dalšími aktéry v cestovním ruchu, kteří by mohli mít vliv na využívání letiště Přerov jsou specializovaní přepravci v cestovním ruchu. Nejedná se o klasické či nízkorozpočtové letecké společnosti, ale o servisní organizace zajišťující přepravu turistů charterovými lety.

O této skupině (společnosti Fischer air a Travel service) se dá na základě zjišťování a jednání říci, že jsou sice významnými uživateli letišť Ostrava a Brno, a proto s nimi bylo jednáno, ale tyto subjekty pouze realizují přepravu pro cestující nasmlouvané jednotlivými cestovními kancelářemi, čili dostáváme se opět k předcházející části pod názvem „Zjištění možného zájmu cestovních kanceláří“.

Ovšem zároveň bylo jednou ze společností všeobecně uvedeno, že letiště Přerov by bylo pro ně jako přepravce zajímavé z důvodu, že nyní musejí při tomtéž letu přistávat na obou letištích Ostrava i Brno, což znamená jednak nezanedbatelné časové prodlevy, ale i finanční náklady a ztráty. Cca hodinová dojezdová vzdálenost z letišť Ostrava i Brno je přijatelná a znamenalo by to pro tento druh společností významnou úsporu. Atraktivitou by mohla být i zajímavá cenová politika letiště.

Práce se statistickými údaji

Pro doplnění obrazu situace v cestovním ruchu bylo použito i některých vhodných statistik. Cílem bylo poskytnout další informace, které by mohly zpřesnit stanovení potenciálních uživatelů letiště Přerov ze sféry cestovního ruchu. Statistiky byly rozděleny na 2 druhy:

- zahraniční turisty přijíždějící do ČR
- občané ČR vyjíždějící do zahraničí jako turisté

Zahraniční turisté přijíždějící do ČR

První níže uvedená tabulka obsahuje počty návštěvníků, kteří překročili státní hranice ČR bez rozlišení, zda se jedná o turisty, obchodní cestující či jiné, a zda směřovali do ČR či dále. Proto byla zařazena druhá tabulka uvádějící počty zahraničních turistů, kteří navštívili ČR v uplynulých letech. Z této druhé tabulky ovšem není naopak patrné, jaký způsob dopravy cestující využili. Takové členění letecké společnosti neprovádějí.

Pro zjištění počtu návštěvníků nejen za celou ČR, ale zvláště za Olomoucký kraj, byla zařazena třetí tabulka zachycující vývoj návštěvnosti zahraničními návštěvníky v Olomouckém kraji v letech 2002-2003 stanovený dle počtů těchto návštěvníků v ubytovacích zařízeních. Toto číslo používá i Olomoucký kraj. Údaj za rok 2003 je potom v poslední tabulce srovnán s ostatními kraji. Celková suma 5 075 756 ubytovaných zahr.návštěvníků se blíží počtu zahr.návštěvníků udávaných CzechTourism v r.2003, tj. 6 723 513. Rozdílem mohou být návštěvníci, jejichž pobyt v ČR byl pouze jednodenní. Smyslem tohoto srovnání je uvést situaci v ostatních krajích, a tedy pozice Olomouckého kraje ve srovnání s ostatními kraji.

Příjezdy zahraničních návštěvníků do ČR podle druhu dopravy (1998-2003)

Druh dopravy /rok	2002	2003
silniční	91 760 039	88 714 028
železniční	3 369 173	3 116 647
letecká	2 464 861	3 153 801
Příjezdy celkem	97 594 073	94 984 476

Zdroj: ČSÚ z dat Policie České republiky a Ředitelství služby cizinecké a pohraniční policie

Počet / rok	2002	2003	2004
Počet zahraničních turistů	6 165 605	6 723 513	7 121 000 - 7 251 000

Zdroj: CzechTourism

Cestovní ruch - Počet hostů v ubytovacích zařízeních Olomouckého kraje v letech 2002-2003

	Měřicí jednotka	2002	2003
Hosté v ubytovacích zařízeních Ol.kraje	osoby	381 603	448 151
z toho cizinci	osoby	112 316	106 935

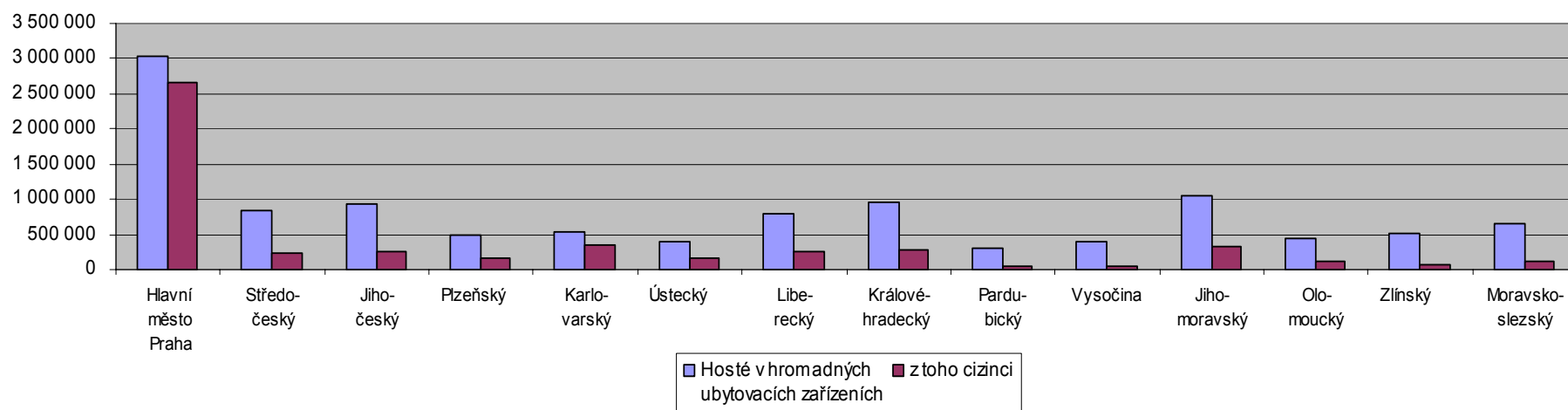
Zdroj: ČSÚ

Cestovní ruch - Počet hostů v ubytovacích zařízeních – srovnání Olomouckého kraje s ostatními kraji ČR v roce 2003

	Česká republika	kraje													
		Hlavní město Praha	Středo-český	Jiho-český	Plzeňský	Karlo-varský	Ústecký	Libe-recký	Králové-hradecký	Pardu-bický	Vysočina	Jiho-moravský	Olo-moucký	Zlínský	Moravsko-slezský
Hosté v hromadných ubytovacích zařízeních	11 346 482	3 024 650	834 559	937 454	495 664	532 860	385 204	796 675	964 243	307 042	399 905	1 040 645	448 151	514 594	664 836
z toho cizinci	5 075 756	2 648 943	238 132	245 699	160 334	353 194	156 028	245 202	287 000	53 527	55 879	330 699	106 935	74 958	119 226

Zdroj: ČSÚ

Počet hostů v ubytovacích zařízeních – srovnání Olomouckého kraje s ostatními kraji ČR v roce 2003



Domníváme se, že není účelné provést podrobnější dělení počtu zahraničních turistů do jednotlivých spádových oblastí, protože spádové oblasti slouží spíše pro definici objemu zájmu obyvatel, podnikatelů atd. o služby letiště (určitá „nasávací oblast“) ve smyslu výjezdů z regionu. Naproti tomu v případě návštěvníků přijíždějících do regionu je letiště chápáno jako „vstupní brána“ nejen pro území spádových oblastí, ale zároveň pro další území kraje.

Z uvedených tabulek a grafu vyplývá, že např. v roce 2003 navštívilo více než na 1 den celkem 106 935 zahraničních turistů. Tento údaj může být použit dvojím způsobem:

1. Některé kraje nedisponující odpovídajícím letištěm jsou schopny dosáhnout srovnatelných či vyšších návštěvností zahraničních turistů, než jednak kraj Olomoucký, a jednak i např. kraj Moravskoslezský, disponující letištěm
2. Počet zahraničních návštěvníků Olomouckého kraje v objemu 106 935 poskytuje potenciál pro letiště Přerov, protože určitá jejich část bude mít jistě zájem o leteckou přepravu přímo do regionu, další část ovšem do regionu přijede jiným způsobem. Kvantifikace tohoto zájmu ovšem není možná, spíše to souvisí s kapitolou týkající se incomingových cestovních kanceláří.

Zpracovatel si je vědom, že v této kapitole používá údaje za celý Olomoucký kraj a částečně i mimo území spádové oblasti, a že nepoužívá data ze Zlínského kraje, ale tato skutečnost je dána neexistencí údajů za nižší než krajské celky. Není tedy možné oddělit jednotlivé části Olomouckého a Zlínského kraje

Občané ČR vyjíždějící do zahraničí jako turisté

Úvodem zařazujeme tabulku zachycující celkové výjezdy občanů ČR do zahraničí podle použitého dopravního prostředku. V tomto počtu jsou obsaženy i volnočasové výjezdy, které uvádí následující tabulka, ze které vyplývá, že za volnočasovými aktivitami např. v roce 2003 použilo leteckou přepravu 1 040 000 občanů ČR. Bohužel nelze zjistit podíly jednotlivých krajů, proto zpracovatel zvolil orientační přepočty podle počtů obyvatel jednotlivých krajů (viz tab.č. 1). Z tabulky č. 1 tedy vyplývá, že na Olomoucký kraj připadá teoreticky 64 806 volnočasových leteckých pasažérů v roce 2003 a na Zlínský 60 279. Tito pasažéři pak byli dále přepočítáni dle počtu obyvatel v obvodech jednotlivých obcí III.stupně tak, aby mohl být stanoven orientační teoretický počet obyvatel ze spádové oblasti I.varianty, kteří použili k vycestování za volnočasovými aktivitami leteckou dopravu. Celý tento počet osob by se jistě nerozhodl z nejrůznějších důvodů pro využití letiště Přerov, ale i přesto se jedná o určitý potenciál uživatelů letiště Přerov. Tabulky výpočtů jsou k dispozici u zpracovatele, zde uvádíme pouze výslednou tabulku – tab. č.2.

Výjezdy občanů ČR do zahraničí podle použitého dopravního prostředku 2002-2003 bez rozlišení účelu

Ukazatel	2002	2003
silniční	31 497 846	32 945 764
železniční	1 114 586	1 090 110
letecká	1 690 750	2 038 281
Výjezdy celkem	34 303 182	36 074 155

Zdroj: ČSÚ, Policie České republiky, Ředitelství služby cizinecké a pohraniční policie

Výjezdy občanů ČR do zahraničí podle použitého dopravního prostředku 2002-2003 za volnočasovými aktivitami

Ukazatel	2002	2003
osobní automobil	4 812 000	5 843 000
autobus	1 796 000	2 167 000
motocykl	6 000	-
jízdní kolo	49 000	-
vlak	633 000	1 102 000
letadlo	414 000	1 040 000
lod'	5 000	27 000
jiný dopravní prostředek	21 000	160 000
Uskutečněné cesty celkem	7 737 000	10 179 000

Zdroj: ČSÚ

Tab.č.1

Výjezdy občanů ČR do zahraničí podle použitého dopravního prostředku 2002-2003 za volnočasovými aktivitami dle krajů (přepočteno)

Kraj	Počet obyvatel	% podíl obyvatel ČR	Přepočet obyvatel vyjždějících letecky z ČR na kraje
Hlavní město Praha	1 165 581	11%	118 710
Středočeský	1 135 795	11%	115 677
Jihočeský	625 541	6%	63 709
Plzeňský	550 113	5%	56 027
Karlovarský	304 249	3%	30 987
Ústecký	820 868	8%	83 602
Liberecký	427 722	4%	43 562
Královohradecký	547 563	5%	55 767
Pardubický	505 486	5%	51 482
Vysočina	517 511	5%	52 707
Jihomoravský	1 122 570	11%	114 330
Olomoucký	636 313	6%	64 806
Zlínský	591 866	6%	60 279
Moravskoslezský	1 260 277	12%	128 355
Celkem ČR	10 211 455	100%	1 040 000

Zdroj: ČSÚ

Tab.č .2

Výjezdy občanů ČR do zahraničí podle použitého dopravního prostředku podle použitého dopravního prostředku 2002-2003 za volnočasovými aktivitami ze spádové oblasti I.varianty (přepočteno)

Název obvodu obce III.stupně	Počet vyjíždějících obyvatel
Olomouc	16 087
Přerov	8 670
Prostějov	9 950
Lipník	1 565
Kroměříž	4 415
Kroměříž-Chropyně	711
Kroměříž-Hulín	945
Holešov	2 203
Bystřice pod Hostýnem	1 626
Celkem I.varianta	46 173

Zdroj: výpočet zpracovatele dle údajů ČSÚ

e) sportovní letectví

Ve spádové oblasti I.varianty se nachází 5 již existujících a fungujících letišť pro tyto účely (Olomouc, Bohuňovice, Prostějov, Kroměříž a Holešov). Všechna tato letiště disponují travnatými vzletovými a přistávacími dráhami 700 – 1 000 m dlouhými, což plně postačuje pro potřeby sportovního letectví na nich provozovaného. Vzhledem k tomu, že žádné z těchto letišť se nenachází v Přerově, je z oblasti Přerovska pro tyto účely nejvíce využíváno letiště Hranice. Toto letiště ovšem svou polohou patří od spádové oblasti II.varianty.

Pokud se týká ostatních uvedených letišť, jsou charakteristické tím, že jsou využívána uživateli z jejich nejbližšího okolí a právě pro jejich blízkost a nelze tedy předpokládat, že by kromě výjimek došlo k výraznějšímu přesunu jejich uživatelů na letiště Přerov. Navíc využití letiště Přerov pro sportovní (aeroklubové) létání se příliš nedoporučuje. Důvodem jsou specifické požadavky a finanční možnosti tohoto segmentu uživatelů – vyžaduje létání spíše o víkendech, kdy by letiště mohlo být jinak zavřené – alespoň v počáteční fázi (viz návrh provozní doby), a jeho otevření o víkendech znamená navýšení nákladů na zajištění provozu, které není znatelně kompenzováno příjmy z tohoto provozu. Praxí obdobných letišť jako řešené letiště Přerov je taková, že až na výjimky zde provoz tohoto typu nebývá. Navíc hrozí při špatném situování zázemí pro tento provoz budoucí konflikt při potřebě rozvoje buď samotného letiště, nebo zařízení pro toto sportovní létání.

II.VARIANTA (VZDÁLENOST DO 45 KM OD LETIŠTĚ, DOJÍŽDKOVÝ ČAS CCA 45 MINUT)

a) územní celky a osídlení - počet obyvatel jako potenciálních uživatelů letiště

Tabulka zachycuje počty obyvatel v obvodech obcí III.stupně, které tvoří tuto spádovou oblast.

Název obvodu obce III.stupně	Počet obyvatel
Celkem I.varianta	455 073
II.varianta	
Hranice	34910
Litovel	23341
Šternberk	19671
Uničov	23091
Kroměříž-Morkovice Slížany	6 345
Vizovice	16 048
Otrokovice	35 154
Zlín	99 748
Odry	17 665
Vítkov	14 107
Celkem II.varianta	745 153

Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 2001

Pro srovnání podobný okruh např. okolo letišť Ostrava a Brno obsahuje min. dvojnásobný počet obyvatel.

Výše uvedená tabulka může být využita nejen pro stanovení počtu obyvatel žijících ve spádové oblasti II.varianty, ale může být konfrontována s následující tabulkou vyjadřující počty výjezdů občanů ČR do zahraničí dle druhů dopravy s cílem definovat potenciál obyvatel spádové vyjíždějících do zahraničí letecky.

Údaje roku 2003 o výjezdech z ČR leteckou dopravu a způsob výpočtu jsou shodné s touto kapitolou ve variantě I.

Výjezdy občanů ČR do zahraničí podle použitého dopravního prostředku 2002-2003 bez rozlišení účelu

Ukazatel	2002	2003
silniční	31 497 846	32 945 764
železniční	1 114 586	1 090 110
letecká	1 690 750	2 038 281
		*) níže rozpočteno do spád.obl.
Výjezdy celkem	34 303 182	36 074 155

Zdroj: ČSÚ, Policie České republiky, Ředitelství služby cizinecké a pohraniční policie

Výjezdy obyvatel obcí III.stupně letecky (přepočten z celorepublikových dat) v roce 2003 bez rozlišení účelu

Název obvodu obce III.stupně	Počet vyjíždějících obyvatel
Celkem I.varianta	90 495
II.varianta	
Hranice	6 935
Litovel	4 637
Šternberk	3 908
Uničov	4 588
Morkovice-Slížany	1 267
Vizovice	3 203
Otrokovice	7 017
Zlín	19 910
Odry	3 526
Vítkov	2 816
Celkem II.varianta	148 303

Zdroj: výpočet zpracovatele dle údajů ČSÚ

Porovnání obou variant

Pro porovnání odlišností obou variant spádových oblastí bylo provedeno následující porovnání, které je třeba vzít v úvahu i při posuzování dalších částí analýzy spádové oblasti II.varianty.

	Spádová oblast I.varianty	Spádová oblast II.varianty
Poloměr vzdálenosti od letiště (km)	30	45
Dojížděkový čas (min.)	30	45
Počet obyvatel spád.oblasti	455 073	745 153
Letecky vyjíždějící obyvatelé	90 495	148 303
Nárůst vzdálenosti a času II.varianty oproti I.variantě	50%	
Nárůst počtu obyvatel II.varianty oproti I.variantě	63,74%	
Nárůst letecky vyjíždějících obyvatel	63,74%	

Při porovnání obou variant spádových oblastí je zřejmé, že **rozšíření spádové oblasti** ze 30 km na 45 km, tj. **o 50% přinese nárůst obyvatel o 63,74%**, stejně tak i nárůst 63,74% u počtu letecky vyjíždějících obyvatel.

b) podnikatelská sféra (vč.zahraničních investorů)

Údaje o výchozím počtu podnikatelských subjektů, způsob jejich výběru a oslovení shodný s toutéž kapitolou varianty I.

Kromě toho byli osloveni i zahraniční investoři z databáze Regionální agentury pro rozvoj Střední Moravy (regionální zástupce Czechinvestu). V databázi je evidováno 66 zahraničních společností, všechny byly osloveny, z toho na území I.varianty spádové oblasti sídlí 16 zahraničních investorů.

Všechny obdržené výsledky byly dle sídla respondenta rozděleny do jednotlivých spádových oblastí či mimo ně, a to již přesně dle obvodů obcí III.stupně.

Informace o průzkumu provedeném na území Zlínského kraje jsou shodné s toutéž kapitolou varianty I. Výsledky jsou uvedeny níže.

Z celkového počtu 652 oslovených subjektů bylo po územním roztřídění získáno z území spádové oblasti II.varianty 26 odpovědí zejména významných firem vyjadřujících zájem o přepravu 176 – 192 cestujících ročně.

Analýza průmyslových oblastí regionu - možnosti dalšího rozvoje průmyslových zón a zahraničních investorů

Úvodní informace shodné s toutéž kapitolou varianty I.

a) existující a již obsazené průmyslové zóny – tyto dále neuvádíme, jejich význam je možno posoudit z údajů o počtech a zájmu zahraničních investorů uvedených na jiných místech této studie

b) existující průmyslové zóny částečně obsazené s dosud volnou plochou – plocha uvedena v níže připojené tabulce

c) připravované průmyslové zóny vč. plánované rozlohy – viz tabulka níže

Existující průmyslové zóny částečně obsazené s dosud volnou plochou

Město/obec	Volná plocha (ha)	Obsazenost zóny (%)
Hranice (vedle Philips)	20 ha	0
Uničov	0,2	99,98%
CELKEM	20,2 ha	

Připravované průmyslové zóny

Město/obec	Připravovaná plocha (ha)	Obsazenost zóny (%)
Litovel - Nasobůrky	7 ha	65 % (již uzavřené smlouvy s investory)
Šternberk	11 ha	0 %
Otrokovice - U Letiště	12 ha	0 %
CELKEM	30 ha	

Je patrné, že spádová oblast I.varianty disponuje i přes značný počet zahraničních investorů stále ještě 20 ha volných ploch na připravených průmyslových zónách a 30 ha nových průmyslových zón se připravuje. Na základě aktivity Olomouckého kraje a Regionální agentury pro rozvoj Střední Moravy se dá předpokládat, že v nejbližších letech se podaří tyto nové plochy obsadit zahraničními či tuzemskými investory. Ovšem nyní není možné stanovit ani hrubý odhad jejich významu pro letiště Přerov,

protože ten závisí na charakteru výroby či poskytovaných služeb konkrétních investorů. Nebude se však rozhodně jednat o významný nárůst oproti stávajícímu zájmu firem a investorů.

c) cargo – přeprava zboží

Situace a výsledky průzkumu týkajícího se zjištění potenciálního objemu carga je obdobná jako u předchozí části b) podnikatelská sféra (vč. zahraničních investorů). Z průzkumu vyplynul zájem o přepravu 27 tun carga ročně.

Ze zjištěné situace u letišť Ostrava či Pardubice je třeba uvést, že stanovení objemu přepravy carga bylo obtížné i v případě těchto letišť a skutečnost se vždy lišila od předběžných propočtů.

d) sféra cestovního ruchu

Pro stanovení velikosti potenciálu sféry cestovního ruchu byly provedeny 2 kroky:

- zjištění možného zájmu cestovních kanceláří (ve specializacích incoming a outgoing)
- zjištění možného zájmu specializovaných přepraveců v cestovním ruchu
- práce se statistickými údaji

Při práci se sférou cestovního ruchu nebylo použito dělení na spádové oblasti, protože zákazníci se rekrutují s různých částí Olomouckého kraje bez možnosti jejich rozřídění.

