

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Potřebuje město Plzeň mezinárodní letiště?

Does the City of Pilsen need an International Airport?

Bakalářská práce

Václav Tégel

Plzeň 2019

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
Fakulta ekonomická
Akademický rok: 2018/2019

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Václav TĚGL**
Osobní číslo: **K16B0580P**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Ekonomická a regionální geografie**
Název tématu: **Potřebuje město Plzeň mezinárodní letiště?**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Stanovte osnovu a cíle práce v souladu se zadáním.
2. Prostudujte odbornou literaturu k zadané tématice.
3. Stanovte metody zpracování.
4. Získejte data (primární, sekundární).
5. Utřídte informace včetně grafického i kartografického zpracování získaných dat.
6. Formulujte dílčí závěry na základě geografické analýzy.
7. Proveďte syntézu získaných poznatků, formulujte závěry.
8. Průběžně konzultujte zpracování práce.

Rozsah grafických prací:

Rozsah kvalifikační práce: 40 - 60 stran

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- SEIDENGLANZ, Daniel. Typologie středoevropských měst podle dostupnosti letecké dopravy. *Miscellanea Geographica Universitatis Bohemiae Occidentalis* 14. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2008b, 143-148 s.
- SEIDENGLANZ, Daniel. Air transport in Central Europe under the influence of low-cost airlines. *Geography for life in 21st Century*, 2010, 523-528 s.
- MARADA, Miroslav. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.
- KRAFT, Stanislav, VANČURA, Michal. Dopravní systém České republiky: efektivita a prostorové dopady. Brno: Masarykova univerzita, Národohospodářský obzor, 2009, roč. 9, č. 1, 21-33 s.
- RODRIGUE, Jean-Paul, COMTOIS, Claude, SLACK, Brian. The geography of transport systems. [Third edition]. New York: Routledge, 2013. ISBN 978-0415822541.

Vedoucí bakalářské práce: **Doc. PaedDr. Jaroslav Dokoupil, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **23. října 2018**

Termín odevzdání bakalářské práce: **23. dubna 2019**



Doc. Ing. Michaela Krechovská, Ph.D.
děkanka



Doc. PaedDr. Alena Matušková, CSc.
vedoucí katedry

V Plzni dne 23. října 2018

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Potřebuje město Plzeň mezinárodní letiště?“

vypracoval samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

V Plzni dne 23. 4. 2019

.....
podpis autora

Poděkování

Rád bych poděkoval zejména svému vedoucímu bakalářské práce doc. PaedDr. Jaroslavu Dokoupilovi, Ph.D. za odborné vedení, pomoc a rady při jejím zpracování. Dále všem lidem, kteří se všemožně podíleli na poskytování odborných informací v zájmu této bakalářské práci.

Obsah

Úvod	8
1 Cíle práce.....	9
2 Metodika zpracování.....	10
3 Zhodnocení literatury.....	11
4 Definice základních pojmů.....	14
4.1 Doprava	14
4.2 Geografie dopravy v kontextu s dopravní polohou Plzeňského kraje.	16
4.2.1 Dopravní poloha Plzeňského kraje.....	17
4.3 Akcesibilita.....	17
4.4 Metropolitní regiony.....	18
4.4.1 Metropolizace.....	20
4.4.2 Funkce metropolitních regionů	21
4.4.3 Teorie vztahující se k problematice metropolitních regionů.....	22
4.4.3.2 Teorie centrálních míst	22
4.4.3.3 Teorie polarizačního rozvoje	23
5 Letecká doprava.....	24
5.1 Druhy dopravních sítí v letecké dopravě.....	25
5.2 Základní druhy letecké dopravy a její specifikace	26
5.3 Ostatní členění letecké dopravy a její specifikace.....	27
5.4 Náklady spojené s provozováním letecké dopravy	27
6 Kategorizace a postavení letišť v civilní letecké dopravě.....	29
6.1 Letiště jako ekonomický komplex.....	31
6.2 Letiště jako sociální komplex	32
6.3 Letiště a jeho vlivy na životní prostředí	33
7 Veřejné mezinárodní letiště lokalizované na území České republiky.....	36
7.1 Dostupnost vybraných veřejných mezinárodních letišť v České republice z města Plzně	36
7.1.1 Akcesibilita z města Plzně na Letiště Václava Havla v Praze	37
7.1.1.1 Výpočet průměrné frekvenční akcesibility z města Plzně na Letiště Václava Havla v Praze	38
7.1.2 Akcesibilita z města Plzně na letiště v Karlových Varech.....	39
7.1.2.1 Výpočet průměrné frekvenční akcesibility z města Plzně na Letiště Karlovy Vary	40

8 Vymezení zájmového území potenciálního letiště	41
8.1 Charakteristika města Plzně	41
8.2 Vybrané fyzicko-geografické charakteristiky města Plzně.....	42
8.3 Vybrané socioekonomické charakteristiky města Plzně	42
8.3.1 Obyvatelstvo	42
8.3.2 Hospodářství – zaměření na sekundární a terciární sektor	43
8.4 Plzeň jako jádro metropolitního regionu.....	44
8.4.1 Existující vymezení plzeňské metropolitní oblasti	47
8.4.2 Srovnání plzeňské metropolitní oblasti s metropolitními regiony v Bavorsku.....	48
8.5 Dostupnost letecké dopravy v okolí města Plzně - současnost	49
9 Analýza neveřejného mezinárodního Letiště Plzeň – Líně.....	50
9.1 Vlastnické struktury a historie letiště	51
9.2 Potenciál oblasti Letiště Plzeň – Líně a její dopravní dostupnost.....	52
9.2.1 Dopravní dostupnost.....	53
10 Analýza veřejného mezinárodního Letiště Pardubice	55
10.1 Informace o regionu	55
10.2 Základní údaje o letišti v Pardubicích.....	55
10.3 Historie letiště	56
10.4 Dopravní dostupnost, spádová oblast a přepravní statistiky letiště v Pardubicích.....	57
10.4.1 Dopravní dostupnost a spádová oblast letiště	57
10.4.2 Přepravní statistiky	58
11 Komparace mezinárodních letišť v Plzni - Líních a v Pardubicích	61
11.1 Komparace dopravní dostupnosti a hospodářské výkonnosti regionů.....	61
Závěr.....	64
Seznam použité literatury	66
Seznam použitých symbolů nebo zkratk	72
Seznam obrázků	72
Seznam tabulek.....	73
Seznam grafů	73
Seznam příloh	73

Úvod

Letecká doprava je obor lidské činnosti, se kterou se v průběhu života setká téměř každý z nás. V dnešní době je pojem doprava na vzestupu. Hospodářský rozvoj všech zemí je provázán s rostoucí mobilitou. Stanislav Mirvald (1993) ve své publikaci píše, že „*nepřetržitý rozvoj dopravy je základním předpokladem trvalého rozvoje národního hospodářství*“.

V České republice z hlediska alokace letecké dopravy hraje prim největší české Letiště Václava Havla v Praze. Jednak je to dáno výhodným postavením města v transevropských a regionálních sítích, ale je to také dáno bohatou historií a hospodářskou výkonností regionu. O letišti v Praze je známé, že pro aerolinky, ale i pro cestující je poměrně z hlediska nákladů drahé. Nákladová stránka věci hraje do karet regionálním letišťům v České republice. Za poslední 2 roky dochází ke kontinuálnímu růstu pohybů i počtu cestujících na většině regionálních či lokálních veřejných mezinárodních letišťích v ČR. Mohlo by si svůj podíl ukousnout i potenciální veřejné mezinárodní letiště v regionu na západě Čech?

Město Plzeň je jedno z největších měst v České republice s bohatou historií a zároveň je jediné město z „velké čtveřice“, které nemá veřejné mezinárodní letiště. Letecká doprava získává v posledních letech na oblibě a stává se z ní významný segment na současném trhu s dopravou. K dynamice, kterou letecká doprava v posledních letech získává, přispívá také neustále se zvyšující dostupnost letecké přepravy pro běžného člověka. Region na západě Čech je silným jádrem metropolitního regionu. Jsou zde situovány průmyslové podniky hlavně strojního a elektrotechnického zaměření. V současnosti jsou zde lokalizovány zejména montovny. S nástupem průmyslu 4.0 by se tato struktura mohla pomalu začít měnit i s nároky, které tato transformace s sebou nese. Pokud chce být město Plzeň nadále atraktivní pro investory a tudíž být silným jádrem metropolitního regionu i do budoucna, tak potřebuje k tomu vybudovat silné mezinárodní letiště, které pozici města výrazně posílí. V Plzni se vyrábí výrobky, které se vyváží do celého světa a pozice Plzně jako hospodářského hegemona na západě Čech je enormně silná.

V práci se pokusíme částečně aplikovat poznatky z jinak koncipovaného města Pardubice, kde už dané veřejné mezinárodní letiště existuje a je provozu schopné. Pokusíme se daný model aplikovat i do prostředí na západě Čech. Letiště v Pardubicích odbaví ročně kolem 150 tisíc cestujících. Bylo by možné takového scénáře dosáhnout i v Plzni?

1 Cíle práce

Primární cíl této bakalářské práce už byl částečně naformulován v názvu „*Potřebuje město Plzeň mezinárodní letiště?*“. Tento název má působit poněkud diskutabilně. Proč město Plzeň nemá veřejné mezinárodní letiště, když ho mají v Karlových Varech nebo v Pardubicích. Bylo by rentabilní pustit se do tak velkého projektu?

Primárním cílem tedy bude zanalyzovat situaci okolo možné výstavby či dostavby veřejného letiště mezinárodního významu, získat důležitá data o veřejném mezinárodním letišti v Pardubicích, a pokusit se aplikovat tyto poznatky i model na západě Čech s cílem ověřit, zda-li má smysl podobně funkční veřejné mezinárodní letiště vybudovat právě v Plzni. Pardubický region, ve kterém už mezinárodní letiště funguje, je v několika aspektech velice podobný regionu na západě Čech a tím pádem je vhodnější pro srovnání než letiště v Karlových Varech.

Plzeň se zdá být jádrem metropolitního regionu. V práci se budeme zabývat tímto tématem velmi podrobně a pokusíme se shrnout vše, co se dá zjistit o metropolitních regionech. Pokud chce být Plzeň i nadále jádrem metropolitního regionu potřebuje k tomu vybudovat i silné mezinárodní letiště, které region z hospodářského hlediska výrazně podpoří.

Vybudování letiště je bezesporu velmi nákladné a přitom nemusí přilákat potenciální klientelu z nejbližšího okolí a tím i negenerovat zisk. Cílem je pokusit se vytvořit pro tyto potřeby vzdálenostní dostupnost obcí alokovaných do 100 kilometrů od potenciálního letiště s cílem zjistit, jak dlouhou trasu budou muset potenciální klienti ujet, aby se dostali na letiště v Plzni. Totožná analýza bude použita pro životaschopné letiště v Pardubicích, které funguje jako veřejné mezinárodní letiště už přes dvě dekády. Zjištěné výsledky budou vyhodnoceny a následně srovnány. Dalším krokem bude vytvořit mapu vzdálenostní dostupnosti také pro letiště v Praze, za účelem porovnat časovou dostupnost obou zmiňovaných letišť s největším veřejným mezinárodním letištem v Česku – Letiště Václava Havla v Praze.

V souladu s cíli práce jsou naformulované tyto hypotézy:

- 1) Vybudováním mezinárodního letiště v Plzni se posílí pozice Plzně jako jádra metropolitního regionu v konkurenci s dalšími jádrovými oblastmi.
- 2) Dopravní dostupnost budoucího letiště v Plzni je natolik dobrá, aby se letiště stalo významným dopravním uzlem v západočeském regionu.

2 Metodika zpracování

Před začátkem psaní této kvalifikační práce došlo k hodnocení literatury s vedoucím práce a bylo nutné literaturu, která se zabývá problematikou dopravy, pečlivě nastudovat. V práci se pracuje zejména se sekundárními daty, která byla získána z různých odborných článků, kvalifikačních prací a knižních publikací autorů, kteří se danému tématu věnují.

Kvalifikační práce je rozdělena na dvě části. První část pojednává o teoretické části problému. Analyzujeme zde aktuální situaci v geografii dopravy se zaměřením na leteckou dopravu, která byla pečlivě nastudována v literatuře. V této části práce se zabýváme obecnými tématy, jako jsou doprava a její působení. Mimo jiné zde rozepisujeme obecné informace o metropolitních regionech a teoriích dotýkajících se právě tohoto specifického tématu. Dále jsme konkretizovali obor dopravy, který bude hlavní obor zájmu v této kvalifikační práci. Zejména pak leteckou dopravu a její vlivy. Následně po nastudování dostupné literatury se zaměříme na pozemní infrastrukturu, hlavně co se letišť týče. Při použití literatury autor dbal na zapojení také plzeňských autorů, jako je třeba Stanislav Mirvald nebo i členové katedry geografie při Fakultě ekonomické na Západočeské univerzitě v Plzni.

Druhá část se bude věnovat praktičtější části problému. Došlo k zhodnocení Plzně jako jádra metropolitního regionu a zhodnocení jednotlivých metropolitních funkcí. Dále bylo také zjišťováno, jaký vliv na region mělo letiště v Pardubicích. Mimo jiné bylo analyzováno území z hlediska dopravní dostupnosti. Stejnou formu analýzy jsme zvolili pro jediné mezinárodní letiště nacházející se na území Plzeňského kraje známé také pod názvem Plzeň-Líně za účelem provedení následné syntézy výsledků u obou letišť. Na závěr byly nastudovány statistické ročenky, které poskytuje Český statistický úřad (ČSÚ) za účelem zjištění vývoje počtu obyvatel v městě Plzni. Tento krok byl proveden na základě analýzy socioekonomické sféry.

V kontextu při psaní práce bylo nutné vypočítat průměrnou frekvenční akcesibilitu za konkrétní časový údaj pro dostupnost jednotlivých dopravních uzlů. Nejprve došlo podrobně k nadefinování, čeho se akcesibilita vlastně týká a až pak se přešlo na výpočet. Výsledky jsou interpretovány pomocí tabulek na příkladu Letiště Václava Havla v Praze a Letiště v Karlových Varech v kontextu s dopravní dostupností z města Plzně. V této kvalifikační práci pro utřídění dat je využita forma tabulek a grafů. V práci jsou k nalezení také kartografické podklady z programu ArcGis.

3 Zhodnocení literatury

Socioekonomická geografie je v českém jazyce pojem, který ve světě znají spíše pod pojmem humánní geografie. Podle Touška a kol. (2008, s. 9) humánní geografie „studuje lidskou společnost a lidské aktivity v prostředí“, součástí této vědní disciplíny je i podle Touška a kol. (2008) geografie dopravy.

Podle Stanislava Mirvalda (2002) je geografie dopravy složitá součást humánní geografie, která pod sebe váže všechny druhy dopravy. Jedná se o významný hegemon na poli určování ceny na trhu. Rodrigue a kol. (2017) zase definuje geografii dopravy jako subdisciplínu geografie, která pojednává o pohybu osob, nákladu a zboží v prostoru. Jako primární pramen posloužila publikace Úvod do geografie dopravy od Josefa Brinkeho (1999). V publikaci lze nalézt význam dopravy v kontextu s národohospodářským rozvojem, ale i dopravní systémy a metody hodnocení dopravy. Z důvodu stáří této publikace byla nastudována i poměrně nová zahraniční publikace od Rodrigueho (2017) z Hofsterské univerzity v New Yorku. Autor došel k závěru, že oba mají velmi podobné názory na danou problematiku, i když v publikaci od Rodrigue (2017) jsou odbornější termíny a občas se ukázal překlad z anglického jazyka jako problematický.

Velmi přínosná byla také publikace od Miroslava Marady a kol. (2012). Kniha s názvem Doprava spojuje a rozděluje byla vytvořena za účelem vzdělávání. Konkrétně se jedná o vzdělávací modul GEOGRAFIE, který byl publikován jako výukový a metodický text přírodovědy a matematiky na středních školách v Praze. Z této publikace byly čerpány informace, které se týkají dopravy a jejího vlivu na životní prostředí. Letecké dopravě, kterou se tato kvalifikační práce zabývá, je věnována celá jedna kapitola a přinesla mnoho hodnotných informací při tvorbě práce. Publikace zhodnocuje leteckou dopravu na globální úrovni. Z měřítka regionálního jsou čerpány informace většinou z publikace od Pavla Drdly (2014) z univerzity Pardubice. Publikace poskytuje velmi odborný přehled v problematice osobní dopravy v regionálním a nadregionálním významu. Cílem této knihy, jak autor uvádí v předmluvě, je prohloubit znalost čtenářů v uvedené problematice, což určitě tato kniha dokáže. Variabilitu rozvoje regionů popisují ve své publikaci Kraft a Vančura. Z článku jsou čerpány informace o dopravní poloze a jak velký vliv má tato poloha při rozvoji regionů. Doprava, jak už víme, je hlavním činitelem při rozvoji regionů. Při analýze dopravní sítě byl využit elektronický zdroj informací od ministerstva dopravy (2019). Kromě obecných témat týkajících se dopravy se práce zaměřuje na konkrétní zájmový segment dopravy a tím je letecká doprava.

Nejvíce odborných informací poskytla publikace od plzeňského autora Stanislava Mirvalda. Autor se v práci zabývá v prvním díle Geografie dopravy (1999) obecnými tématy jako jsou dopravní dostupnost, geografie dopravy a také přemísťování v prostoru. V následném díle Geografie dopravy III (2002) se autor zabývá už konkrétními druhy dopravy. Čemu se autor konkrétně věnuje, je patrné už z obalu knihy. Jsou zde vyznačena letadla a lodě. V této knize je nadefinována letecká doprava a obecně vzdušná doprava. Kniha poskytla stěžejní informace pro vytvoření obrázku č. 1 – typologizaci vzdušné dopravy. Součástí letecké dopravy jsou i pozemní stanice, kde mohou letadla vzlétat a přistávat. Definicí vzdušných přístavů napomohla definovat kniha od Jana Eislera a kol. (2011). Publikace byla velice užitečná při řešení ekonomické stránky věci. Poskytuje informace o ekonomice dopravního systému a nejen o funkci letišť v dopravě. Kromě Jana Eislera a kol. byly použity publikace Svět letecké dopravy I a II od Pruša a kol (2007 a 2015). Knihy napomáhají ukázat letiště jako ekonomický komplex a byly využity i v jiných kapitolách. V kontextu s leteckou dopravou jsou v kvalifikační práci nadefinovány i dopravní sítě. Daniel Seidenglanz (2008) uvádí ve svém díle velmi podrobný popis těchto sítí. Spolu s J. Rodriguem byly hlavním bodem zájmu při psaní o těchto sítích, které provází leteckou dopravu.

Při řešení dopravní polohy Plzeňského kraje byl využit učební online text od Aleny Matuškové (2014). Publikace je hlavním zdrojem informací o dopravní poloze města Plzně a celého kraje. Text je ve velké míře využit při řešení zájmového území. Spolu s další publikací od dalšího plzeňského autora Václava Čady a kol. (2007) je kompletně zhodnocena poloha Plzně v rámci České republiky, ale i Plzeňského kraje. Velkou roli hrají v knize také příspěvky Aleny Matuškové a Marie Novotné, které se obě podílely jako editorky na tvorbě této knihy od Václava Čady. Proto se zde uvádí autorský kolektiv, který je velmi široký.

Metropolitní regiony, které jsou součástí jedné z hypotéz, popisuje ve své knize Peter Jurczek a kol (2008). Z této knihy se daly čerpat hlavní informace, co se týká evropských a národních metropolitních regionů na příkladu hlavně České republiky. Mnoho knih na toto téma nebylo napsáno. Metropolitním regionům nebo oblastem se nejvíce věnují v Německu. Konkrétně autoři jako Hans H. Blotevogel nebo právě Peter Jurczek. Odborné články od H. Blotevogela poskytly informace při řešení tohoto velmi problematického a stále stručně nedefinovaného tématu.

V českém prostředí se metropolitním oblastem věnují v článku *Metropolitan areas in the Czech Republic* pánové T. Kostelecký a D. Čermák, kteří jsou jedni z mála autorů, kteří se věnují metropolitním oblastem nebo regionům v České republice. Jako stěžejní publikace byla vyhodnocena a využita kniha spolu s CD přílohou o metropolitních regionech od Petera Jurczeka z jeho dvojjazyčné knihy *Evropské a národní metropolitní regiony na příkladu Saska a České republiky*, ve které je mimo jiné autorem jednoho článku Jaroslav Dokoupil. Článek od J. Dokoupila (2008) posloužil pro kapitolu o městu Plzni jako jádru metropolitního regionu. V souvislosti s metropolitními regiony jsou v práci nadefinovány i teorie dotýkající se tohoto širokého tématu, které stále není specifikováno jednou větou. Pro popis teorie polarizačního rozvoje posloužila publikace od Jiřího Blažka a Davida Uhlíře (2011). K druhé teorii centrálních míst uvedených v práci posloužil jako zdroj hlavních informací online učební text od Otakara Čerby (2019).

Kromě tištěných publikací byly ve velké míře využity i online domácí i cizojazyčné články. Například informace o obyvatelstvu v Plzni byly čerpány z dat Českého statistického úřadu. Pomocí internetového zdroje byl využit i zákon 49/1997 Sb. pojednávající o civilním letectví. Součástí online publikací využitých k tvorbě této kvalifikační práce je také strategie využívaná zejména v metropolitních oblastech v České republice. Tento nástroj napomáhá územnímu plánování a nazývá se strategie ITI. Strategie byly mimo jiné zpracované pro Plzeňskou metropolitní oblast a ukázaly se jako stěžejní při čerpání informací k tomuto tématu. Na základě těchto strategických dokumentů bylo možné vymezit Plzeňskou metropolitní oblast se 117 obcemi a ukázat její cíle. Pro analýzu konkrétní pozemní infrastruktury bylo pracováno s oficiálními stránkami letišť, ze kterých bylo čerpáno vše potřebné pro podrobný popis od vlastnických struktur až po dopravní dostupnost. Další elektronické články byly využity z veřejných informačních struktur společnosti. Můžeme mluvit zejména o elektronických člancích ze serveru idnes.cz nebo zdopravy.cz.

V kontextu se psaním práce byl využit i geografický informační systém ArcGIS ve verzi 10.4.1 pro tvorbu mapových výstupů ve formě obrázků. Jako zdroj dat pro tento informační systém byly využity datové vrstvy z ArcČR 500. Kromě systému ArcGIS byl využit i mapový portál Mapy.cz pro vzdálenostní a časové analýzy dostupnosti.

4 Definice základních pojmů

4.1 Doprava

Doprava je nedílnou součástí historie lidstva a umožňuje svým působením překonávat bariéry. Ve všech fázích vývoje lidského společenství se doprava nějakým způsobem podepsala. Při vývoji lidstva v minulosti patřila a stále patří mezi základní potřeby, neboť na světě existují různé druhy krajin s rozdílnou členitostí a potenciálem.

Doprava jako pojem má mnoho definic. Dle autorova názoru nejpřesnější definici uvádí ve svém díle Josef Brinke (1999, s. 4), který definuje dopravu jako „*záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách*”.

