

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra humanitních věd



Bakalářská práce

Důležitost regionálního letiště v rámci rozvoje regionu

Petra Macolová

© 2017 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Petra Macolová

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Důležitost regionálního letiště v rámci rozvoje regionu

Název anglicky

The importance of regional airport in the context of regional development

Cíle práce

Cílem práce bude návrh možného využití letiště jako důležitého rozvojového prvku regionu. Dílčím cílem bude zjistit na vybraném regionálním letišti jeho důležitost a funkčnost v rámci rozvoje celého regionu, dále zhodnotit jeho současný stav včetně přínosu pro rozvoj regionu a nakonec zjistit vnímání a názory občanů regionu, potřeby majitele a hlavního akcionáře, provozovatele a uživatelů letiště na jeho případný budoucí rozvoj v rámci regionu včetně jeho kladných, ale i negativních hledisek.

Metodika

Teoretická část a charakteristika prostředí bude vycházet ze studia dokumentů. Terénní šetření bude probíhat kvantitativním a kvalitativním výzkumem. Zde bude provedena kvalitativní analýza, prováděná formou semistandardizovaných rozhovorů s jednotlivými aktéry. Dále bude použita metoda kvantitativního šetření, kdy budou pomocí předem připraveného dotazníku osloveni náhodně vybraní občané, kteří žijí v okolí letiště a v daném regionu. Tato data budou zpracována a dle jejich výsledků bude vyhodnocena informovanost obyvatel daného regionu o možnostech rozvoje a využití letiště. V závěrečné části bude provedeno vyhodnocení zjištěných skutečností v propojení s teoretickými východisky, vedoucími k vyslovení hodnotícího závěru a k vlastní návrhové části případných možností využití letiště v rámci rozvoje regionu. Osnova práce: 1. Úvod, 2. Cíl a metodika, 3. Teoretická východiska, 4. Charakteristika prostředí, 5. Terénní šetření, 6. Vyhodnocení šetření, 7. Výsledky a diskuze, 8. Závěr.

Doporučený rozsah práce

30 – 40 stran

Klíčová slova

regionální rozvoj, regionální letiště, region, provoz letiště, letecká doprava, životní prostředí, civilní letectví.

Doporučené zdroje informací

ADAMEC, Vladimír. Doprava, zdraví a životní prostředí. Praha: Grada, 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.

ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. Civilní letectví ve světle práva. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9.

DISMAN, M. *Jak se vyrábí sociologická znalost : příručka pro uživatele*. Praha: Karolinum, 1998. ISBN 80-7184-141-2.

Ground Handling International. Kent. United Kingdom. October 2011 Issue 5 Volume 16. Ground Handling International published by The Airports Publishing Network Ltd., 2011. ISSN 1364-8330.

KAUN, Miroslav a Ľudovít RONDOŠ. Letiská. Bratislava: Alfa, 1990. ISBN 80-05-00537-7.

PRUŠA, Jiří. Svět letecké dopravy. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.

ŽIHLA, Zdeněk. Provozování podniků letecké dopravy a letišť. Brno: Cerm, 2010. ISBN 978-80-7204-677-5.

Předběžný termín obhajoby

2016/17 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Pavla Varvažovská

Garantující pracoviště

Katedra humanitních věd

Elektronicky schváleno dne 19. 2. 2017

doc. PhDr. Michal Lošťák, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 21. 2. 2017

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 21. 02. 2017

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Důležitost regionálního letiště v rámci rozvoje regionu " jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 14. března 2017

Petra Macolová

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Pavle Varvažovské, vedoucí mé bakalářské práce, za její odborné vedení, cenné rady a připomínky. Dále bych chtěla poděkovat mým kolegům z Leteckých služeb Hradec Králové a.s. za jejich odborné konzultace, všem respondentům za poskytnuté informace při psaní této bakalářské práce. Poděkování patří i mojí rodině za podporu a toleranci během celého studia.