Zjištění možného zájmu cestovních kanceláří

Vzhledem k předchozí větě viz příslušná část I. varianty

Zjištění možného zájmu specializovaných přepraveců v cestovním ruchu

Vzhledem k předchozí větě viz příslušná část I. varianty

Práce se statistickými údaji

Pro doplnění obrazu situace v cestovním ruchu bylo použito i některých vhodných statistik. Cílem bylo poskytnout další informace, které by mohly zpřesnit stanovení potenciálních uživatelů letiště Přerov ze sféry cestovního ruchu. Statistiky byly rozděleny na 2 druhy:

- zahraniční turisté přijíždějící do ČR
- občané ČR vyjíždějící do zahraničí jako turisté

Zahraniční turisté přijíždějící do ČR

Pokud bychom použili data za celý Zlínský kraj, i když spádová oblast II.varianty jej celý nepokrývá, jedná se o 81 608 zahraničních turistů ročně.

Občané ČR vyjíždějící do zahraničí jako turisté

Úvod a způsob výpočtu shodný s toutéž kapitolou varianty I., zde uvádíme pouze výslednou tabulku č. 3

Tab.č.3

Výjezdy občanů ČR do zahraničí podle použitého dopravního prostředku 2002-2003 za volnočasovými aktivitami ze spádové oblasti II.varianty (přepočteno)

Název obvodu obce III.stupně	Počet vyjíždějících obyvatel
Celkem I.varianta	46 173
II.varianta	
Hranice	3 538
Litovel	2 366
Šternberk	1 994
Uničov	2 341
Morkovice-Slížany	646
Vizovice	1 634
Otrokovice	3 580
Zlín	10 159
Odry	1 799
Vítkov	1 437
Celkem II.varianta	75 668

Zdroj: výpočet zpracovatele dle údajů ČSÚ

e) sportovní letectví

Ve spádové oblasti II.varianty se nad rámec I.varianty nachází navíc letiště Hranice. I toto letiště je aeroklubového charakteru disponuje travnatou vzletovou a přistávací drahou 700 m dlouhou, což plně postačuje pro potřeby sportovního letectví na něm provozovaného. Vzhledem k tomu, že žádné z takové letiště se nenachází v Přerově, je z oblasti Přerovska pro tyto účely využíváno nejvíce právě letiště Hranice. Pokud bychom tedy měli stanovit rozsah případného zájmu ze strany této sféry letectví, jednalo by se pouze o přesunutí určitého počtu uživatelů letiště Hranice na letiště Přerov, ovšem pouze v některých kategoriích sportovního letectví. Například pro kategorii plachtařů jsou v Hranicích lepší klimatické a podmínky než v Přerově.

Závěry o využitelnosti tohoto druhu létání viz tatáž kapitola varianty I.

Závěry kapitoly 4, porovnání I.varianty a II.varianty

a) územní celky a osídlení - počet obyvatel jako potenciálních uživatelů letiště

Počet obyvatel jako potenciálních uživatelů letiště

Varianta	Počet obyvatel
I.varianta	455 073
II.varianta	745 153

Celkové výjezdy obyvatel obcí III.stupně do zahraničí letecky (přepočet z celorepublikových dat) v roce 2003

Varianta	Celkové výjezdy obyvatel
I.varianta	90 495
II.varianta	148 303

Doplnění:

Použití výsledků ankety provedené IKR Ostrava:

Způsob využití letiště	Počet respondentů
Při cestách na dovolenou	229
Jako místo různých akcí	146
Při obchodních jednáních	11
Jiné využití	54

Zdroj: Anketa IKR Ostrava

b) podnikatelská sféra (vč.zahraničních investorů)

Výsledky průzkumu potenciálního zájmu zahraničních investorů a podnikatelů ve spád.oblasti I.a II.varianty

Varianta	Získaných odpovědí	Předpokládaný počet cestujících/rok
I.varianta	112	2 616-2 648 + 2-4 lety (cca 200 os.)
II.varianta	26	176 - 192
Celkem		2 992 - 3 040 cestujících
Významné firmy mimo území obou variant	17	361 – 412 cestujících

O rozdílnosti spádových území obou variant svědčí i údaj o počtu zahraničních investorů. Zatímco na území I.varianty spádové oblasti sídlí 50 zahraničních investorů, u II.varianty je to 16 zahraničních investorů.

Z celkového počtu 652 oslovených subjektů bylo po územním rozřídění získáno z území spádové oblasti I. i II.varianty 138 odpovědí firem vč.významných a zahraničních investorů vyjadřujících zájem o přepravu v sektoru **podnikatelské sféry 2 992 - 3 040 cestujících ve spádové oblasti I.i II.varianty.**

Mimo území obou spádových oblastí odpovědělo 17 firem se zájmem v objemu do 361-412 cestujících.

Doplnění:

Použití výsledků ankety provedené IKR Ostrava:

Způsob využití letiště	Počet respondentů
Vývoz výrobků	4
Dopravně dostupnější a rychlejší let.doprava	14
Jako místo různých akcí	8
Při obchodních jednáních	8
Jiné využití	6

Zdroj: Anketa IKR Ostrava

Analýza průmyslových oblastí regionu - možnosti dalšího rozvoje průmyslových zón a zahraničních investorů

Název varianty	Volná plocha (ha)	Připravovaná plocha (ha)
I.varianta	Do 23 ha	342 ha
II.varianta	20,2 ha	30 ha

Mimo obě spádové oblasti

Pro doplnění uvádíme i situaci mimo obě spádové oblasti

Existující průmyslové zóny částečně obsazené s dosud volnou plochou

Město/obec	Volná plocha (ha)	Obsazenost zóny (%)
Mohelnice	8 ha	0 %
Zábřeh	20 ha	0 %
Šumperk	6,5 ha	0 %
CELKEM	34,5 ha	

Připravované průmyslové zóny

Město/obec	Připravovaná plocha (ha)	Obsazenost zóny (%)
Loštice	10 ha	0 %
CELKEM	10,2 ha	

c) cargo – přeprava zboží

Výsledky průzkumu potenciálního zájmu zahraničních investorů a podnikatelů ve spád.oblasti I.a II.varianty

Varianta	Získaných odpovědí	Předpokládaný objem carga t/rok
I.varianta	112	9-15
II.varianta	26	27
CELKEM		35
Významné firmy mimo území obou variant	17	31

Z celkového počtu oslovených zahraničních investorů a firem byly z území spádové oblasti I. i II.varianty získány 138 odpovědí firem vč.významných a zahraničních investorů vyjadřujících zájem o přepravu v sektoru **podnikatelské sféry 36 - 42 t carga ve spádové oblasti I.i II.varianty.**

Mimo území obou spádových oblastí odpovědělo 17 firem se zájmem v objemu do **31 tun carga.**

d) sféra cestovního ruchu

- zjištění možného zájmu cestovních kanceláří (ve specializacích incoming a outgoing)
- zjištění možného zájmu specializovaných přepraveců v cestovním ruchu
- práce se statistickými údaji

Při práci se sférou cestovního ruchu nebylo použito dělení na spádové oblasti, protože zákazníci se rekrutují s různých částí Olomouckého kraje bez možnosti jejich roztřídění.

a. Incoming:

Z průzkumu nevyplynul konkrétní údaj, počet cestujících v této kategorii by závisel na schopnosti letiště přitáhnout nízkonákladové letecké dopravce

Outgoing:

Z průzkumu vyplynul zájem v řádu tisíců cestujících

b. zájem specializovaných přepraveců:

Z průzkumu nevyplynul konkrétní údaj, ale tyto subjekty pouze realizují přepravu pro cestující nasmlouvané jednotlivými cestovními kanceláři, čili dostáváme se opět k předcházející části pod názvem „Zjištění možného zájmu cestovních kanceláří“.

c. práce se statistickými údaji

- zahraniční turisté přijíždějící do Olomouckého kraje
 - 106 935 zahraničních turistů
 - 81 608 zahraničních turistů (při použití dat za celý Zlínský kraj, i když spádová oblast II.varianty jej celý nepokrývá)

- občané ČR vyjíždějící do zahraniční jako turisté letecky
Přepočet obyvatel vyjíždějících za volnočasovými aktivitami letecky na spádové oblasti:

Varianta	Počet obyvatel spád.obl. vyjíždějících za volnočasovými aktivitami letecky
I.varianta	46 173
II.varianta	75 668

e) sportovní letectví

Varianta	Počet uživatelů
I.varianta	Nedoporučuje se
II.varianta	Nedoporučuje se

2.2 Souhrnné porovnání výsledků – koncepční záměry a prognózy potřeb

Č.řádku	Název	I.varianta	II.varianta	Poznámka
1	a) Obyvatelé jako potenciální uživatelé			
1.1	Počet obyvatel jako potenciálních uživatelů letiště	455 073	745 153	
1.2	Celkové výjezdy obyvatel obcí III.stupně do zahraničí letecky	90 495	148 303	
2	b) podnikatelská sféra	2 546 – 2 578 cestujících + 2-4 lety (cca 200 os.)	2 992 – 3 040 cestujících	
3	c) cargo – přeprava zboží	9-15 t	36 - 42 t	
4	d) sféra cestovního ruchu:			
4.1	zájem cestovních kancelář - Incoming	Nevyplynul konkrétní údaj	Nevyplynul konkrétní údaj	
4.2	zájem cestovních kancelář - Outgoing	Řádově tisíce	Řádově tisíce	
4.3	zájem specializovaných přepraveců v cestovním ruchu	Nelze stanovit	Nelze stanovit	Závisí spíše na zájmu cest.kancel.
4.4	práce se statistickými údaji:			
4.5	zahraniční turisté přijíždějící do Olomouckého kraje	106 935	188 543 (vč.celého Zlínského kraje)	Údaj za celý Ol.kraj, spíše souvisí s incomingem (viz výše)
4.6	občané spád.obl. vyjíždějící do zahraniční jako turisté letecky	46 173	75 668	
5	e) sportovní letectví	Nedoporučuje se	Nedoporučuje se	
Údaje představují pouze potenciální zájem o letiště Přerov				

2.3 Porovnání podobných regionů - Benchmarking – posouzení nabídky konkurenčních letišť Ostrava a Brno

Byl proveden benchmarking letišť, která mohou být konkurenční pro letiště Přerov, tzn. letiště Ostrava, Brno, Olomouc a Bohuňovice. Letiště Olomouc a Bohuňovice, která jsou od letišť Ostrava a Brno diametrálně odlišná, byla do benchmarkingu zahrnuta z toho důvodu, že představují určitou konkurenci v případě počátku fungování letiště Přerov v segmentu všeobecného letectví.

Na tomto místě je provedena rekapitulace získaných podrobných informací či srovnání nebo návrh na služby letiště Přerov. Letiště Bohuňovice a Olomouc nejsou popsána v samostatné příloze, ale pouze v souhrnné tabulce.

Na území Zlínského kraje se nachází letiště Kunovice, které by mohlo znamenat konkurenci v případě, že dojde k vyřešení současného konkurzu a vlastník bude mít zájem o jeho provozování. Vzhledem k nevyjasněnosti situace není do benchmarkingu začleněno, pouze uvádíme, že disponuje betonovou dráhou 2 000 x 30m.

Dalším nejbližším letištěm je letiště Pardubice, které ovšem není pro letiště Přerov konkurenční (odlišná spádová oblast).

Přehledné výsledky benchmarkingu letišť Přerov, Brno, Ostrava, Olomouc a Bohuňovice

Parametr	Přerov	Brno	Ostrava	Olomouc *)	Bohuňovice *)
Pohyby letadel/rok (zaokr.)					
2001	AČR+VERA AIR: 14 100	8100	6200	10000	3600
2002	AČR: 12400 VERA AIR: 746	12600	8000	12200	3600
2003	AČR: 11303 VERA AIR: 1200	17000	9200	9400	3600
2004	AČR: 15398 VERA AIR: 1182	17800	13000	9300	3600
Odbavení cestujících					
2001	Zjištěny pouze pohyby	128600	120000	1500	Nezjištěno- předp. malého rozsahu
2002	dtto	157300	155000	1000	
2003	dtto	166100	195000	1000	
2004	dtto	171900	215000	900	

*) jedná se o letiště jiných dimenzí a zaměření, než letiště Ostrava, Brno

Přehledné výsledky benchmarkingu letišť Přerov, Brno, Ostrava, Olomouc a Bohuňovice

Parametr	Přerov	Brno	Ostrava	Olomouc *)	Bohuňovice *)
Provozovatel	AČR	B.A.W.D.F. Letiště Brno - Tuřany	Moravskoslezský kraj	Město Olomouc	Mamba Air, s.r.o.
Počet terminálů	0	1	1	1	Provozní objekt
Počet VPD (povrch, délka)	1 2500 x 60 m, beton	2 2650 x 60 m, beton 1000 x 30 m, tráva	1 3 500 m, beton	1-2 900x30 m, tráva	1 840 x 18 m, tráva
Typy letů	Vojenské +soukr.provozovatel (civilní charterové, nepravidelné)	Pravidelné Charterové Všeobecné letectví	Pravidelné Charterové Všeobecné letectví	Všeobecné letectví/letecké práce	Všeobecné letectví/letecké práce
Služby a odbavení	Celní a pasové služby na základě vyžádání	Odbavovací hala, cizinecká policie, celní odbavení, autopůjčovny, cargo, info., obchody, první pomoc, cestovní kanceláře, parkoviště, restaurace, směnárna, úschovna zavazadel,	odbavovací hala, cizinecká policie, celní odbavení, cargo, cestovní kanceláře, služby pro cestující s omezeným pohybem a nedoprovázené děti, info, zráty a nálezy, služby VIP, restaurace, bar obchody,pronájem automobilů, bankovní služby	40 míst odbavovací hala, cizinecká policie, celní odbavení na vyžádání	Celní a pasové služby na základě vyžádání
Doplňkové služby letiště	aerotaxi, charterové lety, výcvikové lety, ostatní komerční aktivity	Letecké školy, aerotaxi, vyhlídkové lety, letecké práce, aeroklub	Aeroklub, vyhlídkové lety	1x den otevřených dveří, 1x letecký den, 1xletecká soutěž, vyhlídkové lety	Letecké dny
Nabídka reklamních ploch	ne	ano	ano	ne	ano
Parkoviště	Ano, odpovídající velikosti letiště	167 míst	200 míst	30-40 míst	Ano, odpovídající velikosti letiště
Pozn.	Vojenské letiště, částečně s civilním provozem			Plánovaná výstavba nového letiště	Plán vybudování nové vzlet./přist.dráhy

*) jedná se o letiště jiných dimenzí a zaměření, než letiště Ostrava, Brno

Infrastruktura letiště

Délka a typ vzletové a přistávací dráhy jsou prakticky srovnatelné svou délkou a schopností přijímat podobné typy letadel (ve srovnání s letišti Ostrava a Brno), i když dráha v Ostravě má délku 3500 m, tj. o 1000 m delší. Dráha v Přerově vyžaduje opravu určitého svého úseku.

Další potřebné související služby a technické vybavení je na letišti Přerov dáno jeho dosavadním vojenským charakterem. Je ovšem několik zásadních faktorů jejich využitelnosti:

Fakt, že se jedná o stávající letiště s existující vzletovou a přistávací dráhou a veškerým potřebným technickým zařízením, je velmi významný pro rozběh budoucího projektu letiště. Pokud by toto letiště neexistovalo a jednalo by se o výstavbu nového letiště na zelené louce či o pozdější obnovu několik let nefungujícího letiště, nebyl by projekt vzhledem k výši počátečních investic realizovatelný.

Dopravní napojení letiště Přerov je vyhovující, ale zlepší se po vybudování dálničního tahu a rekonstrukci navazující komunikace. Dobré dálniční či železniční propojení spádové oblasti a letiště Přerov na jedné straně znamená výhodu pro snazší a rychlejší dosažitelnost letiště jeho uživateli, na druhé straně může znamenat i nevýhodu, protože kvalitní dálniční či železniční infrastruktura znamená snazší a rychlejší dosažitelnost konkurenčních letišť. Pro snížení významu tohoto rizika je důležitá nabídka letů letiště Přerov, aby se uživatelé letiště spíše rozhodli pro letiště Přerov, než pro letiště ostatní, ale toto riziko samozřejmě není možné eliminovat zcela. Ve prospěch letiště Přerov je skutečnost, že při cestě automobilem na letiště Praha-Ruzyně s jeho vícedenním parkováním na letišti je třeba počítat s náklady na parkovné v řádu tisíců korun (dle počtu dní) a s nutností doby na cestu na letiště a s rezervou 1-2 hodin před odletem. Toto vše může letiště Přerov nabídnout výhodněji – kratší dojížděková vzdálenost a vhodná cenová politika v oblasti parkovacích poplatků (+oplocení) a znatelně kratší doba na odbavení znamenají časovou úsporu cestujícího, navíc po příletu do Prahy je již odbaven a hladce může nastoupit svůj navazující let. Tento efekt funguje např. i ve spádové oblasti jiných letišť, které jsou ještě blíže Praze, nežli letiště Přerov se svou spádovou oblastí.

Nabízená letecká spojení

Letecká spojení nabízená letišti Ostrava a Brno jsou dvojího druhu:

- Charterové lety do destinací cestovního ruchu dle potřeb cestovních kanceláří
- Ostatní charterové lety
- Destinace pravidelně obsluhované dle letového řádu

Pokud bude v budoucnu letiště Přerov nabízet charterové lety v oblasti cestovního ruchu, bude se pravděpodobně jednat o podobná či stejná spojení, protože požadavky cestovních kanceláří v závislosti na popularitě jednotlivých destinací jsou

podobné. Důležitým faktorem, jak již je uvedeno na jiném místě, bude schopnost letiště být atraktivnější oproti letištím Ostrava a Brno.

Pokud se týká destinací pravidelně obsluhovaných z letiště Přerov, tato otázka spíše leží na leteckých dopravcích, kteří si tento druh průzkumu zpracovávají pro jednotlivá letiště sami (i ve vazbě na ekonomické podmínky každého z nich). Z šetření provedeného v rámci této studie vyplynuly požadavky některých firem na některé významné západoevropské destinace.

Další služby letiště

Další služby, které může letiště Přerov nabízet, jsou podobné letištím Ostrava a Brno a jsou dány vyžadovaným standardem. Tyto služby mohou být oproti těmto letištím rozšířeny o další činnosti, např. využití při odborném vzdělávání se zaměřením na obor logistiky (vazba na existující odborné vzdělávací zařízení v Přerově).

Služby, které může nabídnout regionální letiště Přerov:

- pasové a celní odbavení
- hostinská činnost
 - ubytovací služby
 - zastupování v celním řízení
 - prodej letenek
- poskytování služeb při odbavovacím procesu na letišti
 - maloobchod se smíšeným zbožím (upomínkové předměty, noviny, časopisy, drogerie, potraviny, a.j.)
 - specializovaný maloobchod
 - maloobchod tabákovými výrobky
 - maloobchod provozovaný mimo řádné provozovny
 - velkoobchod
 - zasilatelství
 - zprostředkování obchodu
 - zprostředkování služeb
 - pronájem automobilů
 - skladování zboží a manipulace s nákladem
 - balící činnost
 - silniční motorová doprava osobní příležitostná vnitrostátní a mezinárodní provozovaná vozidlem o obsaditelnosti do 9 osob a příležitostná vnitrostátní provozovaná autobusem
 - silniční motorová doprava nákladní vnitrostátní a mezinárodní provozovaná vozidlem o celkové hmotnosti do 3,5t
- parkoviště
- bankovní služby
- nabídka reklamních ploch
- WAP servis

Rozšířené marketingové aktivity letiště Přerov:

- spolupráce s cestovními agenturami
- možnost komerčního využití nevyužitých bývalých vojenských objektů pro podnikatelské aktivity (úkryty vojenských letadel), podnikatelskou zónu, výstavbu skladů, pro firmy s leteckou výrobou či službami – znamená dodatečné příjmy letiště na jeho rozvoj a investice, uvážíme-li, že příjmy za odbavení cestujících a letadel pro tento účel použity být nemohou (viz výše)
- nabídka reklamních ploch k pronájmu
- využití při odborném vzdělávání se zaměřením na obor logistiky (vazba na existující odborné vzdělávací zařízení v Přerově)
- pronájem salonků
- napojení na vzdělávání dětí a mládeže – muzeum letadel a vybavení, trenažéry (jako možná forma zkrácení doby čekání na letišti pro pasažéry nebo případné návštěvníky letiště, dále úzká spolupráce s základním stupněm vzdělávání, které by bylo podpořeno exkurzemi a přednáškami s možností praktického využití trenažérů a simulátorů)
- škola zbavování fobie z létání
- škola mladých letců
- centrum technicko – leteckého vzdělávání
- pravidelný kongres letecké techniky
- semináře zaměřené na logistiku
- letecká škola

3 SWOT ANALÝZA

3.1 Shrnutí a přehled výsledků analýzy

Silné stránky

Letiště Přerov, vojenská letecká základna, je považována za nejlepší řešení pro regionální letiště. Je vhodně situováno v centru kraje, v blízkosti významných silničních a železničních napojení a má, po drobných opravách a úpravách, veškerou potřebnou provozní infrastrukturu, včetně dostatečné dráhy.

Letiště je ideálně umístěno v centru kraje, v blízkosti významných silničních a železničních tahů, které jsou nyní modernizovány. Má veškerou provozní infrastrukturu a zařízení vyžadované regionálním letištěm. Pouze zvláštní zařízení vyžadované civilním provozem, jako odbavovací haly, možná i odstavné plochy letadel a oplocení budou vyžadovat investiční náklady. Navíc v případě uzavření vhodné dohody s majitelem mohou být provozní náklady významně nižší než jinde, a to z důvodu jejich dělení.

Je umístěno v centrální části Olomouckého kraje, blízko města Přerov. Je také velmi výhodně umístěné z pohledu cestujících i nákladu, protože leží velmi blízko nové severo-jihní rychlostní komunikace a železničního systému, který bude velmi brzo zmodernizován.

Silnice 434 spojuje severní sektor letiště, který již je určený pro civilní provoz, s budoucí rychlostní komunikací ve vzdálenosti méně než 1 km. Zbývá pouze rekonstruovat místní přístupovou komunikaci v délce cca 500 m.

Železniční stanice Přerov se po modernizaci stane významným nákladním zařízením a je kombinováno s centrálním autobusovým nádražím. Také je zde plánováno nové sousedící obchodní centrum.

Letiště Přerov má veškerou provozní infrastrukturu a zařízení vyžadované regionálním letištěm, včetně dráhy dostatečné délky.

Společností zapsaných v obch. rejstříku je z celkového počtu v regionu Olomouc, Prostějov, Přerov, Šumperk cca 95%.