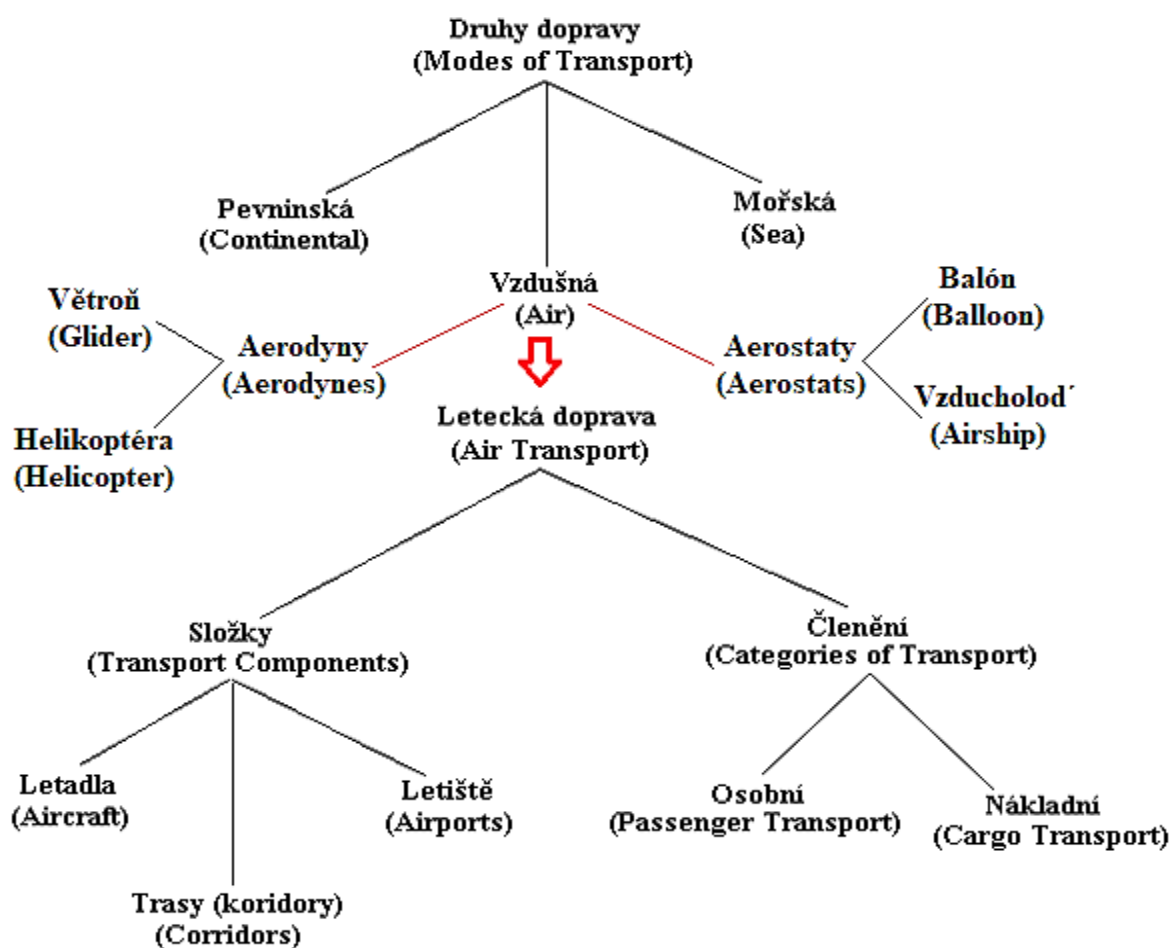
Pojem doprava nepředstavuje konečné stádium, ale stále se vyvíjí. Neustále se doprava snaží orientovat na potřeby doby, ve které se právě nachází. Pro uskutečnění dopravy jsou důležité základní složky dopravy. Josef Brinke (1999, s 4) tyto základní složky rozdělil do tří kategorií.

1. **Dopravní prostředky** - dle Josefa Brinkeho představují jakýsi soubor pohyblivých zařízení, díky kterým se uskutečňuje doprava. Dopravní prostředky můžeme dále dělit podle toho, v jakém prostředí se pohybují. Dle Stanislava Mirvalda (1999) na „*suchozemské, vodní, a vzdušné*”. Dopravní prostředky nelze dělit jen z hlediska, v jakém prostředí se vyskytují, ale je třeba také rozlišovat, jakou funkci vlastně mají. Josef Brinke (1999) dále dopravní prostředky dělí na **nákladní a osobní**.
2. **Dopravní cesty** - každý dopravní prostředek potřebuje pro vlastní pohyb nějakou dopravní cestu. V případě letecké dopravy je zapotřebí vzdušný prostor. Dopravní cesta může mít různý charakter. Dopravní cesta podle Brinkeho (1999) může být buď **přirozená** nebo **umělá**. Do přirozených dopravních cest lze zařadit například hladinu oceánu. Specifickou kategorií jsou umělé dopravní cesty. K vytvoření tohoto druhu cesty bylo zapotřebí lidského zásahu, např. výstavba runwaye pro potřeby letiště.
3. **Dopravní infrastruktura** – doprava osob i nákladu se realizuje pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě, která může být přirozená anebo umělá. Dopravní prostředek se mění v závislosti na konkrétním druhu dopravy. Využití infrastruktury v letecké, ale i železniční dopravě je podmíněno licencí za účelem dodržení zvláštních podmínek k provozování těchto dopravních činností. Do této základní složky dopravy patří technické objekty, nezbytné pro provoz dopravy.

V Případě letecké dopravy je zapotřebí vzdušný přístav neboli letiště. Do této kategorie lze zařadit dle Josefa Brinkeho (1999) i radiologické zařízení.

Doprava se může uskutečňovat, pouze pokud se v daném místě nachází odpovídající infrastruktura, která je schopná zajistit celkový rozvoj ekonomických aktivit dopravy. Dopravní infrastrukturu dělíme na **ekonomickou** a **sociální** infrastrukturu.

Ekonomickou infrastrukturou se rozumí takové ekonomické dopravní systémy, které jsou schopné provozu a být nápomocny dopravě k překonávání bariér, které se vytvářejí nebo jsou konzistentní v prostoru. **Sociální infrastruktura** napomáhá uživatelům k setrvání v jejich přirozeném prostředí a uživatelé jsou schopni se aktivně zapojovat do společnosti nebo do zaměstnání. Jedná se o bydlení, zdravotnictví nebo kvalitní vzdělávání v oblasti. Aby infrastruktura byla funkční a napomáhala k hospodářskému rozvoji, je zapotřebí, aby byla budována s dostatečným předstihem (Eisler a kol. 2011).



* — Označuje členění vzdušných dopravních prostředků s vybranými příklady

Obr. č. 1: Typologizace vzdušné dopravy
Zdroj: vlastní zpracování (Brinke, 1999, Mirvald, 2002)

4.2 Geografie dopravy v kontextu s dopravní polohou Plzeňského kraje.

Nežijeme v ideálním světě, kde je doprava dostupná vždy a všude s minimálními náklady a s neomezenou kapacitou. Variabilita rozvoje regionů je značně determinována postavením v dopravní síti (systému). Dobrá dopravní poloha v regionu může přispívat k jeho významnému rozvoji a naopak, pokud se jedná o periferní oblast, tak se z hlediska rozvoje může dopravní poloha jevit jako značně problematická (Kraft, Vančura, 2009).

Geografie dopravy je složitá součást humánní geografie, která pod sebe váže všechny druhy dopravy. Jedná se o významný hegemon na dnešním poli určování ceny na trhu. Její význam na určování ceny je značný. Nezaměnitelným důkazem je fakt, s jakou lehkostí lze dnes přepravit obrovské objemy zboží na enormní vzdálenosti. Dnes si běžně koupíme v obchodech kalifornská vína, která ani zdaleka nepřevyšují cenu našich domácích vín vyrobených na Jižní Moravě.

Geografie dopravy jako subdisciplína humánní geografie popisuje a snaží se objasnit jevy v dopravě. Studium této vědní disciplíny přináší lidstvu zejména úsporu nákladů, ale také řeší dopady na životní prostředí či podle Touška a kol. (2008) „*nepříznivé sociální dopady (např. nehody a s nimi spojené ekonomické ztráty, poškození zdraví, ztráty na životech nebo kongesce - známější možná pod pojmem dopravní zácpy)*”. Mimo jiné se geografie dopravy zabývá i leteckou dopravou.

Podle Rodriguea a kol (2006) má doprava za úkol „**překonávat bariéry v prostoru**”. Tento prostor můžeme interpretovat různými způsoby. Například prostorem můžeme chápat fyzické aspekty (topografie, ale také vzdálenost, ve které se daný aspekt nachází) a dále sociální (společenské) aspekty (administrativní regionalizace, různá kvalita dopravních sítí). Podle Touška a kol. (2008) oba tyto druhy překážek tvoří tzv. „*odpor prostředí*”, který zejména zahraniční autoři ve své literatuře definují jako „*friction of space*”. Tento odpor za určitých okolností redukuje velikost, objem, ale také schopnost vytvářet dopravní vazby mezi jednotlivými místy.

Hlavním smyslem dopravy je, jak už zde bylo řečeno, vytváření vazeb (interakcí) mezi jednotlivými regiony a místy. Doprava nejen že vytváří vazby, ale i sama o sobě tvoří sídelní a hospodářskou strukturu.

Funkční dopravní síť má určité strukturně morfologické znaky, které vyjadřují interakce v prostoru. Za primární znaky považujeme podle Stanislava Mirvalda (1993) akcesibilitu, deviatilitu a hustotu dopravních sítí.

Doprava se významnou měrou také podepisuje v **ekonomické sféře**. Dá se říci, že doprava je v České republice stejně důležitá jako například průmysl. Bez dopravy by se nedala vytvářet přidaná hodnota v průmyslu, ale ani například v zemědělství. Doprava může narážet i na mnoho překážek v daném státě. Jedná se o například problémy byrokratické, environmentální nebo sociální.

4.2.1 Dopravní poloha Plzeňského kraje

Česká republika má ideální dopravní polohu ve středu Evropy a proto slouží naše dopravní síť zejména pro tranzitní dopravu. Současné trendy vývoje nám ukazují, jakým směrem se doprava bude do budoucna vyvíjet, zejména pak na počtu dopravních prostředků nebo na zvýšení efektivnosti a rychlosti (Drdla, 2014).

Přes území Plzeňského kraje vede významný třetí železniční koridor směrem na Slovensko. Jedná se o koridor, který představuje významné dopravní spojení německého Norimberku a Žiliny na Slovensku. Tento koridor stále není plně dokončený. (Matušková a kol, 2014). V současné době se vlaky po koridoru pohybují v některých úsecích maximální rychlostí 160 km/h, což pro potřeby dnešní doby zdaleka nestačí (mdčr, 2019). Páteř silniční sítě přes území kraje tvoří dálnice D5. Jedná se o dálnici, která vede z hlavního města Prahy přes Plzeň až na hraniční přechod Rozvadov, který tvoří hranici se SRN. Vodní doprava se na území města, ale i celého kraje téměř neuskutečňuje. Výjimku tvoří výletní loď na přehradě Hracholusky, která brázdí dvacetikilometrovou trasu po přehradě. Dopravu zajišťuje loď s maximální kapacitou 150 osob (Hracholusky.com, 2019).

4.3 Akcesibilita

Akcesibilita neboli dopravní dostupnost vyjadřuje dle Mirvalda (1999) „*prostorovou, časovou a frekvenční dostupnost jednotlivých dopravních uzlů při jednom druhu dopravy*“. Dopravní uzel je místo v prostoru a většinou se jedná o křižovatku dopravních cest. Akcesibilitu ovlivňuje zejména geografická poloha a určitá těsnost uzlů. Míra vysoké akcesibility, která je charakteristická pro dopravní uzly nám zaručuje dobré podmínky pro lokalizaci různých činností (respektive zařízení či celých korporací) (Brinke, 1999).

Akcesibilitu dělíme na:

- 1) Vzdálenostní – \sum vzdálenosti z jednoho uzlu k ostatním uzlům
- 2) Časovou - \sum časová dostupnost pro přepravu z jednoho uzlu k ostatním uzlům
- 3) Frekvenční – počet spojů z jednoho uzlu k ostatním uzlům

4.4 Metropolitní regiony

Studium metropolitních regionů nemá příliš dlouhou tradici, přestože tento pojem zaujímá pevné místo v souladu s územním plánováním. Metropolitní regiony jsou symbolem pro konkrétní koncept, který pojednává o rozvoji rozlehlých velkoměst a také jejich okolí. V minulosti se metropolitní regiony nazývaly starším názvem „**městské regiony**“. Tento název se používal zejména v Německu. Okolo 90. let minulého století si název postupně prošel určitou transformací a byl nahrazen pojmem „**Evropský metropolitní region**“ (Jurczek, 2008).

Co je metropolitní region?

Metropolitní regiony tvoří v sídelním systému určitou kompaktnost. Obvykle se metropolitní regiony skládají z centra tvořeného jedním nebo několika městy (Hampl, 2005). V rámci spolkové republiky Německo byly metropolitní regiony označovány v souladu s územně-politickým konceptem „*jako motory společenského, ekonomického, sociálního a kulturního rozvoje udržující a zachovávající výkonnost a konkurenceschopnost Německa a Evropy*“ (Jurczek, 2008).

Definovat jednoduše metropolitní regiony je poměrně obtížné. Často jsou autoři nuceni vypracovat vlastní definici metropolitních regionů i vlastní soubor kritérií pro vymezení. Obecně se snaží metropolitní regiony vymezit T. Kostelecký a D. Čermák jako **rozsáhlé seskupení, které tvoří velkoměsta či města skládající se z přilehlých oblastí nebo ze sousedních vzájemně propojených měst.**

Metropolitní regiony jsou často zaměňovány s aglomerací, která je tvořena souvislou urbanistickou zástavbou a ve které můžeme nalézt i periferní oblast, která nemusí mít urbanistický charakter, ale je určitým způsobem svázána s městem. To ale neznamená, že samotná aglomerace nemůže být součástí metropolitního regionu. Pojem určitého seskupení velkoměst či měst se pokusila minulosti vymezit také skupina geografů pracujících v Ústavu hospodářství ČSAV. V roce 1961 se tato skupina podílela na průkopnické práci a určitým způsobem vymezila metropolitní regiony podle velikosti, ekonomické struktury (méně než 15% obyvatel zaměstnáno v zemědělství) a kompaktnosti zastavěné plochy (více než 200 obyvatel na kilometr čtvereční). Jiný geograf, univerzitní profesor J. Korčák (1966), použil čistě morfologické parametry vymezující metropolitní regiony. Vyčlenil oblasti s nejvyšší hustotou obyvatelstva (oblasti s největším zalidněním) a podle toho se rozhodl, jaké obce (největší města) budou zvažovány jako centrální města metropolitní regionů.

V souladu s tím vypočítal hustotu obyvatelstva pro každé město a na základě toho se rozhodl jaké město zvolit centrem (Kostecký, Čermák, 2004). Pokud budeme mluvit čistě o metropolitních regionech v České republice, tak žádný autor zde stejně jako ve světě neuvedl všeobecně uznávanou definici. Kupříkladu, když chceme vymežit město (což je také složité nadefinovat), tak můžeme použít například administrativní definici města pod jurisdikcí příslušné městské rady. To nám poskytne určité informace, které jsou použitelné. V příkladu metropolitních regionů nic takového neexistuje, což je problematické. Každý autor má možnost si zvolit svou definici a pak může docházet k různým odlišnostem k výkladu pojmu a problematiky s ním spojených.

Nejdále se studiem metropolitních regionů jsou vědci v Německu. Zde vzniklo mnoho publikací na toto téma. Územní plánování řeší v Německu cíle, které se stanovují na odborných konferencích. Na jedné z těchto konferencí bylo vyčleněno i 7 evropských metropolitních regionů v Německu. Příklad jednoho z těchto regionů může být Mnichov a okolí ležící ve Svobodném státě Bavorsko, které je nejbližším hospodářským partnerem České republiky. V Bavorsku můžeme nalézt kromě mnichovského metropolitního regionu (**Metropolregion München**), který se rozprostírá okolo hlavního města Svobodného státu Bavorsko i jiné metropolitní regiony. Najdeme zde i norimberský metropolitní region (**Die Metropolregion Nürnberg**). V Metropolitním regionu Norimberk žije 3,5 milionu obyvatel na 21 800 km². Region vykazuje HDP ve výši 134 miliard eur a přibližně zaměstnává 1,9 milionu zaměstnanců. Těmito statistikami je tento metropolitní region jednou z nejsilnějších hospodářských oblastí v Německu stejně jako město Plzeň v rámci České republiky (Blotevogel, 2018). Naopak metropolitní region okolo města Mnichova je podobný spíše pražské metropolitní oblasti.

Do budoucna lze předpokládat, že metropolitní regiony v následujících letech nabydou na významu a nadále jejich počet poroste. Uskupení metropolitního regionu však musí mít určité znaky, abychom mohli o metropolitním regionu mluvit (Blotevogel, a kol. 2009). Metropolitní regiony nejsou pouze ostrůvky, ale mají velký vliv v národní, mezinárodní, ale i v globální úrovni. Jsou propojené zejména funkční dělbou práce s domácími i zahraničními oblastmi. V metropolitních regionech se vzájemnou závislostí omezují rizika a naopak podporují příležitosti konkurence. Podporují se také faktory, jako jsou tvorba kapitálu nebo důraz na vzdělání kvalifikovaných pracovníků (Blotevogel, Heinrich, 2002).

Tab. č. 1: Hodnocení vybraných výhod a nevýhod při utváření metropolitních regionů

Výhody	Nevýhody
Vytváření a rozvíjení vědy a výzkumu včetně inovací	Velká konkurence a tím i velký konkurenční tlak
Posílení schopnosti spolupráce regionů	Za určitých okolností odvádění pozornosti od domácích problémů
Příležitost k redukci/odstranění rozdílů mezi městem a okolím	Nadprůměrné finanční náklady na společenství
Vytváření široké základy účastníků v tomto společenství	Neustálá nutnost inovace v regionech
Možnost propojení potenciálů jednotlivých regionů	Určité nebezpečí přecenění potenciálu a funkce regionu
Dobrovolná účast a spolupráce	

Zdroj: Jurczek a kol (2008)

Zpracoval: Václav Těgl (2019)

4.4.1 Metropolizace

je pojem spojený se vznikem metropolitních regionů. Jedná se o proces, při kterém dochází k utváření nových druhů celků kolem dominantně postaveného sídla s tím, že se předpokládá dojíždka za prací, za vzděláním a jinými službami do jádra regionu.

Z pohledu územního rozvoje je pojem metropolitní region na vzestupu. Je potřeba se podívat na kontext, prostřednictvím kterého se termín dostal do současné diskuze. Termín metropolitní oblast je definován kombinací slov „metropole“ a „region“. Termín metropole je odvozen od starověkého slova Metropolis a vždy odkazoval na město s politickým, obchodním nebo kulturním centrem. Obvykle tento pojem označoval hlavní město nebo město, které tvořilo v sídelní struktuře dominantní roli. Metropole je spojována s myšlenkou kompaktní městské koncentrace, zatímco pojem region je plochá jednotka středního rozsahu. Spojením těchto dvou pojmů vzniká metropolitní region (Blotevogel, Danielzyk, 2009).

Tvoření metropolitních regionů je pro konkrétní region velice výhodné. Utvoření metropolitních regionů v minulosti ukázalo, že je úroveň metropolitního statusu výhodná, protože umožňuje velký metropolitní potenciál a v důsledku toho řadí region do důvěryhodné a účinné pozice. Z tohoto ohledu je zřejmé, že myšlenka rozšířit prostorově metropolitní region s cílem zvýšit metropolitní potenciál zahrnutím dalších oblastí je správná. Výhody mimo jiné jsou dostupnost informací a kvalifikací, vyšší produktivita kapitálu a pracovní síly, vysoce diferenciované trhy práce a vysoká úroveň kontaktu.

4.4.2 Funkce metropolitních regionů

Jestliže chceme zjistit, zda-li je město jádrem metropolitního regionu, musíme posoudit, jestli město plní **metropolitní funkce**. K tomu nám poslouží řada kritérií, které budou dále nadefinovány (Dokoupil v publikaci od Jurczek 2008).

1. **Konkurenční a inovační funkce**

Z ekonomického hlediska je tato funkce důležitá pro konkurenceschopnost metropolitního regionu. Rozhodující je schopnost inovovat. Není to jen o konkurenceschopnosti samotných regionů, ale také příslušných hospodářských celků. Konkurenceschopnost spočívá hlavně ve schopnosti vytvářet a šířit znalosti, inovace produktů a procesů, jehož jsou součástí i sociální a kulturní inovace. Charakteristickými rysy, které lze hodnotit jsou osoby pracující ve vědě a výzkumu, dále pak univerzity a další výzkumné instituce.

2. **Kontrolní a rozhodovací funkce**

Metropolitní regiony jsou sídly významných kontrolních center mezinárodního a globálního hospodářství. V regionech jsou alokované pobočky zahraničních i domácích společností. Do této konkrétní funkce můžeme dle Dokoupila v publikaci od Jurczeka (2008) zařadit velké městské industriální parky, které udávají směr, jakým odvětvím průmyslu se bude oblast zabývat. Tyto oblasti následně i kontrolují plnění stanovených cílů (Blotevogel, Danielzyk, 2009).

3. **Funkce brány**

V metropolitním regionu se musí nacházet významné dopravní uzly důležité nejen pro samotný region. Pokud budeme mluvit o metropolitním regionu, musí tomu odpovídat také i kvalita dopravních cest. Funkce brány se neustále vyvíjí s aktuálními potřebami a není to tak, že se zde vystaví infrastruktura a další století se nemusíme o nic starat. Funkce brány je při metropolizaci nejdůležitější, protože má schopnost propojit spolu i ostatní funkce. Funkce brány jsou dnes především integrace do systému mezinárodní letecké dopravy a vysokorychlostní železnice. Výskyt dálničních sítí a se předpokládá jako základní pilíř rozvinutého regionu.

4. **„Symbolické funkce“**

Metropolitní regiony nejsou jen pouze střediskem kontroly, inovací a bran. Jedná se především o funkce, které dělají z regionu velice atraktivní místo. Symbolické funkce často podporují identitu k regionu nejčastěji formou kulturních akcí a workshopů na dané téma, které se konají v pravidelných intervalech.

4.4.3 Teorie vztahující se k problematice metropolitních regionů

S problematikou metropolitních regionů se pojí i určité teoretické rámce vztahující se k ideální alokaci. První teorie z těchto teoretických rámců je bezesporu teorie prostorové rovnováhy od Waltera Christallera, která pojednává o centrálních místech. Druhou vybranou teorií vztahující se k prostorové diferenciaci prostředí je teorie polarizačního rozvoje od Johna Friedmanna. V následujících podkapitolách si dané teorie zhodnotíme a obecně je nadefinujeme pro potřeby této práce.

4.4.3.2 Teorie centrálních míst

Teorie se zabývá podle online publikace od Otakara Čerby „*problematikou prostorového systému osídlení, tedy velikostí a rozmístění sídel v sídelní struktuře především na základě ekonomických charakteristik, závislých hlavně na chování spotřebitelů a obchodníků v reálném čase*”.

Teorie se nezabývá pouze osídlením, ale najdeme zde i aspekty ze socioekonomické geografie např. cestovní ruch. Autorem této slavné teorie je německo-švýcarský geograf Walter Christaller. Autor navázal na výzkum Johanna von Thüнена a následně informace dále rozvinul a aplikoval je ve své práci. Teorie byla naformulována roku 1933 na příkladu hospodářsky silného jižního Německa.

Teorie je založená na šesti základních předpokladech popsane níže, které se týkají určité homogenosti prostředí.

1. Existence jednoho druhu dopravy a stejná míra dopravní dostupnosti
2. Rovnoměrně rozmístěná populace
3. Existence centrálních míst poskytující různé služby či administrativní funkce
4. Minimalizace cestovní vzdálenosti spotřebitelů
5. Poskytovatelé služeb se snaží pokrývat co největší možnou oblast trhu
6. Všichni obyvatelé mají stejný příjem a totožné požadavky na služby

Základem teze je, že jsou sídla schopna vytvářet pouze velmi omezený druh zboží dle vlastních produkčních možností, ale obyvatelé těchto sídel poptávají mnohem různorodější a bohatší sortiment. K obstarávání bohatšího a různorodějšího sortimentu musí sloužit instituce nacházející se v dosažitelné vzdálenosti pro obyvatele sídla. Na stejném principu fungují i služby.

4.4.3.3 Teorie polarizačního rozvoje

Jedná se o obecnou teorii od Johna Friedmanna, který se narodil v roce 1926. Autor v teorii zavedl významný pojem **jádro-periferie**. Teorie polarizačního rozvoje (1966) je významná z mnoha důvodů, zejména pak proto, že se snaží stávající teorie týkající se regionálního rozvoje zasadit do širokého rámce společenského vývoje, ale také sjednocuje terminologii jádra a periferie do jednoho celku a tím i lépe definoval dělení regionů právě podle tohoto dělení. Friedmannova teorie vychází ze specifické myšlenky určité nerovnoměrnosti při rozdělení moci v ekonomice a také ve společnosti.

Takové rozdělení moci může vyústit ve vytvoření specifické struktury vzájemných vztahů (migrace, ale také v administrativní struktuře). Friedmann rozlišuje 6 mechanismů (efektů), které rozlišují ekonomickou převahu jádrových oblastí nad periferiemi (Blažek a Uhlíř, 2002).

1. **Efekt dominance** – periferie je oslabována odlivem kapitálu, ale také přírodních a lidských zdrojů směrem k jádru.
2. **Informační efekt** – jádro má velký potenciál při výměně informací zejména pak díky vysoké koncentraci obyvatelstva a jiné výši příjmů obyvatel v jádru.
3. **Psychologický efekt** – jádro má předpoklad pro inovace spíše než periferie prostřednictvím většího množství kapitálu v jádru.
4. **Modernizační efekt** – Přetransformování stávajícího chování institucí a sociálních hodnot pro snadnější inovace a schopnost přijímání změn.
5. **Efekt vazeb** – v návaznosti na odvětví schopnost plodit inovace, které vyústí v následné inovace.
6. **Výrobní efekt** – dochází k určitému vytváření ekonomických vazeb (vztahů) inovujících korporací. Například při dočasné monopolizaci na trhu, s rostoucí specializací a dosahování úspor.