Důležitost regionálního letiště v rámci rozvoje regionu

Souhrn

Bakalářská práce analyzuje důležitost regionálního letiště v rámci rozvoje celého regionu. První část práce se věnuje vymezení teoretických východisek, především pojmu letiště a jeho souvisejících aspektů. Zde se zaměřuje na různé úhly pohledu funkčnosti letiště. Další část „Charakteristika prostředí“ vymezuje základní socioekonomické ukazatele vybraného regionu, konkrétně Královéhradeckého kraje, města Hradce Králové a regionálního letiště v Hradci Králové. Zde popisuje jeho současný stav a důležité vybrané charakteristiky. V hlavní části práce nazvané „Terénní šetření“ je proveden vlastní výzkum, jehož součástí je zjišťování názorů a potřeb na možnosti rozvoje letiště na náhodně vybraném vzorku obyvatel, zástupců majitele, provozovatele a uživatelů letiště. Ze zjištěných poznatků je vyvozena návrhová část v závěru práce, kde jsou hodnoceny různé možnosti využití zkoumaného letiště a navrhována některá řešení. Bakalářská práce dospěla k závěru, že regionální letiště přispívá svojí činností k rozvoji celého regionu a většina obyvatel má povědomí o současné činnosti a existenci letiště. Z výsledků šetření mezi občany daného regionu bylo zjištěno, že převážná většina z nich je spokojena se současným stavem letiště, spatřuje v jeho aktivitách rozvoj daného území a očekává i jeho budoucí rozvoj.

Klíčová slova: regionální rozvoj, regionální letiště, letiště Hradec Králové, region, provoz letiště, letecká doprava, životní prostředí, civilní letectví.

The importance of regional airport in the context of regional development

Summary

The thesis analyzes the importance of regional airports in the context of the development of the whole region. The first part deals with the theoretic resources, especially the concept of the airport and its related aspects. It focuses on the different perspectives of functionality airport. Another part of the "environmental characteristics" defines the basic socioeconomic indicators selected region, specifically the Hradec Kralove region, Hradec Kralove city and regional airport in Hradec Kralove. Here we describe the current status and importance of selected characteristics. The main part of the work, called "field survey" is conducted their own research, including surveys on the opinions and needs of airport development opportunities on a randomly selected sample of the population, representatives of the owners, operators and airport users. From the findings is due to design part of the present work, where they are evaluated different possibilities of the investigated airport and proposed some solutions. Bachelor thesis concludes that regional airport contributes to the development of its activities in the region, and most residents are aware of the current activities and the existence of the airport. The results of the survey among the citizens of the region, it was found that the vast majority of them are satisfied with the current state of the airport sees its activities in development of the region and expects its future development.

Keywords: regional development, regional airport, airport Hradec Kralove, region, airport operations, air transport, environment, civil aviation.

Obsah

1 Úvod.....	11
2 Cíl práce a metodika	12
3 Teoretická východiska	13
3.1 Vymezení pojmu letiště.....	13
3.1.1 Provozní hledisko	14
3.1.2 Ekonomické hledisko	17
3.1.3 Sociální hledisko	18
3.1.4 Ekologické hledisko	19
3.2 Vývoj vlastnictví letišť	21
4 Charakteristika prostředí.....	24
4.1 Královéhradecký kraj	24
4.1.1 Územní a sídelní struktura.....	24
4.1.2 Obyvatelstvo.....	25
4.1.3 Ekonomika kraje.....	26
4.1.4 Školství a vzdělávání	27
4.1.5 Sociální služby a zdravotnictví.....	29
4.1.6 Doprava	29
4.2 Město Hradec Králové	32
4.2.1 Územní a sídelní struktura.....	32
4.2.2 Obyvatelstvo.....	32
4.2.3 Ekonomika města	34
4.2.4 Školství a vzdělávání	35
4.2.5 Sociální služby a zdravotnictví.....	36
4.2.6 Doprava	37
4.3 Letiště v ČR.....	40
4.3.1 Rozdělení letišť	40
4.3.2 Důležitost regionálních letišť	41
4.3.3 Letiště Hradec Králové.....	42
4.3.4 Provozovatel letiště	45
5 Terénní šetření.....	48
5.1 Kvalitativní šetření	48
5.2 Kvantitativní šetření	49
6 Vyhodnocení šetření.....	50
6.1 Vyhodnocení kvalitativního šetření	50
6.2 Vyhodnocení kvantitativního šetření	52
6.3 Analýza závislosti	55