Průmysl je soustředěn z cca 90 % soustředěn v regionu Olomouc, Prostějov, Přerov, Šumperk.

Hustě urbanizované jádro kraje (cca 200.000 obyv.), krajské město Olomouc významným střediskem spol.-kult. akcí. (univerzita, arcidiecéze, veletrhy s mezinárodní účastí....)

- Vysoké zastoupení nabídky individuálního ubytování (zejména Jesenicko a Šumpersko)

- Křižovatky železničního koridoru s celostátními rychlostními komunikacemi R 35, R46 a I/55
- Hustá propojení měst a obcí silniční sítí silnic 2. a 3. třídy včetně železničních tratí

Hustá síť cyklotras, krajem prochází 2 významné cyklotrasy systému EuroVelo (Jantarová stezka a Moravská stezka – křižují se v Olomouci)

připravené prům. zóny

podpora nových investic ze strany místních orgánů

široká škála prům. výroby

šestý nejlidnatější kraj v ČR

na celém území OK jsou dostupné veškeré potřebné inženýrské sítě

Slabé stránky

Poptávka po mezinárodních pravidelných letech obchodních i volnočasových cestujících je očekávána ne větší než 5 000 ročně. Při prodloužení některých silničních tahů jejich počet s největší pravděpodobností nebude přitahovat letecké provozovatele.

Poptávka po rekreační letecké dopravě obyvateli ČR charterovými lety je odhadována ne větší než 25 000 ročně. Ani rozšíření počtu nabízených destinací, jak je požadováno zákazníky, pravděpodobně nepřiláká letecké provozovatele.

Struktura poptávky a její význam

Typ poptávky	Intenzita/rok – počet cestujících/tuny nákladu
Vnitrostátní, řádné	Ne víc než 5 000
Vnitrostátní, mimořádné, GA	Ne víc než 2 000
Mezinárodní, řádné	Ne víc než 5 000
Mezinárodní, mimořádné	Ne víc než 25 000
Náklad	Ne víc než 2 000

U třetí skupiny potenciálních uživatelů regionálního letiště, což je nákladní letecká doprava, je předpoklad obratu ne více než 2 000 tun ročně, částečně možná přepravených kamiony.

Význam počáteční poptávky po využívání regionálního letiště nebude dostatečná k tomu, aby zaručila kladný hospodářský výsledek po určitou dobu.

OVŠEM: Pokud není vybudováno a provozováno letiště, nesměruje na něj poptávka, a ani zájem leteckých provozovatelů. Je to typická situace, kdy je třeba investovat, aby bylo možné zjistit výsledek, který je nejistý, ale může být zjištěn pouze tehdy, je-li tato investice skutečně provedena.

Celkový populační úbytek v Olomouckém kraji činil v posledním roce cca 1 000 osob (celkem 635 741 obyvatel).

Vysoká nezaměstnanost 11,7 % okres Přerov 2. místo v kraji.

V hodnocení průměrné měsíční mzdy v rámci ČR je na předposledním místě ze všech 14 krajů.

Struktura ekonomických subjektů – 75% osob se ŽL (nárůst)

- 5,6% s.r.o.

- 0,5% a.s.

- Přetrvávající nedostatek místního startovního kapitálu pro udržování a rozšiřování podnikatelských aktivit v oblasti cestovního ruchu.

Špatný provozně technický stav velké částí silniční a železniční sítě všech kategorií

- Nízká propustnost městských komunikací a nedostatek objezdových tras kolem měst a obcí
- Špatné hodnocení dostupnosti regionu (viz. průzkum), zejména pak špatná dopravní dostupnost z blízkých významných tuzemských trhů (Ostravsko) a zahraničních trhů (Polsko)

Příležitosti

Typem počáteční dopravy, u kterého je odhadována největší životaschopnost či možnost růstu, jsou drobné vnitrostátní lety a krátké mezinárodní řádné lety.

V případě mezinárodní dopravy na vzdálenosti větší než 300 km je situace taková, že obchodní cestující budou téměř bez výjimky využívat leteckou dopravu, stejně tak i „volnočasoví“ cestující, pouze kromě těch, kteří využijí železniční či silniční dopravu pro potěšení z jízdy/řízení.

Možnost fungování v systému uzlových a regionálních letišť (Přerov jako regionální letiště pro uzlové letiště Praha (či Londýn, Frankfurt, Paříž a Amsterdam).

Využívání nízkorozpočtovými leteckými společnostmi.

Vysoká míra nezaměstnanosti je velkou příležitostí pro potenciální zaměstnavatele (kvalifikace, levná prac. síla).

Existencí letiště může dojít k postupnému růstu prům.mzdy v kraji.

- Rostoucí poptávka v mezinárodním, národním i regionálním trhu volnočasových aktivit po specializovaných produktových balících (sjezdové lyžování, běžecké lyžování, cykloturistika, pěší a horská turistika, venkovská a agroturistika, hipoturistika).
- Růst příjezdového cestovního ruchu zejména do regionu střední Evropy (nárůst na dvojnásobek roku 1998 v roce 2020)

- Prodloužení sezónnosti - využití oblastí k aktivním formám odpočinku - turistika, cykloturistika, vodní sporty, lyžování, hipoturistika.
- Růst zájmu o rekreaci a trávení volného času v tuzemsku
- Stále rostoucí zájem zahraničních investorů o střední a východní Evropu
- Vstup do EU a tím odstranění řady bariér pro turisty ze zemí EU
- Souběžný vstup do EU s Polskem a Slovenskem a tím odstranění bariér pro turisty z těchto zemí

Možnost využití poznatků ze zemí EU při rozvoji civilního letectví

- Růst pohybu turistů zejména ve směrech jih – sever a východ – západ, resp. západ – východ

Páteří sítí rychlostních komunikací a železničních vysokorychlostních koridorů bude pro kraj konkurenční výhodou, pokud bude doplněna sítí nižší úrovně, která umožní zprůchodnění ostatního území. To je podmínka k přivedení ekonomických příležitostí, k řízení potřeb dopravní obsluhy osob.

Hrozby

Zvýšená konkurence Letiště Brno (Ostrava), pokud bude v centru Olomouckého kraje k dispozici modernizovaný silniční systém umožňující cestovat do Brna za dobu okolo 40 minut.

V případě regionálního letiště Olomouckého kraje bude konkurence ze strany silniční a železniční dopravy jak v osobní, tak i nákladní dopravě velmi silná. Pouze v případě zřízení přípojně linky na uzlové letiště Praha bude možné pokrýt část vnitrostátní dopravy, a to její část - transferovou dopravu.

Provoz budoucího regionálního letiště Olomouckého kraje bude čelit konkurenčním aktivitám dvou regionálních letišť Brno a Ostrava. Rovněž existence národní brány, letiště Praha, bude ovlivňovat rozsah činnosti regionálního letiště Olomouckého kraje. Rovněž musí být vzaty v úvahu aktivity vybudovaného letiště města Olomouce.

Hospodářská recese resp. zpomalení ekonomického růstu v kraji

Další nárůst terorizmu, negativně ovlivňujícího rozvoj civilního letectví.

Nedostatečná připravenost na čerpání zdrojů z fondů a programů EU

3.2 Vyhodnocení SWOT analýzy

Silné stránky ve srovnání se stránkami slabými jsou zhruba na stejné úrovni, ale příležitosti jsou významnější než hrozby.

4 MARKETINGOVÁ STUDIE

4.1.1 Vyhodnocení stávajícího potenciálu pro využívání letiště

Tato kapitola vyhodnocuje využití letecké základny Přerov (letiště Přerov) pro civilní letecký provoz (v úrovni odpovídající veřejnému mezinárodnímu letišti) z hledisek :

- provozních parametrů a vazeb
- potřebných investičních prostředků
- potřebných pozemků
- informací o předpokládaných provozních výkonech
- vazeb na okolí

Informace uvedené ve studii budou objednateli sloužit jako prvotní podklad pro rozhodování o tom, zda se záměrem využít letiště Přerov pro civilní letecký provoz dále zabývat a postupně jej zpřesňovat dalšími rozborů, studiemi a projektovými dokumentacemi nebo ne.

V případě, že se objednatel rozhodne záměr rozvíjet bude třeba začít s přípravou koordinačních dohod s ŘLP ČR, přípravou řešení legislativních problémů, přípravou získání potřebných pozemků, zpřesňováním investičních nákladů, řešit problémy spojené s právním statutem resp. organizační podobou provozovatele letiště resp. uživatele letiště jako celku.

4.1.1.1 Seznam použitých zkratk

AC	autocisterna
ACN	klasifikační číslo letadla
AD	letiště, letištní
AIP	letecká informační příručka
APP	přibližovací stanoviště (služba) řízení
APRON	odbavovací plocha (APN)
ARP	vztažný bod letiště
ARO/AIS	ohlašovna letových provozních služeb/letecká informační služba
ASDA	použitelná délka přerušeného vzletu
ATC	řízení letového provozu
ATCC	středisko řízení letového provozu
ATS	letové provozní služby
BL	benzín letecký
CAT	kategorie
CARGO	náklad (budova pro odbavení nákladů)
CBR	kalifornský index únosnosti
CCR	zdroj konstantního proudu
CTR	řízený okrsek
CWY	předpolí
ČKV	čistírna kontaminovaných vod
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSL,s.p.	Česká správa letišť
DME	měřič vzdálenosti

FAF	Fix konečného přiblížení
ft	stopa
GA	všeobecné letectví
GP	sestupový maják ILS
IAF	Fix počátečního přiblížení
IATA	Mezinárodní sdružení leteckých dopravců
IFR	pravidla pro let podle přístrojů
HDP	hrubý domácí produkt
H _s	hodinová špička
H _{su}	hodinová špička upravená (pro jeden směr)
HTS	hlavní trafostanice
HZS	hasičská záchranná služba
IFR	pravidla pro let podle přístrojů
ILS	standardní systém přesných přibližovacích majáků
IMC	meteorologické podmínky pro let podle přístrojů
L	polohový maják
LDA	použitelná délka přistání
LKKB	letišť Kbely
LKMH	letišť Mnichovo Hradiště
LKPR	letišť Praha - Ruzyně
LKVO	letišť Vodochody
LLZ	kurzový maják ILS
LMS	letecká meteorologická služba
LPH	letecké pohonné hmoty
LS	letištní světla
MDS	Ministerstvo dopravy a spojů
MKR	polohové návěstidlo
MO	Ministerstvo obrany
MTOW	maximální vzletová hmotnost
NA	nákladní automobil
NDB	nesměrový radiomaják
NN	nízké napětí
NSCH	cestující (občan) státu, který není členem Schengenské dohody
NZE	náhradní zdroj el. proudu
OB	odbavovací budova
OCL	Odbor civilního letectví
OLK	odlučovač lehkých látek (ropných)
OP	ochranné pásmo
PCN	klasifikační číslo únosnosti vozovky
PL	petrolej letecký
PZS	požární záchranná služba
RESA	koncová bezpečnostní plocha
RWY	vzletová a přistávací dráha (VPD)
ŘLP ČR, s.p.	Řízení letového provozu ČR
TNV	těžké nákladní vozidlo
THR	práh dráhy
TMA	koncová řízená oblast
TODA	použitelná délka vzletu
TORA	použitelná délka rozjezdu
TS	trafostanice
TOV	technická ošetřovna vozidel
TWR	letištní řídicí věž, letištní služba řízení
TWY	pojezdová dráha (PD)
ÚCL ČR	Úřad civilního letectví ČR
UTC	světový koordinovaný čas
SCH	cestující (občan) státu Schengenské dohody
SID	standardní přístrojový odlet
SL	stojánka letadel
SLI	Státní letecká inspekce (ÚCL ČR)

SLNS	středisko letových navigačních služeb
STAR	standardní přístrojový přílet
Strip RWY	pás RWY (VPP)
VFR	pravidla pro let za viditelnosti
VMC	meteorologické podmínky pro let za viditelnosti
VN	vysoké napětí
VTL	vysokotlaký plynovod
VUV	venkovní umývárna vozidel
VVN	velmi vysoké napětí
WGS 84	Světový geodetický systém 84
ZKP	zdroj konstantního proudu

4.1.1.2 Posouzení stávajícího stavu letiště

Letiště je v majetku MO ČR, civilním provozovatelem letiště je v současnosti fy VERA Air Transport, s.r.o.

Letiště je v současnosti využíváno prioritně pro potřeby Vzdušných sil AČR. Na letišti je dislokována 23. základna vrtulníkového letectva. Stávající civilní využití letiště je minimální, dosahované přepravní výkony jsou statisticky nezajímavé.

Dle stávajících předpokladů AČR bude 1.1. 2008 ukončen přesun základny do jiné lokality. Po ukončení přesunu základny a likvidace vojenského majetku na letišti se předpokládá převedení letiště do majetku Olomouckého kraje.

4.1.1.3 Údaje o letišti

Legislativní statut : neveřejné mezinárodní letiště

Provozní statut RWY : RWY 06 přístrojová RWY pro přesné přiblížení
RWY 24 nepřístrojová RWY

Povolený druh provozu : VFR/IFR

Situování letiště : 4,5 km SW od centra města Přerov

Nadmořská výška : 206 m

Vztažná teplota : 24,4°C

Provozní doba :

- správa letiště : H 24
- celní a pasová služba : na vyžádání 24 hod předem

- zdravotní a sanitární služba : H 24
- letištní letecká informační služba : H 24
- ohlašovna letových provozních služeb : MIL ARO - H 24
- meteorologická služba : MIL - H 24
- letové provozní služby : MIL - H 24
- plnění LPH : H 24
- odbavení letů : H 24
- bezpečnostní služby : H 24
- odstraňování námrazy : neposkytuje se

Služby a zařízení pro pozemní odbavení letadel :

- zařízení pro odbavení nákladu : není k dispozici
- LPH : LB 78
- oleje : Exxon 2380, ELF 100 AD
- zařízení pro plnění LPH : AC x 15 000 l
- hangárovací prostor pro cizí letadla : omezeně, pro letadla do kódového označení 2B
- opravářské služby pro cizí letadla : omezeně, pouze menší opravy

Zařízení pro cestující :

Nejsou k dispozici v podobě odpovídající standardu na dopravních letištích.

Záchranná a protipožární služba :

Kategorie letiště pro účely záchranné a protipožární služby je CAT 3.

4.1.1.4 Pohybové plochy letiště

Historický vývoj :

Výstavba letiště v Přerově začala v roce 1949. Původní RWY byla tvořena 17 pasy, z toho bylo 15 pasů rozměrů desek 3,5 m a 2 pasy rozměrů 3,75 m. Pojezdové dráhy byly postaveny v roce 1950. Stavba byla dokončena v roce 1950, kdy zde byl zahájen letecký provoz. V roce 1952 došlo k prodloužení RWY o 2 x 250 m na obě strany. První větší oprava dráhového systému proběhla v roce 1969, kdy bylo východní prodloužení RWY překryto vrstvou SLURRY SEALu v tloušťce 4 mm. Další oprava byla provedena v roce 1971. Uskutečnila se výměna 2 200 m² CB desek na RWY poškozených hloubkovou korozí a trhlinami. V roce 1975 se uskutečnila oprava západní poloviny SL1 včetně TWY nabetonováním novou deskou z prostého cementového betonu.

Stará dráha byla již v roce 1957 hodnocena velmi negativně a to z důvodů nízké únosnosti podloží, špatné funkce přerušovací vrstvy a rozsáhlé degradace povrchu RWY. Únosnost RWY byla tehdy stanovena na základě zatěžovacích zkoušek pro zatížení 65 kN na jedno kolo.

Generální oprava letiště Přerov proběhla v roce 1977. Bylo provedeno zesílení novou betonovou deskou téměř na všech dráhách a plochách. Na části SL1 byla tehdy položena vrstva TEVYCED, na jako první experimentální stavbě v tehdejší ČSSR.

Nynější stav letiště je následující: rozměry RWY jsou 2 500 x 60 m, pojezdové dráhy jsou jednotné šířky 14 m.

Konstrukce vozovek je následující:

- horní deska – 230 mm CB
- mezivrstva – fólie
- spodní deska – 220 mm CB
- podšyp – 200 mm ŠP.

Letecký provoz na letišti je možno charakterizovat následovně:

Od provedení rekonstrukce v roce 1977 na letišti převládal provoz stíhacích a stíhacích bombardovacích letadel s minimálně 10 tisíci pohybů za rok. Letiště je dále využíváno malými dopravními letadly typu AN 24, AN 26 a L 410 a to v průměru 500 až 700 pohybů za rok. Ojediněle na letišti přistávali i větší dopravní letadla typu IL 76. V současné době je na letišti v Přerově umístěna 23. základna vrtulníkového letectva vybavená vrtulníky typu Mi-24, Mi-17 a SOKOL.

Letiště Přerov je v letošním roce 54 let v provozu a 28 let po generální opravě.

Fyzikální vlastnosti vzletových a přistávacích drah :

	RWY 06	RWY 24
• označení	06	24
• zeměpisný a magnetický směr	066°/063°	246°/243°
• rozměry RWY	2 500 x 60 m	2 500 x 60 m
• únosnost, povrch	19/R/C/W/T beton	19/R/C/W/T beton
• nadmořská výška THR	202 m	205 m
• sklon RWY	max. 0,6%	max. 0,6%
• rozměry CWY	105 x 120	105 x 120
• rozměry stripu	2 710 x 120 m	2 710 x 120 m

Poznámka :

Parametry CWY a stripu jsou převzaty z AIP ČR. Parametry jsou však nesmyslné.

Vyhlášené délky :

RWY 10		RWY 28
2 500 m	TORA	2 500 m
2 605 m	TODA	2 605 m
2 500 m	ASDA	2 500 m
2 500 m	LDA	2 500 m

Únosnost podloží a podkladu (RWY a TWY) :

Již v roce 1957 bylo na základě provedených zkoušek konstatováno, že únosnost podloží a podkladu je velmi nízká a bylo doporučeno uvažovat s hodnotami podle následující tabulky.

Místo		Modul reakce k (MN.m ⁻³)	
		minimum	maximum
RWY, TWY	podloží	15	20
	podklad	20	30

Posouzení únosnosti pohybových ploch letiště Přerov (z roku 2002) :

Únosnost jednotlivých ploch letiště je vyjádřena metodou klasifikačního čísla PCN vozovky. PCN bylo zde stanoveno pro letadla s maximální hmotností pro pojíždění větší než 5 700 kg.

PCN jednotlivých ploch je:

Plocha	PCN jednotlivých ploch	1.1.1.1.1 Hodnoty PCN homogenních úseků
RWY	19/R/C/W/T	Homogenní sekce v pasu D od km 0,850 do 1,600 19/R/C/W/T, zbytek dráhy 27/R/C/W/T.
TWY A (nad SL W, včetně SD 1)	25/R/C/W/T	Homogenní úsek I – od začátku do km 0,130 provozně nezpůsobilý, homogenní úsek II – od km 0,130 do konce 25/R/C/W/T.
TWY B (stará SD 2)	20/R/C/W/T	
TWY C (stará SD 3)	22/R/C/W/T	
TWY D (za SL E, včetně SD 4)	23/R/C/W/T	
TWY T (PD A, SL W a E) mezi	26/R/C/W/T	
TWY E (3. RP)	16/R/C/W/T	
TWY F (SL N – stará)	18/R/C/W/T	
APN W	18/R/C/W/T	Úsek I – 21/R/C/W/T, úsek II - 18/R/C/W/T.
APN E	19/R/C/W/T	
APN N	Nestanoveno	Provozně nezpůsobilá.

Posouzení únosnosti RWY (z roku 2002) :

Únosnost RWY byla již při pro projektování letiště v Přerově snížena, oproti srovnatelným letištím.

Hlavním faktorem, který ovlivňuje únosnost stávající plochy je nedostatečně únosné podloží. Dalšími faktory které ovlivnily únosnost vozovky, byly nevhodně provedené stavební úpravy a použité technologie při úpravách. Neméně důležitým faktorem je také nedostatečná údržba obecně všech pohybových ploch na letišti.

Technický stav RWY (z roku 2002) :

Zbytková doba životnosti : RWY 06/24 část plochy má dobu životnosti vyšší než 5 let, pás vpravo od osy RWY v km 0,850 až 1,80 nižší než 5 let (po provedení dílčích oprav může mít plocha životnost větší než 5 let).

Dle výsledků účelové inventarizace provedené v roce 1998 je na RWY 06/24 19 % desek poškozených trhlinami. Trhliny (pás 0,850 až 0,180) jsou převážně způsobeny rozdílnou konstrukcí staré a nové dráhy v prostoru, který souvisí s úpravami provedenými v roce 1971. Pod novými deskami šířky 7,5 m se nacházejí dvě podélné spáry starých desek širokých 3,75 m a posunutých vzhledem ke spárořezu horní desky. Hlavní příčinou prokreslování trhlin na povrch je rozdílná tloušťka starých desek. Provozní zatížení pak proces prokreslování urychluje.

Koroze vyskytující se na ploše odpovídá stavu betonu po 19 letech (převážně vypršené povrchy, pracovní spáry a ručně dobetonované plochy. Hloubková koroze se vyskytuje jen na izolovaných plochách malého rozsahu.

Havarijní stav je však na některých napojení drah a ploch. Jedná se konkrétně o napojení TWY E a TWY D na RWY, kde došlo k vybočení desek a jejich výškové deformaci.

PCN : RWY 06/24 19/R/C/W/T (27/R/C/W/T)

PCN : Ostatních pohybových ploch viz tabulka výše uvedená.

4.1.1.5 Pozemní objekty letiště

Na letišti je kromě objektů v majetku a správě VERA Air Transport, s.r.o., podmíněně i vojenských hangárů severně a jižně od RWY (pokud se najde se uživatel resp. nájemce, se zájmem o hangárování, nebo provádění letecké opravárenské činnosti) pouze jeden objekt plně použitelný pro civilní letecký provoz. Jedná se o LSŘLP (Středisko letových provozních služeb). Ostatní objekty nejsou reálně využitelné pro civilní letecký provoz.

4.1.1.6 Vybavení pro zabezpečení letového provozu

Přibližovací a dráhový světelný systém :

Světelný systém je nestandardní, vojenský, dožitý (neodpovídá požadavkům předpisu L 14 na světelné vybavení civilních letišť ani požadavkům NATO na světelné vybavení vojenských letišť).