Dopad mechanismů spatřuje Friedmann zejména v napětí (konfliktech) mezi periferií a jádrem. Napětí, které vzniklo, doporučuje autor řešit omezenou decentralizací, což by mohlo v konečném důsledku vést až ke vzniku nového jádra.

5 Letecká doprava

Jedná se o jeden z nejmladších druhů dopravy, který je charakterizován vysokou dynamikou. Podle Stanislava Mirvalda (2002) „letecká doprava náleží k nejrychleji se rozvíjejícím základním druhům dopravy“. Není divu, když v přepravní vzdálenosti za jednotku času jasně dominuje.

Pro uskutečnění tohoto specifického druhu dopravy jsou zapotřebí hmotné statky v podobě **letišť**, které jsou zpravidla situovány v okolí velkých měst nebo v bezprostřední blízkosti. Součástí letišť jsou runway, terminály, radiologická zařízení pro monitoring letadel i pohybu na letišti, stanice hasičů a záchranných složek a podobně odpovídající služby nezbytné pro zajištění provozu letecké dopravy.

Letiště jsou podle Jana Eislera a kol (2011) „územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha, včetně souboru staveb a zařízení, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybu letadel s tím souvisejícím“.

Z ekonomického pohledu je vzdušná doprava brána jako nejefektivnější na dlouhé vzdálenosti. Tento druh dopravy není teoreticky závislý na dopravních cestách. Pro pohyb na nebi jsou zapotřebí pouze letové koridory situované v určité výšce, po kterých se uskutečňuje pohyb letadel podle předem schváleného letového plánu.

Podstatný vliv na uskutečnění letecké dopravy mají podle Stanislava Mirvalda podmínky v atmosféře, zejména pak atmosférický tlak, nízká oblačnost nebo mlhy. Největší nároky jsou na letadla kladena při vzletu a přistání. Všeobecně platí, že při nižším tlaku vzduchu se letadlu hůře vzlétá a proto jsou zapotřebí v horských oblastech delší runwaye.

Globalizační procesy udávají trend pro leteckou dopravu, která neustále narůstá. Intenzita dopravy váže na sebe **pozitivní i negativní vlivy**. V okolí vzdušných přístavů jsou zpravidla situována sídla, která jsou obtěžována neustále se opakujícím intenzivním hlukem přistávajících a vzlétajících letadel. Na toto téma bylo napsáno mnoho vědeckých studií, které tento jev jasně popisují. Emise z provozu letadel ovlivňují také atmosférické podmínky, zejména pak častější výskyt jevů jako je krupobití nebo zvýšená oblačnost (Mirvald, 2002).

Naopak letecká doprava má i pozitivní faktory, které dokážou ovlivnit sociální i hospodářskou strukturu regionu. Letiště jako místo dokáže zaměstnat velké množství lidí napříč mnoha obory lidské činnosti a tím pádem i ovlivnit národní nebo regionální hospodářskou strukturu.

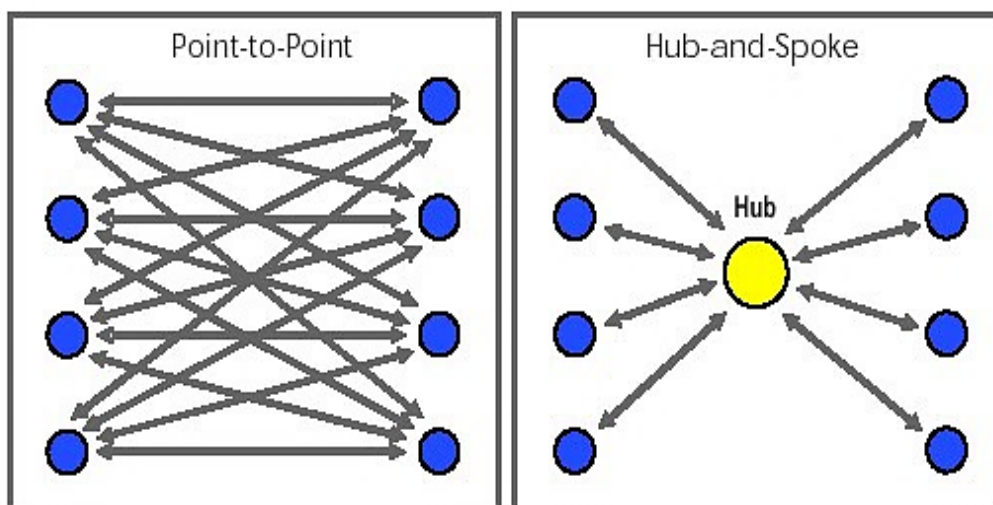
5.1 Druhy dopravních sítí v letecké dopravě

Letecká doprava prochází neustálými inovacemi, které mají značnou geografickou relevanci. Tyto inovace vyvolávají významné prostorové dopady zejména pak-li mluvíme o přechodu ze sítě „**point-to-point**“ na síť typu „**hub and spoke**“.

Dopravní síť typu **point-to-point** se vyznačují vysokým množstvím přímých spojení z místa na místo. Velkou nevýhodou této dopravní sítě je však velmi nízká frekvence spojení. Daleko efektivnější je síť **hub and spoke**. V této dopravní síti existují radiální trasy, které umožňují větší efektivitu letecké dopravy. Množství relací je zde daleko větší a tím dochází i k navýšení frekvencí spojení mezi destinacemi. Další výhodou je lepší dostupnost v místech, kde je lokalizované uzlové letiště neboli „hub“. Jako síť point-to-point má i síť hub and spoke své nevýhody. V síti hub and spoke jsou odstraněny přímé cesty a tudíž je nutné v „hubu“ (v uzlovém letišti) přestoupit. Díky vyšší frekvenci spojení je však zde značná úspora času, který může cestující využít efektivněji (Seidenglanz, 2008).

Daniel Seidenglanz ve své práci píše, že „význam leteckých spojení míst, která v globální hierarchii tzv. „world cities“ tvoří úplně nejvyšší řádovostní kategorii, roste“ Výsledkem může být větší disperze nebo dekoncentrace letecké dopravy v hlavních světových sídelních strukturách a tím se naskytuje možnost i právě pro město Plzeň.

Tyto dva typy dopravních sítí nám lépe vizualizuje obr. č. 2., který znázorňuje jednoduchý náčrt těchto dvou typů dopravních sítí.



Obr. č. 2: Dopravní síť „point-to-point a hub-and-spoke“

Zdroj: Rodrigue, J-P et al. (2004)

5.2 Základní druhy letecké dopravy a její specifikace

Leteckou dopravu, jak ji známe dnes, lze dělit na mnoho druhů a podruhů podle všemožných kritérií. Nejprve je nutné rozlišit, v jaké rovině se pohybujeme. Leteckou dopravu musíme na začátku dělit podle toho, na jakou oblast letectví se zaměřujeme, jestli na oblast **vojenskou** nebo **civilní** a podle toho se také odvíjí i typologizace. Vojenskou leteckou dopravou se rozumí speciální druh letecké dopravy, který podléhá právním předpisům ministerstva obrany České republiky a je zřízen na základě požadavku na ochranu země.

Civilní leteckou dopravu definuje na základě § 2 zákona **49/1997 Sb. o civilním letectví** „*Civilní leteckou dopravou se rozumí letecké činnosti provozované v České republice civilními letadly jakékoliv státní příslušnosti pro civilní účely, jakož i letecké činnosti provozované letadly státní příslušnosti České republiky v cizině pro civilní účely a provozování civilních letišť a poskytování leteckých služeb na území České republiky*“. Obecné podmínky a nařízení pro civilní leteckou dopravu upravuje Mezinárodní sdružení leteckých dopravců, kteří jsou známí pod zkratkou IATA.

Mimo jiné jsme zjistili, že existuje vojenská a civilní doprava. Pro nás bude ovšem nejpodstatnější civilní letecká doprava, ve které se pohybuje celá tato kvalifikační práce. Civilní leteckou dopravu můžeme dělit podle Stanislava Mirvalda (2002), ten ve své publikaci dělí civilní leteckou dopravu na **přepravu osob a přepravu nákladu**.

Jiné dělení nabízí prostřednictvím publikace Pavla Drdla (2014), který dělí civilní leteckou dopravu na **obchodní leteckou dopravu a všeobecné letectví**.

1) Obchodní letecká doprava

Jedná se o takový druh dopravy, který váže pod sebe **pravidelné a nepravidelné** letecké spojení. Pravidelná letecká doprava je charakteristická opakujícím se leteckým spojením mezi body A a B za předem stanovený čas a v totožný den či hodinu, která je prováděna podle předem schváleného letového plánu. Nepravidelná doprava (chartery) jsou přímou reakcí na objednávky od privátních i veřejných subjektů. Letecká doprava je zde uskutečňována na objednávku, při níž je zpravidla pronajato celé letadlo i s posádkou. Na rozdíl od pravidelné letecké dopravy zde výchozí i cílové místo volí pronajímatel letadla. Jedná se obvykle o přepravu velkých skupin lidí, kteří cestují ze stejného místa do totožné cílové destinace za různým účelem ať už z obchodního či soukromého důvodu.

Nejčastějším důvodem nepravidelné letecké dopravy v České republice jsou privátní objednávky od cestovních kanceláří, které z velké části operují během letního letového řádu (letový plán uskutečňovaný během letních měsíců). Nepravidelná letecká doprava dodržuje totožné předpisy jako pravidelná letecká doprava. Letecké společnosti tento druh nepravidelné dopravy využívají zejména z důvodu naplnění kapacity svého letového parku, neboť lety na objednávku (chartery) jsou uskutečňovány mimo pravidelná letecká spojení.

Existují ale také společnosti, které se specifikují pouze na nepravidelná letecká spojení. Příkladem může být u našich německých sousedů letecká společnost Condor (Drdla, 2014). V České republice se na nepravidelné, ale i pravidelné letecké spojení orientuje společnost Smartwings, a.s., (www.travelservice.areo, 2019). Společnost Smartwings, a.s. byla dříve dceřiná společnost společnosti Travel Service a.s. K přejmenování došlo koncem roku 2018 a dnes používá společnost Travel Service už jen název Smartwings a.s. (zdopravy.cz, 2019).

2) Všeobecné letectví

Tento druh definuje Pavel Drdla (2014) jako „*označení pro soukromé lety, letecké práce, sportovní nebo rekreační létání a ostatní civilní letecké činnosti*”.

5.3 Ostatní členění letecké dopravy a její specifikace

K základním druhům letecké dopravy je třeba doplnit určité druhy, které leteckou dopravu podrobněji definují. Leteckou dopravu kromě základních druhů lze dělit i na **mezinárodní a vnitrostátní leteckou dopravu**. Vnitrostátní (domestic) doprava se uskutečňuje výlučně na letiště situované na území dané země, ze které proběhl vzlet. Mezinárodní doprava se naopak uskutečňuje na mezinárodní (international) úrovni.

Mezinárodní linky se dále člení podle vzdálenosti. Nejčastěji na linky krátké (short haul), střední (medium) a dlouhé (long haul) (Drdla, 2014). Mezi krátké tratě řadí Pavel Drdla takové, které jsou uskutečňovány do Evropské unie, střední definuje jako lety na Střední Východ a dlouhé lety jsou specifikovány jako zaoceánské lety.

5.4 Náklady spojené s provozováním letecké dopravy

Dopravní náklady definuje Rodrigue a kol. (2006) jako „*peněžní vyjádření toho, co musí poskytovatel dopravy (dopravce) zaplatit/vydat, aby byla provedena přeprava*”. Náklady můžeme dělit podle příspěvku Daniela Seidenglanze v publikaci od Václava Touška a kol. na náklady **fixní** a **variabilní (provozní)**.

- **Fixní náklady (FC)** – jsou takové náklady, které se změnou množství nemění. Korporace je musí vydat, i kdyby byl objem výroby nulový. Jedná se například v případě letecké dopravy o náklady spojené s pořízením letadel, výstavby terminálů a ostatní pozemní infrastruktury.
- **Variabilní (provozní) náklady (VC)** – jedná se o náklady, které bezprostředně souvisí s provozem => množství produkce je mění. Jedná se například o náklady na přepravu osob či nákladu.

Na celkovou výši dopravních nákladů má vliv mnoho faktorů. Může se třeba jednat o **geografické podmínky**. Tento faktor hraje nejvýznamnější roli. Čím je větší vzdálenost tím je vyšší i tzv. odpor prostředí a tím i vyšší náklady na přepravu (Rodrigue, 2006). Důležitou roli hraje také fakt, jaké **fyzikální vlastnosti** vlastně má přepravovaná komodita. V případě osobní dopravy hraje roli pouze hmotnost a množství přepravovaných osob. Dalšími skutečnosti, které napomáhají k zvyšování dopravních nákladu, jsou **také rozsah a způsob přepravy, kapacita a efektivita dopravního prostředku a také energetická náročnost** (Toušek a kol. 2008).

Pakliže se podíváme na energetickou náročnost dopravy ve vyspělých zemích, tak se dostaneme na hodnoty 20-25% celkové spotřebované energie a více než 50% vytěžené ropy. Nelze mluvit pouze o provozu dopravních prostředků, které spotřebovávají enormní množství energie, ale také je potřeba hovořit o výrobě dopravních prostředků a s tím spojených nákladech například na údržbu a stavbu dopravních cest. Letecká doprava sice spotřebuje oproti jiným druhům dopravy pouze 5% energie, ale zase naopak zde dochází k vysokému plýtvání v zájmu rychlosti. Premiantem ve spotřebě energie je silniční doprava. Tento druh dopravy spotřebuje 85% energie, která je v dopravě na provoz spotřebována (Marada, 2012).

V České republice generují státní korporace příjmy z provozování **letových provozních služeb**. Tyto služby zahrnují nejrůznější poplatky za pohyb letadel ve vzdušném prostoru, který je vymezený v případě České republiky státními hranicemi.

Pro letecké společnosti tyto poplatky tvoří variabilní náklady a to z důvodu rozdílné výše těchto poplatků na letištích po celém světě. Další poplatky jsou účtovány za pohyb letadel po letištní ploše. Poskytovatelem letových služeb je v ČR Řízení letového provozu s.p. příjmy této společnosti tvoří z 90% příletové a přiblížovací poplatky, 10% tvoří ostatní činnost (Eisler a kol. 2011).

6 Kategorizace a postavení letišť v civilní letecké dopravě

Letiště tvoří bezesporu hmotnou základnu pro provoz a údržbu letadel na zemi. Kategorizace takového funkčního celku není nijak složitá. Kategorie letišť můžeme členit podle typu letiště na letiště **veřejné a neveřejné**. Jiná možnost kategorizace je podle určení (obdobně jako u letecké dopravy) letiště – **vnitrostátní a mezinárodní**.

Provozní výkon je veličina, která sleduje mnoho faktorů. Jednak se jedná o sledování množství nákladu nebo počet cestujících, kteří prošli daným letištěm, ale také sleduje jiné měřitelné kategorie jako třeba počet pohybů letadel (mdčr, 2019).

Kategorizace podle **typu** letiště

- Veřejné – veřejná letiště operují pro širokou veřejnost a jsou schopná přijímat všechna letadla v mezích své technické vybavenosti.
- Neveřejné – jsou takové letiště, které je z určitého důvodu uzavřeno pro nejširší veřejnost. Přijímají letadla pouze na základě předchozí dohody s provozovatelem daného letiště.

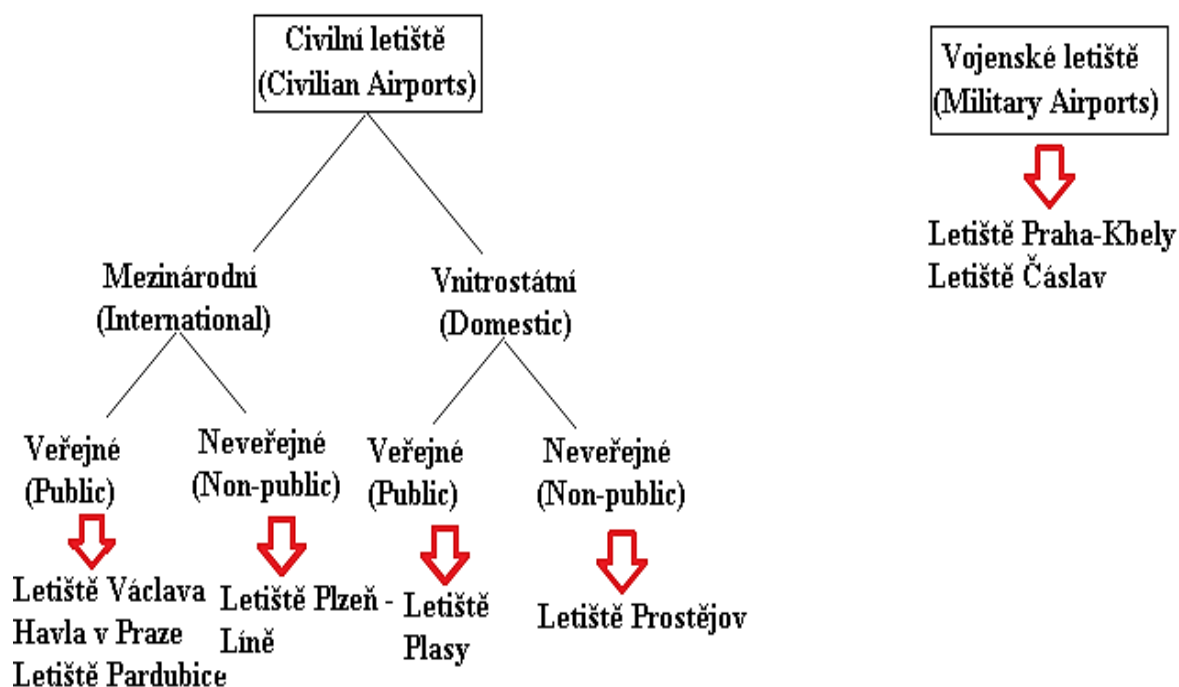
Kategorizace letišť podle **typu určení (mezinárodní, vnitrostátní)**

- Vnitrostátní – letiště jsou vybavené pouze k uskutečňování letů v rámci daného státu, aniž by letadlo překročilo státní hranici. Způsob určení letů je tedy pouze na státní úrovni a nikoliv mezinárodní. Tomu odpovídá i technická vybavenost instalovaná na letišti.
- Mezinárodní – technická vybavenost dovoluje přijímat lety ze zahraničí a provoz letiště je k tomu uzpůsoben. Letiště ale také slouží pro vnitrostátní lety.

Specifickou kategorií ve struktuře letišť v České republice jsou vojenská letiště (Military Airports). Tato letiště slouží výlučně pro potřeby armády a jsou zde mimo jiné alokována i letadla k obraně vzdušného prostoru. Dále pak mají tato letiště i jiné funkce a slouží pro potřeby ministerstva obrany České republiky.

Jako příklad je uvedeno v této kategorii letiště Praha-Kbely, ze kterého je nejčastěji přepravován vojenský materiál, ale i členové vlády České republiky, kteří se podílí na řídicí struktuře země a reprezentují Českou republiku v zahraničí.

Pro lepší přehlednost bylo vypracováno schéma letišť v České republice podle typu určení s vybranými příklady.



Obr. č. 3: Struktura letišť v České republice s vybranými příklady

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z internetové stránky www.areoweb.cz

Zpracoval: Václav Tégl (2019)

Kategorizace podle **provozního výkonu**

Zde se můžeme setkat s několika kategoriemi. Jelikož se pohybujeme v rovině civilní letecké dopravy, tak základní bude pro nás kategorizace **podle počtu odbavených cestujících**.

Pokud chceme provést správnou interpretaci výsledků, je nutné si stanovit časové období, za které budeme výsledky prezentovat. Nejčastěji se udává časové období 1 rok. Musíme brát zřetel na interpretaci výsledků. Letiště může počítat počet cestujících podle **pohybů**. Jedná se o sumu odbavení letadel při vzletu a přistání a tím pádem může být cestující započítán dvakrát, protože letiště může sloužit pro cestujícího jen jako přestupní most a nikoliv jako cílová destinace.

Tyto statistiky jsou pro letiště a region nesmírně důležité. Počet cestujících má vypovídající schopnost o počtu návštěvníků daného místa a tím se tyto statistiky stávají cenné i pro jiné obory lidské činnosti než je jen letecká doprava.

Kategorizace letišť **podle počtu odbavených cestujících**

- Mezinárodní huby – odbaví 25 a více milionů cestujících za rok. Tento druh letišť má intenzivní vliv na okolní regiony i celé hospodářství v zemích, ve kterých se nachází. Pro tento typ letiště je stěžejní množství linek, které jsou napojeny na tento dopravní uzel. Obvykle nejsou vyhledávány low-cost (dále pouze LC) dopravci z důvodu vysokých provozních poplatků. Jako příklad může sloužit letiště Londýn – Heathrow (s více než 80 mil. cestujících/rok).
- Mezinárodní letiště – odbaví 10 - 25 milionů cestujících za rok. Jedná se o velká letiště, která ovlivňují zejména okolí (obvykle jsou situována na okraji velkých sídel). Přítomnost LC dopravců je mnohem vyšší než u mezinárodního hubu, ale letiště se převážně orientuje na přímou dopravu a nikoliv jen jako přestupní stanice. Do této kategorie spadá i největší letiště v České republice – Letiště Václava Havla v Praze s počtem 16,8 milionu odbavených cestujících za rok 2018 (www.prg.airo, 2019).
- Regionální letiště – odbaví 1 – 10 milionů cestujících za rok. Jsou to letiště, která se řadí k střední velikosti. Zásadní rozmach zaznamenala regionální letiště při nástupu LC leteckých společností. Regionální letiště jsou napojena na bezprostřední okolí. Typický je společný výskyt nákladní i osobní letecké přepravy vedle sebe. Jako příklad může sloužit letiště ve skotském Edinburghu (8,1 milionu cestujících za rok).
- Lokální letiště – nad 200 tisíc cestujících ročně. Letiště této velikosti se obvykle specializují na určitou oblast a mají malý počet pravidelných linek. Příkladem může být Letiště Tuřany v Brně s přibližně 500 tisíci cestujícími ročně.
- Malá lokální letiště – do 200 tisíc cestujících za rok. Do této kategorie řadíme i letiště v Pardubicích s okolo 150 tisíci cestujícími za rok.

6.1 Letiště jako ekonomický komplex

Na letiště nelze nahlížet jen z jednoho prostého pohledu. Je nutné k němu přistupovat komplexně. Jedním z pohledů je pohled ekonomický. Jako u každého podnikatelského subjektu má letiště za cíl generovat zisk na základě svých provozních aktivit. Pohled na aspekty výnosů a nákladů je velmi zajímavý. Největší nákladovou položku v provozu letiště tvoří zaměstnanci, odpisy, energie, ale i náklady na údržbu a správu majetku (Pruša, 2007).

Provoz letiště a související infrastruktury jsou financovány ze dvou zdrojů:

- Letečtí dopravci – každý vzlet i přistání jsou zpoplatněné dle předem daného sazebníku a tento poplatek má každé letiště jiné. Dopravci platí různé poplatky i za služby na letišti (odbavení, náklad nebo výklad letadel, čerpání paliva...).
- Komerční příjmy z pronájmu – letiště je jeden velký komerční prostor. Jako služba cestujícím se nabízí i obchody situované v prostředí letiště. Obvykle se jedná o světové proslulé značky a z pronájmu těchto komerčních prostor generuje letiště zisk. Dále do této kategorie můžeme zařadit pronájem kanceláří či provoz parkovišť.

6.2 Letiště jako sociální komplex

Prostředí letiště můžeme brát i jako prostor, ve kterém nachází uplatnění lidé z různých oborů a profesí. Ke zvyšování zaměstnanosti přispívá letiště nejen v regionu, ale i ve státě, ve kterém se nachází. Podle zahraniční publikace ACI EUROPE a YORK AVIATION, poskytují letiště v Evropě průměrně 2 tisíce pracovních míst na milion obyvatel v daném regionu. V českém prostředí je největším zaměstnavatelem Letiště Praha, a.s. Letiště bezprostředně zaměstnává 2400 zaměstnanců přímo na letišti v Praze a dalších 14 tisíc zaměstnávají firmy, které se všemožně podílí na provozu letiště (www.prg.areo, 2019).

Letecká doprava je velmi důležitou složkou dopravní infrastruktury a také se značně podílí na tvorbě nových pracovních míst. Letiště má schopnost akumulovat určité podnikatelské aktivity v regionu a tím i stupňovat další regionální i celonárodní rozvoj. Na oficiálních stránkách Letiště Praha, a.s. se udává, že letectví potřebuje na 1 milion odbavených cestujících vytvořit přibližně 1 tisíc pracovních míst přímo na letišti a v národním hospodářství.