7	Výsledky a diskuze	61
7.1	Zhodnocení výsledků šetření.....	61
7.2	Návrhy možného využití letiště Hradec Králové	62
8	Závěr.....	65
9	Seznam použitých zdrojů	67
10	Přílohy	74
10.1	Příloha 1: Dotazník	74

Seznam obrázků

Obrázek 1 Královéhradecký kraj	24
Obrázek 2 Znak města Hradce Králové	32
Obrázek 3 Mapa letiště Hradec Králové	45
Obrázek 4 Statistika pohybů 2008–2017	47

Seznam tabulek

Tabulka 1 Vyhodnocení kvalitativního šetření	52
Tabulka 2 Charakteristika respondentů dotazníkového šetření	52
Tabulka 3 Vyhodnocení kvantitativního šetření	54
Tabulka 4 Kontingenční tabulka	55
Tabulka 5 Kontingenční tabulka	56
Tabulka 6 Kontingenční tabulka	57
Tabulka 7 Kontingenční tabulka	58
Tabulka 8 Kontingenční tabulka	59
Tabulka 9 Kontingenční tabulka	60

1 Úvod

V posledních letech si začala většina krajů i obcí podstatně uvědomovat, jak jsou pro ně regionální letiště důležitá a začaly je postupně podporovat v jejich činnosti a rozvoji. Tato podpora stála majitele vysoké náklady spojené s udržením rychlého tempa růstu pohybů a přepravených osob, a s přibývajícím požadavky kladenými zejména na bezpečnost a technické vybavení těchto letišť. Dalším zatížením byly i přípravy letišť na plné zapojení ČR do schengenského prostoru. Toto připojení přineslo provozovatelům řadu nových povinností, s nimiž souvisela nutná realizace opatření ve smyslu technických, stavebních a administrativních změn spojených se značnými finančními náklady. Bylo zapotřebí budovy terminálů architektonicky upravit a zabezpečit v první řadě oddělené toky schengenských a neschengenských cestujících na příletu i na odletu a dále upravit prostory pro pasovou a celní kontrolu. U většiny regionálních letišť byl tento úkol řešen formou výstavby nových budov a terminálů, kde došlo k funkčnímu propojení se stávající dopravní infrastrukturou.

Letiště mají značný hospodářský význam regionálních podniků a přispívají ke kvalitě života obyvatel především tím, že poskytují přístup k bezpečné, rychlé a cenově dostupné letecké dopravě.

Je velmi obtížné vytvořit vzorový model výkonu regionálního letiště. Jedná se o dynamický a složitý systém demografických a sociologických vývojových trendů, pokud jde o spádovou oblast určitého regionálního letiště. Tyto trendy jsou zrcadlem regionálního rozvoje průmyslu a jeho úrovní dopravní infrastruktury. Hlavní aspekty spočívají v měkkých nástrojích extrémně obtížné kvantifikace a předpovídání. Jde o letištní obchodní strategii a její konkurenční schopnosti vzhledem ke svému specifickému postavení na trhu.

Hlavním cílem regionálního rozvoje je především konkurenceschopný region, přitažlivý pro investory a obyvatele, který si zároveň dokáže uchovat vysokou kvalitu životního prostředí. Jedním z rozhodujících faktorů je dopravní dostupnost, která ovlivňuje rozhodování investorů při umístění svých investic a je důležitým činitelem pro rozvoj cestovního ruchu. Stupeň vyspělosti v oblasti letecké dopravy daného státu také velmi významně rozhoduje o jeho konkurenceschopnosti na mezinárodní úrovni.

2 Cíl práce a metodika

Cílem bakalářské práce je návrh možného využití letiště s poukázáním na potřeby rozvoje regionu jako celku. Dílčím cílem je zjistit na vybraném regionálním letišti v Hradci Králové jeho důležitost a funkčnost v rámci rozvoje celého regionu, dále zhodnotit jeho současný stav včetně přínosu pro rozvoj regionu a zjistit vnímání a názory občanů regionu, potřeby majitele a hlavního akcionáře, provozovatele a uživatelů letiště na jeho případný budoucí rozvoj v rámci regionu včetně jeho kladných, ale i negativních hledisek.