Radionavigační a přistávací zařízení :

- L 06 - polohový radiomaják
- MKR 06 - radiové návěstidlo 75 MHz
- NDB 06 - polohový radiomaják
- MKR 06 - radiové návěstidlo 75 MHz
- LLZ 06 - kurzový maják ILS (ILS CAT I)
- DME 06 - měřič vzdálenosti
- GP 06 - sestupový maják ILS (ILS CAT I)

4.1.1.7 Zhodnocení stávajícího stavu

- **Stavebně - technické :**

Z výše uvedeného vyplývá, že pro civilní provoz nejdůležitější stávající objekt RWY má vozovku s malou únosností a vozovka je téměř dožitá. Pro provoz letadel do vzletové hmotnosti 25 t je nutno provést alespoň provizorní opravu RWY (bez zvýšení PCN vozovky). Tzn. opravu všech spar betonové vozovky včetně zálivek, na specifikovaných místech se provede oprava olámaných hran desek, hran desek rozrušených posypovými prostředky ze spodní strany, oprava odlomených nebo podrcených rohů desek, oprava výtluků, oprava trhlin, výměna celých rozpadlých desek a oprava povrchu odvodňovacích žlabů. Rozsah oprav bude stanoven na základě inventarizace poruch. Provedou se nové drenáže po stranách RWY zaústěné do stávající kanalizace.

Pro umožnění provozu letadel větších do vzletové hmotnosti cca 70 t je nutno provést rekonstrukci RWY tak, aby její PCN mělo hodnotu cca 40. Rekonstrukce RWY bude znamenat vybourání horní betonové desky (prostá betonová deska tl. 22 - 23 cm), na specifikovaných místech výměna rozpadlých spodních betonových desek. Spodní betonové desky se nasegmentují. Nově se provedou podélné drenáže. Nově se osadí odvodňovací žlaby - šterbinové prefabrikované, staré žlaby se vybourají. Na podklad ze segmentovaných betonových desek se položí rekonstrukční živičné vrstvy tl. celkem cca 25 cm.

TWY a APN pro potřeby civilního leteckého provozu budou muset být nově vybudovány.

Objekt LSŘLP je de facto objekt nový, moderní vyhovující potřebám civilního provozu. Objekt však bude nutno nově vystrojit protože AČR předává objekty takového charakteru bez vybavení.

Vojenské hangáry bude nutno rovněž rekonstruovat. Protože pro civilní leteckou dopravu cestujících nejsou nezbytné, náklady na jejich rekonstrukci nejsou zahrnuty do IN nezbytných pro zprovoznění letiště pro civilní letecký provoz. Předpokládá se, že náklady na jejich rekonstrukci ponесou jejich noví majitelé resp. nájemci.

Dále je třeba počítat se skutečností, že opuštění letiště AČR bude znamenat jeho odstojení. Tzn. mimo jiné demontáž stávajícího světelného, radionavigačního, meteorologického a radiokomunikačního vybavení .

Obecně je možno považovat stavebně-technický stav letiště jako celku za velice špatný.

• Ostatní faktory

Letiště má péči AČR zpracována (v roce 1997) ochranná pásma. Ochranná pásma však dosud nebyla vyhlášena územním rozhodnutím. Proto je třeba upozornit, že jakmile bude letiště vyvedeno z majetku AČR může být snadno znehodnoceno výstavbou ve vzletových a přiblížovacích prostorech, proti které nebude zákonná obrana.

Je třeba rovněž upozornit na ekologickou zátěž lokality letiště pocházející z dob socialistické éry (kontaminace podzemních vod ropnými produkty) a na náklady spojené s likvidací této zátěže. Tyto náklady nejsou zahrnuty do IN nezbytných pro zprovoznění letiště pro civilní letecký provoz, neb zatím není jasno kdo je ponese. Dle sdělení letecké základny se jedná o každoroční částku cca 3 mil. Kč. Další finance budou třeba na likvidaci nádrží LPH (3x280 m³ jedná se o cca 80 mil. Kč) a na likvidaci ekologické zátěže (sanaci) v místech jejich situování. Místa situování bývalých skladů LPH jsou mimo nově navržené hranice letiště.

Obecně lze konstatovat, že hodnota letiště spočívá zejména ve skutečnosti, že existuje, je v podvědomí letecké veřejnosti, že je rekonstruovatelné a dobudovatelné do podoby potřebné pro charterový provoz, pro provoz nízkonákladových aerolinií, pro provoz regionálních pravidelných linek, pro provoz GA atd.

Vysvětlivka:

Všeobecné letectví (angl. GA = general aviation) zahrnuje kromě sportovního letectví i širokou a významnou část komerční, která obsahuje nepravidelnou osobní přepravu, aerotaxi, výcvikové lety, firemní lety, speciální letecké práce, záchranné lety, lety policejní a protipožární. Může se jednat o privátně vlastněná lehká jednomotorová letadla, obchodní proudová letadla, helikoptéry atp.

Většina dopravy v rámci GA probíhá v rámci pravidel VFR (angl. Visual Flight Rules – pravidla pro létání za vidu), a to na rozdíl od klasické dopravy na leteckých linkách, která probíhá téměř vždy v rámci pravidel IFR (angl. Instrument Flight Rules – pravidla pro létání podle přístrojů), a které zároveň vyžaduje tomu odpovídající pozemní i palubní přístrojové vybavení.

Pozemní služby vyžadované pro GA jsou všeobecně méně náročné než služby pro pravidelnou linkovou leteckou přepravu.

Pramen: odborný zdroj

Vzhledem k reálně dosažitelným parametrům a situování je letiště předurčeno do role regionálního letiště s velkou konkurencí blízkých v civilním provozu mnoho let zavedených letišť. Severně od letiště Přerov je to letiště Ostrava - Mošnov (60 km), jižně letiště Brno - Tuřany (60 km).

Letiště jako součást regionální dopravní infrastruktury slouží především k odbavování letadel, jejichž cestující nebo náklad má jako výchozí místo či místo určení lokalitu v daném regionu.

Pravidelné lety

Pro každé letiště je zárukou stability stabilní příjem. Stabilní příjem je vázán na pravidelné lety ať již realizované standardními leteckými dopravci nebo nízkonákladovými dopravci. Obecně je možno konstatovat, že čím větší je procento pravidelných letů tím lépe pro letiště. Stabilní příjem umožňuje reálně plánovat.

Nepravidelné lety**Poznámka :**

Mohou být realizovány jak standardními dopravci tak nízkonákladovými dopravci.

Mezi nepravidelné (charterové) lety patří zejména :

- Podnikatelské lety
- Nákladní lety (CARGO)
- Turistické lety
- Aerotaxové lety

Další možné využití letiště

Vedle výše zmíněných druhů činností může regionální letiště být pro letecké provozovatele zajímavé pro provádění specifických činností jako je výcvik posádek a divert.

- **Výcvikové lety**
Pro výcvik posádek jsou tato letiště vhodná zejména z důvodu jejich menší vytíženosti, a tedy menší hustoty leteckého provozu v okruhu letiště, z důvodů ekonomických (zpravidla nižší přiblížovací a přistávací poplatky). Toto letiště samozřejmě musí být patřičně technicky vybaveno příslušným radionavigačním zabezpečovacím zařízením (ILS/DME) v závislosti na druhu výcvikového programu, pro případ technické poruchy letadla pak standardním technickým zázemím.
- **Diverty**
Regionální letiště mohou být využívány i pro diverty leteckých společností v případě dostatečné blízkosti k původní destinaci (ekonomická výhodnost při náhradní autobusové resp. vlakové přepravě cestujících), lepších či různorodějších meteorologických podmínkách oproti letišti původního určení v kritickém období (podzim - jaro). Pro postavení podnikatelského záměru letiště na funkci divertního pro letiště spádové je ale nutné mít provozní dobu letiště dostatečně dlouhou (nejlépe H24) a mít pak letiště otevřeno především v brzkých ranních hodinách, kdy jsou obecně nejhorší meteorologické podmínky (nízká dohlednost a základna oblačnosti), dostatečnou kapacitu odbavovací plochy a technického zázemí se všemi službami. V případě pouze občasného využití letiště jako záložního, což je primárním cílem každého leteckého dopravce, je ekonomický přínos pro divertní letiště spíše negativní vzhledem k nákladům na provozní dobu.

4.1.2 Výchozí provozní a kapacitní předpoklady

4.1.2.1 Varianta 1

Předpokládá se, že :

- Legislativní statut letiště bude veřejné mezinárodní letiště schopné odbavovat cestující ze zemí Schengenských i ne - Schengenských.
- Provozní statut letiště resp. jeho RWY bude :
 - RWY 06 – přístrojová RWY pro přesné přiblížení CAT. I
 - RWY 24 – přístrojová RWY pro ne-přesné přiblížení
- Letiště bude zabezpečovat provoz pravidelné a nepravidelné dopravy cestujících a nákladů (prioritně cestujících).
- Letiště bude zabezpečovat provoz GA včetně poskytování hangárovacích služeb a technického servisu letadlům GA.
- Letiště bude umožňovat výcvik osádek letadel a diverty letadel
- Provozní doba letiště bude minimálně 10 hodin
- Letiště bude umožňovat provoz letadel max. do velikosti odpovídající kódovému písmenu C29 (rozpětí křídel do 29 m, rozchod podvozku do 9 m) jejichž ACN pro tuhou vozovku nepřesáhne hodnotu 19 R/C/W/T
- Letiště bude umožňovat provoz letadel, kterým budou vyhovovat použitelné délky RWY 06/24 bez omezení nebo s omezením vzletové hmotnosti

Použitelné délky RWY :

RWY 06		RWY 24
2500 m	TORA	2500 m
2660 m	TODA	2660 m
2500 m	ASDA	2500 m
2500 m	LDA	2500 m

- Cestující v HŠ budou přepraveni letadly :

C 29 (vzletová hmotnost do 25 t, kódové písmeno C) Ø obsazení 38 cestujících

B (vzletová hmotnost do 15 t, kódové písmeno B) Ø obsazení 15 cestujících

B (vzletová hmotnost do 7,5 t, kódové písmeno B) Ø obsazení 6 cestujících

A (vzletová hmotnost do 7,5 t, kódové písmeno A) Ø obsazení 4 cestující

A (vzletová hmotnost do 3,5 t, kódové písmeno A) Ø obsazení 2 cestující

- Provoz cestujících SCH : NSCH se předpokládá v poměru cca 65% : 35%

4.1.2.2 Varianta 2

Předpokládá se, že :

- Legislativní statut letiště bude veřejné mezinárodní letiště schopné odbavovat cestující ze zemí Schengenských i ne - Schengenských.
- Provozní statut letiště resp. jeho RWY bude :
 - RWY 06 – přístrojová RWY pro přesné přiblížení CAT. I
 - RWY 24 – přístrojová RWY pro ne-přesné přiblížení
- Letiště bude zabezpečovat provoz pravidelné a nepravidelné dopravy cestujících a nákladů (prioritně cestujících).
- Letiště bude zabezpečovat provoz GA včetně poskytování hangárovacích služeb a technického servisu letadlům GA.
- Letiště bude umožňovat výcvik osádek letadel a diverty letadel
- Provozní doba letiště bude minimálně 12hodin
- Letiště bude umožňovat provoz letadel max. do velikosti odpovídající kódovému písmenu C (rozpětí křídel do 36 m, rozchod podvozku do 9 m) jejichž ACN pro tuhou i netuhou vozovku nepřesáhne hodnotu 40
- Letiště bude umožňovat provoz letadel, kterým budou vyhovovat použitelné délky RWY 06/24 bez omezení nebo s omezením vzletové hmotnosti

Použitelné délky RWY :

RWY 06		RWY 24
2500 m	TORA	2500 m
2660 m	TODA	2660 m
2500 m	ASDA	2500 m
2500 m	LDA	2500 m

- Cestující v HŠ budou přepraveni letadly :

C (vzletová hmotnost do 70 t, kódové písmeno C)	Ø obsazení 140 cestujících
C (vzletová hmotnost do 25 t, kódové písmeno C)	Ø obsazení 38 cestujících
B (vzletová hmotnost do 15 t, kódové písmeno B)	Ø obsazení 15 cestujících
B (vzletová hmotnost do 7,5 t, kódové písmeno B)	Ø obsazení 6 cestujících
A (vzletová hmotnost do 7,5 t, kódové písmeno A)	Ø obsazení 4 cestujících
A (vzletová hmotnost do 3,5 t, kódové písmeno A)	Ø obsazení 2 cestujících
- Provoz cestujících SCH : NSCH se předpokládá v poměru cca 65% : 35%

4.1.3 Výchozí kapacitní předpoklady

Všeobecně

Kapacita letiště je obecně určená kapacitou nejslabšího prvku letiště, tzn. kapacitou :

- vzdušného prostoru
- dráhového systému
- odbavovací plochy
- odbavovací budovy
- přednádraží (příjezdová komunikace, parkoviště)

Kapacita (propustnost) výše uvedených prvků letiště se obvykle vztahuje k časové jednotce 1 hod. Max. kapacita prvku za 1 hod. = max. hodinová kapacita = HŠ (hodinová špička).

Poznámka :

Tzn. např. : - max. počet pohybů (vzletů + přistání) letadel, které lze uskutečnit na RWY za hodinu = kapacita RWY

APN - max. počet letadel, které lze odbavit na APN za hodinu = kapacita APN

hodinu - max. počet cestujících, které lze odbavit v odbavovací budově za hodinu = kapacita odbavovací budovy

Potřebné počty parkovacích stání osobních automobilů, taxi a autobusů se k HŠ vztahují pouze nepřímo. Kalkulace počtu stání musí vycházet nejen z počtu cestujících za den a v HŠ, ale i z odhadů počtu potřebných parkovacích stání pro dlouhodobé parkování.

Kapacita vzdušného prostoru je závislá na jeho uspořádání a na organizaci letového provozu. Je zřejmé, vzhledem k předpokladům viz 4.2.2 a 4.2.3 a národním i zahraničním evropským precedentům, že má kapacitu více než dostatečnou.

Kapacita dráhového systému tak jak je navržena viz Varianta 1, resp. Varianta 2., tzn. bez rychlých odboček a bez přímého napojení prahu RWY 06 a prahu RWY 24 na systém TWY je :

- Varianta 1 - cca 26 pohybů za hodinu, resp. 260 pohybů za den (10 hod.)
- Varianta 2 - cca 30 pohybů za hodinu, resp. 360 pohybů za den (12 hod.)

Kapacita odbavovací plochy tak jak je navržena je :

- Varianta 1 - 4 otočná stání kódového písmene C (s omezením rozpětí na 29 m). APN je schopna v mimořádném případě umožnit i stání letounu kódového písmene D (rozpětí do 52 m)
- Varianta 2 - 5 stání nose-in kódového písmene C. APN je schopna umožnit i stání letounu kódového písmene D (rozpětí do 52 m)

Kapacita odbavovací budovy je navržena na :

- Varianta 1 - Hš 226 cestujících resp. Hšu 160 cestujících (tzn. 226 cestujících za hodinu celkem s možným max. rozdělením 160 cestujících na odletu, 66 cestujících na příletu a obráceně).
- Varianta 2 - Hš 340 cestujících resp. Hšu 240 cestujících (tzn. 340 cestujících za hodinu celkem s možným max. rozdělením 240 cestujících na odletu, 100 cestujících na příletu a obráceně).

Kapacita odbavovací budovy, tak jak je navržena, je v Hš z hlediska celkové propustnosti letiště limitní.

Poznámka:

Velké kapacitní předzásobení je u odbavovacích budov investičně nákladné. Nezanedbatelné jsou i provozní náklady. Proto je odbavovací budova navržena tak, aby bez problémů vyhovovala do roku +13 za předpokladu vývoje výkonů letiště dle prognózy viz tabulku 4 - 1,2,3 resp. tabulku 4 - 4,5,6 . Bude-li vývoj výkonů na letišti pomalejší než je předpokládán, nebudou investiční a provozní ztráty tak veliké. Naopak při rychlejším vývoji výkonů je možno odbavovací budovu dostavět i za provozu, což se např. v případě dráhového systému u RWY a u na RWY navazujících TWY nedá, u ostatních TWY dá s většími, nebo menšími provozními omezeními.

Kapacita přednádraží. Kapacitou přednádraží se v tomto případě myslí kapacita parkovacích ploch pro osobní automobily, taxi a autobusy veřejné hromadné dopravy, cestovních kanceláří atd. Kapacita parkovacích ploch obvykle kapacitním hrdlem nebývá. Je výhodné (u letišť s menším provozem), pokud to jde (pokud jsou k dispozici v reálné vzdálenosti od odbavovací budovy vhodné plochy) budovat venkovní parkovací plochy. Jestliže vhodné plochy nejsou, nebo jsou-li příliš vzdálené od odbavovací budovy, je třeba budovat hromadné garáže. Navržená kapacita parkovacích ploch je :

- Varianta 1 - cca 150 stání OA s možností rozšíření o dalších 80 stání OA, 4 stání BUS
- Varianta 2 - cca 250 stání OA s možností rozšíření o dalších 110 stání OA, 6 stání BUS

Další parkovací kapacity se předpokládá budovat v souladu s reálným vývojem potřeb.

4.1.3.1 Varianta 1

Předpokládané přepravní výkony (počty pohybů letadel a počty přepravených cestujících) za rok, v sezóně a v mimosezónním období v \emptyset týdnu a v \emptyset dni jsou pro rok +3 uvedení letiště do provozu po dostavbě uvedeny v tabulkách 4 - 1,2,3.

POHYBY

tabulka

4 - 1

VEL. KAT. LETOUN U	SEZÓNA (22 týdnů)		MIMOZEZÓNA (30 týdnů)		ROK (52 týdnů)	
	\emptyset TÝDEN	SEZÓNA	\emptyset TÝDEN	SEZÓNA	\emptyset TÝDEN	ROK
C (25 t)	24	528	20	600	21,69	1 128
B (15 t)	8	176	6	180	6,85	356
B (7.5 t)	14	308	8	240	10,54	548
A (7.5 t)	16	352	10	300	12,54	652
A (3,5 t)	22	484	14	420	17,38	904
Σ KOM	84	1 848	58	1 740	69,00	3 588
\emptyset DEN	12,00		8,29		9,86	
B (3,5 t)	6	132	4	120	4,85	252
A (1,5 t)	60	1 320	30	900	42,69	2 200
Σ NEKOM	66	1 452	34	1 020	47,54	2 472
\emptyset DEN	9,43		4,86		6,79	
Σ	150	3 300	92	2 760	116,54	6 060
\emptyset DEN	21,43		13,14		16,65	

CESTUJÍCÍ

tabulka

4 - 2

VEL. KAT. LETOUN U	SEZÓNA (22 týdnů)		MIMOZEZÓNA (30 týdnů)		ROK (52 týdnů)	
	\emptyset TÝDEN	SEZÓNA	\emptyset TÝDEN	SEZÓNA	\emptyset TÝDEN	ROK
C (38)	912	20 064	760	22 800	824,31	42 864
B (15)	120	2 640	90	2 700	102,69	5 340
B (6)	84	1 848	48	1 440	63,23	3 288
A (4)	64	1 408	40	1 200	50,15	2 608
A (2)	44	968	28	840	34,77	1 808
Σ KOM	1 224	26 928	966	28 980	1 075,15	55 908
\emptyset DEN	174,86		138,00		153,59	

Poznámka :

KOM *komerční provoz*

NEKOM *nekomerční provoz*

(4) *průměrný počet cestujících*

(7,5 t) *maximální vzletová hmotnost*

A, B, C *velikostní kategorie letounu (kódové písmeno)*

A - *letouny do rozpětí 15 m*

B - *letouny do rozpětí 24 m*

C - *letouny do rozpětí 36 m (ve variantě 1 uvažována redukce na 29 m)*

1 pohyb *je 1 vzlet nebo 1 přistání*

LIMITNÍ ROČNÍ PŘEPRAVNÍ VÝKONY

tabulka 4 - 3

ROK	POHYBY	CESTUJÍCÍ
+ 3	6 060	55 908
+ 8	6 860	75 500
+13	7 260	94 400

Prognóza množství přepravovaného nákladu není vypracována. S přepravou nákladu na letišti se počítá, nepředpokládá se však, že by tato činnost byla dominantní. Předpoklad je založen na vývoji letecké cargo-dopravy v ČR. Rozsahem je minimální, neprodělavá ani zdaleka takový vývoj jako přeprava cestujících. Zatím neexistují náznaky nějakého razantního výhledového rozvoje cargo-dopravy v ČR.