Naprostým opakem veřejného mezinárodního letiště v Praze je veřejné mezinárodní letiště v Pardubicích. Podle výroční zprávy za rok 2017 zde pracovalo 32 kmenových zaměstnanců a řadí se tak k nejmenším veřejným mezinárodním letišťům podle počtu pracovníků v České republice.

Letiště využívá obrovské množství pracovní síly a s modernizacemi a inovacemi v leteckém průmyslu nastává i na letišti potřeba sdružovat více kvalifikovanou pracovní sílu. Do budoucna lze předpokládat, že ani automatizace se leteckému průmyslu nevyhne a zaměstnanci letiště se budou muset tomuto faktu přizpůsobit nebo zcela změnit svojí kvalifikaci pomocí rekvalifikace na jiné odvětví lidské činnosti.

6.3 Letiště a jeho vlivy na životní prostředí

Doprava všeobecně je součástí nejvýznamnějších oborů lidské činnosti, které ovlivňují životní prostředí svojí aktivitou. Každý jednotlivý druh dopravy nejvíce ovlivňuje prostředí, ve kterém se pohybuje. U námořní dopravy se jedná o vodní prostředí, u letecké dopravy je to naopak zase ovzduší. Vlivy letecké dopravy vznikají různými fyzikálními zákonitostmi, které jsou vyvolané nutností uvedením letadla do pohybu a následně je udržet v pohybu, popř. letadlo zastavit.

Zcela rozhodující skutečnost je způsob pohonu dopravního prostředku a vhodné vedení dopravních koridorů a tím i minimalizace vlivů na životní prostředí. Letecká doprava a doprava obecně na sebe váže pozitivní i negativní vlivy, které více či méně ovlivňují prostředí v okolí daného druhu dopravy. Postupně si všechny vlivy rozebereme a vyhodnotíme (Marada, 2012).

Negativní vlivy můžeme dělit podle Josefa Brinkeho do dvou skupin podle vlivů na životní prostředí:

- Přímé vlivy - jedná se o vlivy, které přímo ohrožují životní prostředí (prašnost, hluk).
- Nepřímé vlivy - jedná se o vlivy, které nějakým způsobem negativně ovlivňují životní prostředí prostřednictvím negativních souvislostí (špatné potraviny).

Mezi nejškodlivější negativní vlivy letecké dopravy patří exhalace plyných i pevných škodlivin, které vznikají spalováním fosilních paliv v motorech dopravních letadel. Podle Miroslava Marady a kol. je druhým největším znečišťovatelem životního prostředí letecká doprava následující po silniční dopravě, která je brána jako největší znečišťovatel ovzduší. Tento záporný faktor letecké dopravy si uvědomují lidé stejně rychle, jak rychle roste počet letadel, který se ve vzduchu pohybuje.

Vlivy letecké dopravy na životní prostředí se dají řešit **aktivně** i **pasivně**. Jedno z aktivních řešení eliminace vlivů letecké dopravy na environmentální prostředí je omezení hluku. Tento problém se dá řešit aktivně vybudováním protihlukového valu či náspu. Jako řešení tohoto problému se také nabízí řešení pasivní, kdy zvolíme vhodnou lokaci bez narušení sídelní struktury či zavedení nových pohonných jednotek, což je v dnešní době hudba blízké budoucnosti.

Největší objem plyných i pevných škodlivin exhaluje letadlo při vzletu, přistání a také při pohybu na zemi.

V současnosti je trendem omezení exhalací plynů a jiných škodlivin do životního prostředí. Jedním z možných řešení by mohlo být i zavedení Electric Green Taxiing system neboli systému pohonu kol pomocí elektřiny. Tento systém podle zahraničního odborného článku od Thomas F. Johnson ušetří miliony dolarů na spotřebě paliva a tím pádem i exhalaci nechtěných plynů. Také tento systém omezuje o 50% až 70% hluk a vibrace v okolí letišť, což sebou nese také své klady. Zdrojem hluku v letecké dopravě jsou zejména pohonné jednotky letadel.

Provoz letecké dopravy sebou nese značné hlukové zatížení. Výhodou hluku v letectví je, že má bodový charakter, na rozdíl od hluku v průmyslu, který je konstantní. Hluková hladina se v převážné většině měří v **decibelech** a určuje se podle normy. Letecká doprava generuje krátkodobé hlukové zatížení mezi 120 a 130 dB (Brinke, 1999). Zavedením systému EGTS by se zamezilo používání pohonných jednotek letadel pro pohyb na letišti. Odpadla by i skutečnost nutnosti vytlačovat letadla ze stojánky pomocí uzpůsobeného vozidla k tomu určeného. V současnosti je ve vývinu i kompletní proudový elektromotor. Prozatímním problémem je hmotnost akumulátoru, který zabezpečuje dodávky elektrické energie. To by se ale mohlo změnit už v roce 2020. V tomto roce by se mělo začít testovat letadlo s hybridním pohonem, který bude šetrný k životnímu prostředí (IDNES.cz, 2017). Letecká doprava sebou nese nejen negativní, ale hlavně i **pozitivní** vlivy. Například bylo možné osídlit a ekonomicky využít oblasti, které jsou od sebe enormně vzdálené a tím se podílet i na růstu životní úrovně obyvatel. Letecká doprava je spojována s rostoucí životní úrovní obyvatel v regionálním, ale i v globálním měřítku. Dalším pozitivním vlivem může být i rychlost, jakou lze překonávat obrovské vzdálenosti a tím se i významně ekonomicky podílet na rozvoji privátního i veřejného sektoru. Při dobré lokalizaci letiště v okolí měst převládají pozitivní vlivy letiště a letecké dopravy jako celku. Letecká doprava, jak už zde bylo řečeno, je významným globalizátorem a nese sebou rozvoj na všech úrovních společnosti i v průmyslu. Žádný jiný druh dopravy není schopný konkurovat letecké dopravě v přepravní rychlosti za jednotku času (Eisler a kol. 2011).

Existence mezinárodního veřejného letiště je velmi důležitý faktor při rozhodování investorů, zdali vytvářet své aktivity v regionu, kde se letiště nachází. Region bez orientace na tento segment dopravy je v tomhle jasně degradován a pro řadu investorů je i méně atraktivní, než region, kde je lokalizované mezinárodní veřejné letiště.

Letecká doprava je významným globálním faktorem, který má za následek ekonomický i sociální rozvoj v regionech a tím pádem do regionu přichází mnohem snadněji investice, než do regionu bez letiště (Marada, 2012).

Letecká doprava v okolí měst s rozvinutým průmyslem, jako je právě Plzeň může ulehčit silniční dopravě při přepravě nákladu a ulehčit plynulosti procesu výroby i spotřeby. Letecká doprava není pouze o osobní dopravě, ale musíme o ní mluvit i jako o konkurentovi právě silniční dopravy. Pro rozvoj průmyslu je neuvěřitelně důležitá rozvinutá infrastruktura, která je schopná absorbovat dopravní nároky privátního i veřejného sektoru. Většina firem řeší zásobování systémem řízení zásob **Just-in-time** neboli právě na čas. Výhoda tohoto systému je, že podnik nemusí provozovat sklad, kde by skladoval dlouhodobě zásoby nezbytné pro výrobu. Systém Just-in-time zabezpečuje dodání zásob právě na čas a následně jsou tyto zásoby ihned spotřebovány. Tento systém je nesmírně závislý na pravidelném doručení zásob, bez kterých by podnik nemohl fungovat a vytvářet přidanou hodnotu.

Letecká doprava nejen, že je rychlá, ale také může dopravit materiál přes enormní vzdálenosti za zlomek času, než jiné druhy dopravy. S tím se i částečně obrazně řečeno „zmenšil svět“ a celková časová délka dopravní cesty na kilometr značně zredukovala. Tohle tvoří nezpochybnitelnou výhodu letecké dopravy a vyvažují se tím i negativní vlivy. Bez letecké dopravy se neobejdeme a současným trendem je hledání nových technologií pro ochranu životního prostředí. Neustálé inovace nám zabezpečí fungování tohoto specifického druhu dopravy, bez které se nelze teď ani v budoucnu obejít. Při nástupu **průmyslu 4.0** bude řízení zásob ještě důležitější než dnes. Plzeň jako průmyslové město by mělo na tento pokrok být připravené, pokud chce být i nadále součástí jádra metropolitního regionu, jako je právě dnes.

Průmysl 4.0 je inovační koncept založený na digitalizaci a s tím související automatizaci ve výrobě a v průmyslu. Jednoduchou práci, kterou vykonávali lidé, jsou schopni převzít kyber-fyzikální systémy a tím pádem zde dochází k obrovské úspoře lidské síly a také kapitálu, který by byl jinak využit na mzdy právě lidí, kteří se zabývali touto jednoduchou činností. Průmysl 4.0 představuje obrovskou výzvu. Jedná se spolu s internetem věcí, internetem služeb a digitální ekonomikou mezi inovační nástroje moderní společnosti. Podobně jako doprava se průmysl snaží orientovat na potřeby epochy, ve které vytváří svou přidanou hodnotu.

7 Veřejné mezinárodní letiště lokalizované na území České republiky

Na oficiálních stránkách ministerstva dopravy se můžeme dočíst, že na území České republiky nalezneme 90 civilních letišť, kdy převážná část těchto letišť je vnitrostátních. Kromě již zmiňovaných vnitrostátních najdeme v České republice také mezinárodní letiště. Mezinárodní letiště dělíme na veřejná a neveřejná - viz kapitola 6. My se budeme věnovat pouze veřejným mezinárodním letištím, z důvodu důležitosti pro Českou republiku z hospodářského hlediska. V České republice můžeme nalézt celkem **8 veřejných mezinárodních letišť**. Konkrétně se jedná o letiště v Praze, Ostravě, Brně, Pardubicích, Karlových Varech, Mnichově Hradišti, Kunovicích a Vodochodech.

Letiště v ČR lze klasifikovat mnoha způsoby. Pokud chceme objektivní charakteristiku, tak zvolíme typologizaci podle množství přepraveného nákladu a cestujících. V těchto statistikách jasně dominuje mezi letišti v České republice veřejné mezinárodní letiště v Praze s 16,8 milionu cestujících za rok 2018 (www.prg.aero, 2019).

K odstartování největšího rozvoje zmiňovaných letišť přispěl vstup České republiky do EU v roce 2004. K tomuto roku došlo k ukončení činnosti státního podniku **Česká správa letišť** a ke změně vlastnické struktury. Letiště v Brně, Ostravě a v Karlových Varech byly postupně převedeny do vlastnictví krajů, ve kterých se zmiňovaná města nachází. Současně se udála změna u provozovatelů daných letišť. Jediné letiště, které zůstalo ve vlastnictví České republiky prostřednictvím majoritního akcionáře (ministerstvo financí) je korporace Letiště Praha a.s.. Změnou vlastnické struktury směrem do regionální sféry se otevřel prostor pro čerpání evropských dotací z fondů EU a tím i značným inovacím v letecké dopravě v České republice (mdčr, 2019).

7.1 Dostupnost vybraných veřejných mezinárodních letišť v České republice z města Plzně

Dostupnost letišť může být velice důležitý parametr při výběru letiště jeho potenciálním klientem. Pro analýzu dostupnosti zvolil autor dvě letiště, které z hlediska dopravní vzdálenosti z města Plzně vytipoval na základě tohoto faktu a podle kterého následně došlo k selekci. Základním parametrem pro výběr těchto letišť byla zvolena **vzdálenostní dostupnost**. Jedná se spolu s cenou o jeden z nejdůležitějších faktorů při rozhodování klienta letiště při výběru určitého vzdušného přístavu, prostřednictvím kterého zahájí klient začátek své cesty. Podle tohoto parametru byla vyhodnocena jako nejlepší dvě česká letiště, která jsou nejvíce dostupná z města Plzně.

Jedná se o letiště v **Karlových Varech** a také o největší české Letiště **Václava Havla v Praze**.

Pro analýzu dostupnosti vybraných veřejných mezinárodních letišť byl použit mapový server mapy.cz a také datový zdroj ArcČR 500 pro zobrazení konkrétní vzdálenostní dostupnosti na konkrétní letiště. Jako součást analýzy byla spolu s dostupností ještě znázorněna průměrná dopravní dostupnost dopravního uzlu do ostatních uzlů ve sledovaném prostoru. Konkrétně z města Plzně na výše zmiňované letiště.

7.1.1 Akcesibilita z města Plzně na Letiště Václava Havla v Praze

Letiště v hlavním městě České republiky je vůbec nejvytíženějším letišťem v zemi. Za rok 2018 odbavilo více než 16,8 milionů osob. Většina cestujících, kteří cestují z České republiky, si jako start své cesty zvolí právě Letiště Václava Havla v Praze. Dojezdová vzdálenost na letiště z města Plzně se zdá být snadná z hlediska vzdálenosti i kvality komunikační sítě. Na jih od města Plzně je lokalizována kompletně dostavěná dálnice D5 (podle evropského značení E50). Po této dálnici se na letiště nelze dostat. Je nutné ve čtvrti Praha - Zličín sjet z dálnice D5 a vydat se po pražském okruhu značeného jako D0.

Po pražském okruhu je nutné ujet dalších přibližně 12 km (v závislosti na čísle terminálu) ze čtvrti Praha – Zličín. Celková vzdálenost ujetá během cesty na letiště dle serveru Mapy.cz je 91 km (v závislosti na terminálu a vzdálenost je kalkulována z centra Plzně). Pro trasování tohoto úseku bylo zvoleno cestování po placených úsecích. Pakliže bychom zvolili cestu mimo placené úseky, dostali bychom se na hodnoty okolo 93 km (v závislosti na cílovém terminálu).

Pokud klient bude chtít cestovat hromadně a nikoliv individuálně, nabízí se možnost dopravního spojení pomocí dálkového autobusu. Dopravní spojení dálkovými autobusy z města Plzně zajišťuje několik společností. Mezi dominantní dopravce patří společnost Flixbus a Regiojet a.s.. Pro přepravu na letiště nemusí cestující z letiště v Praze využít pouze silniční dopravu. Druhý způsob, který může zákazník využít, je cestování vlakem. Při tomto typu dopravy je nutné zvolit kombinovaný způsob dopravy. Společnost České dráhy a.s. nabízí kombinovaný způsob dopravy spojením cestováním vlakem na hlavní nádraží v Praze a odtud odjezd speciálním autobusem směrem na letiště. Tato služba má název Airport Express a je provozována každý den v pravidelném intervalu 30 minut vždy od 6.30 (5:30 v opačném směru) do 22:00 (21:00 z letiště na nádraží) (www.cd.cz, 2019).

Hlavní **nevýhoda** cestování z města Plzně na Letiště Václava Havla v Praze je závislost na dobré průjezdnosti silničních komunikací, ať už při využití hromadné, kombinované nebo individuální dopravy. Dopravní zácpy jsou fenoménem dnešní doby. Množství dopravních prostředků pohybujících se po dopravních cestách je enormně velký a tím vzrůstá i pravděpodobnost dopravních nehod, které mohou zastavit provoz na komunikaci a tím i zamezit včasnému příjezdu na letiště. Další nevýhodou při cestování na vzdálenost 90 kilometrů v případě individuální dopravy je nutnost parkování vozidla.

Letiště v Praze nabízí službu Aeroparking, který je placená. Letiště Pardubice nabízí parkování zdarma po celou dobu pobytu v zahraničí a tím se stává z hlediska individuální dopravy atraktivnější než letiště v Praze (www.airport-pardubice.cz, 2019).

7.1.1.1 Výpočet průměrné frekvenční akcesibility z města Plzně na Letiště Václava Havla v Praze

Pro lepší přehlednost je zde vypočítaná průměrná frekvenční akcesibilita z města Plzně na Letiště Václava Havla v Praze. Budeme analyzovat počet jednotlivých spojení mezi dopravními uzly hromadné **silniční dopravy**. Jako výchozí bod bylo zvoleno město Plzeň, konkrétně zastávka Plzeň, CAN. Výpočet akcesibility byl proveden v obou směrech (z Plzně do Prahy a z Prahy do Plzně).

Jelikož neexistuje přímé spojení z města Plzně na letiště, bylo nutné vypočítat akcesibilitu ještě ze stanice Praha - Zličín na Letiště Václava Havla v Praze. Tento dopravní uzel nebyl vybrán náhodou. Stanice Praha - Zličín je nejčastějším využívaným uzlem cestujícími, kteří cestují z Plzně hromadnou dopravou na letiště. Z toho důvodu byl vybrán dopravní uzel Praha - Zličín, odkud jezdí autobus městské hromadné dopravy, pro který byla akcesibilita vypočítaná zvlášť.

Analýza akcesibility zahrnuje více dopravních společností. Jedná se o společnosti Regiojet a.s., Flixbus. Dominantní dopravce na západě Čech společnost ČSAD autobusy Plzeň a.s. v současnosti nepořádá pravidelná spojení z města Plzně do stanice Praha - Zličín. Obsluhu dopravního spojení ze stanice Praha-Zličín na Letiště Václava Havla v Praze obsluhuje Dopravní podnik hlavního města Prahy a.s. s autobusovou linkou č. 100. Při využití jiných dopravních linek je nutný přestup, a proto byla zvolena linka č. 100.

Tab. č. 2 Počet denních přímých spojení prostřednictvím autobusové dopravy z vybraných uzlů do cílové destinace (Praha, Letiště Václava Havla).

	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Σ	Ax *
Počet spojů ze stanice Plzeň, CAN do Praha-Zličín (/den)	23	21	22	21	22	15	16	140	20,00
Počet spojů ze stanice Praha-Zličín do Plzeň, CAN (/den)	20	20	22	21	24	15	17	139	19,85
Počet spojů ze stanice Praha-Zličín na Terminál 1 (/den)	72	69	69	67	71	68	65	481	68,71
Počet spojů ze stanice Terminál 1 na stanici Praha-Zličín (/den)	69	68	68	65	70	66	64	470	67,14

Pozn. Ax - průměrná dopravní dostupnost dopravního uzlu do ostatních uzlů ve sledovaném prostoru

Σ - znázorňuje sumu denních spojení za týden na sledované konkrétní trase

*zaokrouhleno na dvě desetinná místa

Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků vlastní analýzy ze serveru Idos.cz

Zpracoval: Václav Tégl (2019)

7.1.2 Akcesibilita z města Plzně na letiště v Karlových Varech

Dojezdová vzdálenost je o poznání lepší z hlediska vzdálenosti než na Letiště Václava Havla v Praze. Zatímco na letiště v Praze se dostáváme na hodnoty okolo 91 km (v závislosti na terminálu a jakou trasu volíme), na cestu do Karlových Varů na letiště nám postačí neplacené trasy a kilometrůž pouhých 78 km. V případě individuální dopravy na cestě z Plzně se vydáme po silnici I/20, následně v Toužimi odbočíme na silnici II/198, dále pak v obci Bochov odbočíme na silnici I/6. Trasa je vhodná zejména pro individuální dopravu. Pokud bychom chtěli využít hromadnou dopravu, musíme se nejprve dostat do centra Karlových Varů pomocí dálkového autobusu a následně využít městskou hromadnou dopravu Dopravního podniku Karlovy Vary. Jako výchozí bod, totožně jako u analýzy letiště v Praze, jsme zvolili jako start naší trasy hromadné autobusové dopravy zastávku Plzeň, CAN. Trasu obsluhuje pouze jedna dopravní společnost a tou je společnost ČSAD autobusy Plzeň a.s.. Pro příjezd dálkového autobusu je využita konečná zastávka Karlovy Vary, Terminál, kde taktéž staví spoj městské hromadné dopravy. Bohužel u MHD je nutný jeden přestup na stanici Tržnice a následně linka číslo 8. nás zaveze až k letišti. Výhodou letiště v Karlových Varech stejně jako na letišti v Pardubicích je fakt, že je zde parkování zdarma. To trochu zvýhodňuje individuální dopravu před hromadnou dopravou. Naopak nevýhodou parkoviště je, že není hlídáno ani pomocí kamerového systému.

7.1.2.1 Výpočet průměrné frekvenční akcesibility z města Plzně na Letiště Karlovy

Vary

Tab. č. 3 Počet denních spojení prostřednictvím autobusové dopravy z vybraných uzlů cílové destinace (Karlovy Vary, Letiště).

	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Σ	Ax *
Počet spojů ze stanice Plzeň, CAN do KV, Terminál (/den)	9	9	9	8	9	8	8	60	8,57
Počet spojů ze stanice KV, Terminál do Plzeň, CAN (/den)	8	8	8	7	9	8	8	56	8,00
Počet spojů ze stanice KV, Terminál na Letiště (/den)*	7	7	7	7	7	5	5	45	6,42
Počet spojů ze stanice Letiště na stanici KV, Terminál (/den)*	7	6	7	7	7	7	7	48	6,85

Pozn. *zaokrouhлено na dvě desetinná místa, * nejedná se o přímé spojení – nutný přestup

Ax - průměrná dopravní dostupnost dopravního uzlu do ostatních uzlů ve sledovaném prostoru

Σ - znázorňuje sumu denních spojení za týden na sledované konkrétní trase

Zdroj: Vlastní zpracování na základě výsledků vlastní analýzy ze serveru Idos.cz

Zpracoval: Václav Těgl (2019)

Při nutnosti přestupu v síti městské hromadné dopravy Karlových Varů je spoj počítán jako jeden, i když se jedná o dvě nezávisle na sobě propojené trasy autobusů městské hromadné dopravy města Karlových Varů. Při cestě ze zastávky Karlovy Vary, Terminál neexistuje jiný typ spojení, než je právě přestup ve stanici Tržiště. Z toho důvodu byly dva spoje propojené jako jeden celek pro účely analýzy frekvenční dopravní dostupnosti na letiště v Karlových Varech.

V porovnání s frekvencí autobusových spojení do hlavního města Prahy, tabulka č. 3 nám udává daleko menší množství přímých spojení do lázeňského města Karlovy Vary než je tomu na největší české Letiště Václava Havla v Praze. Je logické, že hlavní město České republiky je obhospodařováno daleko větším množstvím hromadných prostředků, než je tomu u Karlových Varů. Hlavní město Praha tvoří v České republice centrum politického, kulturního a sociálního života. Kromě autobusových linek se lze do Prahy dostat pomocí železniční dopravy ze stanice Plzeň Hlavní Nádraží. Cesta mezi dvěma městy se stala po železnici atraktivnější i díky, výstavbě Ejpovického tunelu, který tvoří nejdelší železniční tunel v České republice. Délka tunelu činí 4150 m a představuje významnou železniční stavbu v Plzeňském kraji (Petr Ježek, 2019).

8 Vymezení zájmového území potenciálního letiště

8.1 Charakteristika města Plzně

Město Plzeň je velkoměsto ležící na západě Čech. Podle počtu obyvatel, který zde žije, řadíme město na čtvrtou pozici v České republice po hlavním městě Praze, Brně a Ostravě. Žije zde necelých 171 tisíc obyvatel (ČSU, 2018).

Historie města se datuje už od středověku. Město Plzeň, jak jej známe dnes, bylo založeno českým králem Václavem II. roku 1295 a to zejména jako důležitá obchodní křižovatka na cestě z Prahy do Bavorska. Město se podařilo vystavět téměř na samotné hranici slovanské a germánské kultury a tvoří spojnici mezi těmito dvěma odlišnými kulturními světy. Výborná dopravní poloha měla v minulosti za následek silnou ekonomickou expanzi města. Plzeň se v minulosti brzo stala třetím největším a nejdůležitějším městem v království hned po Praze a Kutné Hoře. V této době vznikly i významné pamětihodnosti, které jsou dodnes součástí image města a také jedním z největších lákadel pro turisty.

V 19. století se město proslavilo významnou expanzí průmyslu díky nalezištím energetických surovin jako je uhlí. Tento obraz místní krajiny si město uchovalo dodnes. Pokud bychom měli v současnosti zhodnotit image města, určitě dojdeme k závěru, že Plzeň je vnímaná stále jako průmyslové město, i když se tato pozice pomalu začíná transformovat. Ze socioekonomického hlediska průmysl patří stále k největším zaměstnavatelům obyvatel města. Avšak vzdělanostní struktura obyvatelstva se začíná měnit stejně rychle jako rozvoj místních univerzit, vědeckotechnických parků nebo samotné kultury a sportu. Tyto unikátní faktory vytváří z města velmi atraktivní prostředí a dozajista tím i přispívají k významnému postavení nejen v naší zemi, ale i v Evropské unii, do které město společně s Českou republikou bezesporu patří.