Metodika použitá v teoretické části práce zahrnuje především sběr sekundárních dat a dokumentů. Tato činnost obnáší studium a čerpání z odborných publikací, včetně zahraničních zdrojů, internetových odkazů s příslušnými dokumenty a informacemi o dané problematice a v neposlední řadě i interních dokumentů provozovatele letiště k zachycení teoretických východisek problematiky a k bližšímu porozumění a definici uváděných pojmů.

V další části práce nazvané „Charakteristika prostředí“ bude provedena analýza kraje a města, ve kterém se vybrané letiště nachází, včetně jejich základních socioekonomických ukazatelů a charakteristiky území. Dále zde bude zachycen současný stav a charakteristiky vybraného regionálního letiště včetně jeho činnosti a provozu.

V úvodu vlastního šetření bude induktivní metodou provedena kvalitativní analýza, prováděná formou polostandardizovaných rozhovorů s jednotlivými zástupci vlastníka a hlavního akcionáře, provozovatele a uživatelů letiště. Ze zjištěných poznatků budou položeny základy pro vyslovení výzkumných otázek a následných hypotéz, které jsou předmětem dalšího testování. K tomu bude využita deduktivní metoda kvantitativního výzkumu, kdy budou pomocí předem připraveného dotazníku oslovení náhodně vybraní občané obou pohlaví a různého věku, kteří žijí v okolí letiště a v daném regionu. Tato data budou zpracována a dle jejich výsledků bude vyhodnocena informovanost obyvatel daného regionu o možnostech rozvoje a využití letiště. Výběr otázek bude proveden na základě předchozích šetření a bude směřován k tomu, aby mohly být zodpovězeny výzkumné otázky a zpracovány podklady pro vyslovení hypotéz. K vyhodnocení vlastního šetření bude použita statistická metoda „Analýza závislosti“ sloužící ke zjištění závislosti vzájemných jevů a následného potvrzení či vyvrácení daných hypotéz, včetně určení síly případné závislosti.

3 Teoretická východiska

3.1 Vymezení pojmu letiště

V této kapitole bude objasněn pojem letiště, které je stěžejním prvkem této práce. Základní definice letiště z dopravního hlediska říká, že letiště plní funkci počátečního a konečného bodu leteckého přepravního procesu, transferu mezi pozemní a leteckou dopravou, bodu pro mezipřistání linek – tranzit a přestupu/překlady mezi leteckými linkami – transfer (Pruša, 2007, s. 31).

Letiště je důležitou součástí infrastruktury leteckého přepravního procesu. Je to místo, kde se uživatel letecké dopravy v nejširším rozsahu setkává se službami jednotlivých subjektů, které se tohoto procesu účastní (Pruša, 2007, s. 185).

Letiště je vymezená a vhodným způsobem upravená plocha na zemi nebo na vodě včetně souboru leteckých staveb, zařízení a vybavení letiště, trvale určená ke vzletům, přistávání a pohybu letadel (Kerner, Kulčák, Sýkora, 2003, s. 10).

Letiště dnes představují důležité dopravní a infrastrukturní uzly navazující na rozsáhlou logistickou síť a jiné druhy přeprav, jedná se o centra přestupů a návazných multimodálních způsobů dopravy a spedice. Letiště zahrnuje různé poskytovatele služeb letecké dopravy zejména letecké společnosti, podniky řízení leteckého provozu a letištní podniky provozující různé činnosti v oblasti leteckého průmyslu a doplňkové služby pro cestující a náklad. Stále více je dnes uplatňována strategie tržního hospodářství, konkurence na trhu a zároveň stejnoměrného postavení a podmínek pro činnosti v leteckém provozu (Kazda, 1995).

Letiště tvoří jednu z rozhodujících součástí letecké dopravní cesty. Musí však splňovat nejen technické požadavky pro spolehlivý a bezpečný provoz soudobých dopravních letadel a letadel všeobecného letectví, ale současně musí odpovídat požadavkům na zajištění efektivní, ekonomicky přijatelné činnosti pro provozovatele a také poskytovat pro cestující i přepravce zajímavé služby. Na druhé straně je letiště nedílnou ekonomickou, politickou a sociální součástí určitého regionu a může mít významný vliv i na uvedené oblasti v rámci celého státu (Žihla, 2010, s. 175).