4.1.3.2 Varianta 2

Předpokládané přepravní výkony (počty pohybů letadel a počty přepravených cestujících) za rok, v sezóně a v mimosezónním období v Ø týdnů a v Ø dni jsou pro rok +3 uvedení letiště do provozu po dostavbě uvedeny v tabulkách 4 - 4,5,6

POHYBY

tabulka

4 - 4

VEL. KAT. LETOUN U	SEZÓNA (22 týdnů)		MIMOZEZÓNA (30 týdnů)		ROK (52 týdnů)	
	Ø TÝDEN	SEZÓNA	Ø TÝDEN	SEZÓNA	Ø TÝDEN	ROK
C (70 t)	8	176	4	120	5,69	296
C (25 t)	24	528	20	600	21,69	1 128
B (15 t)	10	220	6	180	7,69	400
B (7.5 t)	14	308	8	240	10,54	548
A (7.5 t)	18	396	10	300	13,38	696
A (3,5 t)	24	528	14	420	18,23	948
Σ KOM	98	2 156	62	1 860	77,22	4 016
Ø DEN	14,00		8,86		11,03	
B (3,5 t)	6	132	4	120	4,85	252
A (1,5 t)	70	1 540	40	1 200	52,69	2 740
Σ NEKOM	76	1 672	44	1 320	57,54	2 992
Ø DEN	10,86		6,29		8,22	
Σ	174	3 828	106	3 180	134,76	7 008
Ø DEN	24,86		15,14		19,25	

CESTUJÍCÍ

tabulka

4 - 5

VEL. KAT. LETOUN U	SEZÓNA (22 týdnů)		MIMOZEZÓNA (30 týdnů)		ROK (52 týdnů)	
	Ø TÝDEN	SEZÓNA	Ø TÝDEN	SEZÓNA	Ø TÝDEN	ROK
C (140)	1 120	24 640	560	16 800	796,92	41 440
C (38)	912	20 064	760	22 800	824,31	42 864
B (15)	150	3 300	90	2 700	115,38	6 000
B (6)	84	1 848	48	1 440	63,23	3 288
A (4)	72	1 584	40	1 200	53,54	2 784
A (2)	48	1 056	28	840	36,46	1 896
Σ KOM	2 386	52 492	1 526	45 780	1 889,85	98 272
Ø DEN	340,86		218,00		269,98	

Poznámka :

KOM	<i>komerční provoz</i>
NEKOM	<i>nekomerční provoz</i>
(4)	<i>průměrný počet cestujících</i>
(7,5 t)	<i>maximální vzletová hmotnost</i>
A, B, C	<i>velikostní kategorie letounu (kódové písmeno)</i>
	<i>A - letouny do rozpětí 15 m</i>
	<i>B - letouny do rozpětí 24 m</i>
	<i>C - letouny do rozpětí 36 m</i>
1 pohyb	<i>je 1 vzlet nebo 1 přistání</i>

LIMITNÍ ROČNÍ PŘEPRAVNÍ VÝKONY

tabulka 4 - 6

ROK	POHYBY	CESTUJÍCÍ
+ 3	7 008	98 272
+ 8	8 290	132 670
+13	9 210	165 840

Prognóza množství přepravovaného nákladu není vypracována. S přepravou nákladu na letišti se počítá, nepředpokládá se však, že by tato činnost byla dominantní. Předpoklad je založen na vývoji letecké cargo-dopravy v ČR. Rozsahem je minimální, neprodělavá ani zdaleka takový vývoj jako přeprava cestujících. Zatím neexistují náznaky nějakého razantního výhledového rozvoje cargo-dopravy v ČR.

4.2 Základní opatření a podmínky pro rozvoj civilního provozu

4.2.1 Předepsané okruhy činností

Provozovatel letiště je povinen zajistit resp. poskytovat vlastními silami nebo nájmem služeb následující okruhy činností :

- provoz letiště po technické stránce
- obchodní a technické odbavení (Traffic + Ramp Handling)
 - odbavení posádky
 - odbavení cestujících včetně tranzitních a transférových a SCH/NSCH cestujících
 - odbavení zavazadel
 - odbavení nákladu, resp. pošty
 - odbavení letadel, včetně prodeje leteckých pohonných hmot a maziv

- zajištění bezpečnosti a ochrany letiště včetně bezpečnostního odbavení cestujících, zavazadel, posádek atd.
- zajištění řízení letového provozu (služeb ATS) a poskytování meteorologických informací
- zajištění hasičské a záchranné služby
- reklamní činnost (reklamní plochy v civilním areálu letiště)
- poskytování kanceláří (např. celním, bezpečnostním a pasovým orgánům)
- pronájem kanceláří a prodejních prostor (např. leteckým dopravcům, speditérům, cestovním kancelářím, prodejcům - např. duty free shop, autopůjčovny)
- provoz skladového hospodářství pro vlastní potřebu
- pronájem skladových prostor
- prodej letenek
- catering
- provoz směnárny, pošty
- provoz restauračních a bufetových zařízení
- provoz parkoviště
- úklidových služeb

Provoz letiště po technické stránce

Provozovatel letiště zodpovídá především za zajištění bezpečného a plynulého fungování letiště a leteckého provozu v rámci jeho statutu. To představuje zajištění provozní a technické způsobilosti pohybových ploch, odbavovací budovy, provozně-technického zázemí, skladového hospodářství, hospodářství s LPH, letištních zabezpečovacích zařízení (světelné vybavení, radionavigační vybavení) atd..

Odbavení letadel

Představuje pro provozovatele letiště spektrum činností, které se probíhají od přistání letadla do jeho opětovného vzletu.

Jedná se zejména o :

- follow me
- přistavení startovacího zdroje (GPU)
- přistavení schodů
- výstup/nástup cestujících
- přistavení příslušné mechanizace pro vykládku/nakládku zavazadel, zboží
- vykládka/nakládka zavazadel, zboží, cateringu
- obsluha WC
- doplnění vody (užitkové, pitné)
- doplnění LPH a maziv
- úklid interiéru a exteriéru
- odmrazení letadla
- přetahování letadel

Před odletem letadla je nutno vyplnit příslušné dokumenty o cestujících a jejich zavazadlech, nákladu, poště, a to především z hlediska početního a hmotnostního.

Na základě těchto dokumentů a údajů o letadle poskytnutých dopravcem se vypracovává Loadsheet and Loadmessage (Weight and Balance Sheet) sloužící pro kontrolu naložení a vyvážení letadla. Dalšími činnostmi jsou komunikace a předávání zpráv o letu s ostatními zainteresovanými stranami (operační dispečink dopravce, letiště, ŘLP).

Odbavení posádky

V případě mezinárodních letů se jedná o zajištění pasového a celního odbavení, obecně pak o pomoc posádce s vyplněním letových plánů, předletovou přípravou, zajištěním meteo-rologických informací, se zajištěním ubytování a odvozu z/na letiště. Před odletem pak pomoc s procesem zaplacení za poskytnuté služby. V případě potřeby se vyplní General Declaration s údaji o posádce.

Odbavení cestujících

Technologie (posloupnost) odbavovacího procesu musí zohledňovat zda cestující je SCH nebo NSCH. Cestující NSCH oproti cestujícím SCH musí projít na odletu i na příletu pasovým odbavením.

Odbavená cestujících - odlet

	Cestující	
	SCH	NSCH
Veřejná hala	ano	ano
Celní odbavení	ne	dle úvahy
Obchodní odbavení	ano	ano
Bezpečnostní odbavení	ano	ano
Tranzitní hala	ano	ano
Pasové odbavení	ne	ano
GATE	ano	ano
Palubní vstupenky	ano	ano
Odchod k busu, převoz k letadlu	ano	ano

Odbavená cestujících - přílet

	Cestující	
	SCH	NSCH
Převoz od letadla k odbavovací budově	ano	ano
Neveřejná příletová hala	ne	ano
Pasové odbavení	ne	ano
Hala výdeje zavazadel	ano	ano
Celní odbavení	ne	ano
		červená/zelená cesta
Veřejná příletová hala	ano	ano

Odbavená cestujících - tranzit, transfer

	Cestující	
	SCH	NSCH
Neveřejná příletová hala	ne	ano
Pasové odbavení	ne	ano
Hala výdeje zavazadel	ano	ne
Bezpečnostní odbavení	ano	ano
Tranzitní hala	ano	ano
GATE	ano	ano
Palubní vstupenky	ano	ano
Odchod k busu, převoz k letadlu	ano	ano

Odbavení zavazadel

Oba systémy pro manipulaci se zavazadly (BHS) jsou navrženy jako nové zavazadlové systémy. Systémy kapacitně bez problémů odbaví požadované množství cestujících (jejich zavazadla).

BHS je rozdělený do dvou funkčních systémů:

- systém odletů
- systém příletů

Systémy jsou navrženy jako minimálně z 50% zálohované tak, aby i v případě poruchy jakéhokoliv elementu BHS (odbavení cestujících na přepážkách obchodního odbavení, bezpečnostní kontrola, třídící karusely) byl systém i nadále schopen pokračovat v odbavení zavazadel s minimálním dopadem na cestující.

Z odbavovacích přepážek jsou zavazadla dopravována pásovými dopravníky do prostoru třídění zavazadel, kde probíhá zároveň jejich bezpečnostní kontrola.

Bezpečnostní kontrola je navržena v souladu s předpisem EU No 2320/2002.

Bezpečnostní kontrola se provádí v souladu s tzv. 5-ti stupňovou kontrolní koncepcí. Všeobecně je 5-ti stupňová kontrolní koncepce tvořena automatickými kontrolními přístroji (EDS), běžnými rentgenovými přístroji a manuálním posouzením snímků EDS bezpečnostními pracovníky. V obou případech je řídicí systém BHS informovaný, zda je kontrolované/posuzované zavazadlo z bezpečnostních důvodů „akceptovatelné“, nebo „zamítnuté“. 5-ti stupňová bezpečnostní kontrolní koncepce zahrnuje :

- Úroveň 1 : bezpečnostní kontrola zavazadel se provádí automaticky na bezpečnostním kontrolním přístroji. Jde o předběžné třídění, které stanovuje, zda je zavazadlo potenciálně podezřelé.
- Úroveň 2 : Snímky nepropuštěného zavazadla vytvořené tímto přístrojem na úrovni 1 zkoumají vyškolení pracovníci.
- Úroveň 3 : Menší část nepropuštěného zavazadla, která zůstává po kontrole na úrovni 2 se dopravuje na přístroj na úrovni 3. vyškolení pracovníci zkoumají detailní snímky z rentgenového přístroje na úrovni 3.

- Úroveň 4 : Pokud zavazadlo neprojde úrovní 3, bude vyřazeno ze systému a bude přezkoumané manuálně za přítomnosti jeho majitele
- Úroveň 5 : Pokud neprojde zavazadlo úrovní 4, pokládá se za podezřelé a jako takové bude odesláno na úroveň 5 : explozní kontejner.

Jako hlavní zařízení pro třídění zavazadel je navržen třídící karusel (je schopen převzít zavazadla a manuálně obsluhou nakládky odbavit několik letů zároveň) a sběrné pásy (jsou určené pro shromáždění zavazadel na jednotlivé lety).

Transferová zavazadla jsou přímo, nebo po krátkodobém uskladnění ukládána na začátek třídícího systému a prochází zde standardní bezpečnostní kontrolou.

Zavazadla pro která nejsou otevřené cílové pozice, jsou uložena do manuálního skladu předčasně odbavených zavazadel (např. do uzavíracích kontejnerů).

Příletová zavazadla jsou přivážena obsluhou tahačů na vozíkách, nebo v kontejnerech od letadel a budou vykládána na přiřazený výdejový karusel, nebo pokud jde o transferová zavazadla, na místo vykládky transferových zavazadel.

Odbavení nákladu, resp. pošty

Probíhá za podobných podmínek jako odbavení zavazadel. Ve spolupráci s exportérem, importérem či spediční firmou se vyplňují přepravní dokumenty (Air Waybill, Cargo Manifest,...)

Zajištění bezpečnosti a ochrany letiště včetně bezpečnostního odbavení

Na základě výchozích provozních předpokladů bude mít provozovatel letiště uzavřenu smlouvu s bezpečnostní agenturou mající potřebné zkušenosti a kvalifikaci ke střežení areálu a jednotlivých objektů letiště a pro provádění bezpečnostní kontroly cestujících a jejich zavazadel, posádek a zaměstnanců.

Zajištění řízení letového provozu

Na základě výchozích provozních předpokladů bude mít provozovatel letiště uzavřenu smlouvu s ŘLP ČR, s.p. tzn. s organizací mající oprávnění poskytovat tuto službu pro civilní letecký provoz.

Pro doplnění uvádíme informaci Úřadu civilního letectví ČR o existenci nařízení EK 550-552 z roku 2004, které prakticky nepovoluje poskytování služeb řízení letového provozu civilnímu sektoru vojenským sektorem. Důvodem je skutečnost, že vojenský sektor musí být stejně jako civilní sektor k této činnosti certifikován, a přitom civilní certifikační orgán není k takové certifikaci oprávněn. V současnosti se hledá způsob řešení tohoto problému.

Zajištění požární a záchranné služby

Provozovatel letiště zodpovídá za zajištění této služby, v rozsahu specifikovaném předpisem L 14 pro předpokládaný rozsah leteckého provozu.

Reklamní činnost (reklamní plochy v civilním areálu letiště)

Umožnění reklamní činnosti v areálu letiště a v odbavovací budově zvyšuje příjmy správy letiště (provozovatele letiště).

Poskytování kanceláří (celním, bezpečnostním a pasovým orgánům)

Při statutu veřejné mezinárodní letiště je nutná neustálá přítomnost těchto složek na letišti (podílejí se na odbavovacím procesu). Provozovatel letiště je povinen poskytnout těmto složkám, k umožnění jejich činnosti, odpovídající provozní a administrativní prostory.

Pronájem kanceláří a prodejních prostor

Z hlediska logistického (při patřičném objemu výkonových charakteristik) je výhodné, sídlí-li na letišti pobočky níže zmíněných institucí, z čehož plyne pro provozovatele letiště zisk z pronájmu, event z prodeje licencí. Jsou to letečtí dopravci, speditéři, cestovní kanceláře, autopůjčovny, prodejci různého zboží - duty free shopy, novin, občerstvení, provozovatelé restauračních zařízení atd..

Provoz skladového hospodářství pro vlastní potřebu

Tato potřeba vyplývá z činnosti a potřeb vlastní společnosti.

Pronájem skladových prostor

Tato potřeba vyplývá z provozu např. veřejného celního skladu pro potřeby nákladní letecké dopravy.

Prodej letenek

Je jednou z činností, které mohou pomáhat dotovat vlastní provoz letiště přes to, že většina letenek se prodá mimo letiště.

Catering

Poskytování cateringu leteckým dopravcům na palubu letadel je činností velice specifickou a náročnou na dodržení hygienických norem. Z tohoto důvodu se většinou zajišťuje dodavatelsky od firem majících na tuto činnost licenci.

Provoz směnárny, pošty

Poskytování těchto služeb cestující veřejnosti musí být samozřejmostí i za cenu menší ziskovosti.

Provoz parkoviště

Jedná se o nezbytnou a přitom pro provozovatele letiště i ziskovou činnost.

Úklid objektů

Úklid bude zajišťován dodavatelsky firmou specializovanou na tuto činnost.

4.2.2 Urbanistický návrh dostavby letiště

4.2.2.1 Všeobecně

Urbanistická koncepce se odvozuje od současného stavu vybavení daného území a jeho předpokládaného rozvoje, v nejbližším okolí stávajícího letiště. Přestože v území letiště existuje, není vyplněna v celé šíři podstata funkční plochy s ohledem na skutečnost, že chybí možnost odbavení cestujících, zavazadel atd.. Navrhovaný zastavovací areál letiště je komplex, který bude řešen jako provozně soběstačný celek v optimální poloze vůči stávajícímu dráhovému systému. Lze předpokládat, že tento vstup do území vytvoří motivaci pro další rozšiřování zástavby (obchodní aktivity apod.).

Pro výstavbu civilního zastavovacího areálu je uvažován prostor severně od RWY v prostoru ohraničeném TWY F a TWY E. V tomto prostoru jsou navrženy dvě varianty (kapacitně odlišné) řešení zastavovacího areálu.

Prostor jižně od RWY s TWY A, B, C a D, APN W a E pro výstavbu civilního zastavovacího areálu zvolen nebyl z důvodu zatížení tohoto prostoru zástavbou vojenskými objekty zejména úkryty letadel (UL). Tyto objekty by bylo nezbytné nejdříve odstranit (náklady na demolici jednoho objektu UL činí cca 7 mil. Kč). Dalším důvodem byla skutečnost, že letiště je od přístupové komunikace č. II/436 odříznuto kasárenským areálem letecké základny (pro civilní provoz nepoužitelným). Předpokládá se, že areál bude možno od letiště oddělit a pronajmout nebo prodat samostatně jako celek nebo po jednotlivých objektech.

Využití objektů UL, alespoň některých z nich, se předpokládá pro hangárování soukromých letadel GA nebo ULL.

4.2.2.2 Popis lokality

Pro návrh zastavovacího areálu letiště je výrazným fixem jeho stávající dráhový systém. Okolí vojenského letiště lze charakterizovat jako území s řídkou stávající zástavbou, s jednoduchou stávající dopravní a technickou infrastrukturou, s volnými resp. zemědělsky obdělávanými a jinak využívanými plochami atd..

Z jižní resp. jihovýchodní strany RWY je soustředěná zástavba letištními objekty. Ze severní resp. severozápadní a severovýchodní strany (vně TWY F a TWY E) je řídká zástavba civilního i vojenského charakteru. Vnitřní poměrně rozsáhlá plocha mezi TWY F, TWY E a RWY je bez využití, po severní vnější straně probíhá komunikace II/434.

4.2.2.3 Varianty řešení

Jako vhodný prostor pro obě varianty, z hlediska provozních návazností civilního odbavovacího areálu na stávající dráhový systém letiště, byl zvolen prostor mezi TWY F, TWY E a RWY. Rozprostírá se na rovinném terénu a je prakticky bez omezení, jinými než letištními vazbami.

Rozdíl ve variantách je v kapacitě areálu, zejména pak odbavovacích prostor pro cestující a v rozmístění jednotlivých objektů v rámci zastavovacího areálu. Páteří obou variant je příčná osa - dráhový systém, odbavovací plocha, odbavovací budova, veřejná plocha přednádraží a parkoviště. Středem areálu je vždy odbavovací budova, která odděluje veřejný prostor od neveřejného prostoru letiště. Zastavovací areál bude tvořit novou lokalitu v území a urbanisticko architektonický solitérní prvek.

Varianta 1 - Varianta je méně kapacitní oproti variantě 2, předpokládá střízlivou startovací pozici s redukovanými startovacími investičními náklady ale i s redukovanými možnostmi využití letiště.

Vzhledem ke zvolené pozici celého areálu je napojení řešeno přístupovou komunikací od severu ze stávající veřejné komunikace II/434, a po překřížení stávající TWY F (bude zrušena) je zaústěna do centrálního prostoru tzv. přednádraží Terminálu. Z této dopravní páteře se západně odklání nákladní doprava „cargo“ a příjezd ke správní a provozně administrativní budově letiště. V letištní části z této strany navazují technicko provozní objekty, čímž se i tímto směrem od Terminálu soustřeďují hlavní provozní činnosti (manipulace) na odbavovací ploše. Je předpoklad, že tímto směrem se budou výhledově rozšiřovat odbavovací plochy. Z opačné východní strany od terminálu, se areál rozšiřuje o provoz zásobování letadel pohonnými hmotami a hasičskou záchrannou službou s vazbou na letištní plochy, s příjezdovou komunikací z veřejné strany – odjezdová strana hlavní páteřní komunikace.

Varianta 2 - Varianta 2 je oproti variantě 1 kapacitnější, perspektivnější (umožňuje provoz např. letadel řady B 737, A 318, A 319, A 320 a A 321), ale i výrazně investičně náročnější.

Oproti variantě 1 je záměrně rozvolněnější umožňující podstatně větší výhledový kapacitní nárůst (rozvoj jednotlivých objektů v navrženém areálu). Rozdíl v rozmístění objektů je zejména v umístění administrativní a technicko provozní zóny na východní (opačnou) stranu od Terminálu.

4.2.3 Orientační popis řešení a kapacity letištních staveb

4.2.3.1 Pohybové plochy letiště

Varianta 1

Pohybové plochy zahrnují :

- RWY 06/24 o rozměrech 2500 x 60 m, PCN 19/R/C/W/T. Pro provoz letadel do vzletové hmotnosti 25 t je nutno provést alespoň provizorní opravu RWY (bez zvýšení PCN vozovky). Tzn. opravu všech spar betonové vozovky včetně zálivek, na specifikovaných místech se provede oprava olámaných hran desek, hran desek rozrušených posypovými prostředky ze spodní strany, oprava odlomených nebo podrcených rohů desek, oprava výtluků, oprava trhlin, výměna celých rozpadlých desek a oprava povrchu odvodňovacích žlabů. Rozsah oprav bude stanoven na základě inventarizace poruch. Provedou se nové drenáže po stranách RWY zaústěné do stávající kanalizace.
- Strip RWY 06824 - má rozměry 2620 x 300 m, povrch travnatý.
- CWY 06, CWY 24 - mají rozměry 160 x 150 m, povrch travnatý.
- RESA 06, RESA 24 mají rozměry 240 x 120 m, jejich povrch je travnatý.
- Stávající TWY A, D, B, C, E a část TWY F. TWY budou ponechány ve stávajícím stavu, budou využívány pouze letouny GA do hmotnosti 5,7 t.
- Stávající APN W, E a N. APN budou ponechány ve stávajícím stavu, budou využívány pouze letouny GA do hmotnosti 5,7 t.
- TWY G - nová TWY o šířce 23 m, PCN 40 s povrchem živičným s postranními zpevněnými pásy o šířce 7,5 m.
- APN M - nová APN o rozměrech 166 x 105 m, PCN 40 s povrchem betonovým a s postranními zpevněnými pásy o šířce 7,5 m.

Poznámka :

TWY F bude zrušena (ne však vybourána) s výjimkou úseku navazujícího na APN N.

Pohybové plochy tzn. RWY, nová TWY a nová APN parametrově vyhovují provozu letadel kódového označení max. 4D. Provoz letadel kódového označení 4D resp. 4C se vzletovou hmotností nad 25 t bude však možný s ohledem na PCN RWY pouze výjimečně.

Varianta 2

Pohybové plochy zahrnují :

- RWY 06/24 o rozměrech 2500 x 60 m. Pro umožnění provozu letadel větších do vzletové hmotnosti cca 70 t je nutno provést rekonstrukci RWY tak, aby její PCN mělo hodnotu cca 40. Rekonstrukce RWY bude znamenat vybourání horní betonové desky (prostá betonová deska tl. 22 - 23 cm), na specifikovaných místech výměna rozpadlých spodních betonových desek. Spodní betonové desky se nasegmentují. Nově se provedou podélné drenáže. Nově se osadí

odvodňovací žlaby - štěrbínové prefabrikované, staré žlaby se vybourají. Na podklad ze segmentovaných betonových desek se položí rekonstrukční živičné vrstvy tl. celkem cca 25 cm.

- Strip RWY 06824 - má rozměry 2620 x 300 m, povrch travnatý.
- CWY 06, CWY 24 - mají rozměry 160 x 150 m, povrch travnatý.
- RESA 06, RESA 24 mají rozměry 240 x 120 m, jejich povrch je travnatý.
- Stávající TWY A, D, B, C, E a část TWY F. TWY budou ponechány ve stávajícím stavu, budou využívány pouze letouny GA do hmotnosti 5,7 t.
- Stávající APN W, E a N. APN budou ponechány ve stávajícím stavu, budou využívány pouze letouny GA do hmotnosti 5,7 t.
- Nové TWY H, G, J a I o šířce 23 m, PCN 40 s povrchem živičným a s postranními zpevněnými pásy o šířce 7,5 m.
- Nový cca 180 m dlouhý úsek TWY E s parametry viz výše uvedené nové TWY.
- APN M - nová APN o rozměrech 220 x 107 m, PCN 40 s povrchem betonovým a s postranními zpevněnými pásy o šířce 7,5 m.