Plzeň je rovněž centrem podnikání a místem, kam přijíždí domácí i zahraniční návštěvníci. Město Plzeň je známé v zahraničí hlavně díky svým kulturně-historickým památkám a potravinářskému průmyslu. Vaří se zde pivo známé po celém světě a zejména kvůli tomu ročně navštíví mnoho domácích i zahraničních turistů.

Pro tyto skupiny obyvatelstva má město určitý handicap z pohledu dopravy. I když má město vynikající dopravní polohu, stále zaostává v kvalitě a množství dopravních sítí, které se ve městě nebo v okolí města nacházejí (Čada a kol, 2007).

8.2 Vybrané fyzicko-geografické charakteristiky města Plzně

Poloha města Plzně je na západě Čech a je krajským městem stejnojmenného kraje. Podnebí značně ovlivňuje poloha ve středu starého evropského kontinentu, daleko od světových moří a oceánů. Oblast se nachází ve sníženině Plzeňské kotliny na soutoku čtyř řek - Mže, Úslavy, Úhlavy a Radbůzy.

Plzeňská kotlina je denudačně akumulární sníženina rozkládající se na ploše 240 km². Osa této kotliny směřuje od jihozápadu k severovýchodu. Samotné město Plzeň se nachází a zaplňuje téměř celý severovýchodní cíp Plzeňské kotliny.

Při budování města měla dostupnost vody značný význam a sehrála nemalou roli při vhodné lokalizaci města. Z tohoto důvodu je město vybudováno na soutoku čtyř řek. Město obepíná několik vrcholů a město se tak nachází ve středu dříve jmenované sníženiny. Nejznámějšími vrcholy, které obklopují sníženinu jsou Chlum (416 m.n.m), Krkavec (504 m.n.m) a Radyně (567 m.n.m) se známou hradní zříceninou, která částečně tvoří i image města.

Georeliéf v centrální části města je málo proměnlivý a to v maximálním rozmezí 100 výškových metrů. Samotné centrum města leží v průměrné výšce 310 m.n.m. (Čada a kol, 2007).

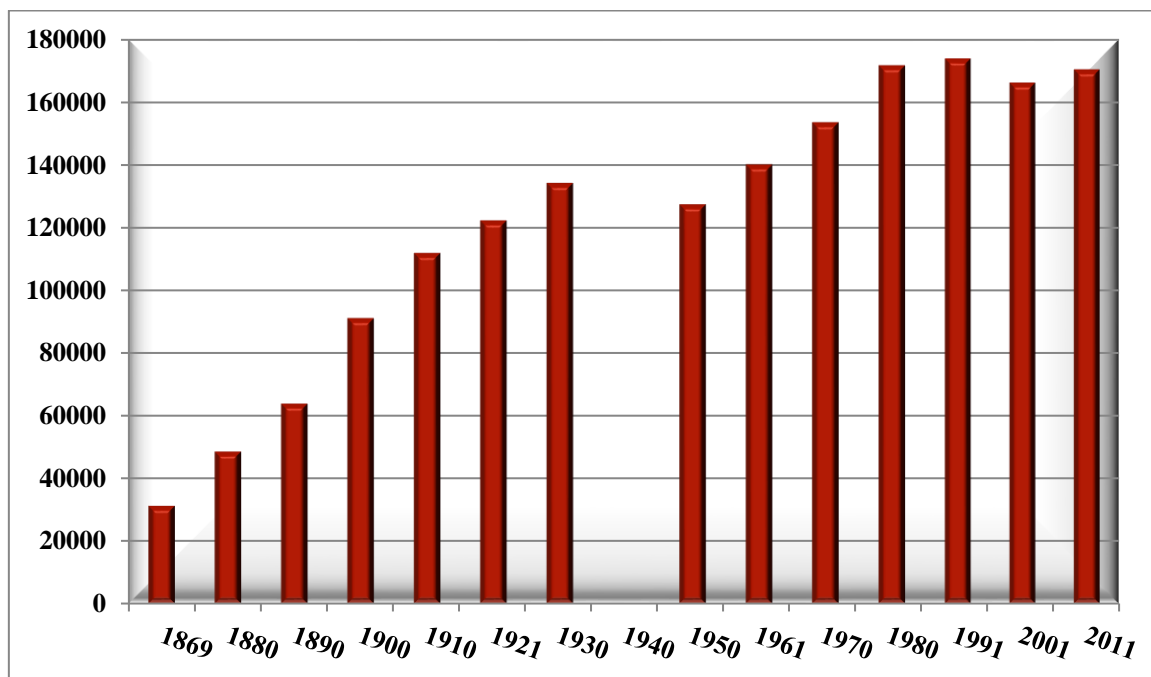
8.3 Vybrané socioekonomické charakteristiky města Plzně

8.3.1 Obyvatelstvo

K 1. 1. 2018 v městě Plzni žilo 170 936 obyvatel (ČSÚ, 2018). Ve srovnání s ostatními městy České republiky je město Plzeň na čtvrtém místě podle počtu obyvatel po Praze (1 294 513), Brně (379 527) a Ostravě (322 419).

Z hlediska počtu obyvatel začalo město expandovat v 19. století, kdy k výraznému nárůstu obyvatelstva přispěla průmyslová revoluce. Dle Čady a kol (2007) „*tento růst byl výrazně ovlivněn rozvojem největšího průmyslového podniku ve městě - Škodových závodů*“. Rychlý rozmach průmyslu měl za následek potřebu nových pracovních sil a tím došlo k významnému zvětšení počtu obyvatelstva ve městě. Nejdynamičtější nárůst obyvatelstva zaznamenalo město v poslední dekádě 19. století. V této době se Plzeň stává čtvrtým nejlidnatějším sídlem na území současné České republiky. Další rozšiřování průmyslové výroby v první třetině 20. století se značně promítlo i v počtu obyvatel, který se v tomto období i nadále zvyšoval.

Po druhé světové válce ovšem jako v celé zemi dochází k poklesu počtu obyvatel a to zejména vlivem událostí spojených s válkou. V tomto období dochází k úbytku obyvatelstva o 5,1% viz graf č. 1 (Čada a kol, 2007).



Graf č. 1 Vývoj počtu obyvatel Plzně od roku 1869 do roku 2011 (podle sčítání lidu)

Pozn. *V roce 1940 sčítání lidu neproběhlo

Zdroj dat: Český statistický úřad, veřejná databáze, 2019

Zpracoval: Václav Tégl (2019)

8.3.2 Hospodářství – zaměření na sekundární a terciární sektor

Z ekonomické teorie víme, že hospodářství můžeme dělit podle jednotlivých sektorů. Prvním sektorem je odvětví prvovýroby. Tento sektor se nazývá **primární** a zaměřuje se na prvotní zpracování surovin a také těžbu. Těžba surovin je pro rozvoj národního hospodářství důležitá, protože má potenciál zásobovat surovinami další hospodářský sektory mezi, které např. patří **sekundární** sektor neboli sektor průmyslu. V této části národního hospodářství probíhá průmyslová výroba z primárních surovin. Následuje sektor služeb neboli **terciární sektor**. Velikost tohoto sektoru ve státě má vypovídající hodnotu o úrovni národního hospodářství. Udává se, že pokud mluvíme o státě světového jádra, musí být velikost terciéru v národním hospodářství více než 50%. Terciární sektor tvoří veškeré služby a lze sem řadit i cestovní ruch. Poslední sektor v národním hospodářství se nazývá **kvartérní sektor**. Do tohoto sektoru lze začlenit veškeré vzdělávání, vědu a výzkum. Kvartérní sektor spotřebovává nejvíce finančních prostředků.

Dochází zde k vývinu nových technologií a také vzdělávání pracovníků pro všechny jednotlivé sektory národního hospodářství.

Hospodářství města Plzně se v minulosti zaměřovalo zejména na průmyslovou výrobu. Tato průmyslová výroba se koncentrovala v bezprostřední blízkosti Plzeňské aglomerace, kde se průmysl značně rozšířil. Impulz k rozvoji sekundárního sektoru na území města přispěla dobrá palivoenergetická základna. Tato energetická základna byla postupně v minulosti vyčerpána a je proto nutné dovážet suroviny do města a tím i zatěžovat dopravní infrastrukturu (Čada a kol, 2007).

8.4 Plzeň jako jádro metropolitního regionu

Město Plzeň je hlavním jádrem Plzeňského kraje nejen kvůli výborné dopravní poloze, ale i díky silné koncentraci hospodářských aktivit v západočeském regionu. Největší investoři se soustřeďují do průmyslových zón okolo krajského města a přináší tím rozmanitou nabídku zaměstnání pro obyvatele města. V současné době se v okolí západočeského města nachází průmyslové podniky orientované na výrobu či montování dílů a slouží jako subdodavatelé pro nadnárodní korporace známé po celém světě.

Struktura průmyslových podniků se postupně začíná měnit s nástupem průmyslu 4.0. Tento průmysl je charakteristický plnou automatizací bez potřeby zásahu lidské síly. Lidská ruka je potřeba snad jen při opravě technologií a strojů, které produkují zase další technologie a stroje pro různorodé využití. Plzeň je známá ve světě potravinářstvím a strojírenstvím. Najdeme zde zejména podniky zpracovatelského průmyslu, které společně tvoří hospodářskou páteř západočeského regionu a krajského města Plzeň. V transformačním období se Plzeň začala postupně orientovat nejen pouze na průmysl, ale rozvíjel se zde i terciární sektor neboli sektor služeb. Kromě služeb se ve města rozvíjela i znalostní ekonomika, která zde zůstala do současnosti.

Plzeň má výjimečnou dopravní polohu – nachází se na spojnici hlavního města Prahy (cca 90 km od Plzně mapováno z centra Plzně do centra Prahy.) a sousedního Bavorska, které se řadí k ekonomicky nejsilnějším regionům v Evropě. Na hranici v česko-bavorském pohraničí je to pouhých 60 km, což z Plzně tvoří významnou dopravní křižovatku právě na této spojnici.

K tomuto faktoru přispívá také dokončená dálnice D5 (E50 – podle značení evropských silnic) a III. železniční koridor spojující železnice č. 170 a která má celonárodní význam.

Populačně Plzeňský kraj netvoří špičku podle zalidnění krajů v České republice, i když samotné město Plzeň je čtvrtým nejlidnatějším městem v porovnání s největšími městy v České republice. V Plzeňském kraji žije 583 686 obyvatel podle nejaktuálnějších údajů ze stránky Českého statistického úřadu.

Plzeň je součástí Plzeňského kraje a společně s Jihočeským krajem tvoří region Jihozápad. Tento euroregion je označen zkratkou NUTS 2. Euroregiony známé pod touto zkratkou mají mimo jiné funkci alokační při přerozdělování evropských dotací do regionů. Jestliže srovnáme město Plzeň a celý Plzeňský kraj z hlediska přímých zahraničních investic, můžeme jednoznačně říct, že krajské město jasně dominuje.

Jestliže chceme zjistit, zda-li je Plzeň jádrem metropolitního regionu, musíme posoudit, jestli město plní metropolitní funkce. K tomu nám poslouží řada kritérií, které budou dále nadefinovány (Dokoupil v publikaci od Jurczek 2008).

1. Kontrolní a rozhodovací funkce

V souvislosti s Plzní můžeme zmínit například „Borská pole“ lokalizovaná na jihozápadě města. Lokalizují se zde národní i nadnárodní průmyslové podniky. Přeměna oblasti na průmyslovou zónu se realizovala mezi lety 1995 – 2005 rozkládající se na ploše cca 100 ha. Zóna se stala centrem pro mnoho firem a vytvořilo se zde více než 12 tisíc pracovních míst. Nevýhodou je, že se zde nenachází ústředí velké části mezinárodních firem. V souvislosti s rozvojem letiště v Plzni-Líních se počítá dle strategické územně plánovací dokumentace s výstavbou nové průmyslové zóny nedaleko letiště. O tento prostor mohou mít zájem zejména firmy zaměřené na logistiku.

2. Konkurenční a inovační funkce

Funkce konkurenční a inovační plní Západočeská univerzita (ZČU) a také Lékařská fakulta Univerzity Karlovy (LFUK). Cílem těchto univerzit je dlouhodobě vytvářet inovace a vyvíjet nové technologie v západočeském regionu. Z konkurenční a inovační strategie vychází i založení vědeckotechnického parku v Plzni s klíčovými rozvojovými projekty iniciovanými a realizovanými městem Plzeň. Park je lokalizován na Borských polích v jedné z nejuspěšnějších průmyslových zón v republice. Park spolupracuje i se Západočeskou univerzitou a společným cílem je hledání nových technologií a inovací nejen pro západočeský region, ale i pro celý svět. Kromě těchto institucí zde najdeme i vývojová centra firem jako je Panasonic AVC Networks.

3. Funkce brány

Tato funkce pojednává o Plzni jako o dopravním uzlu na západě Čech. K tomuto faktu přispívá i dokončená dálnice D5 nebo i to, že Plzeň leží na hlavním železničním koridoru směrem na západ. Nacházíme zde i mnoho institucí, které mají celonárodní význam – jako plzeňská rádia či nakladatelství Západočeské univerzity nebo nakladatelství Fraus (Dokoupil v publikaci od Jurczek (2008).

4. „Symbolické funkce“

Jedná se zejména o kulturní a historickou funkci města. Ve městě se koná mnoho kulturních festivalů zaměřených na hudbu či film. Tyto festivaly mají mezinárodní charakter a jsou v hledáčku mnoha zahraničních turistů. Pro příklad si můžeme uvést Pilsnerfest (návštěvnost mnohdy i 40 000 osob), zaměřený na oslavu uvařené první várky plzeňského piva nebo loutkový festival Skupova Plzeň. Mezi symbolické funkce patří zejména podpora ideologie k městu jako celku a ukázat občanům, na co můžou být právem hrdí (Dokoupil v publikaci od Jurczek (2008).

Vrchol bylo vyhlášení Plzně jako hlavního města kultury 2015.

Funkce brány je při hodnocení města nejdůležitější. Město Plzeň má relativně dobrou dopravní dostupnost na Letiště Václava Havla v Praze, ale do budoucna s konceptem rozvoje města je třeba počítat s vybudováním letiště v bezprostřední blízkosti města a tím i posílení metropolitní funkce (Dokoupil v publikaci od Jurczek, 2008).

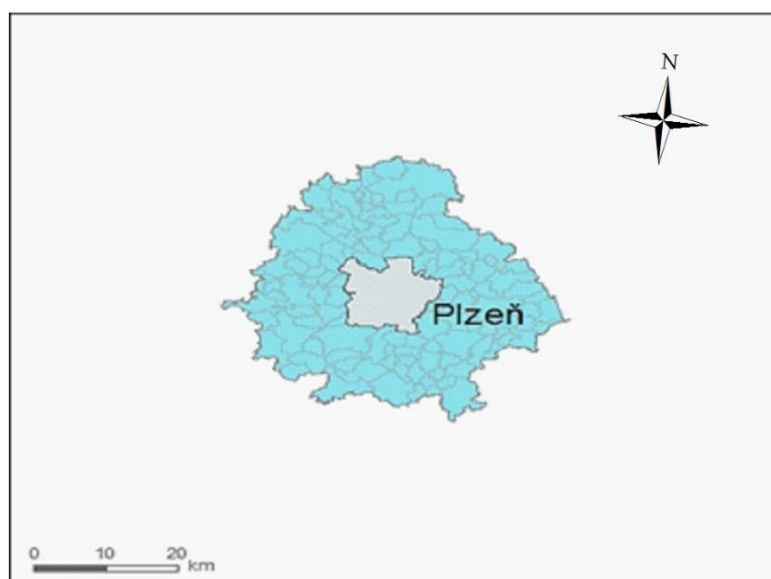
To samé musí nastat při budování vysokorychlostních železnic. Zvláště pokud město Plzeň leží na spojnici Praha - Mnichov popř. Bavorsko. **Funkce brány je nejdůležitější.** Má schopnost posílit všechny ostatní metropolitní funkce a podpořit tím i budoucí rozvoj města. Kombinace všech metropolitních funkcí zaručuje vznik metropolitního regionu. Město Plzeň splňuje všechny výše zmiňované podmínky. Vybudování letiště zcela jistě se posílí pozici Plzně jako jádra metropolitního regionu, i když zde můžeme nalézt silnou konkurenci v podobě veřejného mezinárodního letiště v Praze nebo letiště v mnichovské metropolitní regiony v SRN.

Mezinárodní letiště dokonce na území Plzeňského kraje a v bezprostřední blízkosti (11km) od města Plzně už existuje, ale je stále neveřejné. V souladu s konceptem rozvoje města počítá společnost obhospodařující letiště v Plzni-Líních s rozšířením letiště na plnohodnotné veřejné mezinárodní letiště. Investice do dopravy, která se zdá být budoucností světové ekonomiky rozhodně není k zahoezení a zaručuje budoucí prosperitu regionu i místních obyvatel.

8.4.1 Existující vymezení plzeňské metropolitní oblasti

Plzeňská metropolitní oblast je ve strategii ITI definována jako nová sídelní jednotka, v níž se uplatňují odlišné vztahy než v okolním prostoru. Oblast můžeme charakterizovat vzájemnými vazbami, při kterých dochází k sjednocování okolních obcí s částí větších měst a vytvoření tím urbanizovaného území (souvislé zástavby), přičemž se předpokládá existence dojížděky do jádra regionu za prací, za vzděláním a jinými službami, které jsou standardně alokované v jádru oblasti. Vize při utváření těchto oblastí je vytvořit silný konkurenceschopný region, který udává směr cílového stavu v oblasti (mmr.cz, 2019).

Pro vyčlenění plzeňské metropolitní oblasti nám bude sloužit výše zmiňovaná strategie ITI. Jedná se o nástroj, který vychází „ze Strategie Evropa 2020 a podobných dokumentů evropské i národní úrovně“. Na území ČR jsou nově definovány tzv. metropolitní oblasti, které vznikly podle následujících podmínek. První kritérium pro vznik metropolitní oblasti je **počet obyvatel**. Aby plzeňská metropolitní oblast mohla splňovat tento parametr a zařadit se mezi metropolitní oblasti České republiky bylo nutné vymezit určitý počet obcí s odpovídajícím počtem obyvatel žijících na území těchto vyčleněných obcí. Jednou z podmínek pro vznik metropolitní oblasti je počet obyvatel přesahující hodnotu **300 000** tisíc. Plzeňská metropolitní oblast sdružuje **117** obcí, aby splňovala tento parametr. Zde v těchto obcích žije trvale **309 395** obyvatel. S počtem obyvatel souvisí i **zaldnění**, které činí v plzeňské metropolitní oblasti 227 obyv./km². Plzeňská metropolitní oblast vymezená pomocí okolních obcí se **rozkládá** na ploše 1 364 km².



Obr. č. 4 Vymezení plzeňské metropolitní oblasti pro ITI strategii

Převzato: <https://www.mmr.cz/cs/Microsites/Uzemni-dimenze/UD-typy/Integrované-nastroje/ITI/Plzenska-metropolitni-oblast>

8.4.2 Srovnání plzeňské metropolitní oblasti s metropolitními regiony v Bavorsku

Nejen město Plzeň, ale i celý region je orientovaný na zpracovatelský průmysl a je jen v malé míře orientovaný na vědu a inovace, tomu také odpovídá struktura průmyslu v západočeském regionu. V současnosti se v okolí města Plzně soustřeďují zejména montovny, které ale zdaleka nepřinášejí hospodářské výhody jako tomu je například u vědeckých, inovačních center a parků soustřeďovaných kolem hlavní centrály nadnárodních korporací. Plzeňský kraj spolu s krajským městem Plzeň mají obrovskou výhodu v dopravní poloze. Západočeský region sousedí s jedním z nejsilnějších hospodářských regionů v Evropě, ale i ve světě. Tento region je součástí 16. spolkových republik (*Bundesland*) a jeho celý název zní Svobodný stát Bavorsko (*Freistaat Bayern*). Bavorsko představuje významného strategického partnera pro region západních Čech, ale i celé republiky. Region na jihovýchodě spolkové republiky Německa je silným hospodářským partnerem. Svobodný stát Bavorsko obývá 1 407 056 obyvatel. Zatímco celý Plzeňský kraj dosahuje hodnoty zalidnění 578 423 a samotné krajské město 171 tisíc obyvatel.

Hospodářskými a metropolitními centry Bavorska je hlavní město Mnichov (München) spolu s dalším metropolitním regionem Norimberk (Nürnberg). Tyto dva metropolitní regiony představují průmyslová a metropolitní centra v Bavorsku. Vizualizaci metropolitních regionů v SRN ukazuje podrobněji příloha A.

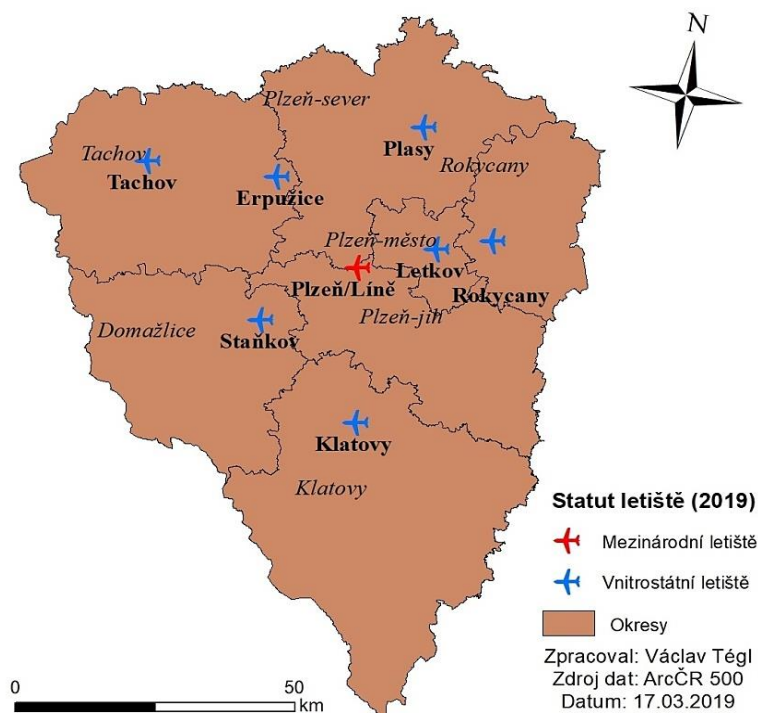
Samotné Bavorsko je nejrozvinutějším hospodářským centrem SRN. Bavorsko celoevropsky a částečně i celosvětově zaujímá **přední místo v oblasti vědy, výzkumu a inovací**. (biotechnologie či nanotechnologie). Soustřeďuje se zde i automobilový a elektrotechnický průmysl z celého Německa. Bavorsko potažmo celý metropolitní regiony představují velice důležité regiony. Koncentrují se zde významné firmy, jako jsou BMW, Audi, Bosch nebo Siemens. Ke koncentraci hospodářských gigantů přispívá také podpora Bavorské vlády, která vyčlenila na roky 2014–2020 tzv. „**Drei-I-Strategie**“ („Strategii třech I“ – Investice - Internacionální konkurenceschopnost a inovace“).

Na modelu Bavorska a Plzeňského kraje můžeme vidět jistou podobnost. Oba regiony tvoří hospodářsky silné celky své země. České hospodářství vykazuje určitou podobnost hospodářství německému. Plzeňský kraj na rozdíl od Bavorska zaostává v rozvinutosti hospodářských aktivit, do kterých mimo jiné patří i doprava. V Bavorsku nacházíme vysokorychlostní železnice, v Plzni a samotném Plzeňském kraji tomu tak stále není.

8.5 Dostupnost letecké dopravy v okolí města Plzně - současnost

Letecká doprava je v západočeském regionu málo rozšířená. Nachází se zde pouze jedno neveřejné mezinárodní letiště v Líních a 7 veřejných vnitrostátních letišť. Mimo jiné v kraji najdeme i tzv. SLZ plochy pro potřeby sportovního létání. V současné době na území kraje neexistuje žádné pravidelné letecké spojení a letiště jsou využívána zejména pro sportovní využití a nepravidelné lety (Matušková a kol, 2014).

Nabídka veřejných vnitrostátních letišť je ovšem rozmanitá. Letiště si rozčleníme podle „pevné“ a „travnaté“ přistávací a vzletové dráhy. V současné době najdeme na území kraje pouze vnitrostátní letiště, které disponují „travnatou“ vzletovou nebo přistávací dráhou. Do této kategorie můžeme zařadit letiště s názvem Plasy, jehož zkratka je LKPS, Rokycany (LKRY), Letkov (LKPL), Klatovy (LKKT), Staňkov (LKSA), Erpužice (LKER), Tachov (LKTD). Ostatní letiště, i když zde najdeme zpevněnou přistávací dráhu, řadíme do kategorie SLZ plochy. Jedná se o plochy pro sportovní létající zařízení u obcí Kříženec, Chotěšov, Plešnice a Lochousice. Kromě vnitrostátních letišť v Plzeňském kraji najdeme také neveřejné mezinárodní Letiště Plzeň-Líně, které disponuje jednou vzletovou a přistávací dráhou z betonového povrchu o rozměrech 2450x60 metrů. Na letištích v Plzeňském kraji mimo jiné působí mnoho leteckých aeroklubů, které se starají o činnost letišť (Aeroweb.cz, 2019).