Významným způsobem ovlivňuje letiště spádová oblast a spektrum poskytovaných činností v návaznosti na dotčené skupiny obyvatel, u nichž se poptávka po letecké dopravě velmi liší. Zároveň je nutno vzít na zřetel omezenou kapacitu některých mezinárodních letišť zajistit vysokou poptávku po letecké dopravě a odklon leteckých linek na menší regionální letiště s certifikací mezinárodního letiště. Na jednoduchou otázku, co je to vlastně letiště, můžeme nalézt různé odpovědi podle toho, z jakého úhlu pohledu a v jaké šíři se na problematiku díváme (Pruša, 2007, s. 185).

3.1.1 Provozní hledisko

Provozováním letiště se obecně rozumí činnosti, kterými se zajišťuje možnost pro přistání, vzlety a pohyby letadel s tím související, ochrana a ošetřování letadel, uskutečňování leteckých činností, pořádek, bezpečnost, záchranná a hasičská služba, ochrana před protiprávními činy ohrožujícími bezpečnost civilního letectví, údržba a rozvoj letiště (Kerner, Kulčák, Sýkora, 2003, s. 184).

Na letiště se můžeme dívat nejen z užšího pohledu jako na soubor čistě provozních ploch a staveb, ale také širěji jako na soubor staveb s tímto provozem souvisejících a tvořících obchodní zázemí letiště. Z pohledu umístění se obvykle rozlišuje „strana k letadlům“ (airside) s převahou ploch a staveb přímo svázaných se základní funkcí letiště a „strana k městu“ (landside) s převahou ploch a staveb určených pro komerční využití. Pro airside se můžeme setkat i s názvem neverejná či provozní část letiště, pro landside pak s názvem veřejná část letiště. Mezi provozní stavby patří vzletové a přistávací dráhy, pojezdové dráhy, odbavovací a parkovací plochy, odbavovací budovy pro cestující a náklad a stavby přímo zabezpečující provoz, jako jsou stavby a zařízení pro skladování, rozvod a plnění leteckých pohonných hmot, stavby zabezpečující požární ochranu letiště, stavby zabezpečující ochranu letiště, stavby a zařízení zabezpečující rozvod energií a vody a komunikace v areálu letiště. Součástí této provozní letištní infrastruktury je i infrastruktura pro řízení letů. Letiště tvoří i plochy a stavby, které mají komerční charakter, a zabezpečení jejich činnosti bývá v kompetenci jak provozovatele letiště, tak i jiných komerčních subjektů. Tyto plochy a stavby jsou obvykle dislokovány na "straně k městu", neboť se u nich předpokládá využití jak cestujícími, tak veřejností. Kromě staveb a ploch vně odbavovacích budov do této komerční zóny patří i obchodní a gastronomické provozy uvnitř terminálů. Zároveň sem však patří i budovy a zařízení využívané dalšími subjekty přepravního procesu, ať už jsou to letečtí dopravci, společnosti podnikající v přepravě zboží a pošty či společnosti provádějící údržbu letadel,

ale i zázemí pro orgány státní správy v oblasti letecké dopravy (cizineckou a pořádkovou policii, celní službu). Do této oblasti tak můžeme zařadit provozně-komerční stavby, jako jsou příjezdové komunikace, parkoviště či budovy parkingů, budovy pro výrobu a zásobování letadel palubním občerstvením (catering), hangáry a provozní zařízení leteckých dopravců či čistě komerční objekty, jako jsou hotely nebo obchodní či logistická centra (Pruša, 2007, s. 186).

Z obecného hlediska je letiště jako provozovatel leteckých služeb úzce spojen s poskytováním služeb podniku řízení letového provozu, leteckými dopravci a státním orgánem, vykonávajícím státní dozor v civilním letectví, a to v rámci vnitrostátních zákonů, nařízení Evropské unie a dvoustranných mezinárodních smluv a dohod. Cílem součinnosti všech těchto složek je především naplnění všech podmínek na současný provoz letecké dopravy zejména v souvislosti na rychlý vývoj leteckého průmyslu, vzrůstající požadavky na leteckou přepravu cestujících, zboží i nákladu a zvýšení standardu bezpečnosti při dodržení všech zákonných předpisů v civilním letectví (Pruša, 2007).