Poznámka :

TWY F bude zrušena (ne však vybourána) s výjimkou úseku navazujícího na APN N.

Pohybové plochy tzn. RWY, nové TWY a nová APN parametrově vyhovují provozu letadel kódového označení max. 4D. Provoz letadel kódového označení 4D se vzletovou hmotností nad 70 t je však možný s ohledem na PCN RWY pouze výjimečně.

4.2.3.2 Dopravní řešení přednádraží a ostatní komunikace

Dopravní řešení je pro obě varianty obdobné. Hlavní příjezdné komunikace (v obou variantách navazuje na komunikaci II/434).

Dopravní řešení vychází z řešení zastavovacího areálu. Prioritně zabezpečuje obslužnost odbavovací budovy, následně pak objektů ostatních. Hlavní příjezdná komunikace je dvoupruhová (š. pruhů 3,5 m).

Před odbavovací budovou je komunikace jednosměrná, doplněná oboustranným systémem parkovacích pruhů umožňujících krátkodobé parkování vozidel za účelem výstupu/nástupu cestujících a naložení/vyložení zavazadel.

Všechny doplňující obslužné komunikace jsou dvoupruhové s šířkou jízdních pruhů 3, nebo 3,5m.

Přístupové komunikace k radionavigačním zařízením a světelnému vybavení jsou jedno-pruhové s šířkou jízdního pruhu 3 m.

Na příjezdové a obslužné komunikace navazují parkovací plochy o kapacitě :

- Varianta 1 (cca 150 stání OA s možností rozšíření o dalších 80 stání OA, 4 stání BUS)
- Varianta 2 (cca 250 stání OA s možností rozšíření o dalších 110 stání OA, 6 stání BUS)

4.2.3.3 Pozemní objekty letiště

Odbavovací budova – Terminál

Je navržen v obou variantách jako jednopodlažní objekt (jednoúrovňové odbavení) s odděleným odbavováním cestujících SCH a NSCH. V objektu bude dislokováno pracoviště ARO.

Kapacita objektu v Hš je :

- Varianta 1 - Hš 226 cestujících resp. Hšu 160 cestujících (tzn. 226 cestujících za hodinu celkem s možným max. rozdělením 160 cestujících na odletu, 66 cestujících na příletu a obráceně).
- Varianta 2 - Hš 340 cestujících resp. Hšu 240 cestujících (tzn. 340 cestujících za hodinu celkem s možným max. rozdělením 240 cestujících na odletu, 100 cestujících na příletu a obráceně).

Řízení letového provozu – TWR (Středisko letových navigačních služeb Vodochody)

Bude využit stávající, vojenský, téměř nový objekt LSŘLP. Objekt bude muset být nově vybaven (AČR jej bude předávat odstrojený). V objektu bude umístěno :

- Oddělení letových provozních služeb konkrétně stanoviště letištní a přibližovací služby řízení.
- Oddělení zabezpečovací techniky (technický sál, dílna RIS, dílna LTS)
- Ekonomicky správní referát SLNS

V objektu budou dále umístěny i prostory letecké meteorologické stanice.

Poznámka :

Pracoviště ARO bude dislokováno v objektu Terminálu (Odbavovací budova)

Budova správy letiště a provozně bezpečnostních složek

Je navržena v obou variantách jako dvojpodlažní administrativní objekt, ve kterém budou umístěny služby správy letiště :

- úsek ekonomický a personální
- úsek bezpečnosti a ostrahy
- úsek letištní služby
- úsek správy majetku
- úsek požární ochrany
- úsek komerční služby
- úsek GŘ

- civilní bezpečnostní služby
- referát cizinecké policie ČR
- celní správy

Přístřešek pro technické prostředky

Je navržen v obou variantách jako pro odstavování mobilní techniky pro technickou obsluhu letadel. jeho kapacita je cca 10 stání NA.

CARGO

Objekt je navržen v obou variantách jako halový s jednopodlažním administrativním přístavkem. Hala pro manipulaci s nákladem má rozměry v případě :

- varianty 1 - 35 x 27 m (roční kapacita je 160 t)
- varianty 2 - 43 x 27 m (roční kapacita je 200 t)

Vrátnice

Objekt je navržen v obou variantách jako jednoduchý objekt na vstupu a vjezdu do areálu letiště.

Hasičská záchranná služba

Objekt je navržen v obou variantách jako halový objekt s provozně-administrativním, skladovým a dílenským zázemím umístěným ve dvojpodlažním přístavku navazujícím na halový (garážový) objekt sloužící pro umístění záchranných a požárních vozidel. Objekt HZS je dimenzován, vzhledem k typům letadel jejichž provoz se na letišti předpokládá, pro kategorii záchranné a požární služby v případě :

- varianty 1 - kategorie 5
- varianty 2 - kategorie 6

Autopark

Jedná se o uzavřený areál zahrnující v obou variantách :

- Technickou ošetřovnu vozidel – halový objekt s kapacitou 2 stání NA a provozně –dílenským přístavkem
- Venkovní umývárnu vozidel (1 stání NA)
- Přístřešek pro vozidla – kapacita přístřešku je v případě varianty 1 - 10 stání NA, v případě varianty 2 - 20 stání NA.

Sklad LPH

Jedná se o uzavřený areál zahrnující v obou variantách :

- Provozní objekt obsluhy s laboratoří
- Úložiště LPH o kapacitě :
v případě varianty 1 : 3 x 100 m³ LP (JET)

- 1 x 20 m² LB (100)
v případě varianty 2 : 2 x 250 m³ LP (JET)
1 x 20 m² LB (100)
- Depo autocisteren v případě varianty 1 - pro 3 AC (2 x 20 m³ a 1 x 5 m³),
v případě varianty 2 - pro 4 AC (2 x 40 m³, 1 x 20 m³ a 1 x 5 m³)

4.2.3.4 Vybavení pro zabezpečení letového provozu

Rozsah vybavení vychází v obou variantách z předpokládaného provozního statutu jednotlivých RWY.

RWY 06 – přístrojová RWY pro přesné přiblížení CAT I.

RWY 24 – přístrojová RWY pro ne-přesné přiblížení

Světelné vybavení bude striktně vycházet z požadavků předpisu L 14 na vybavení RWY výše uvedeného provozního statutu.

Radionavigační zařízení bude kompletně obnoveno a doplněno. Bude zahrnovat :

- L/MKR 06 (v poloze stávajícího L/MKR)
- ILS 06 - LLZ 06
- GP 06
- DME v poloze GP 06
- NDB/MKR 06 (v poloze stávajícího NDB/MKR)

4.2.4 Odhad stavebních nákladů

Odhad stavebních nákladů je proveden v CÚ 2005. V nákladech není zahrnuto DPH 19% a cena pozemků potřebných pro realizaci rekonstrukce a dostavby letiště.

Stavební náklady v tis. Kč

Objekt	Varianta 1	Varianta 2
Přípravné práce		
- Demolice (bez RWY a TWY)	10 000,-	11 000,-
- Terénní úpravy	11 000,-	11 000,-
- Přeložky sítí	6 000,-	6 000,-
celkem	27 000,-	28 000,-
Letištní pohybové plochy		
- zpevněné		
Oprava RWY	120 000,-	-
Rekonstrukce RWY včetně žlabů	-	425 000,-
TWY, APN včetně žlabů	82 100,-	220 200,-
Postranní pásy	8 700,-	32 800,-
- travnaté		
Strip, RESA, CWY	11 500,-	11 500,-
celkem	222 300,-	689 500,-
Pozemní objekty		
- Odbavovací budova (terminál)	203 000,-	290 000,-
- TWR včetně NZE (vybavení)	12 000,-	12 000,-
- Budova správy letiště a provozně bezpečnostních složek	32 500,-	39 000,-
- Přístřešek pro technické prostředky	3 100,-	5 000,-
- CARGO	39 000,-	48 500,-
- Vrátnice	2 600,-	2 600,-
- HZS	42 100,-	46 000,-
- Autopark (TOV, VUV, přístřešek)	19 000,-	24 000,-
- Sklad LPH (laboratoř, depo AC, úložiště)	39 000,-	58 000,-
- Oplocení	48 600,-	48 600,-
celkem	440 900,-	573 700,-
Komunikace a parkoviště		
- Komunikace včetně parkovišť	107 200,-	120 300,-
- Chodníky	1 600,-	2 100,-
celkem	108 800,-	122 400,-

Objekt	Varianta 1	Varianta 2
Světelné vybavení		
- NZE 06	2 100,-	2 100,-
- NZE 24	1 900,-	1 900,-
- Objekt CCR 06 (včetně CCR)	5 000,-	5 000,-
- Objekt CCR 24 (včetně CCR)	4 200,-	4 200,-
- Dálkové ovládání a monitoring	7 300,-	7 300,-
- Přibližovací systém RWY 06	25 000,-	25 000,-
- Přibližovací systém RWY 24	6 000,-	6 000,-
- Světelné vybavení RWY a TWY	40 000,-	40 000,-
celkem	91 500,-	91 500,-
Radionavigační vybavení		
- ILS(LLZ+GP)/DME	25 000,-	25 000,-
- L/MKR 06	3 500,-	3 500,-
- NDB/MKR 06	3 500,-	3 500,-
celkem	32 000,-	32 000,-
Inženýrské sítě a objekty		
- Dešťová kanalizace	18 600,-	67 400,-
- ČKV, retenční nádrže, OLK	8 000,-	13 500,-
- Splašková kanalizace	10 800,-	12 000,-
- ČOV	3 500,-	5 000,-
- Vodovod (přípojka, rozvody)	7 200,-	8 000,-
- Plyn (přípojka, rozvody)	5 400,-	6 000,-
- Regulační stanice	1 000,-	1 000,-
- Slaboproud (přípojka, rozvody)	13 500,-	14 300,-
- Přípojka VN	4 100,-	4 100,-
- Rozvody VN	9 000,-	10 400,-
- Rozvody NN	5 900,-	5 800,-
- HTS	6 000,-	6 000,-
- TS1	5 600	5 600,-
- TS2	5 600,-	5 600,-
- TS3	5 600,-	5 600,-
celkem	109 800,-	170 300,-
CELKEM	1 032 300,-	1 707 400,-

Pozemky potřebné pro rekonstrukci a dostavbu (m²)

Pozemky	Varianta 1	Varianta 2
- Stávající	2 873 530	2 873 530
- Nové (nutno vykoupit)	49 066	49 066
celkem	2 922 596	2 922 596

Přesnost výměry stávajících pozemků letiště je úměrná přesnosti výchozích údajů (byly velice špatné).

4.2.5 Vazba na územní plány

Současný stav vybavení území v okolí stávajícího letiště a nejbližšího okolí odpovídá provozním potřebám vojenského letiště a jako takový je zakotven v územně plánovací dokumentaci sousedících sídelních útvarů.

Jedná se o následující katastrální území :

- Troubky nad Bečvou
- Přerov
- Bochoř

V širších souvislostech, zejména vlivem provozu letiště, jsou zahrnuty i další k.ú. V územních plánech sídelních útvarů existuje funkční plocha tzv. „plocha dopravního systému“ tedy letiště.

Okolí letiště lze charakterizovat jako území s řídkou zástavbou s jednoduchou stávající dobrou dopravní a technickou infrastrukturou (rozvody důležitých řadů inženýrských sítí), s volnými resp. zemědělsky obdělávanými a jinak využívanými plochami atd.. Stávající zástavba vojenského letiště je převážně na jižní straně hlavní dráhy, na severovýchodní straně je civilní zástavba, po severní straně území probíhá místní komunikace

Současný stav letiště umožňuje letecký provoz, ale neexistují prakticky prostory pro jakékoliv odbavení (cestujících, zavazadel, technickou obsluhu letadel). Návrh řeší nedostatek v potřebném rozsahu. „Plochu dopravního systému“ sloužící k zajištění provozu v potřebné šíři činností a vybavení, lze obecně charakterizovat co do rozsahu jako letištní plochy a stavby (RWY, TWY, APN, odbavovací budova pro cestující a zavazadla, zboží a zásilky, hangáry, sklady LPH, autopark atd.). Mimo uvedené využití hlavní doplňují letištní areály další stavby a zařízení (doplňkové využití území), které jsou v menším rozsahu nezbytné pro zajištění provozu (administrativa, řízení, doprava a parking, služby technické a obchodní, atd.). Provoz zařízení takového rozsahu je posuzován ze všech hledisek možných vlivů na území v samostatném dokumentu EIA.

Území pro návrh zastavovacího areálu letiště je do určité míry určeno existujícím prostorem stávajícího letiště resp. jeho dráhovým systémem. Jako vhodná lokalita z hlediska provozních návazností zástavby zastavovacího areálu a dráhového

systému, byla zvolena jedna plocha (pro dvě velikostní varianty) – v prostoru severně od stávajícího dráhového systému letiště. Jedná se o volnou plochu mezi stávajícími TWY a není v zásadě prostorově omezena.

Majetkové poměry

Pro realizaci jakýchkoliv případných rozvojových záměrů na letišti Přerov je klíčová otázka majetkových poměrů. Následující snímek vystihuje vlastnické vztahy na území letiště Přerov.

Vlastnické vztahy na území letiště Přerov

Místo tohoto listu vložit stranu vytištěnou ze souboru „Vlastnické vztahy v okolí letiště.pdf“

Stávající letiště Přerov můžeme rozdělit do několika částí podle současné a možné budoucí funkce:

- vzletová a přistávací dráha a její bezprostřední okolí – je až na několik soukromých vlastníků v majetku Ministerstva obrany či České republiky. Počítá se s jejím **využitím pro letecký provoz** budoucího projektu letiště Přerov
- jižní část se současnými objekty vojenské posádky a s betonovými úkryty letadel - je až na několik soukromých vlastníků v majetku Ministerstva obrany či České republiky. Počítá se s jejím **neleteckým využitím** budoucího projektu letiště Přerov.
Tato část je vhodná pro komerční aktivity nejrůznějšího charakteru, zejména jako rozvojová lokalita pro podnikatelské aktivity, nejlépe s letecky zaměřenou výrobou či službami, s možným využitím betonových úkrytů letadel
- severní část (v současnosti aktivity společnosti VERA AIR TRANSPORT) – je ve většinovém vlastnictví České republiky se 2 menšími částmi ve vlastnictví soukromém. Jeho možné budoucí **využití je pro letecký provoz** nelze v tuto chvíli definovat.

4.3 Vyhodnocení dopadu provozu okolních letišť na rozvoj a využití letiště Přerov

Výhodou pro případnou realizaci projektu letiště Přerov v prostorách vojenského letiště je fakt, že se jedná o existující letiště s existující vzletovou a přistávací dráhou a veškerým potřebným technickým zařízením, více viz kapitola Benchmarking, část Infrastruktura letiště.

U letišť obdobného zaměření a velikosti, jako zvažované letiště Přerov, není možné se při hodnocení jeho ekonomických výsledků a přínosů zaměřit pouze na letiště samotné, protože taková letiště nejsou a nemohou být sama o sobě zisková, ale regiony je nutno je chápat jako důležitý prvek dopravní infrastruktury regionu, jako službu pro podnikatele, investory a obyvatele, což přináší významné sekundární efekty např. při rozhodování investorů o umístění investice, zlepšuje dostupnost regionu pro místní firmy, pro cestovní ruch a celkově funguje jako efektivní nástroj regionálního rozvoje.

Při návrhu typu a velikosti letiště bylo vzato do úvahy několik významných faktorů.

1. Bude se jednat o vstup mezi již existující a fungující regionální letiště Ostrava a Brno (další nejbližší letiště toho druhu je v Pardubicích, nejedná se však o konkurenční letiště s ohledem na rozdílné spádové oblasti).
2. Je třeba zvážit velikost zájmu potenciálních uživatelů letiště

Ad 1. Vstup mezi již existující a fungující regionální letiště Ostrava a Brno

Při všech úvahách je třeba počítat se skutečností, že letiště Ostrava - Mošnov a Brno - Tuřany, jsou letiště v „těsné blízkosti“ letiště Přerov (jejich vzdálenost od Letiště Přerov je cca 60 km), že se jedná o letiště provozně zaběhlá, vybavená, kapacitně nevytížená.

Zvolit vhodný typ a rozsah provozu, který by neznamenal vstup do přímé konkurence těchto letišť a teprve po etablování letiště, rozšíření poptávky a vyhodnocení výsledků a perspektiv případně zahájit činnost, která bude představovat soutěž mezi těmito letišti, a těžit z vhodné cenové politiky a geografické polohy či kombinace obou, což bude např. výhodné pro přepravce volnočasových cestujících, kteří dosud musejí přistávat zároveň na obou letištích Ostrava i Brno, a možnost pouze jediného přistání na letišti Přerov pro ně znamená nemalé časové i finanční úspory.

Atraktivita letiště Přerov pro civilní letecký provoz bude z velké míry podmíněna i cenovou politikou na letišti poskytovaných služeb a jejich kvalitativní úrovní, rovněž výší nejrůznějších dalších poplatků.

Ad 2. - Velikost zájmu potenciálních uživatelů letiště

Souhrnné porovnání výsledků – koncepční záměry a prognózy potřeb

Č.řádku	Název	I.varianta	II.varianta	Poznámka
2	b) podnikatelská sféra	2 546 – 2 578 cestujících + 2-4 lety (cca 200 os.)	2 992 – 3 040 cestujících	
3	c) cargo – přeprava zboží	9-15 t	36 - 42 t	
4	d) sféra cestovního ruchu:			
4.1	zájem cestovních kanceláří - Incoming	Nevyplynul konkrétní údaj	Nevyplynul konkrétní údaj	
4.2	zájem cestovních kanceláří - Outgoing	Řádově tisíce	Řádově tisíce	
4.3	zájem specializovaných přepravců v cestovním ruchu	Nelze stanovit	Nelze stanovit	Závisí spíše na zájmu cest.kancel.
4.4	práce se statistickými údaji:			
4.5	zahraniční turisté přijíždějící do Olomouckého kraje	106 935	106 935	Údaj za celý Ol.kraj, spíše souvisí s incomingem (viz výše)
4.6	občané spád.obl. vyjíždějící do zahraniční jako turisté letecky	46 173	54 717	
Údaje představují pouze potenciální zájem o letiště Přerov				

V rámci této analýzy bylo provedeno šetření zájmu o využití letiště ve vymezených spádových oblastech s výsledky uvedenými v předchozích kapitolách. Pro jejich zhodnocení je třeba říci, že se jedná o zájem předběžný, který se od budoucí skutečnosti může lišit. S ohledem na zkušenosti obdobných letišť doporučujeme k získaným údajům a jejich budoucímu naplňování přistoupit spíše s určitou

rezervou, protože i v případě jiných letišť docházelo k tomu, že údaje o očekávané poptávce uvedené ve zpracovaných studiích pro zahájení provozu se naplňovaly na předpovězenou úroveň až v horizontu cca 3 – 5 let. V případě, že by docházelo k jejich rychlejšímu naplňování, jedná se pozitivní jev, na který bude možno pružně reagovat příslušným rozšiřováním služeb či rozsahu provozu. Také z tohoto důvodu by mělo být letiště a jeho zařízení navrženo tak, aby například modulově umožňovalo reakce na vývoj a rozšíření provozu.

Pro začátek provozu letiště Přerov je doporučeno provozovat lety všeobecného letectví (GA-general aviation), což znamená personální a technické vybavení v co nejmenším rozsahu a nákladech, s výhledem na další případné rozšiřování služeb a rozsahu letiště. Velká letadla kategorie B 737 sice znamenají vyšší příjmy, ale také několikanásobně vyšší náklady a požadavky na vybavení letiště, personální obsazení, směnnost, provozní dobu atd. Ani tak nebude letiště nikdy ekonomicky soběstačné, protože se nejedná o výrobní prostředek, ale o nástroj ovlivňující ekonomický, sociální a celkový rozvoj regionu.

Úspěch podnikatelského záměru při značné výši vstupních investičních nákladů, které je možno snížit pouze částečně, v žádném případě ne radikálně, bude podmíněn manažerskými schopnostmi provozovatele letiště. Úspěch tzn. návratnost investičních prostředků a následně tvoření zisku závisí především na rychlosti s jakou se bude dařit na letišti dosáhnout alespoň prognózovaných výkonů v jednotlivých letech od zahájení civilního provozu na letišti. **Pro posouzení záměru je zároveň třeba vyhodnotit finanční analýzu příjmů z předpokládaného provozu a nákladů na provoz, aby bylo možno udělat prognózu návratnosti investičních prostředků příp. finanční náročnosti v jednotlivých letech.**

I. (počáteční) fáze

Po vyhodnocení a zohlednění výše uvedených skutečností této kapitoly a také po provedených konzultacích či doporučeních s nezúčastněnými odborníky a po zjištění situace u dalších letišť doporučujeme následující postup rozvoje civilního provozu na letišti Přerov.

Pro počáteční zahajovací fázi provozu navrhnout a zahájit činnost letiště pro všeobecné letectví, nepravidelnou dopravu osob a nákladu letadly do kategorie ATR 42/72 (cca 40/70 cestujících) s provozem všeobecného letectví (GA) s omezenou provozní dobou letiště prakticky bez přerušení po odsunu armádních složek.

Tento rozsah provozu znamená:

Menší nároky na technické vybavení a personální obsazení, a tím i finančně příznivější je provozování letiště při předpokladech:

- omezený počet hodin denně (víkendy mimo provoz), což snižuje nároky na personální obsazení
- přijímat letadla do velikosti kategorie ATR 42/72 (cca 40/70 cestujících)
- provozování za dne a za viditelnosti

- vzhledem k počáteční fázi zahajování provozu letiště s menšími prostory pro odbavení cestujících a zavazadel
- v závislosti na statutu letiště rozsah přítomnosti pracovníků celního a pasového odbavení
- hasiči
- údržba a čištění dráhy (nejen v zimním období)

V tomto případě lze uvažovat s počty cestujících řádově v desítkách/měsíc s několika lety denně s pozdějším rozvojem na např. 100 cestujících měsíčně, a to převážně malými letadly, letadla velikosti typu ATR 42/72 budou spíše výjimkou. I pro tento rozsah provozu ale bude stěžejní, kolik a jaká zařízení se podaří převzít od AČR, což má vliv na výši počátečních investic a tím i na ekonomické výsledky projektu.