Obr. č. 5 Rozmístění letišť v okresech Plzeňského kraje

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z ArcČR 500

9 Analýza neveřejného mezinárodního Letiště Plzeň – Líně

Letiště můžeme považovat za místo nacházející se na křižovatce transevropských ale i místních sítí. Letiště už nejsou jen místa, kde letouny vzlétávají a přistávají, ale stala se významnými podniky s územními dopady a funkčními důsledky, které zasahují do metropolitních oblastí. Úloha infrastruktury jako faktoru růstu a rozvoje zemí a regionů je velice klíčová. Letiště můžeme považovat za strategické místo z důvodu toho, jakým stylem letecká doprava propojuje různá území. Pro město a metropole jsou důležitá výkonná letiště z důvodu jejich konkurenceschopnosti. Letiště pro region představuje vypovídající funkci, jakým stylem si region vede.

Pokud si region vede hospodářsky špatně, dokáže se to projevit na letišti samotném hlavně z hlediska počtu spojení mezi dopravními uzly a tím i ztráty inovační funkce v regionu. Lokalizace letiště podněcuje i další aktivity v regionech jako je cestovní ruch. Existence silného mezinárodního letiště podněcuje region k dalšímu rozvoji (Boquet, 2018).

Jak už jsme zjistili v předchozí kapitole, tak letecká doprava na území Plzeňského kraje je málo rozšířená. Nachází se zde pouze jedno letiště, které odpovídá technickými parametry takové úrovni, aby obdrželo statut neveřejného mezinárodního letiště a zároveň veřejného vnitrostátního letiště. Toto letiště je známé pod názvem Plzeň-Líně (LKLN). Letiště na jihozápad od města Plzně je jediné letiště v okolí města Plzně, které se může do budoucna pyšnit statutem veřejného mezinárodního letiště.

Letiště se nachází u stejnojmenné obce Líně. Jedná se o letiště, které bylo původně založené jako vojenské letiště po druhé světové válce v roce 1952. Armáda toto letiště původně pojmenovala jako Letiště Plzeň - Dobřany, ale postupně letiště přebralo název Letiště Plzeň-Líně a tento název zůstal až dodnes. Letiště můžeme nalézt 11 kilometrů jihozápadně od krajského města Plzeň, což pro letiště vytváří velký potenciální rozsah klientů a tím pádem můžeme o letišti mluvit jako o letišti s velmi nadějnou budoucností.

Letiště disponuje jednou betonovou vzletovou a přistávací drahou o rozměrech 2450x60 metrů nacházející se v nadmořské výšce 362 metrů nad mořem. Technická vybavenost je na velmi dobré úrovni, i když by v současné době potřebovala modernizaci. Proto také má letiště statut neveřejného mezinárodního letiště. Tato skutečnost by se mohla už na jaře 2019 změnit. Provozovatel letiště usiluje o charterové lety, tedy lety na objednávku (Plzeňský deník, 2018).

9.1 Vlastnické struktury a historie letiště

Historie letiště je velmi bohatá. Od jeho založení v roce 1952 do roku 1995 bylo letiště pod správou Československé lidové armády, od roku 1990 už jen Československé armády a po rozdělení Československa bylo letiště pod správou armády ČR. Od roku 1996 získalo letiště statut veřejného letiště pro vnitrostátní lety a zároveň statut neveřejného mezinárodního letiště.

Rok 1996 je významným milníkem v historii letiště. V tomto roce, konkrétně 25. června 1996, uzavřela společnost PlaneStation Pilsen s.r.o. s ministerstvem obrany české republiky smlouvu o nájmu letiště v Líních. Tato nájemní smlouva platila do roku 2013, kdy se od ní ministerstvo obrany České republiky rozhodlo odstoupit z důvodu nenaplnění podmínek uvedených ve smlouvě. Podle článku na novinky.cz ministerstvo požadovalo vyplacení finanční kompenzace za údajné zmaření projektu modernizace letiště, aby zde mohly vzlétat a přistávat i větší dopravní letadla typu Boeing 737 nebo Airbus A320.

Nájemce na protest dokonce přestal platit nájemné, což majitel považoval za hrubé porušení smlouvy. Celková pohledávka, která vznikla na základě dlužného nájemného, činila téměř 50 milionů korun. Společnost PlaneStation Pilsen s.r.o. i po vypovězení nájemní smlouvy odmítla letiště opustit a využívá ho i nadále. O letiště v Plzni – Líních má velký zájem kraj, který již projevil velký zájem i v minulosti. Převedení letiště do vlastnictví kraje komplikuje soudní spor mezi ministerstvem obrany a provozovatelem letiště. Kraj, který chce letiště do vlastnictví získat, musí počkat na rozhodnutí soudu. Plzeňský kraj se snaží v mezičase zpracovat rozvojovou studii, která posoudí letiště a jeho potenciál. Kromě kraje vidí v letišti potenciál i ministerstvo obrany, které by chtělo zachovat mezinárodní provoz. S letištěm ani armáda nemůže nic dělat a musí se vyčkat na vyřešení soudního sporu. Soudní spor trvá od roku 2014 a zatím není zcela vyřešen (Magazín letiště České republiky, 2019). Soud prozatím nařídil doplatit obcím dlužné nájemné ze strany majitele letiště. Provozovatel se tak vyhne uhrazení pohledávky a může plánovat renesanci letiště (Novinky.cz, 2019).

Spor vede ministerstvo obrany (majitel letiště) na dvou frontách – s provozovatelem letiště a okolními obcemi, kterým byly navraceny pozemky v rámci návratu historického majetku obcí s tím, že ministerstvo obrany užívá pozemky pro organizační složky státu. Jelikož ministerstvo obrany pronajalo na desítky let letiště s přilehlými pozemky komerční společnosti, musí okolním obcím doplatit nájemné v řádu desítek milionů korun.

Dle článku na Novinky.cz ministerstvo obrany pronajalo areál na 99 let společnosti PlaneStation Pilsen s.r.o. Soudní spory trvají více než 5 let. K obratu a vyřešení kompletně všech sporů by mohlo dojít na jaře roku 2019, kdy společnost PlaneStation Pilsen s.r.o. plánuje otevření letiště pro mezinárodní lety. V současnosti letiště slouží pro letadla do maximální kapacity 20 osob, to by se mohlo ale začít pomalu měnit a letiště by sloužilo prozatím pro charterové lety (lety na objednávku). Vše závisí na získání licence, kterému je provozovatel letiště velmi blízko. Letiště by zcela jistě využili plzeňští podnikatelé, cestovní kanceláře, ale také plzeňští sportovci. Letiště disponuje jednou přistávací drahou, která vyhovuje pro získání této certifikace. I když dráha vyhovuje, společnost provozující letiště plánuje do budoucna její rozšíření až na 3100 metrů (Plzeňský deník, 2018).

9.2 Potenciál oblasti Letiště Plzeň – Líně a její dopravní dostupnost

V okolí letiště se nachází univerzální komerční zóna TransPark Plzeň. Jedná se o projekt využívající cca 400 ha “brownfields” pro přeměnu na ekonomicky využitelné plochy. Výhodou toho průmyslového parku je, že leží na křižovatce cest železniční, silniční (dálnice D5) a letecké dopravy. Vláda České republiky zařadila zmiňované území mezi strategické rozvojové zóny. Podobným způsobem byla oblast klasifikována i v rámci Plzeňského kraje. V oblasti se dále nachází více než 300 ha nezastavěné plochy vhodné pro komerční využití nebo bytové jednotky. Dle územního plánu je oblast vhodná pro využívání standardních komerčních aktivit, jako jsou průmyslová výroba, výzkum, vývoj, obchod, opravárenství, logistika či doprava. Součástí toho můžou dále být například hotely, výstavní a konferenční sály, relaxační aktivity nebo jiné podobné aktivity společenského charakteru.

Koncept TransParku Plzeň umožní skladovat (včetně celních skladů), obchodovat, vyrábět či provádět mezioborové kooperace na jednom místě s minimálními nároky na dopravu. Potenciál oblasti narůstá díky lokalizaci mezinárodního letiště. To umožňuje překládky zboží a tím se výrazně zjednodušuje logistika produktů. Výskyt celního skladu umožňuje překládku materiálu či zboží přímo v místě, což značně zjednodušuje celní odbavení.

Vize TransParku Plzeň je dle odborníků ověřena a pokládána za reálnou. Značný počet podnikatelských subjektů již dnes operuje v oblasti areálu. Potenciál areálu se ztraktivňuje výskytem mezinárodního letiště, které umožňuje i lety mimo území EU.

Projekt TPP (TransPark Plzeň) je otevřen zainteresovaným subjektům a je koncipován pro postupné a perspektivní investování. Existence tohoto projektu ztraktivňuje území pro investory i nejširší veřejnost (www.airportplzen.com, 2019).

9.2.1 Dopravní dostupnost

Letiště se nachází na jihozápad od Plzně a má skvělou dopravní polohu. V sousedství letiště se nachází frekventovaná dálnice D5 (E50 podle evropského značení), což dělá z letiště velmi zajímavý objekt. Společnost provozující letiště intenzivně jedná o napojení mezinárodního letiště a rozvojové zóny na dálnici D5 přímo přes obec Nová Ves. Napojení rozvojové oblasti a letiště na dálnici D5 činí rozvojovou oblast strategicky výhodnou pro logistické společnosti.

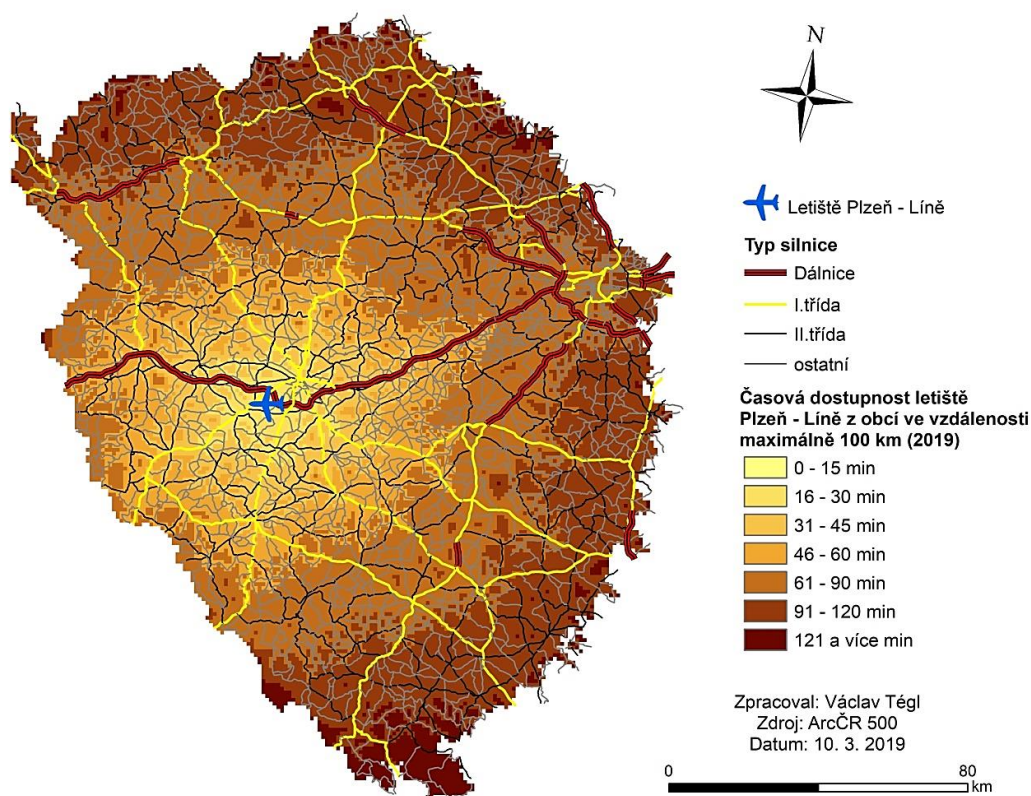
Pro příjezd k letišti a do prostor rozvojového území v současnosti slouží komunikace I/26 s následným napojením na III/0267 procházející obcí Červený Újezd. Tato trasa je vhodná pro užívání osobní i nákladní dopravy. Kromě silniční dopravy se v lokalitě vyskytuje i železniční doprava. Lokalita rozvojové oblasti je napojena pomocí vlečky s názvem KX Líně, která ústí na celostátní trať č. 180. Provoz tohoto napojení povolil Drážní úřad v roce 1998. Trať je pravidelně udržována a spravována v rámci předepsaných lhůt. Délka železničního napojení je přibližně 3,9 km. V rozvojové oblasti je trať dělena na koleje A a B. Kolej A je ukončena ve stáčíšti pohonných hmot pro potřeby letiště. Kolej B v současnosti slouží pro vykládání zkapalněného plynu u vykládacích ramp k tomu určených. Okolí vlečky umožňuje další rozšíření kolejové soustavy a tím i zvětšení kapacity pro účely kolejových vozidel pohybující se po vlečce. Provoz a obsluhu zajišťuje společnost ŽPK Plzeň s.r.o.

Pro vymezení dopravní dostupnosti letiště lze použít metodiku, která pojednává o stanovení **dojezdové vzdálenosti** k letišti. Bude se jednat v podstatě o stanovení časové dostupnosti v kartografickém zobrazení. Pro potřeby stanovení časové dostupnosti byla zvolena vzdálenost 100 kilometrů. Tato vzdálenost byla vymezena na mapě pomocí vrstvy obce - polygony. V případě Pardubic i Plzně byla zvolena totožná metodika zpracování.

Dojezdovou vzdálenost na prozatím neveřejné mezinárodní a zároveň veřejné vnitrostátní letiště lze podle obrázku č. 6 hodnotit jako vyhovující až vynikající. Jižní část plzeňské aglomerace se nachází v dojezdové vzdálenosti 0-15 minut od letiště v Plzni-Líních.

Severní část plzeňské aglomerace se nachází už v kategorii 16-30 minut. I když je tato délka dojezdu dvojnásobná než pro jižní část města, tak stále je tato doba hodnocena

jako vyhovující zvláště díky relativně dobré kvalitě dopravních cest, které lze v Plzni najít. K tomuto faktu přispěje i v současné době rozestavěný západní okruh, který velmi přispěje k dopravní dostupnosti potenciálního letiště ze severní části města bez nutnosti projíždět centrem. Pokud bychom chtěli zhodnotit delší dojezdový úsek například z dalšího silného hospodářského centra v Plzeňském kraji jako je město Rokycany, tak potenciální klienti mají daleko lepší dostupnost (do 30 minut, když se vydají po dálnici tak samozřejmě méně) než když by se vydali na Letiště Václava Havla v Praze. Na největší české letiště je dojezdová vzdálenost poměrně dobrá, když bychom se vydali po placených úsecích. Při jízdě po dálnici se na letiště můžeme dostat při ideální dopravní situaci už za hodinu čistého času. Komplikace by nejspíš nastala, kdybychom nemohli využít placený úsek. V tomhle případě se dostáváme na dojezdovou dobu více než hodinu a 40 minut (Mapy.cz, 2019).



Obr. č. 6: Dostupnost dle dojezdové vzdálenosti z obcí v maximální vzdálenosti 100 km od Letiště Plzeň-Líně.

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z ArcČR 500

Obyvatelům velké části Plzeňského kraje by zcela jistě dle vzdáleností dostupnosti více vyhovovalo letiště v Plzni. Zvláště když bychom mluvili o fenoménu dnešní doby a tím jsou dopravní zácpy, které jsou silným ohrožením pro cestování na dlouhé vzdálenosti.

10 Analýza veřejného mezinárodního Letiště Pardubice

10.1 Informace o regionu

Jedná se o region, který se rozprostírá ve východní části Čech. Rozloha tohoto kraje činí 4 519 km² což je 5,7 % rozlohy ČR. Najdeme zde různorodé přírodní podmínky. V oblasti kolem řeky Labe se rozléhá úrodná polabská nížina, která se vyznačuje ideálními přírodními i klimatickými podmínkami pro pěstování plodin. Úplným opakem nížiny je horský reliéf, který najdeme v severovýchodní a jižní části kraje. V severovýchodní části se rozprostírají Orlické hory a nejzápadnější svahy Hrubého Jeseníku. Jih tvoří Žďárské vrchy a Železné hory. Průmysl je v kraji ve velké míře rozšířen. Najdeme zde strojírenství, potravinářství, ale také chemický, textilní a elektrotechnický průmysl. V regionu je značně rozšířen i cestovní ruch. Hlavním cílem turistů je zámek v Litomyšli, který je zapsán na seznamu světového kulturního dědictví známého jako UNESCO. Kraj má z hlediska dopravy horší dopravní polohu než kraj Plzeňský. V kraji se nacházejí významné železniční křižovatky a to konkrétně v krajském městě Pardubicích a v České Třebové. Pardubický kraj na severu sousedí s krajem Královéhradeckým, který je z hlediska letecké dopravy velmi omezen. V celém kraji totiž neexistuje žádné veřejné mezinárodní letiště a veškerá letecká doprava se musí uskutečňovat ve spádové oblasti Pardubického kraje, což je pro tento kraj strategická výhoda.

10.2 Základní údaje o letišti v Pardubicích

Z hlediska využitosti se jedná o čtvrté největší letiště v České republice. V minulosti bylo založeno se statutem vojenského letiště. To dnes již zcela neplatí a podle internetové stránky Aeroweb, se jedná o letiště s dvojím určením. Letiště je využíváno jako veřejné mezinárodní letiště určené k odbavení zejména civilních letů, ale také pro vojenský provoz a výcvik pilotů.

Co se týká vlastnické struktury, tak letiště v Pardubicích obhospodařuje korporace **EAST BOHEMIAN AIRPORT a.s.** Tato akciová společnost je sdružením dvou majoritních akcionářů. Největší počet akcií (66%) vlastní Statutární město Pardubice s Magistrátem města Pardubice. Druhým největším akcionářem s podílem 34% je Pardubický kraj. Společnost EBA a.s. má uzavřenou dlouhodobou smlouvu o užívání letiště s Armádou ČR. Vojenská část, která se na letišti nachází, obhospodařuje a provozuje Armáda České republiky - Správa letiště Pardubice.

Ta má starosti veškeré technické a radiologické vybavení, služby leteckého provozu, meteorologický servis, ale i služby požární a záchranné složky.

Technická infrastruktura letiště obsahuje jednu vzletovou a přistávací dráhu o rozměrech **2500 M x 75 M** s označením **RWY 27/09 4D**. Dále zde najdeme světelné a radiologické vybavení, které umožňuje neomezený provoz a také celkem plochy pro stání až 4 letadel současně (airport-pardubice.cz, 2019). V roce 2016 byla zahájena výstavba nového terminálu pro rozšíření a zmodernizování technické vybavenosti letiště. Oficiální stránky letiště uvádí celkové parametry, které zahrnují „*budovu terminálu o rozměrech 160,0 x 46,0 m a zastavěnou plochu cca o rozměrech 6 120 m²*“.

10.3 Historie letiště

Rok 1994 se pojí se vznikem společnosti EBA a.s., která měla za cíl provozovat a využívat (dříve vojenské) letiště pro civilní provoz. Do tohoto roku nebylo možné z politických a vojenských důvodů provozování letiště pro civilní účely. V roce 1995 získala společnost EBA a.s. od Úřadu pro civilní letectví licenci k civilnímu využívání letiště v Pardubicích. K zahájení provozu došlo 18. 5. 1995. Privátní společnost EBA a.s. přešla ze 100% po sedmi letech do vlastnictví města Pardubice a také z části do vlastnictví Pardubického kraje, více viz předchozí kapitola. V roce 2012 letiště expandovalo a vybudovala se technická základna pro civilní letadla a došlo k rozšíření ploch pro pohyb letadel.

Letiště se specializuje zejména na nepravidelná letecká spojení během letní letové sezony. První charterové lety se uskutečnili do Řecka a Bulharska v roce 1996. Od té doby došlo k rozšíření poptávky po letních dovolených a letiště obsluhuje lety nejčastěji do středomořských destinací. Z letiště v Pardubicích se během letní sezony nejčastěji létá do atraktivních destinací, jako je Rhodos, Kréta, Mallorca nebo Tuniská Džerba. Nejčastějšími klienty, kteří si objednávají charterové lety, jsou cestovní kanceláře, které vozí své turisty do přímořských destinací. Letiště obsluhuje od roku 2006 i pravidelné linky. Konkrétně se jedná o linky do Moskvy a Petrohradu, které se uskutečňují dodnes a tvoří páteř pravidelného leteckého spojení z Pardubic (airport-pardubice.cz, 2019). Armáda ČR letiště neopustila, ale jen uvolnila místo pro civilní provoz. Letiště je stále vojenskou základnou jako záložní vojenské letiště (Čt, 2019).

10.4 Dopravní dostupnost, spádová oblast a přepravní statistiky letiště v Pardubicích

10.4.1 Dopravní dostupnost a spádová oblast letiště

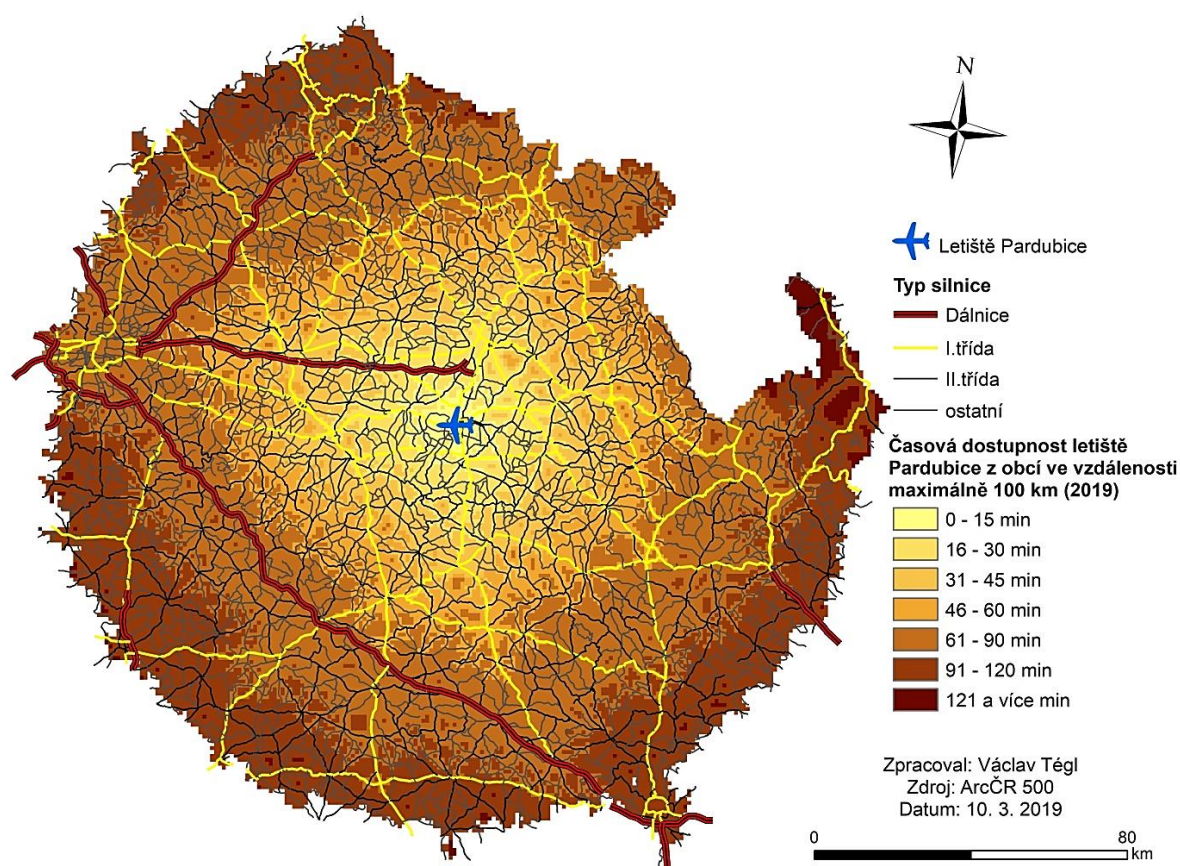
Letiště v Pardubicích se nachází v jihozápadní části města Pardubic, nedaleko městských čtvrtí Svítkov a Popkovice. Samotné centrum krajského města je vzdálené 5 kilometrů, což poskytuje letišti značnou výhodu. Dojezdová vzdálenost letiště v Pardubicích je podle poradenské společnosti KPMG ve srovnání s jinými veřejnými mezinárodními letišti v České republice nejkratší. V Ostravě je dojezdová vzdálenost 35 kilometrů, v Brně 14 kilometrů a v Karlových Varech 7,5 kilometru. Když budeme mluvit o městské hromadné dopravě až k terminálu letiště, tak v této kategorii opět vítězí letiště v Pardubicích. Přesun autobusovou linkou na letiště v Pardubicích trvá pouhých 8 minut oproti třeba v Ostravě, kde trvá přesun dokonce 50 minut. Když srovnáme další veřejné mezinárodní letiště v zemi, tak se dostaneme na hodnotu 30 minut v Karlových Varech a 20 minut v Brně. Nevýhodou se na první pohled může zdát blízkost umístění letiště k městské zástavbě, která může být obtěžována neustálým hlukem při startech a přistáních letadel. Problémy s hlukem místní obyvatelé nemají takové díky dobré orientace letiště k městu (IDNES.cz, 2013).