Letiště mají postavení vstupní a výstupní destinace v letecké přepravě, transferu spojující dopravu leteckou a pozemní a tranzitu při mezipřistání letadel, přestupu cestujících či přeložení zásilek a zboží mezi leteckými spoji. Vykonává také úkony spojené s celním, pasovým odbavením a zdravotnickými prohlídkami v souladu s Annexem 9. Národní předpisy řeší specifickou oblast letišť v návaznosti na celý letecký provoz. V ČR je to předpis L 14 Letiště a L 14 Vrtulníková letiště zahrnující mezinárodní letiště a dopravní letiště sloužící pro pravidelné a nepravidelné dopravní lety a ostatní civilní letecký provoz (Kazda, 1995).

Pro provoz letiště jsou předpisem definovány systémy vzletových a přistávacích drah, pojížděcích drah, manévrovacích a parkovacích ploch, stanoveny jsou požadavky na odbavovací terminály pro cestující a cargo, prostředky na údržbu a opravy letadel, zařízení pro pozemní obsluhu, požární a záchrannou službu letiště a ostatní administrativní budovy. Letiště fungují jako komerční subjekty a pronajímají prostory pro obchodní účely, uzavírají s různými subjekty nájemní smlouvy, s dopravci smlouvy na poskytování provozních služeb, handlingové smlouvy a smlouvy týkající se údržby techniky a letadel (Čapek, Klíma, Zbiralová, 2005, s. 180-185).

Kapacita letiště je další problematikou provozního hlediska. Je určena schopností jednotlivých letištních zařízení ve spolupráci s ostatními zařízeními odbavit pravidelné špičky přepravních toků v určitém časovém období za dohodnuté úrovně kvality. Skládá se z kapacity provozních ploch, terminálu, služeb ATC, TMA, příjezdových komunikací, dopravního systému letiště – město a letištních parkovišť (Kerner, Kulčák, Sýkora, 2003, s. 107). Kapacita letiště charakterizuje jeho technické možnosti pro zajištění vykonání určeného objemu přepravní práce. Může být vyjádřena množstvím letadel, které je možno obsloužit za časovou jednotku, počtem cestujících, kteří mohou být bezpečně a pohodlně odbaveni, anebo množstvím nákladu, které je možno přijmout, odbavit a určitou dobu i skladovat (Kaun, Rondoš, 1990, s. 36).

Celosvětově se využívá metoda vícekriteriálního rozhodování (MCDM) pro hodnocení řešení a alternativ odpovídajícího letištního systému provozních částí a kapacity letiště. Alternativní letiště se vyznačují svou fyzickou (prostorovou, provozní, ekonomickou, environmentální a sociální) výkonností reprezentované odpovídajícími indikátory systémů, které se používají jako atributy hodnocení podle vybraných metod MCDM. Existují dvě metody MCDM - jednoduché aditivní vážení a technika pořadí podle preference podobností s ideálním řešením, které byly aplikovány například v případě systému londýnských letišť pro výběr preferované varianty ze tří kandidátských letišť - Heathrow, Gatwick a Stansted (Janic, 2015, s. 709-737).

Byly zkoumány vzory letového provozu mezi čínskými pravidelnými leteckými společnostmi v letech 2006 až 2011, s využitím údajů oficiálního průvodce leteckých linek. Letiště jsou uspořádána do klasifikačního schématu na základě několika kritérií týkajících se celkového objemu dopravy, letištních dopravců a povahy letišť. Byly spočítány procentní sumy podílů a změny v těchto výpočtech mezi roky 2006 a 2011, které jsou prezentovány formou tabulky. Z toho lze vyvodit závěry o základní struktuře a budoucím modelu růstu kapacity letiště (Huber, 2016, s. 712-729).