Takové uspořádání vyžaduje personální a technické vybavení v co nejmenším, byť dostatečném rozsahu a nákladech.

V této počáteční fázi mohou pro letiště Přerov představovat konkurenci letiště Olomouc a Bohuňovice, proto jsou zmíněna v kapitole Benchmarking. V následující II.fázi již jejich konkurenceschopnost zaniká.

II. (navazující) fáze

Teprve po etablování letiště, rozšíření poptávky a vyhodnocení výsledků a perspektiv případně rozšířit provoz na větší rozsah, který může představovat soutěž s ostatními regionálními letišti, a těžit z vhodné cenové politiky a geografické polohy či kombinace obou, což bude např. výhodné pro přepravce volnočasových cestujících, kteří dosud musejí přistávat zároveň na obou letištích Ostrava i Brno, a možnost pouze jediného přistání na letišti Přerov pro ně znamená nemalé časové i finanční úspory.

Velká letadla pro tento provoz (např.kategorie B 737) sice znamenají vyšší příjmy, ale také několikanásobně větší náklady a požadavky na vybavení letiště, personální obsazení, směnnost, provozní dobu atd. Pro naplnění takových letů je třeba mít již vybudovanou základnu cestujících, která bude dostatečně atraktivní pro letecké přepravce (a s těmito přepravci je třeba také jednat). Orientačně je možné říci, že zatímco pro počáteční fázi provozu letiště (popsáno výše) je možné uvažovat řádově s desítkami/stovkami cestujících ročně, tak pro tuto navazující fázi je třeba hovořit řádově o desítkách tisíc cestujících ročně (spíše min. 100 000 cestujících ročně).

Jak je již uvedeno na jiném místě této studie, u letišť obdobného zaměření a velikosti, jako zvažované letiště Přerov, není možné se při hodnocení jeho ekonomických výsledků a přínosů zaměřit pouze na letiště samotné, protože taková letiště nebývají sama o sobě zisková, ale regiony je chápou jako důležitý prvek své dopravní infrastruktury, jako službu pro podnikatele, investory a obyvatele, což přináší sekundární efekty např. při rozhodování investorů o umístění investice, zlepšuje dostupnost regionu pro místní firmy, pro cestovní ruch, atp.

Statut letiště

S ohledem na plán zahájit provoz letiště v omezeném rozsahu s možností jeho dalšího rozvoje je i po konzultaci s Úřadem pro civilní letectví doporučen následující postup získávání jednotlivých statutů s ohledem na provoz a rozvoj letiště.

Pro počáteční fázi využít stávající statut neveřejného mezinárodního letiště a dále získat statuty:

- a) Neveřejné vnitrostátní letiště
- b) Veřejné vnitrostátní letiště

Tyto statuty umožňují mít omezenou provozní dobu letiště, celní a pasovou službu jen na vyžádání atd., a tím úsporu nákladů.

Pro další fázi rozvoje:

- d) Veřejné mezinárodní letiště

Tento statut již vyžaduje stálou celní a pasovou službu a další nároky a tím i náklady. Při tomto statutu veřejného mezinárodního letiště je třeba zvážit, zda provozovat a odbavovat lety pouze v rámci vnitřních hranic EU, či i vně těchto hranic, protože odbavování vně vnitřních hranic EU vyžaduje splnění značně náročných požadavků Schengenských dohod a nákladné opatření a uspořádání prostor letiště, která jsou obtížná i pro letiště velikosti Prahy – Ruzyně.

III. fáze (v době zpracování studie spíše teoretická)

Vzhledem ke geograficky výhodné pozici v rámci Evropy a dopravní infrastruktury (železniční uzel, budované dálniční napojení a uvažovaný plavební kanál) nabízejí možnost vybudování tzv. uzlového letiště pro přepravu osob a nákladu v Evropském a světovém měřítku.

Rozsah provozu tohoto typu a všechny s tím související otázky nejsou předmětem řešení této studie a přesahují aktuální situaci v regionu. Tuto III.fázi na tomto místě uvádíme proto, že byla pracovní skupinou a poradním orgánem projektu uvedena jako další možnost rozvoje letiště Přerov a považujeme za důležité tuto myšlenku ve studii uvést.

Pro úplnost připojujeme popisy jednotlivých statutů:

A. Neveřejné vnitrostátní letiště

Provozní doba není určena. Pro stanovený okruh uživatelů je použití letiště povoleno po souhlasu provozovatele letiště, který může stanovit minimální dobu pro předložení požadavku, ale ne více než 24 hodin před plánovaným časem letu.

Ve vyžádané a schválené provozní době je povinen provozovatel letiště zajistit:

1. letištní službu řízení letového provozu nebo Letištní letovou informační službu v českém jazyce a pohotovostní službu známému provozu,
2. telefonní spojení s pracovištěm ŘLP na nejbližším letišti (civilním nebo vojenském),
3. telefonní spojení s leteckou meteorologickou službou, 4. služební místnost pro navigační přípravu posádek letadel vybavenou Leteckou informační příručkou, leteckými oběžníky, leteckou mapou ICAO (měřítko 1 : 500 000) přístupným telefonem s provolbou po území ČR a sanitárním zařízením.

B. Veřejné vnitrostátní letiště

Provozní doba: v období 15. 4. - 15. 10. minimálně 7 hodin každou sobotu, neděli a svátky, mimo tyto dny a publikovanou dobu na vyžádání. Provozovatel letiště může stanovit minimální dobu pro předložení požadavku, ale ne více než 24 hodin před plánovaným časem letu.

V provozní době (publikované nebo vyžádané) je povinen provozovatel letiště zajistit:

1. letištní službu řízení letového provozu nebo Letištní letovou informační službu v českém jazyce a pohotovostní službu známému provozu,
2. telefonní spojení s pracovištěm ŘLP na nejbližším letišti (civilním nebo vojenském),
3. telefonní spojení s leteckou meteorologickou službou,
4. služební místnost pro navigační přípravu posádek letadel vybavenou Leteckou informační příručkou ČR, leteckými oběžníky a leteckou mapou ICAO (měřítko 1 : 500 000),
5. veřejně přístupný prostor pro cestující a posádku,
6. veřejné sanitární zařízení,
7. veřejný telefon s provolbou po území ČR,
8. veřejně přístupné parkoviště automobilů,
9. plnění letadel leteckými pohonnými hmotami a oleji,
10. poskytnutí prostředků na běžné ošetření letadel (alespoň pro omytí skel, dohuštění pneumatik),
11. parkování letadel na určeném místě, včetně poskytnutí prostředků pro kotvení letadel,
12. zprostředkování dalších služeb na vyžádání (občerstvení, ubytování, nezbytnou dopravu, lékařskou pomoc apod.),
13. informaci o okolních letištích poskytujících větší rozsah služeb (letecké pohonné hmoty, oleje, ostatní provozní služby, opravy letadel atd.).

C. Neveřejné mezinárodní letiště

Provozní doba není určena. Pro stanovený okruh uživatelů je použití letiště povoleno po souhlasu provozovatele letiště, který může stanovit minimální dobu pro předložení požadavku, ale ne více než 24 hodin před plánovaným časem letu.

Ve vyžádané a schválené provozní době je povinen provozovatel letiště zajistit:

1. letištní službu řízení letového provozu nebo Letištní letovou informační službu v jazycích českém a anglickém a pohotovostní službu známému provozu,
2. celní a pasové odbavení v prostoru k tomu určeném,
3. telefonní spojení umožňující navázat spojení s Letovým informačním střediskem Praha (FIC) a leteckou meteorologickou službou v době kratší než 10 minut,
4. služební místnost pro navigační přípravu posádek letadel vybavenou Leteckou informační příručkou ČR, leteckými oběžníky, leteckou mapou ICAO (měřítko 1 : 500 000) telefonem s mezinárodní provolbou a sanitárním zařízením.

D. Veřejné mezinárodní letiště

Provozní doba: v období 15. 4. - 15. 10. denně minimálně 7 hodin, minimální konec provozní doby v 16.00 hodin místního času. V ostatních obdobích každou sobotu, neděli a svátky, mimo tyto dny a publikovanou dobu na vyžádání. Provozovatel letiště může stanovit minimální dobu pro předložení požadavku, ale ne více než 48 hodin před plánovaným časem letu. V provozní době (publikované nebo vyžádané) je povinen provozovatel letiště zajistit:

1. letištní službu řízení letového provozu nebo Letištní letovou informační službu v jazyce českém a anglickém a pohotovostní službu známému provozu,
2. celní a pasové odbavení v prostoru k tomu určeném,
3. telefonní spojení umožňující spojení s Letovým informačním střediskem Praha (FIC) a leteckou meteorologickou službou v době kratší než 10 minut,
4. služební místnost pro navigační přípravu posádek letadel vybavenou Leteckou informační příručkou ČR, leteckými oběžníky, leteckou mapou ICAO (měřítko 1 : 500 000),
5. veřejně přístupný prostor pro cestující a posádku,
6. veřejné sanitární zařízení,
7. veřejný telefon s mezinárodní provolbou,
8. veřejně přístupné parkoviště automobilů,
9. plnění letadel leteckými pohonnými hmotami a oleji,
10. vybavení pro poskytování předletového ošetření letadel,
11. hangárování nebo alespoň parkování a střežení letadel na určeném místě, včetně prostředků pro kotvení letadel,
12. ubytování nebo alespoň zprostředkování dalších služeb (občerstvení, ubytování, doprava, lékařská pomoc apod.),
13. informace o dalších službách v okolí, které nejsou přímo letištem poskytovány (letecké pohonné hmoty, oleje, ostatní provozní hmoty, opravy letadel, ubytování hotelového typu, stravování v restauracích, veřejná doprava atd.).

Poznámky:

1. Rozsah provozní doby výše uvedený je doporučený. Provozovatel letiště jej přizpůsobí místním podmínkám z hlediska rozsahu a intenzity využívání letiště a sezonní využitelnosti letiště. U veřejných letišť musí být provozní doba stanovena a publikovaná cestou letecké informační služby.
2. Výše uvedený rozsah služeb zajišťovaných v provozní době letiště je nutno považovat za minimální. Provozovatel letiště s ohledem na intenzitu a druh provozu přizpůsobí vybavenost, kapacitu a rozsah služeb.
3. U veřejných letišť se předpokládá vybavení pro přístrojové přiblížení s odpovídajícími službami řízení letového provozu, leteckou meteorologickou službou, systémem pro odbavování cestujících a návaznou dopravou, pokud je letiště určeno pro pravidelnou či nepravidelnou dopravu letadly s maximální vzletovou hmotností 10 t a vyšší nebo s celkovým počtem sedadel pro cestující 20 a více.

5 VYHODNOCENÍ DOPADŮ A POTŘEB REGIONÁLNÍHO ROZVOJE PRO CIVILNÍ PROVOZ LETIŠTĚ – CÍLOVÝ KONCEPT

Stručná charakteristika současnosti a perspektivy letecké dopravy

Zájem o leteckou dopravu roste, a to způsobem, že prognózy vývoje letecké dopravy doznávají podstatných změn. Organizace ICAO (International Civil Aviation Organization) odhadovala celkový nárůst letecké dopravy ve světě pro rok 2004 o 4 % a od roku 2005 o 5 %. Současné výsledky však hovoří o 6% nárůstu v letošním roce a o 7–8% navýšení v letech následujících.

Z geografického hlediska se nejedná o vývoj rovnoměrný. Významný podíl na současném a budoucím stavu letecké dopravy bude mít i nadále severoamerický, evropský a asijsko-pacifický region. Naopak menší nárůsty bude dále vykazovat Afrika a Jižní Amerika.

Pokud se týká situace v ČR, zaznamenává po vstupu do EU zvýšený zájem podnikatelů, firem a turistů. Rovněž zapojování České republiky do evropských struktur zvyšuje nutnost leteckého spojení. Pro stále více cestujících, a to nejen turistů, se letecká doprava stává nutností a díky tlaku nízkonákladových dopravců je i cenově dostupná.

Je velmi obtížné poskytnout uspokojivou prognózu, jak dlouho může v současnosti velmi rychlý růst poptávky po letecké dopravě (nyní již ve dvouciferných číslech) v ČR trvat. Ani odhady EUROCONTROL (Evropská organizace pro bezpečnost letecké navigace) nejsou v tomto směru příliš spolehlivé. Generální ředitel Řízení letového provozu ČR, s.p. se domnívá, že po roce 2010 se nárůst začne dostávat na standardní evropskou úroveň 5–8 % a trend uvedený v úvodním odstavci.

Zdroj: Řízení letového provozu ČR, s.p.

Úvodem této kapitoly je vhodné poznamenat, že letiště představují ekonomický obor s vysokou přidanou hodnotou, který přispívá k rozvoji celého regionu (nejen nejbližší spádové oblasti). Letiště sama o sobě nebývají zisková či zcela ekonomicky soběstačná, ale jejich existence přináší určitý multiplikační efekt. Německé zkušenosti hovoří o tom, že na 1 investované euro připadá zisk 0,84 EUR, údaje USA jsou mírně vyšší (odlišná situace).

Zajímavé jsou i propočty vlivu na nově vytvořená pracovní místa ve vazbě na roční počty cestujících (viz tabulka níže).

Regionální letiště - vliv na nově vytvořená pracovní místa

Počet cestujících ročně	Vliv na nově vytvořená pracovní místa	
	Přímo vytvořená pracovní místa	Nepřímo vytvořená pracovní místa
10 000	5 - 10	až 12
20 000	10 - 15	až 20
30 000	20	až 25
40 000	20 – 25	až 35
50 000	30	až 45

5.1 Vyhodnocení projektových myšlenek, seznam priorit, definování klíčových projektů a aktivit

Na základě zpracované analýzy lze definovat 2 oblasti, ve kterých je třeba zvážit potřebu realizace kroků a opatření či projektů. První oblastí je samotné letiště a druhou oblastí je jeho blízké okolí a spádová oblast letiště. Jednotlivé kroky, opatření a projekty z obou oblastí jsou sestaveny dle priorit, pro něž je dále sestaven harmonogram postupu.

5.1.1 Oblast samotného letiště

V oblasti samotného letiště se jedná převážně o infrastrukturu a vybavení potřebné pro zahájení provozu, jeho pokračování a následně pro jeho rozvoj. Z výše uvedených skutečností vyplývají následující kroky, opatření či projekty seřazené dle priorit vč. časové náročnosti:

Tabulka: Přehled kroků, opatření a projektů seřazené dle priorit vč. časové náročnosti

Opatření č.	Název činnosti	Časová náročnost (počet Q od rozhodnutí o transformaci)	Pozn.
1.	Vytvoření koordinačního týmu odborníků pověřených realizací projektu	1	
2.	Vyhlášení ochranných pásem letiště	2	Co nejdříve
3.	Jednání s MO ČR a s AČR: - o způsobu a rozsahu předání letiště - o způsobu řešení a finanční účasti na řešení některých problémů (sanace, likvidace nepotřebných zařízení atp.)	4	
4.	Vyřešení vlastníka a provozovatele letiště, založení společnosti	2	
5.	Technická příprava pro schválení letiště a pro zahájení provozu (podklady pro stavební povolení)	4 - 8	
6.	Příprava projektu a žádosti pro vhodný dotační titul	4 - 6	
7.	Samotná realizace projektu (stavební práce včetně schválení provozu)	8	

Údaje uvedené v tabulce jsou podrobněji rozvedeny níže a promítnuty do celkového harmonogramu v kapitole 6.4 Harmonogram prací a rozvrh činností.

Opatření č. 1

Vytvoření koordinačního týmu odborníků pověřených realizací projektu – přípravou civilního provozu

Vytvořit tým např. 2-3 zkušených a v praxi orientovaných odborníků (jakýsi budoucí personální základ letiště), kteří se budou věnovat identifikaci, koordinaci a podnikání potřebných kroků v příslušných obdobích, aby se předešlo opomenutím, promeškání lhůt atp., a zajistilo se postupné připravování letiště na budoucí civilní provoz.

Opatření č. 2

Vyhlášení ochranných pásem letiště

Letiště má AČR zpracována (v roce 1997) ochranná pásma. Ochranná pásma však dosud nebyla vyhlášena územním rozhodnutím. Proto je třeba upozornit, že jakmile bude letiště vyvedeno z majetku AČR může být snadno znehodnoceno výstavbou ve vzletových a přiblížovacích prostorech, proti které nebude zákonná obrana.

Opatření č. 3

Jednání s MO ČR a s AČR

Jednání se budou týkat způsobu a rozsahu předání letiště, objektů a některých zařízení. Bude rovněž třeba projednat způsob řešení některých problémů (sanace, likvidace nepotřebných zařízení atp.) a finanční účasti jednotlivých stran.

Opatření č. 4

Rozhodnutí o vlastníku a provozovateli letiště, založení společnosti

Toto rozhodnutí by mělo padnout v dostatečném předstihu před ukončením vojenského využití letiště v návaznosti na jednání s Ministerstvem obrany ČR.

Opatření č. 5

Technická příprava pro schválení letiště a pro zahájení provozu

Zahrnuje širokou škálu zákonných a technických požadavků, které je nutné splnit pro schválení letiště pro civilní provoz a pro jeho zahájení, které je nutno dále plnit i v průběhu provozu či přizpůsobovat aktuální legislativě.

Opatření č. 6

Příprava projektu a žádosti pro vhodný dotační titul

Již od počátku přípravy projektu civilního letiště Přerov je plánováno využití vhodného dotačního titulu pro jeho vybudování, vybavení nebo pro jinou potřebnou aktivitu související s tímto projektem. Získaná nevratná dotace sníží finanční náročnost projektu, i když je vždy třeba počítat se spolufinancováním z vlastních zdrojů ve výši závislé na druhu dotace.

Opatření č. 7

Samotná realizace projektu

Jedná se o praktické naplnění předchozích přípravných činností vč. činností uvedených v kapitole 6.1, jejímž výsledkem bude jednak vybudování letiště po technické stránce, ale i zahájení leteckého provozu po praktické stránce.

5.1.2 Oblast spádové oblasti letiště

Na základě analýzy vyplynuly následující kroky, opatření a projekty nesouvisející přímo s vlastní realizací projektu letiště Přerov, které ovšem s letištěm souvisí a mají vliv na jeho využívání a rozvoj:

Opatření č. 8

Propagace směrem k cílovým skupinám potenciálních uživatelů, a to jak ve spádové oblasti, tak i mimo ni v rámci ČR, a také mezinárodně

Kromě aktivit souvisejících s technickým zajištěním samotného provozu letiště je třeba vyvíjet i doprovodné aktivity, které budou směřovány k cílovým skupinám potenciálních uživatelů s cílem propagace letiště a jeho služeb a zajištění potřebného počtu jeho uživatelů.

Opatření č. 9

Při propagaci a jednáních s potenciálními uživateli je třeba prověřit jejich potřeby na vybavení letiště, které vyžadují pro zajištění svých standardů a potřeb.

6 PODROBNÝ ROZPIS AKTIVIT V RÁMCI REALIZACE OPATŘENÍ

6.1 Konkrétní popis opatření

Tato kapitola obsahuje podrobnější rozpracování předchozí kapitoly do podoby konkrétního popisu opatření.

6.1.1 Oblast samotného letiště

Opatření č. 1**Vytvoření koordinačního týmu odborníků pověřených realizací projektu**

Vytvořit tým např. 2-3 zkušených a v praxi orientovaných odborníků (jakýsi budoucí personální základ letiště), kteří se budou věnovat identifikaci, koordinaci a podnikání potřebných kroků v příslušných obdobích, aby se předešlo opomenutím, promeškání lhůt atp., a zajistilo se postupné připravování letiště na budoucí civilní provoz.

V případě, že bude rozhodnuto záměr rozvíjet bude třeba začít s jednáními s dotčenými institucemi, přípravou řešení legislativních problémů, přípravou získání potřebných pozemků, zpřesňováním investičních nákladů, řešit problémy spojené s právním statutem resp. organizační podobou provozovatele letiště resp. uživatele letiště jako celku atd..

Návrh opatření č.1:

Vyhledat a oslovit vhodné odborníky/a, kteří mají potřebné zkušenosti s provozem nejlépe civilního letiště. Tito odborníci/k si může dále doplnit svůj tým o další pracovníky. Tým bude úzce spolupracovat s příslušnými institucemi a s jednotlivými odbory Krajského úřadu Olomouckého kraje. Toto opatření doporučujeme proto, že se jedná o velmi specializovanou oblast.

Opatření č. 2

Vyhlášení ochranných pásem letiště

Letiště má AČR zpracována (v roce 1997) ochranná pásma. Ochranná pásma však dosud nebyla vyhlášena územním rozhodnutím. Proto je třeba upozornit, že jakmile bude letiště vyvedeno z majetku AČR může být snadno znehodnoceno výstavbou ve vzletových a přiblížovacích prostorech, proti které nebude zákonná obrana.

Návrh opatření č.2:

Dle získaných informací zpracovala AČR v roce 1997 ochranná pásma. V rámci jednání s AČR se pokusit tato zpracovaná ochranná pásma vyhlásit.

Opatření č. 3

Jednání s MO ČR a s AČR

Jednání se budou týkat způsobu a rozsahu předání letiště, objektů a některých zařízení. Bude rovněž třeba projednat způsob řešení některých problémů (sanace, likvidace nepotřebných zařízení atp.) a finanční účasti jednotlivých stran.

Na území letiště existuje ekologická zátěž tě (kontaminace podzemních vod ropnými produkty), jejíž likvidace bude představovat náklady, které nejsou započteny do investičních nákladů nezbytných pro zprovoznění letiště pro civilní letecký provoz, protože zatím není jasno kdo je ponese. Dle sdělení letecké základny se jedná o každoroční částku cca 3 mil. Kč. Další finance budou třeba na likvidaci nádrží LPH (3x280 m³ jedná se o cca 80 mil. Kč) a na likvidaci ekologické zátěže (sanaci) v místech jejich situování. Místa situování bývalých skladů LPH jsou mimo nově navržené hranice letiště.