Ve spádové oblasti je nejdůležitějším faktorem počet obyvatel, který v dané oblasti žije. Čím větší je počet obyvatel v oblasti, tím je i větší počet potenciálních zákazníků a uživatelů letecké dopravy. Na tento faktor taktéž berou hlavní zřetel letecké aerolinky, pro které je tento faktor klíčový. Pokud začne určitá aerolinka operovat v dané oblasti, tak cíleně se zaměřuje na faktory, ve kterých vidí největší potenciál, aby zaujal potenciální klienty a tím zajistil i generování příjmů.

Dopravní dostupnost letiště v Pardubicích je vynikající. V královéhradeckém kraji se nenachází žádné mezinárodní letiště a tím letiště v Pardubicích získává jinou významnost, než kdyby pouze letiště operovalo pro Pardubický kraj. Královéhradecký kraj se nachází na severu od letiště Pardubicích a oba kraje propojuje i totožný systém veřejné dopravy známý pod názvem IREDO. Jedná se o integrovaný dopravní systém spojující autobusovou a železniční dopravu obou krajů.

Dojezdová vzdálenost z velké části kraje na letiště je dobrá, i když se v okolí letiště (jako je tomu u letiště v Plzni-Líních) nenachází žádná dálnice. Nachází se zde jedna silnice I. třídy, která se vyskytuje v bezprostřední blízkosti letiště.

Převážná část Pardubické aglomerace se nachází v dojezdové kategorii 0-15 minut. Atraktivitě letiště samozřejmě ještě přidá špatná dostupnost největšího české letiště a tím je Letiště Václava Havla v Praze. Dojezdová vzdálenost až na Letiště Václava Havla v Praze po komunikacích je přibližně 147 km z centra Pardubic a více než hodinu a půl jízdy automobilem (Mapy.cz, 2019). Tento fakt je dán kvůli lokalizaci letiště na severozápadní části města. Při cestě z krajského města Pardubického kraje je nutné objet celé hlavní město po jižní části pražského okruhu (dokud nebude dokončena i severní část pražského okruhu).



Obr. č. 7: Dostupnost dle dojezdové vzdálenosti z obcí v maximální vzdálenosti 100 km od Letiště Pardubice

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z ArcČR 500.

10.4.2 Přepavní statistiky

V osobní dopravě už pátým rokem probíhá růst přepravních výkonů (mdčr, 2019). Přepravní výkony lze měřit pomocí jednoduchých statistických nástrojů, které umožňují přesně měřit statistické veličiny. Zejména se jedná o statistické nástroje, které nám vyjadřují výkon daného druhu dopravy.

Tab. č. 4: Počet pohybů (vzlety a přistání), počet cestujících a množství nákladu (t) na letišti v Pardubicích mezi lety 2000– 2009.

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pohyby	412	424	448	712	912	912	1302	1502	1560	994
Počet cestujících	6087	1814	3872	28 392	46 999	49 165	71 655	93 659	86 863	49 032
Náklad (t)	122	166	266	72	306	350	180	894	601	344

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z airport-pardubice.cz

Zpracoval: Václav Tégl (2019)

Tab. č. 5: Počet pohybů (vzlety a přistání), počet cestujících a množství nákladu (t) na letišti v Pardubicích mezi lety 2010– 2018.

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pohyby	1236	1826	2333	2870	2188	1374	1234	1687	1665*
Počet cestujících	62 302	65 246	125 008	184 140	150 056	59 260	31 174	88 490	147 572*
Náklad (t)	344	252	603	208	101	159	142	265	183*

Pozn.*Údaje za rok 2018 nemusí být správné z důvodu **neauditovaných výsledků** za daný rok.

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z airport-pardubice.cz

Zpracoval: Václav Tégl (2019)

Vypracované tabulky, nám znázorňují konkrétní přepravní výkony za uvedené období. V roce 2013 zaznamenalo letiště v Pardubicích největší počet pohybů na letišti a tím pádem i množství cestujících, které se do roku 2018 nepodařilo překonat. Pohyby na letišti znázorňují počet vzletů a přistání na letišti. Největší objem nákladu v tunách zaznamenalo letiště v roce 2007, kdy se z tohoto letiště přepravilo 894 tun nákladu a zboží. Nejlepší přepravní výkony letiště v Pardubicích zaznamenalo v roce 2013, kdy zde bylo přepraveno **184 140 cestujících**. Od roku 2014 došlo, ale k výraznému úbytku cestujících. Důvod náhlého úbytku oficiální stránka letiště neuvádí.

Rok 2018 znamenal pro letiště výrazné oživení. K tomuto faktu přispěla zejména výstavba nového terminálu, který výrazně navýšil kapacity a komfort cestování. Také byla rozšířena a zmodernizována plocha pro odstavení letadel.

Na počtu cestujících z letiště v Pardubicích se to ihned promítlo. Oproti předchozímu roku 2017 došlo k nárůstu přibližně 60%. Tento nárůst mimo jiné je způsobený spuštěním nových pravidelných linek a zájem o leteckou dopravu obecně.

Když budeme mluvit o počtu pohybů, které značí počet vzletů a přistání letadel, tak rovněž byl pro letiště rekordní rok 2013. V tomto roce došlo celkem ke 2870 k vzletům nebo přistáním. Důvod nárůstu je uskutečnění několika pravidelných linek do ruské federace, které jsou provozované v menší míře dodnes. Když se podíváme na objem přepravovaného nákladu, tak se nebude jednat o rok 2013, ale podíváme se dále do minulosti až na rok 2007, kdy letištěm prošlo 894 tun nákladu. Toto číslo představuje nárůst téměř 486% oproti předchozímu roku 2006, kdy za celý rok bylo přepraveno 180 tun nákladu.

Současná strategie rozvoje letiště počítá s otevřením nových linek do ruské federace, ale i do mnoha letovisek středozemního moře. Z Letiště Pardubice se již v minulosti stal přístav zejména charterové dopravy. To by chtělo současné vedení udržet, a postupně se začít orientovat také na pravidelné linky zejména do oblíbených středomořských destinací, které jsou rájem turistů.

Z Letiště Pardubice se v současnosti létá do několika destinací **pravidelnou i nepravidelnou** leteckou dopravou. Oficiální stránky letiště v Pardubicích uvádí, že je uskutečňováno pravidelné letecké spojení do destinací Alicante (Španělsko), Londýn (Velká Británie) a Moskva (Rusko). Nepravidelná letecká doprava je uskutečňována do destinací jako Burgas (Bulharsko), Petrohrad (Rusko), Antalya (Turecko), Rhodos (Řecko), Kréta (Řecko), Podgorica (Černá Hora).

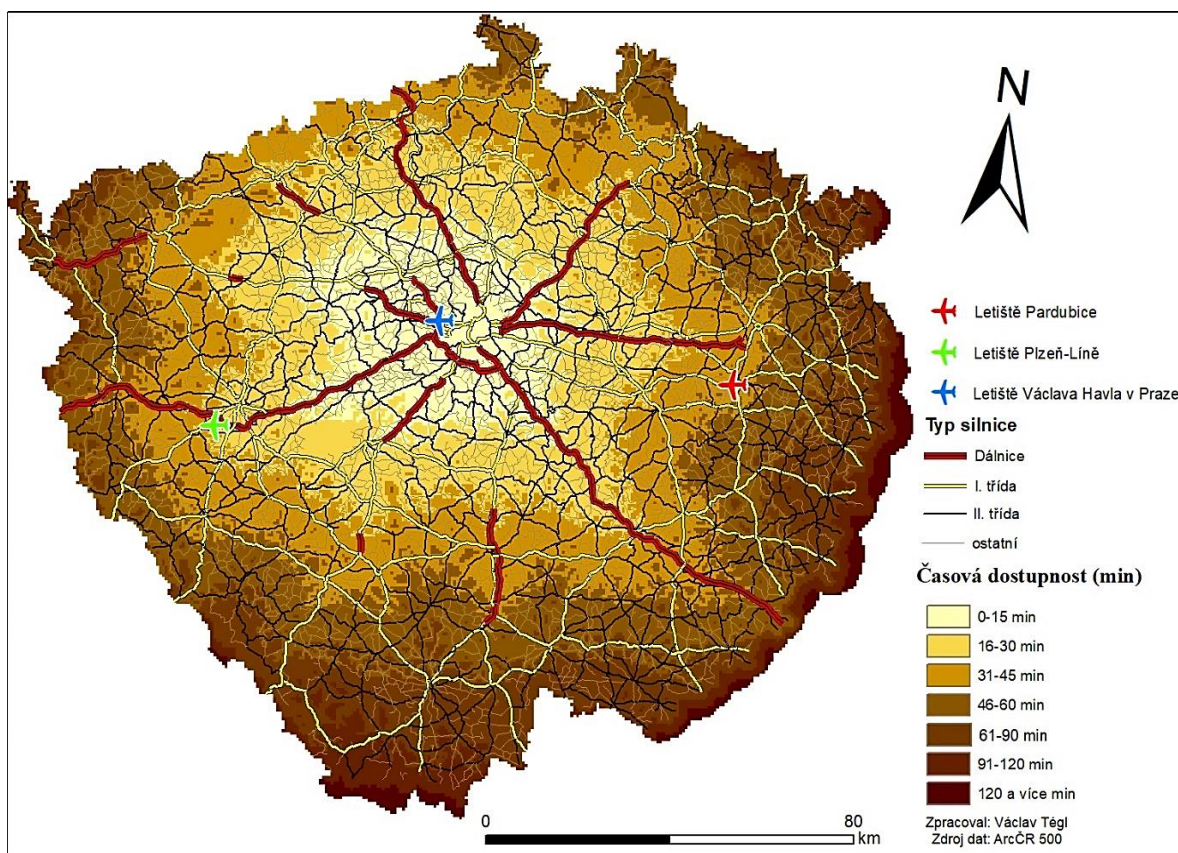
Na pardubickém letišti kvůli variabilitě leteckých spojení působí řada leteckých společností. Pokud bychom se podívali na vybrané letecké společnosti, tak pravidelné letecké spojení obhospodařuje např. Irská letecká společnost Ryanair. Páteř charterové dopravy tvoří česká společnost Smartwings. Tato společnost se specializuje i na pravidelnou dopravu a nikoliv jen na lety „na objednávku“, ale hlavní zdroje příjmů této společnosti jsou z charterové dopravy (www.airport-pardubice.cz, 2019).

11 Komparace mezinárodních letišť v Plzni - Líních a v Pardubicích

11.1 Komparace dopravní dostupnosti a hospodářské výkonnosti regionů

Z hlediska dopravní dostupnosti se zde pokusíme zhodnotit dojezdovou vzdálenost z letiště v Plzni-Líních a z letiště v Pardubicích na největší české Letiště Václava Havla v Praze a vyhodnotit, zdali má smysl dojíždět na veřejné mezinárodní letiště v Praze nebo jestli vybudovat veřejné mezinárodní letiště (v Pardubicích už vybudované veřejné mezinárodní letiště je) v regionu, kde se vyskytuje potenciální skladba klientů letiště. Tato forma analýzy byla použita v kontextu se srovnáním obou letišť. Pro potřeby této analýzy byla vytvořena mapa v programu ArcGIS za účelem srovnání dostupnosti obou letišť.

Pokud bychom měli na základě mapy zhodnotit obě letiště, tak na první pohled má letiště v Pardubicích mnohem horší dostupnost než je tomu u prozatím neveřejného mezinárodního letiště v Plzni-Líních. Letiště v Pardubicích tvoří velice silné mezinárodní letiště v regionu také právě díky relativně horšímu spojení na největší české Letiště Václava Havla v Praze.



Obr. č. 8 Dostupnost dle dojezdové vzdálenosti z obcí v maximální vzdálenosti 150 km na Letiště Václava Havla v Praze (2019).

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z ArcČR 500

Letiště Plzeň-Líně má naopak lepší dostupnost na Letiště Václava Havla v Praze, ale zase tvoří silnější hospodářský potenciál než je tomu u veřejného mezinárodního letiště v Pardubicích. V blízkosti letiště v Plzni-Líně se počítá s vybudováním průmyslové zóny, ve které se budou soustředit firmy závislé na logistice a tím pádem i na letišti samotném. Díky této průmyslové zóně a ekonomické vyspělosti regionu dělá z letiště v Plzni-Líních letiště s velmi nadějnou budoucností. Ne nadarmo společnost PlaneStation Pilsen (provozovatel prozatím neveřejného mezinárodního letiště v Plzni-Líních) uvažuje na jaře roku 2019 o otevření letiště veřejnosti a tím i posílení hospodářské výkonnosti nejen města Plzně, ale i celého západočeského regionu.

Plzeňský kraj a město Plzeň tvoří velmi hospodářsky silný region. Město Plzeň a celý Plzeňský kraj patří tradičně mezi hospodářsky nejsilnější regiony v České republice. Z hlediska tvorby HDP na jednoho obyvatele Plzeňský kraj soupeří s Jihomoravským a Středočeským krajem o druhé místo v této kategorii ve srovnání s celou Českou republikou. Dlouhodobým premiantem v této kategorii je hlavní město Praha. Vhodná alokace největšího letiště v České republice zaručuje i daleko větší variabilitu při tvoření hospodářského výkonu regionu jako celku.

I když Plzeňský kraj a město Plzeň nemá zas až tak náročnou dopravní dostupnost na největší české letiště v Praze oproti Pardubickému regionu, tak hospodářství na západě Čech tvoří významný příspěvek při tvorbě celonárodního HDP. Pokud bychom se podívali na Pardubický region do hloubky zjistíme, že hospodářská výkonnost regionu mohutně zaostává za Plzeňským krajem. Plzeňský kraj se umístil za rok 2018 na 3. místě v pořadí hospodářské výkonnosti. Pardubický kraj se umístil až na závratném 10. místě. I když Pardubický region zahájí mohutné investování, jedná se o běh na dlouho trať. Bude trvat dlouhé roky, než se hospodářství vyrovná nejsilnějším regionům v České republice (Hubený, 2018).

Hlavní výhoda plzeňského regionu je jeho rozvinutost, která z části může kompenzovat relativně dobrou dopravní dostupnost na největší české letiště. Dobrá hospodářská výkonnost zaručuje i daleko větší rozsah potenciálních klientů, protože jednoduše budou ve městě daleko větší mzdy než v jiných regionech a tím pádem si leteckou dopravu bude moci finančně dovolit daleko více obyvatel. Pardubický kraj má také určitou socioekonomickou výhodu. I když zde není tak vyspělé hospodářství, letiště zcela jistě přitáhne z hlediska dojezdové vzdálenosti klienty z Královéhradeckého kraje, kde se mezinárodní letiště nevyskytuje.

V tomto je Plzeňský kraj degradován díky lokalizaci mezinárodního letiště v Karlových Varech. Nejde jednoznačně říct, který region je na tom lépe. Bylo by třeba další analýzy.

Pokud bychom měli hodnotit čistě vzdálenostní dostupnost na největší české Letiště Václava Havla v Praze, tak bezesporu vítězí město Plzeň. Z centra Plzně se dokážeme na letiště v Praze dostat za přibližně hodinu. Naopak město Pardubice leží v odlehlejší části Čech a tím pádem mají obyvatelé města daleko horší dostupnost. Tento fakt podporuje i lokalizace letiště. Letiště Václava Havla leží v severozápadní části města. Dojezdová doba z města Pardubic se pohybuje okolo hodiny a půl za předpokladu klidné dopravní situace na hlavních tazích směrem na letiště. Při cestě z města Pardubice a Pardubického popř. regionu je nutné cestovat okolo nebo přes hlavní město Prahu a tím pádem se dojezdová doba výrazně prodlouží.

Ekonomická výkonnost regionu jako celku dělá z Plzně a plzeňského regionu relativně dobrého kandidáta ucházející se o pozici na mapě veřejné mezinárodní letecké dopravy v České republice. O projektu mezinárodního letiště se mluví i ve strategii ITI jako budoucnost dopravního rozvoje v západočeském regionu.

Několik poznámek směrem k letišti nacházíme i v územně plánovací dokumentaci, ve které se píše, že „*mezinárodní letiště a komerční zónu Plzeň-Líně začlenila vláda České republiky v Politice územního rozvoje republiky /usnesení vlády č. 929/2008/ do rozvojové osy Praha – Plzeň – státní hranice s Německem. Zároveň letiště a komerční zóna leží v Transevropském multimodálním koridoru*”. Neveřejné mezinárodní Letiště Plzeň-Líně je spolu s přilehlými pozemky součástí rozvojové zóny a je nezbytné vybudovat přímé vysokokapacitní napojení na dálnici D5 a také na III. železniční koridor, který tvoří páteř železničního dopravního spojení nejenom z Plzeňského kraje.

Cílem do budoucna je pro letiště prodloužení přistávací a vzletové dráhy a také změnit statut letiště na veřejné mezinárodní letiště. Záměr na rozvoj letiště je součástí dokumentu Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje. Konkrétní formulace o využití areálu je v kompetenci společnosti PlaneStation Pilsen s.r.o. Na základě její žádosti byl vypracován projekt na rozvoj Letiště Plzeň-Líně, jehož je součástí rovněž rámcový projekt pro rozvoj území a letiště samotného (<http://www.airportplzen.com>, 2019).

Dostupnost letiště posílí také chystaná stavba sjezdu u obce Nová Ves z dálnice D5 a možnosti průjezdu přímo na letiště. Oblast se tím stane více atraktivní, zvláště pokud se zavede na letišti bezplatné parkování pro osobní vozidla.

Závěr

Letecká doprava je fenoménem dnešní doby. Už v současnosti je možné pozorovat, na jaký druh dopravy se bude v budoucnu společnost nejvíce orientovat. Může za to zejména dostupnost letecké přepravy pro běžného člověka. V práci jsme si postupně nadefinovali základní termíny, se kterými jsme v další části pracovali.

Na základě jednotlivých analýz můžeme potvrdit první hypotézu. Plzeň je opravdu jádrem metropolitního regionu, což nám potvrdila strategie ITI, která dokonce velice podrobně tuto oblast definuje. V souladu s touto hypotézou bylo zjišťováno, jestli vybudování potenciálního letiště posílí pozici Plzně jako jádra metropolitního regionu. Dle autorova názoru zcela jistě ano. Plzeň stojí na silných hospodářských základech. Vyrábí se zde výrobky, které se vyvážejí do celého světa. S nástupem průmyslu 4.0 se stává Plzeň centrem rozvoje a inovací v západočeském regionu, ale i v celé republice a s tím souvisí i lokalizace vědeckotechnického parku nebo univerzit. Pracovníci v terciární sféře s nástupem moderní doby mají daleko větší potřebu cestovat než dříve. Mobilita zaručuje možnost účasti na odborných konferencích, při kterých se vyměňují znalosti a aplikují se do výzkumu. Plzeň v segmentu vývoje a inovací může hrát dominantní roli v rámci celé České republiky. Aby tato role byla udržitelná, potřebuje k tomu vybudovat silné mezinárodní letiště, které roli Plzně jako inovativního premianta výrazně posílí.

Druhá hypotéza pojednává o dopravní dostupnosti v rámci západočeského regionu. Pro výstavbu potenciálního letiště jsme nemuseli chodit daleko. V rámci mapování segmentu letecké dopravy bylo zjištěno, že se zde jedno mezinárodní letiště vyskytuje, avšak je stále neveřejné. To se ale může v blízké budoucnosti změnit a možná se letiště stane veřejným letištem. Na výsledcích kartografických analýz můžeme nalézt velice dobrou časovou dostupnost z města Plzně a z celého západočeského regionu. Potenciální letiště avšak ohrožuje relativní blízkost lokalizace veřejného mezinárodního letiště v Praze, což ovšem platí i pro pardubický region. Hlavním plusem potenciálního veřejného mezinárodního letiště v Plzni-Líních je, že se nachází v hospodářsky silném regionu. Kdybychom se podívali na důkladnou nákladovou stránku věci, mohlo by letiště v Plzni za určitých předpokladů vyvážit cestování na Letiště Václava Havla v Praze. O letišti v Praze je známé, že je drahé. Náklady spojené s parkováním automobilů, ale i náklady pro letecké společnosti představují výhodu menších lokálních či regionálních letišť jako může být právě Plzeň.

Vybudování veřejného mezinárodního letiště nedaleko města Plzně představuje obrovský potenciál pro region, ale i pro obyvatele, kteří v něm žijí. Otázkou však zůstává, jestli letiště západočeský region skutečně potřebuje.

Obyvatelé Plzeňského kraje žijí v hospodářsky silném regionu orientovaném na terciární sektor a stále z velké části na sektor sekundární, jehož součástí je i průmysl. Jedna metropolitní funkce pojednává o konkurenceschopnosti a inovační úloze regionu. Pokud tato funkce má účinně fungovat je třeba pro to vybudovat silné mezinárodní letiště nejen pro charterové lety podnikatelů, ale i pro další zainteresované osoby. Čím dál tím víc osob je ochotno cestovat za zážitky do zahraničí. Jednak tomu napomáhá dobrá výkonnost českého hospodářství, ale také přirozená touha po dobrodružství v cizích krajinách naší planety. Letiště představuje potenciál také pro plzeňské sportovce, kteří se v posledních letech výborně prezentují na mezinárodní scéně a sbírají jeden úspěch za druhým. I když se v některých sezonách nemusí dařit, stále tu na ně může čekat letiště vzdálené pouhých jedenáct kilometrů od krajského města. Odpadla by pro ně nutnost cestování nejčastěji na největší letiště v České republice nacházející se v hlavním městě Praze. Jako start své cesty si toto letiště zvolilo v minulém roce 16,8 milionů cestujících. Letiště se dostává na samé možnosti své produkční kapacity, a proto je nutné vybudovat novou paralelní dráhu a rozšířit terminály včetně napojení na pražskou podzemní dopravu (www.prg.aero, 2019).

Letecká doprava se ovšem neuskutečňuje pouze v hlavním městě. V České republice nacházíme i jiné letiště, než je letiště v Praze. Pokud se podíváme na náklady pro letecké společnosti i samotné klienty těchto společností tak zjistíme, že letiště v Praze je poměrně drahé. Tento faktor hraje do karet menším lokálním nebo regionálním letišťům, mezi které lze řadit i potenciální veřejné Letiště Plzeň-Líně. Toho si jako první všimli na jihu Čech. V Českých Budějovicích se uskuteční projekt výstavby veřejného mezinárodního letiště. Spuštění projektu zde plánují v roce 2020, a aby byl projekt ziskový, musí se zde odbavit 80 tisíc cestujících ročně (Marek, 2017). Také zde existuje mimo jiné nedaleké letiště v Karlových Varech, které bylo v minulosti rájem zejména ruskojazyčných turistů. Tento fakt ale také už s postupem času odpadl a nastává tak otázka, jestli není čas vybudovat letiště v Plzeňském kraji na spojnici mezi hospodářsky výkonným Bavorskem a Prahou. Mnoho cestujících si jako start své cesty zvolí Mnichov, protože zde jsou daleko příznivější ceny letenek. Plzeň spojuje velký potenciál ať už pro turisty nebo podnikatele či sportovce. V Českých Budějovicích tak velký potenciál nacházíme jen těžko.