Ve Spojených státech každoročně investuje Federální letecký úřad přibližně 3B \$ do malých komerčních letišť na jejich rozvoj v oblasti leteckého provozu. Z celkového počtu 3 331 letišť v USA, které tvoří Národní plán integrovaného letištního systému, více než 500 z nich mají pracovníky na řízení letového provozu na plný nebo částečný úvazek, kteří jsou k dispozici ručně registrovat tyto počty. Existuje několik metod používaných k počítání provozu letadel na letištích, jsou obvykle založeny na tradičních statistických

metodách odběru vzorků. Ukázková data jsou typicky získávána pomocí krátkodobých smluvních zaměstnanců s nasazením akustických a pneumatických zařízení. Velikost vzorku spojeného s těmito metodami je ve své podstatě malý vzhledem k finančním omezením, pokud jde o odhad počtu obyvatel. Jsou navrženy dvě modifikace postupu pro provádění těchto odhadů. První využívá „frequentist model“ založený na vzorku bez náhrady z diskrétní, konečné, rovnoměrně distribuované populace. Druhá zahrnuje simulaci „Monte Carlo“ a související „Bayesovský hierarchický model“ s využitím pravděpodobnosti funkce „Poisson“, který zahrnuje vlastní povahu podkladového procesu příjezdu a přebírá nejistotu v registraci provozu. Je prokázáno, že druhý přístup v podstatě zlepšuje přesnost tradiční, nemodifikované prediktory a „frequentist modifikace“ (Mott, McNamara, Bullock, 2016, s. 1-11).

3.1.2 Ekonomické hledisko

Druhý způsob, jak můžeme nahlížet na letiště, je z hlediska ekonomického. Je obvykle užší než provozní, neboť znamená pohled na letiště jako na ekonomický subjekt či obchodní společnost. Letištěm v tomto smyslu rozumíme provozovatele letiště, který zpravidla zabezpečuje všechny jeho provozní funkce a přímo nebo nepřímo těží z provozování komerčních aktivit na letišti (Pruša, 2007, s. 187).

Letiště jsou v dnešní době v zásadní většině ekonomické subjekty organizačně nezávislé na leteckých společnostech. Významným zdrojem příjmů jsou poplatky za využívání letiště leteckými společnostmi a komerční příjmy plynoucí z pronájmů letištních prostor, hangárů a provozních zařízení, zabezpečení reklamy a propagace společností podnikajícím v leteckém průmyslu i mimo něj (Ground Handling International, 2011).

Moderní letiště jsou vzhledem ke své funkci, struktuře a výkonům nejen srovnatelná s velkými výrobními podniky, ale zauímají také významné postavení při vytváření ekonomických podmínek ve spádové územní oblasti. Management takového letiště musí proto převzít odpovědnost nejen za pozitivní vazbu na místní ekonomiku, upevňování dobrých pracovních a obchodních vazeb s uživateli letiště, ale současně také respektovat požadavky na odpovídající životní podmínky komunity v okolí letiště a minimalizovat možné nepříznivé vlivy (Žihla, 2010, s. 177).

Bylo zjištěno, že zatímco je typicky silná korelace mezi leteckou dopravou a hospodářským růstem, směr příčinné souvislosti mezi nimi není jasný. K vyřešení existence

příčinné souvislosti se bere v úvahu povaha tohoto vztahu v různých typech regionů. Empirická analýza vychází z ročních údajů na evropské úrovni z 86 regionů a 13 zemí v oblasti letecké dopravy a regionální ekonomické výkonnosti v období 1991 až 2010. Byl použit test příčinné souvislosti, který umožňuje rozlišit případnou heterogenitu mezi regiony. Tyto výsledky naznačují, že procesy jsou homogenní v oblasti regionálního růstu letového provozu. Je prokázána kauzalita mezi leteckou dopravou a regionálním růstem v okrajových oblastech, ale méně patrná je v centrálních regionech. Z toho vyplývá, že letecká doprava hraje klíčovou roli při podpoře regionálního rozvoje v odlehlých oblastech, což je důvod dotování místních letišť v těchto regionech (Mukkala, Tervo, 2013, s. 1508-1520).