Návrh opatření č.3:

Cílem jednání je získat objekty, které jsou použitelné pro provoz budoucího civilního letiště, jedná se zejména a o objekt řídicí věže, v ideálním případě vč.zařízení. U nepotřebných objektů jednat o jejich likvidaci.

Jednání se bude týkat také způsobu likvidace ekologických zátěží (sklad leteckých pohonných hmot atd.

Opatření č. 4

Rozhodnutí o vlastníku a provozovateli letiště, založení společnosti

Provozování regionálních letišť bývá řešeno formou partnerství veřejného a soukromého sektoru, aby byl zajištěn dlouhodobý provoz letiště a služeb souvisejících s leteckou dopravou, údržba a rozvoj letiště v souladu s potřebami letecké dopravy. Při volbě tohoto uspořádání je vhodné vzít v úvahu vhodnost

žadatelů o podporu z dotačních titulů zejména EU, popř. i potřebu dofinancování provozu letiště tak, aby bylo legislativně správné, proveditelné a transparentní.

Pokud se týká vlastnictví, tak existuje několik variant, z nichž se jako nejvýhodnější jeví vlastnictví veřejnoprávním subjektem.

Po uvedení do provozu se bude letiště v období min. prvních 2 let teprve etablovat na trhu a celkově může propagace a uvedení letiště do povědomí pilotů, cestujících, leteckých přepravců, cestovních kancelářů a dalších uživatelů trvat 3 - 5 let.

U letišť obdobného zaměření a velikosti, jako zvažované letiště Přerov, není možné se při hodnocení jeho ekonomických výsledků a přínosů zaměřit pouze na letiště samotné, protože taková letiště nejsou a nemohou být sama o sobě zisková, ale regiony je nutno je chápat jako důležitý prvek dopravní infrastruktury regionu, jako službu pro podnikatele, investory a obyvatele, což přináší významné sekundární efekty např. při rozhodování investorů o umístění investice, zlepšuje dostupnost regionu pro místní firmy, pro cestovní ruch a celkově funguje jako efektivní nástroj regionálního rozvoje.

Návrh opatření č.4:

Optimálním uspořádáním se tedy jeví vlastnictví letiště veřejnoprávní institucí a provozování komerční společností, která je vytvořena veřejnými a soukromými subjekty tak, aby provoz letiště mohl být dotován z veřejných zdrojů.

Opatření č. 5**Technická příprava pro schválení letiště a pro zahájení provozu**

Zahrnuje širokou škálu zákonných a technických požadavků, které je nutné splnit pro schválení letiště pro civilní provoz a pro jeho zahájení, které je nutno dále plnit i v průběhu provozu či přizpůsobovat aktuální legislativě. Přípravu projektu je nutno od samého začátku koordinovat s Ministerstvem dopravy ČR a Úřadem pro civilní letectví ČR. Je třeba vyřešit organizaci řízení letového provozu.

Návrh opatření č.5:

Zajistit splnění požadavků zejména zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a vyhlášky č. 108/1997 Sb. Ministerstva dopravy a spojů ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a letecký předpis L-14 a L-14 OP (ochranná pásma). Od rozhodnutí o transformaci ihned jednat s MD ČR a ÚCL ČR. Je nutné udržet statut letiště jako mezinárodní neveřejné, tj. zachovat provoz letiště, bude-li to možné, možno i v omezeném rozsahu. Vyřešit organizaci letového provozu.

Opatření č. 6**Příprava projektu a žádosti pro vhodný dotační titul**

Již od počátku přípravy projektu civilního letiště Přerov je plánováno využití vhodného dotačního titulu pro jeho vybudování, vybavení nebo pro jinou potřebnou aktivitu související s tímto projektem. Získaná nevratná dotace sníží finanční náročnost projektu, i když je vždy třeba počítat se spolufinancováním z vlastních zdrojů ve výši závislé na druhu dotace.

Návrh opatření č.6:

Připravit žádost o dotaci vč.všech příloh vyžadovaných dotačním programem. V současnosti známé informace o vhodných dotačních programech obsahuje kapitola 6.3 Návrh finančních zdrojů.

Předpokládáme, že žádost o dotaci bude muset být podána před zahájením budování letiště. Zde je důležitá úloha koordinačního týmu při načasování celého procesu při zvážení časové náročnosti přípravy žádosti a jejích příloh.

Opatření č. 7**Samotná realizace projektu****Návrh opatření č. 7**

Jedná se o praktické naplnění předchozích přípravných činností vč.činností uvedených v kapitole 6.1, jejímž výsledkem bude jednak vybudování letiště po technické stránce, ale i zahájení leteckého provozu po praktické stránce.

6.1.2 Oblast spádové oblasti letiště**Opatření č. 8**

Propagace směrem k cílovým skupinám potenciálních uživatelů, a to jak ve spádové oblasti, tak i mimo ni v rámci ČR, a také mezinárodně

Propagační aktivity by měly být prováděny provozovatelem letiště, v některých případech ve spolupráci s leteckými provozovateli či jinými subjekty. Je možné říci, že zájmy provozovatele letiště i leteckých provozovatelů jsou do jisté míry vzájemně provázané. Letiště bude pro provozovatele atraktivní, pokud bude schopné nabídnout určitý objem cestujících (nebo nákladu), a zároveň tito uživatelé budou mít zájem letiště využívat, bude-li jim nabízet požadovaná spojení a služby.

Analýza definovala následující skupiny potenciálních uživatelů letiště a jejich potenciální zájem:

Název skupiny	Spádová oblast I.varianta	Spádová oblast II.varianta
a) Obyvatelé jako potenciální uživatelé		
Počet obyvatel jako potenciálních uživatelů letiště	455 073	539 340
Celkové výjezdy obyvatel obcí III.stupně do zahraničí letecky	90 495	107 242
b) podnikatelská sféra	2 546 – 2 578 cestujících + 2-4 lety (cca 200 os.)	2 992 – 3 040 cestujících
c) cargo – přeprava zboží	9-15 t	36 - 42 t
d) sféra cestovního ruchu:		
da) zájem cestovních kanceláří - Incoming	Nevyplynul konkrétní údaj	Nevyplynul konkrétní údaj
db) zájem cestovních kanceláří - Outgoing	Řádově tisíce	Řádově tisíce
dc) zájem specializovaných přepraveců v cestovním ruchu	Nelze stanovit	Nelze stanovit
práce se statistickými údaji:		
dd) zahraniční turisté přijíždějící do Olomouckého kraje	106 935	106 935
de) občané spád.obl. vyjíždějící do zahraničí jako turisté letecky	46 173	54 717
e) sportovní letectví	Nedoporučuje se	Nedoporučuje se

Na tyto skupiny by měly být směřovány propagační aktivity a vedena individuální jednání s cílem propagace letiště a zajišťování jeho uživatelů.

Opatření č. 8 a)

Obyvatelé jako potenciální uživatelé

Tento údaj byl použit z důvodu potřeby zjištění počtu obyvatel ve spádové oblasti jako základního orientačního údaje, např. pro srovnání se spádovými oblastmi jiných letišť.

Obyvatelé spádové oblasti, kteří využijí služeb letiště, se stávají součástí některé ze skupin uživatelů, jako podnikatelská sféra nebo sféra cestovního ruchu-outgoing.

Návrh opatření č. 8 a):

Domníváme se, že pro všechny obyvatele spádových oblastí není třeba provádět specializovanou propagaci, část této skupiny bude oslovena specializovanou propagací určenou jiným skupinám (viz výše), spíše by se mohlo jednat pouze o všeobecnou informační aktivitu bez větších finančních nároků.

Opatření č. 8 b) Podnikatelská sféra

Jedná se o poměrně důležitou skupinu potenciálních uživatelů letiště, která by měla být oslovena specializovanou propagací. Tato skupina zahrnuje jak podniky a podnikatele tradičně sídlící ve spádové oblasti, tak i významné zahraniční investory nově umístěné v regionu a dále také potenciálně zahraniční investory zvažující příchod a investování do regionu.

Analýza ukázala určité počáteční objemy cestujících v této sféře, jejíž zájem by bylo možné vhodným způsobem podpořit a dále rozšiřovat. To zahrnuje jak podnikatele cestující z regionu do zahraničí (uvedeni v analýze), ale i zástupce podnikatelské sféry přijíždějící ze zahraničí (nebylo možné v analýze zachytit). Předpokládáme, že zahraniční návštěvníci by přijížděli za svými obchodními partnery sídlícími v regionu, tzn., že propagace letiště cílená na domácí podnikatele bude mít dopad i na jejich zahraniční partnery, když tito budou moci na základě informací svých partnerů z regionu plánovat návštěvu regionu leteckou cestou.

Návrh opatření č. 8 b):

Navrhujeme provedení cílené propagace zaměřené na celou podnikatelskou sféru ve spádové oblasti. Propagace směrem k potenciálním zahraničním investorům může být provedena prakticky bez nákladů prostřednictvím Krajského úřadu – odbor strategického rozvoje, Czechinvestu a Regionální agentury pro rozvoj Střední Moravy.

Opatření č. 8 c) Cargo – přeprava zboží

Pro tuto skupinu platí obdobně předchozí odstavec 8 b).

Opatření č. 8 d) Sféra cestovního ruchu

Tato sféra je v analytické části členěna na několik skupin, z nichž každá má svá specifika a vyžaduje diferencovaný přístup.

da) zájem cestovních kanceláří - Incoming
db) zájem cestovních kanceláří - Outgoing
dc) zájem specializovaných přepraveců v cestovním ruchu
Doplňkově:
dd) práce se statistickými údaji:
de) zahraniční turisté přijíždějící do Olomouckého kraje
df) občané spád.obl. vyjíždějící do zahraničí jako turisté letecky

Opatření č. 8 da)**Zájem cestovních kanceláří - Incoming**

Během zpracování analýzy bylo zjištěno, že v Olomouckém kraji není v současné době incomingová cestovní kancelář silná natolik, aby sama prováděla cílený incoming přímo a pouze do Olomouckého kraje (v tomto případě neuvažujeme se spádovými oblastmi). Situace by se určitým způsobem změnila, pokud by provozovatel letiště v Přerově dokázal přivést na letiště nízkonákladovou (nízkonákladové) leteckou společnost. V tom případě by již byla schopna incomingová cestovní kancelář připravit marketing a nabídky pro cestující dopravené těmito leteckými společnostmi.

Návrh opatření č. 8 da):

Navrhujeme provedení cílené propagace formou individuálních jednání zaměřených na incomingové cestovní kanceláře v Olomouckém kraji (po zvážení zahrnout i sousední kraje). Tato propagace je nákladově nenáročná.

Opatření č. 8 db)**Zájem cestovních kanceláří - Outgoing**

Pokud se týká outgoingových cestovních kanceláří v Olomouckém kraji, dle analýzy je situace taková, že by event.měly zájem o využití letiště Přerov, ale jen v případě, že poskytne konkurenční podmínky (zvl.cenové) oproti stávajícím letištím Brno a Ostrava. Rovněž se jedná o to, že některé z nich preferují letiště Ostrava a Brno i z toho důvodu, že vzhledem k počtům obyvatel těchto měst a okolí se z těchto oblastí rekrutuje více zákazníků, a tedy je vhodnější využít bližšího místního letiště. Ovšem přesto potenciální zájem o letiště Přerov nevylučují, ovšem není možné stanovit ani přibližný odhad počtu takových cestujících. Jednalo by se zřejmě o 1-2 cestovní kanceláře se sídlem v Olomouckém kraji (bez ohledu na stanovené spádové oblasti).

Návrh opatření č. 8 db):

- 1. Připravit konkurenčně zajímavé podmínky pro outgoingové cestovní kanceláře ve srovnání s letišti Ostrava a Brno.**
- 2. Navrhujeme provedení cílené propagace formou individuálních jednání zaměřených na outgoingové cestovní kanceláře v Olomouckém kraji (po zvážení zahrnout i sousední kraje). Tato propagace je nákladově nenáročná.**

Opatření č. 8 dc)**Zájem specializovaných přepravců v cestovním ruchu**

Nejedná se o klasické či nízkorozpočtové letecké společnosti, ale o servisní organizace zajišťující pro cestovní kanceláře přepravu turistů charterovými lety.

Letiště Přerov by bylo pro ně jako přepravce zajímavé z důvodu, že nyní musejí při tomtéž letu přistávat na obou letištích Ostrava i Brno, což znamená jednak nezanedbatelné časové prodlevy, ale i finanční náklady a ztráty. Cca hodinová dojezdová vzdálenost z letišť Ostrava i Brno je přijatelná a znamenalo by to pro tento druh společností významnou úsporu. Atraktivitou by mohla být i zajímavá cenová politika letiště.

Návrh opatření č. 8 dc):

- 1. Připravit konkurenčně zajímavé podmínky pro specializované letecké přepravce ve srovnání s letišti Ostrava a Brno.**
- 2. Navrhujeme provedení cílené propagace formou individuálních jednání zaměřených na specializované letecké přepravce. Tato propagace je nákladově nenáročná.**
- 3. Toto opatření souvisí s jednáními s oběma druhy cestovních kancelář.**

Data získaná z práce se statistickými údaji:**Opatření č. 8 dd)****Zahraniční turisté přijíždějící do Olomouckého kraje**

Jedná se o turisty přijíždějící jak individuálně, tak organizovaně se zahraničními cestovními kancelářemi.

Oslovit tuto skupinu cestujících přímo je obtížné, je možné využít cestovních kancelář, se kterými bude jednáno na základě dalších kapitol, protože tyto cestovní kanceláře mohou informace zprostředkovat svým partnerům v zahraničí. Dále je možné využít prezentací Olomouckého kraje na zahraničních výstavách a veletrzích.

Opatření č. 8 de)**Občané spád.obl. vyjíždějící do zahraničí jako turisté letecky**

Z této skupiny se budou rekrutovat volnočasoví cestující, kteří by byli zachyceni v kapitole cestovní kanceláře outgoing. Druhou částí budou cestující, kteří leteckou dopravu použijí pro volnočasové cesty individuálně, bez cestovních kancelář.

Návrh opatření č. 8 de):

- 1. Volnočasoví cestující prostřednictvím cestovních kancelář – všeobecná propagace jako u kapitoly cestovní kanceláře outgoing a spíše se zaměřit na spolupráci s cestovními kancelářemi**
- 2. Spíše bude třeba se zaměřit na část individuálních cestujících. Tato skupina bude sice částečně ošetřena propagací skupiny obyvatel jako potenciální uživatelé, ale bylo by vhodné zaměřit se na ni cíleněji.**

Další skupiny uvedené v analýze:**Letečtí dopravci, piloti a další uživatelé letiště, poskytovatelé služeb na letišti**

Jak je uvedeno v opatření č. 8, jedním z důležitých předpokladů zahájení a rozvoje provozu letiště Přerov je navázání spolupráce s leteckými dopravci, dále piloty (aerotaxi, charterové lety atp.) a poskytovateli dalších doprovodných služeb na letišti.

Poskytovatele doprovodných služeb - bude možno ve značné míře nalézt v regionu, některé specializované zřejmě bude nutno hledat mimo něj.

Návrh opatření:

Oslovit (např. formou poptávky) potenciální poskytovatele těchto služeb přednostně v regionu, v případě potřeby i mimo něj.

Piloti aerotaxi a podobných druhů letů - jsou rovněž důležitou skupinou, protože kromě zákazníků jsou to také oni, kdo přivedou letadlo na letiště Přerov.

Návrh opatření:

Oslovit uveřejněním letiště a jeho nového statutu a rozsahu provozu v oficiálních příručkách obsahujících přehled existujících letišť, a to jak v ČR, tak i v zahraničí, a případně i v odborných publikacích.

Opatření č. 9**Návrh opatření č.9:**

Při propagaci a jednáních s potenciálními uživateli je třeba prověřit jejich potřeby na vybavení letiště, které vyžadují pro zajištění svých standardů a potřeb.

6.2 Cílové náklady

Odhad stavebních nákladů je proveden v CÚ 2005. V nákladech není zahrnuto DPH 19% a cena pozemků potřebných pro realizaci rekonstrukce a dostavby letiště.

Cílové investiční náklady (v tis.Kč)	Varianta 1	Varianta 2
CELKEM	1 032 300,-	1 707 400,-

Předběžný odhad provozních nákladů vychází ze zkušeností obdobných malých letišť (varianta 1). Jedná se o cca 15 osob obslužného personálu a provozní náklady cca 10 – 15 mil Kč/rok.

Pozemky potřebné pro rekonstrukci a dostavbu (m²)

Pozemky	Varianta 1	Varianta 2
- Stávající	2 873 530	2 873 530
- Nové (nutno vykoupit)	49 066	49 066
celkem	2 922 596	2 922 596

Přesnost výměry stávajících pozemků letiště je úměrná přesnosti výchozích údajů (byly velice špatné).

6.3 Návrh finančních zdrojů

6.3.1 Společnost provozující letiště

Základním zdrojem počátečních finančních prostředků zřejmě bude založená společnost provozující letiště. Objem těchto prostředků bude záviset na vstupním kapitálu společnosti a přístupu k dalším zdrojům, které budou muset také sloužit k dofinancování prostředků z dotačních programů.

6.3.2 Evropské dotační tituly

6.3.2.1 Fond soudržnosti

Byla provedena předběžná jednání o možnosti financování z kohezního fondu tohoto programovacího období, tj.do roku 2006. Možnosti pro příští programovací období nejsou sice zatím přesně známy, ale dle současných informací lze očekávat možnost jeho využití i pro příští programovací období.

6.3.2.2 Integrovaný regionální operační program (IROP)

Pro příští programovací období se připravuje Integrovaný regionální operační program (IROP), v jehož rámci bude možné realizovat projekty v objemu 5 – 25 mil.EUR. Olomoucký kraj již identifikoval při zjišťování absorpční kapacity vhodné

projekty, a projekt civilního letiště Přerov je jedním z těch, který byl zařazen mezi potenciální projekty pro tento program.

6.3.2.3 Operační program Infrastruktura - Opatření 1.3 - Modernizace civilních letišť nadregionálního významu

Opatření je navrhováno pro podporu projektů předkládaných vlastníky a provozovateli letišť poskytujícími služby veřejnosti v oblasti letecké dopravy.

Popis

Z letišť celostátního významu (mimo letiště Praha/Ruzyně) se pozornost obrací k regionům, v nichž jsou umístěna mezinárodní veřejná letiště celostátního významu, a to zejména letiště Ostrava/Mošnov, Brno/Tuřany, Karlovy Vary/Olíšová Vrata a letiště Pardubice. Důvody takové pozornosti jsou především dostupnost dráhy požadované délky a únosnosti pro vzlety a přistání letadel odpovídající MTOW (mobilní vzletová hmotnost), výhodná lokalizace na území ČR, vhodná poloha vůči letišti Praha/Ruzyně, či vyhovující umístění v blízkosti rozsáhlého urbanistického celku.

Mezi typy podporovaných projektů patří např. projekty podporující funkci letišť u velkých aglomerací, začleňující je do přilehlé dopravní infrastruktury.

Z výše uvedeného je zřejmé, že by zřejmě letiště Přerov nespadlo do tohoto opatření, ovšem důvodem je, že nebylo dosud považováno za letiště typu Ostrava nebo Brno. Z tohoto důvodu je třeba jednat s Ministerstvem dopravy před přípravou obdobného programového dokumentu pro příští programovací období.

Operační cíle opatření

- modernizace technické infrastruktury letišť s nadregionální důležitostí,
- vytvoření podmínek pro zlepšení funkce letišť u velkých aglomerací pro podporu podnikatelských aktivit.

Typy podporovaných projektů

- vybavení vybraných letišť nadregionálního významu potřebným zařízením
- modernizační úpravy vybraných letišť nadregionálního významu
- zvýšení kapacity a kvality vybraných letišť nadregionálního významu
- zvýšení bezpečnosti leteckého provozu

Specifická kritéria pro výběr projektů

- zkvalitnění letecké dopravy realizací navrhovaných projektů,
- přínos navrženého projektu ke zvýšení bezpečnosti leteckého provozu.

Forma a výše podpory

- formou podpory bude nevratná přímá pomoc pro jednotlivé projekty,
- výše příspěvku na jednotlivé projekty bude stanovena v souladu s čl. 29 nařízení Rady (ES) č. 1260/1999,
- pro příspěvek z ERDF platí horní mez nejvýše 75 % celkových uznatelných nákladů, na které lze poskytnout podporu, a zpravidla nejméně 50 % veřejných výdajů, na které lze poskytnout podporu,
- v případě investic do infrastruktury, které jsou spojeny se značnými čistými příjmy, nesmí příspěvek překročit 50 % celkových uznatelných nákladů,
- v případě investic do podniků nesmí příspěvek překročit 35 % celkových uznatelných nákladů,
- výše podpory musí být v souladu s horními mezemi pro výši podpory a pro kombinace podpor stanovené v oblasti státní podpory,
- míry podpory budou stanoveny v Pokynech pro žadatele, které schvaluje Podvýbor doprava.

Koneční příjemci podpory

- vlastníci letišť a související dopravní infrastruktury nadregionálního významu poskytující v této oblasti služby veřejnosti

6.4 Harmonogram prací a rozvrh činností

	Např.2006				Např.2007				Např.2008				Např.2009				Např.2010				Např.2011				Např.2012			
Název činnosti	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12	Q13	Q14	Q15	Q16	Q17	Q18	Q19	Q20	Q21	Q22	Q23	Q24	Q25	Q26	Q27	Q28
Opatř.1 Koord.tým																												
Opatř.2 Ochr.pásma																												
Opatř.3 Jednání MO ČR a AČR																												
Opatř.4 Vlastník, provozovatel																												
Opatř.5 Tech.připr.																												
Opatř.6 Žádost o dotaci																												
Opatř.7 Realizace																												
Opatř.8a-d Propagace u cíl.skupin																												
Nečíslované Oslovení poskytovatelů služeb																												
Nečíslované Zveřej.v ofic.let.příruč- kách																												
Opatř.9 Zjištění potřeb dopravců																												