Seznam použité literatury

Seznam tištěných zdrojů:

1. Atlas krajiny České republiky = Landscape atlas of the Czech Republic [kartografický dokument]. Praha: Ministerstvo životního prostředí České republiky, 2009. 1 atlas (331 s.). ISBN 978-80-85116-59-5.
2. BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. Vyd. 2., přeprac. a rozš. Praha: Karolinum, 2011. ISBN 978-80-246-1974-3.
3. BLOTEVOGEL, H. H., DANIELZYK, R. (2009): Leistungen und Funktionen von Metropol-regionen. In: Knieling, J. (ed.): Metropolregionen. Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit. Hannover, 22–29.
4. BLOTEVOGEL, Hans Heinrich. Deutsche Metropolregionen in der Vernetzung. *Informationen zur Raumentwicklung*, 2002, 6.7: 345–351.
5. BLOTEVOGEL, Hans. Die Metropolregionen in der Raumordnungspolitik Deutschlands - ein neues strategisches Raumbild?. *Geografica Helvetica*. 2018 (3), 157–168.
6. BOQUET, Yves. From airports to airport territories: expansions, potentials, conflicts. *Human Geographies--Journal of Studies & Research in Human Geography*, 2018, 12.2.
7. BRINKE, Josef. Úvod do geografie dopravy. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN 80-7184-923-5.
8. ČADA, Václav et al. Geografie města Plzně. 3., přeprac. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita, 2007. 184 s. ISBN 978-80-7043-558-8.
9. DRDLA, Pavel. Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2014. ISBN 9788073957872.
10. EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. Ekonomika dopravního systému. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 9788024517599.
11. JURCZEK, Peter, ed. Europäische und nationale Metropolregionen: dargestellt am Beispiel von Sachsen und Tschechien: Ergebnisse eines sozial- und wirtschaftsgeographischen Workshops des "Sächsisch-Tschechischen Hochschulkolleggs" der TU Chemnitz = Evropské a národní metropolitní regiony - na příkladu Saska a České republiky: Výsledky workshopu sociální a hospodářské geografie pořádané "Českosaským vysokoškolským kolegiem" na TU Chemnitz. Chemnitz: Technische Universität, 2008. 98 s. Beiträge zur Kommunal- und Regionalentwicklung, Heft 47.
12. KOSTELECKÝ, Tomáš a Daniel ČERMÁK. *Metropolitan areas in the Czech Republic - definitions, basic characteristics, patterns of suburbanisation and their impact on political behaviour*. Praha: Sociologický ústav AV ČR, c2004. ISBN 80-7330-064-8.

13. Kraft, S., Vančura, M. Dopravní systém České republiky: efektivita a prostorové dopady. Národohospodářský Obzor, roč. 9, č. 1, Masarykova univerzita, Brno, 2009, s. 21–33. ISSN 1213-2446
14. MARADA, Miroslav. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Praha: Česká geografická společnost, 2010. Geographica. ISBN 9788090452121.
15. MARADA, Miroslav. Doprava spojuje a rozděluje: vzdělávací modul geografie: výukový a metodický text: Přírodní vědy a matematika na středních školách v Praze: aktivně, aktuálně a s aplikacemi - projekt OPPA. Praha: P3K, 2012. ISBN 9788087186848.
16. MIRVALD, Stanislav. Geografie dopravy I. 2. upr. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita, 1999. ISBN 8070825456.
17. MIRVALD, Stanislav. Geografie dopravy III. V Plzni: Západočeská univerzita, 2002. ISBN 8070828463.
18. MIRVALD, Stanislav. Geografie dopravy. I., Obecná část. 1. vyd. Plzeň: Pedagogická fakulta, 1993. 80 s. ISBN 80-7043-084-2.
19. PRUŠA, Jiří, Martin BRANDÝSKÝ, Luboš HLINOVSKÝ, Jiří HORNÍK, Michal PAZOUREK, František SLABÝ, Marek TŘEŠŇÁK a Jiří ŽEŽULA. *Svět letecké dopravy*. II., rozšířené vydání. Praha: Gallileo Training, 2015. ISBN 9788026083092.
20. PRUŠA, Jiří. Svět letecké dopravy. Vyd. 1. Praha: Galileo CEE Service R, 2007, s. 187
21. RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS a Brian SLACK. The geography of transport systems. 4th edition. New York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2017. ISBN 9781138669567.
22. SEIDENGLANZ, Daniel. Air transport in Central Europe under the influence of low-cost airlines. *Geography for life in 21st Century*, 2010, 523-528.
23. SEIDENGLANZ, Daniel. Typologie střeoevropských měst podle dostupnosti letecké dopravy. *Miscellanea Geographica Universitatis Bohemiae Occidentalis* 14, (2008b). Západočeská univerzita v Plzni, Plzeň, s. 143-148.
24. TOUŠEK, Václav, Josef KUNC a Jiří VYSTOUPIL. Ekonomická a sociální geografie. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. ISBN 9788073801144.
25. VOLENA, Tomáš; KRAUS, Jakub. Traffic Information Zone and its implementation in the Czech Republic. *MAD-Magazine of Aviation Development*, 2014, 2.12: 5-9.
26. ZELENÝ, Lubomír. Osobní přeprava. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

Seznam internetových zdrojů:

27. 49/1997 Sb. Zákon o civilním letectví *Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. Copyright 2016 [cit. 10.2.2019]. Dostupné z <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>
28. ACI EUROPE a YORK AVIATION. The social and economic impact of airports in Europe [online]. 2004 [cit. 2019-01-18]. Dostupné z [:https://www.researchgate.net/profile/Chee_Hung_Foo4/post/how_to_determine_the_impact_of_the_presence_of_the_airport_for_the_development_in_the_area_around_that/attachment/59d62d6a79197b807798bb31/AS%3A350305788153857%401460530816206/download/Social+and+Economic+impact+of+Euro+Airport.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Chee_Hung_Foo4/post/how_to_determine_the_impact_of_the_presence_of_the_airport_for_the_development_in_the_area_around_that/attachment/59d62d6a79197b807798bb31/AS%3A350305788153857%401460530816206/download/Social+and+Economic+impact+of+Euro+Airport.pdf)
29. Airport Express | *České dráhy*. [online]. Copyright České dráhy, a.s. 2016 [cit. 13.3.2019]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/dalsi-sluzby/navazna-doprava/-26856/>
30. Akce a soutěže: pomalu a Líně plyne říční proud... - MAGAZÍN LETIŠTĚ ČESKÉ REPUBLIKY. *MAGAZÍN LETIŠTĚ ČESKÉ REPUBLIKY* Copyright 2019 [cit. 14.3.2019]. Dostupné z: <http://www.letistecr.cz/akce-a-souteze/pomalou-a-line-plyne-ricni-proud.aspx>
31. ArcČR 500, [databáze]. Praha: ArcData Praha, s.r.o., Digitální geografická databáze 1:500 000.
32. Armáda má moc letišť, některé zřejmě bude rušit – ČT24 – Česká televize. *ČT24 — Nejdůvěryhodnější zpravodajský web v ČR — Česká televize* Copyright [cit. 31.1.2019]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/1272268-armada-ma-moc-letist-nektere-zrejme-bude-rusit>
33. ČERBA, Otokar. *Teorie centrálních míst* [online]. Západočeská univerzita v Plzni [cit. 2019-03-08]. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20090917005355/http://www.gis.zcu.cz/studium/dbg2/aterialy/html/ch03.html>
34. Český statistický úřad. Počet obyvatel a domů podle výsledků sčítání od roku 1869. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-02-16]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=SLDHLCU&z=T&f=TABULKA&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~F_P~_S~_U~301_null_&katalog=31674&str=v7&u=v7__VUZEMI__43__554791#w=
35. Český statistický úřad: Počet obyvatel v obcích k 1. 1. 2018. 30. dubna 2018. Dostupné online. [cit. 2018-05-01]
36. Charakteristika Pardubického kraje (údaje za rok 2017). *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-02-02]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xe/charakteristika-pardubickeho-kraje-udaje-za-rok-2017>
37. DIVINOVÁ, Jana. Letadla na baterky. Letecký průmysl čeká elektrická revoluce. *Www.idnes.cz* [online]. 2017 [cit. 2019-02-09]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/letecky-prumysl-elektricka-revoluce-e-fan-x-elektricka-letadla.A171228_142410_eko-doprava_div

38. HÁJEK, Oldřich; GREBENÍČEK, Pavel. Regional airports in the Czech Republic: focused on geographical efficiency. *Perner's Contacts* [online]. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2019-01-28. Roč. 2010, čís. 20, s. 74. ISSN 1801-674X.
39. HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. DemoArt, Praha (*PDF*) *Typologie českých nemetropolitních regionů z hlediska faktorů, mechanismů a aktérů regionálního rozvoje*. Available from: https://www.researchgate.net/publication/320181211_Typologie_ceskych_nemetropolitnich_regionu_z_hlediska_faktoru_mechanismu_a_akteru_regionalniho_rozvoje [accessed Mar 29 2019].
40. HUBENÝ, Jaroslav. Výkonnost ekonomiky v Pardubickém kraji kulhá za průměrem. *Idnes.cz* [online]. Pardubice a Pardubický kraj, 2018 [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/hdp-ekonomika-v-pardubickem-kraji.A180206_381228_pardubice-zpravy_jah
41. IDNES.cz: Pardubické letiště pedbhló Karlovy Vary. Postaví novou halu [online]. 2013. Dostupné z: http://pardubice.idnes.cz/pardubicke-letiste-ma-nejlepsi-podminky-pro-dalsi-rozvoj-pmf-/pardubicezpravy.aspx?c=A131119_2001745_pardubice-zpravy_jah
42. JEŽEK, Petr. Za dva měsíce projede nejdelším tunelem v zemi první vlak. *Idnes.cz* [online]. 2018 [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/zeleznicni-tunel-plzen-prvni-vlak-kontrolni-den-navsteva-andrej-babis-dantok-ejповice.A180921_123141_plzen-zpravy_vb
43. Konec éry Travel Service. Akcionáři schválili změnu jména na Smartwings – Zdopravy.cz *Zdopravy.cz* [online]. Copyright 2019 Wiener Linien [cit. 19.1.2019]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/konec-ery-travel-service-akconar-schvalili-zmenu-jmena-na-smartwings-20558/>
44. Letiště – Aeroweb.cz | *Aeroweb.cz*[online]. Copyright 2005 [cit. 31.1.2019]. Dostupné z:<https://www.aeroweb.cz/letiste>
45. *Letiště Pardubice*[online]. Copyright 2019 [cit. 27.1.2019]. Dostupné z: https://www.airport-pardubice.cz/downloads/pro-akcionare/2017_vyrocní_zprava.pdf
46. *Letiště Václava Havla Praha* | *Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně* [online]. Copyright 2019 [cit. 31.1.2019]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/udaje-o-spolecnosti>
47. Lodní doprava na přehradě Hracholusky [online]. [cit. 2019-01-18]. Dostupné z: <http://www.hracholusky.com/kemp/index.php?op=ferry>
48. MAREK, Lukáš. Letiště České Budějovice se mění na mezinárodní přístav. Za 400 milionů. *Idnes.cz* [online]. 2017 [cit. 2019-04-17]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/letiste-budejovice-modernizace-hochtief.A171212_133643_budejovice-zpravy_mrl

49. MATUŠKOVÁ, Alena. Geografie Plzeňského kraje [online]. Západočeská univerzita v Plzni, 2014 [cit. 2019-01-18]. ISBN 978-80-261-0461-2. Dostupné z: https://zcu.cz/export/sites/zcu/pracoviste/vyd/online/Geografie_Plzenskeho_kraje.pdf
50. Ministerstvo dopravy ČR - Tranzitní železniční koridory. *Ministerstvo dopravy ČR - Domovská stránka* [online]. Copyright 2019 Ministerstvo dopravy ČR [cit. 31.1.2019]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Tranzitni-zeleznicni-koridory>
51. Ministerstvo dopravy ČR-letišť. *Ministerstvo dopravy ČR - Domovská stránka* [online]. Copyright 2019 Ministerstvo dopravy ČR [cit. 31.1.2019]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Letecka-doprava/Zivotni-prostredi/Letiste>
52. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR - Hradec Kr.-Pardubice. *Object moved* [online]. Copyright ©2019 Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 11.04.2019]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/cs/Microsites/Uzemni-dimenze/UD-typy/Integrované-nastroje/ITI/Hradecko-pardubicka-aglomerace>
53. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR - Plzeň. *Object moved* [online]. Copyright ©2019 Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 13.03.2019]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/cs/Microsites/Uzemni-dimenze/UD-typy/Integrované-nastroje/ITI/Plzenska-metropolitni-oblast>
54. Na dovolenou z letiště Líně? Možná už příští rok – Plzeňský deník / *Plzeňský* [online]. Copyright 2019 [cit. 14.3.2019]. Dostupné z: https://plzensky.denik.cz/zpravy_region/na-dovolenou-z-letiste-line-mozna-uz-pristi-rok-20181102.html
55. Nejlesnatějším krajem v ČR je kraj Liberecký <http://www.uhul.cz> [online]. Copyright 2019. Ústav pro hospodářskou úpravu lesů Brandýs nad Labem [cit. 10.1.2019] Dostupné z: <http://www.uhul.cz/rychle-informace/282-nejlesnatejsim-krajem-v-cr-je-kraj-liberecky>
56. O společnosti, Travel Service / *Travel Service* [online]. Copyright 2019 [cit. 28.1.2019] dostupné z: <https://www.travelservice.aero/o-spolecnosti/> O společnosti, Travel Service
57. O čem skutečně vypovídá regionální HDP? | Statistika&My - měsíčník Českého statistického úřadu. *Statistika&My - měsíčník Českého statistického úřadu* [online]. Dostupné z: <http://www.statistikaamy.cz/2014/02/o-cem-skutecne-vypovida-regionalni-hdp/>
58. Počet odbavených cestujících na Letišti Václava Havla v Praze vloni vzrostl o téměř 18%, Letiště Václava hlava Praha, Ruzyně, *Letiště Václava Havla Praha | Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně* [online]. Copyright 2019 [cit. 31.1.2019]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/pocet-odbavenych-cestujicich-na-letisti-vaclava-havla-praha-vloni-vzrostl-o-temer-18>
59. Rodrigue J, 1967, Comtois C, 1954, Slack B, 1939. The geography of transport systems. London;New York;: Routledge; 2006.

60. Rodrigue, J-P *et al.* (2004) *Transport Geography on the Web*, Hofstra University, Department of Economics & Geography, <http://people.hofstra.edu/geotrans>
61. Soud nařídil armádě platit obcím za používání letiště u Plzně – Novinky.cz [online]. Copyright 2003 [cit. 14.3.2019]. Dostupné z <https://www.novinky.cz/domaci/496357-soud-naridil-armade-platit-obcim-za-pouzivani-letiste-u-plzne.html>
62. Thomas F. Johnson. Electric Green Taxiing System (EGTS) for Aircraft. *Electrification Web Portal* [online]. 2016, 3 [cit. 2019-02-09]. Dostupné z: <https://tec.ieee.org/newsletter/march-april-2014/electric-green-taxiing-system-egts-for-aircraft>
63. Údaje o společnosti | Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně. *Letiště Václava Havla Praha | Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně* [online]. Copyright © [cit. 29.03.2019]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/udaje-o-spolecnosti>
64. Územní plán Plzeň – Útvar koncepce a rozvoje města Plzně *Útvar koncepce a rozvoje města Plzně* [online]. Copyright 2019 [cit. 10.4.2019]. Dostupné z: <https://ukr.plzen.eu/uzemni-planovani/uzemni-plan-plzen/>
65. VESELÝ, Martin. Analýza potenciálu letiště Pardubice. Praha, 2015. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze.
66. Základní informace – Letiště Pardubice. *Letiště Pardubice* [online]. Copyright 2019, East Bohemian Airport a.s. [cit. 31.1.2019]. Dostupné z: <https://www.airport-pardubice.cz/cs/o-letisti/o-spolecnosti/zakladni-informace>

Seznam použitých symbolů nebo zkratk

- 1) A.S. – akciová společnost
- 2) CAN – centrální autobusové nádraží
- 3) ČSAV – Československá akademie věd
- 4) ČSÚ – Český statistický úřad
- 5) ČT – Česká televize
- 6) EU – Evropská unie
- 7) FC – Označení pro fixní náklady z ekonomické teorie
- 8) HDP – hrubý domácí produkt
- 9) IATA – Mezinárodní sdružení leteckých dopravců
- 10) KV – Karlovy Vary
- 11) LC – Low-cost
- 12) MDČR – Ministerstvo dopravy České republiky
- 13) MHD – městská hromadná doprava
- 14) ŘLP ČR – Řízení letového provozu České republiky
- 15) S.P. – Státní podnik
- 16) SLZ – Plocha pro sportovní létající zařízení
- 17) SRN – Spolková republika Německo
- 18) VC – Označení pro variabilní náklady z ekonomické teorie

Seznam obrázků

- 1) Typologizace vzdušné dopravy
- 2) Dopravní síť „*point-to-point a hub-and-spoke*“
- 3) Struktura letišť v České republice s vybranými příklady
- 4) Vymezení plzeňské metropolitní oblasti
- 5) Rozmístění letišť v okresech Plzeňského kraje
- 6) Dostupnost dle dojezdové vzdálenosti z obcí v maximální vzdálenosti 100 km od Letiště Plzeň-Líně.
- 7) Dostupnost dle dojezdové vzdálenosti z obcí v maximální vzdálenosti 100 km od Letiště Pardubice
- 8) Dostupnost dle dojezdové vzdálenosti z obcí v maximální vzdálenosti 150 km na Letiště Václava Havla v Praze (2019).

Seznam tabulek

- 1) Tab. č. 1: Hodnocení vybraných výhod a nevýhod při utváření metropolitních regionů
- 2) Tab. č. 2 Počet denních přímých spojení prostřednictvím autobusové dopravy z vybraných uzlů do cílové destinace (Praha, Letiště Václava Havla).
- 3) Tab. č. 3 Počet denních spojení prostřednictvím autobusové dopravy z vybraných uzlů cílové destinace (Karlovy Vary, Letiště).
- 4) Tab. č. 4: Počet pohybů (vzlety a přistání), počet cestujících a množství nákladu (t) na letišti v Pardubicích mezi lety 2000– 2009.
- 5) Tab. č. 5: Počet pohybů (vzlety a přistání), počet cestujících a množství nákladu (t) na letišti v Pardubicích mezi lety 2010– 2018.

Seznam grafů

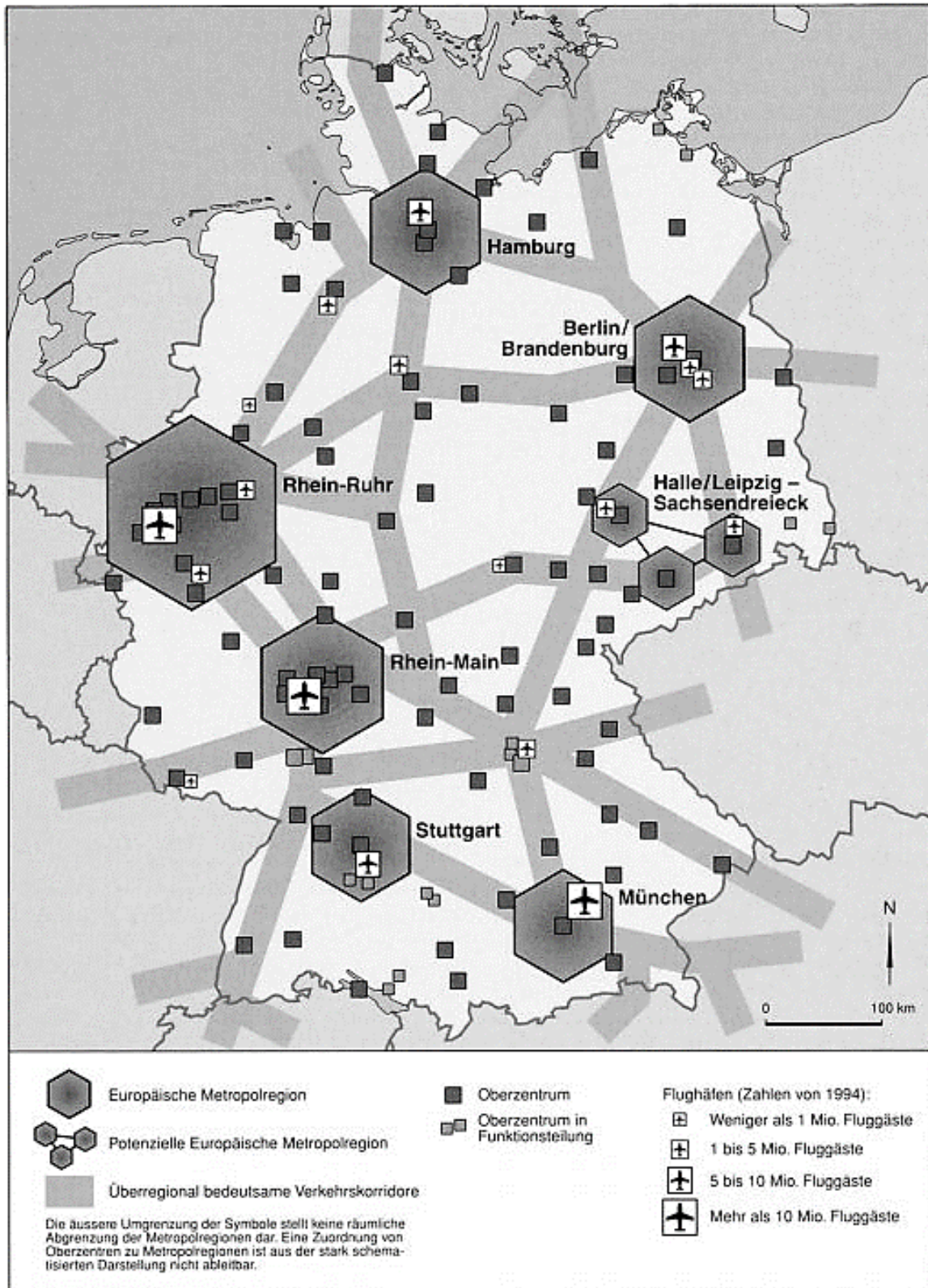
- 1) Vývoj počtu obyvatel Plzně od roku 1869 do roku 2011

Seznam příloh

Příloha A: Metropolitní regiony ve Spolkové republice Německo

Příloha A

Metropolitní regiony ve Spolkové republice Německo



Zdroj: Převzato z publikace Jurczek, 2008.

Abstrakt

TÉGL, Václav. *Potřebuje město Plzeň mezinárodní letiště?* Plzeň, 2019. 73 s. Bakalářská práce, Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta ekonomická.

Klíčová slova: Akcesibilita, Letecká doprava, Letiště, Letiště Pardubice, Letiště Plzeň-Líně, Letiště Václava Havla v Praze, Metropolitní regiony.

Bakalářská práce se zaměřuje na stručné zhodnocení letecké dopravy a dopravy obecně s návazností na dopravní polohu města Plzně a Plzeňského kraje. Hlavním bodem zájmu práce je Letiště Plzeň-Líně včetně napojení na místní prvky dopravní infrastruktury. Jako model pro letiště v západočeském regionu slouží strukturně podobný region s mezinárodním letišťem v Pardubicích. V rámci práce je z hlediska konkurenceschopnosti letiště v západočeském regionu řešena i dopravní dostupnost na největší české Letiště Václava Havla v Praze a akcesibilita na jiné letiště v západních Čechách, kterým je letiště v Karlových Varech. Letecká doprava podporuje interakci mezi jednotlivými regiony. Sdružování obcí a měst se věnuje proces metropolizace při utváření metropolitních regionů. Letecká doprava má velký význam v konkurenceschopnosti jednotlivých regionů. V praktické části práce lze najít kartografické podklady vytvořené za účelem analýzy akcesibility na letiště v Plzni-Líních, letiště v Pardubicích a Letiště Václava Havla v Praze.

Abstract

TÉGL, Václav. *Does the City of Pilsen need an International Airport?* Plzeň, 2019. 73 s. Bachelor Thesis. University of West Bohemia. Faculty of Economics.

Key words: Accessibility, Air Transport, Airport, Airport Pardubice, Airport Plzen-Line, Vaclav Havel Airport Prague, Metropolitan Areas

This undergraduate thesis focuses on brief evaluation of air transport and transport in general with the means of transport of the City of Pilsen and the Pilsen Region. The thesis mainly centres around the Plzeň-Líně Airport, including connections to the local elements of transport infrastructure. The Pardubice international airport, with its similar structure, serves as a model for an international airport in the West Bohemian region. In terms of competitiveness of the airport in Western countries, the thesis deals with the accessibility to the largest Czech airport, the Vaclav Havel airport in Prague, as well as with the accessibility to another airport in West Bohemia - the airport in Karlovy Vary. Air transport promotes inter-regional interaction. The associations of municipalities and cities focus on the metropolization process in shaping the metropolitan regions. Air transport is of great importance in the competitiveness of individual regions. In this work we can find cartographic data created for the purpose of analysis of accessibility of the airports Plzeň-Líně, Pardubice and Vaclav Havel Prague.