Další výzkum proběhl ve Warmińsko-Mazurskiem vojvodství, což je region NUTS II patřící k nejméně rozvinutým oblastem Polska a EU. Jedním z důvodů své zaostalosti je špatná dopravní dostupnost, která omezuje úroveň konkurenceschopnosti a investiční atraktivity. Z tohoto důvodu se úřady vojvodství rozhodly vybudovat regionální letiště, a to modernizací vojenského letiště v Szymany poblíž Szczytno. Investice, která je spolufinancována z evropských fondů, má za cíl snížit úroveň odlehlosti regionu, zvýšit svou konkurenceschopnost a v důsledku toho zvýšit sociálně-ekonomickou úroveň regionu. Tento výzkum si klade za cíl odpovědět na tři základní výzkumné otázky. První z nich se týká rozsahu, v jakém je existence regionálního letiště faktorem stimulačím socioekonomický rozvoj regionů, včetně okrajových. Druhá souvisí s otázkou, zda umístění plánovaného letiště je odůvodněno ekonomickými faktory, jinak řečeno, jestli letišti přinese zisky v dlouhodobém horizontu. Poslední otázka související s těmi předchozími je, zda realizace plánované investice pomůže snížit míru okrajovosti Warmińsko-Mazurskiego vojvodství a tím urychlit jeho sociálně-ekonomický rozvoj (Bogdański, 2014, s. 15-23).

3.1.3 Sociální hledisko

Dalším neméně důležitým pohledem na letiště je sociální hledisko. Velká letiště dnes tvoří komplexy, které zaměstnávají desítky tisíc lidí, ať přímo v letištním provozu nebo v doprovodných službách. Existují socioekonomické studie, které dokazují, že existuje přímá vazba mezi počtem odbavených cestujících (popř. tunami odbaveného nákladu) a zaměstnaností. Letiště vytvářejí významné množství pracovních příležitostí a zvyšují tím zaměstnanost. To na druhé straně znamená nutnost řešit dopravu nejen cestujících, ale i zaměstnanců a další s tím spojené otázky (Pruša, 2007, s. 187).

Z výše uvedeného vyplývá, že letiště mají velmi silný vliv na rozvoj regionů, sociální expanzi a růst turizmu. Mají přímý vliv na zaměstnanost, nepřímý vliv na spotřebu a růst pracovních míst ve službách, indukovaný vliv na rozvoj ostatních služeb a katalytický vliv, který vede k růstu dalších odvozených aktivit (dopravci, spediční služby, tiskárny, hotely atd.) (Žihla, 2010, s. 177-178).

Doprava, jako veřejná služba, je klíčovou otázkou v každé zemi, zejména pak letecká doprava. Vyžaduje to pohodlné, rychlé a spolehlivé služby od leteckých společností. Výzkum v této oblasti si klade za cíl vytvořit služby inovačního dopadu, spokojenost zákazníků a zvyšování hodnoty pro zákazníka na letišti. Tento výzkum využívá prostředky pro vyšetření servisních inovačních faktorů a zkoumá vliv na vztah mezi spokojeností zákazníka a hodnotami pro zákazníka. Bylo shromážděno 300 vzorků dat pomocí on-line průzkumu a dotazníku v období dvou měsíců. Výsledek ukazuje, že hodnota pro zákazníka ovlivnila spokojenost zákazníka a inovace služeb. Studie provedená analýzou na inovativní služby, jako je self-check kiosek, rentgen, komunikace na sociálních sítích a mikro hotely na letišti přináší výsledek, že všechny čtyři služby odhalily pozitivní účinek. Nejdůležitějším faktorem hodnocení provozu na letišti byla kontrola zabezpečení (Chen, Batchuluun, Batnasan, 2015, s. 219-230).

3.1.4 Ekologické hledisko

Vedle řady pozitivních přínosů letiště pro region a jeho obyvatelstvo může letiště a jeho provoz přinášet i řadu nežádoucích jevů. Ty se projevují především narušováním životního prostředí obyvatelstva a následným vytvářením jejich negativního vztahu k letišti a k jeho managementu, ale zejména k plánovanému rozšiřování provozních aktivit letiště (Žihla, 2010, s. 181).

Letecká doprava se stala významným faktorem v rozvoji společnosti, a to jak v pozitivním (přeprava osob, surovin, výrobků, informací atd.), tak i v negativním směru. Úměrně se zvyšují škody na životním prostředí a zdraví obyvatel (Adamec, 2008, s. 57). I když letecká doprava nepatří k rozhodujícím faktorům zatěžujícím životní prostředí, nelze její vliv zanedbat, zvláště v místech koncentrovaného působení, tedy v okolí letišť. Ekologii letišť lze charakterizovat jako přesně vymezenou lokalitu, na které jsou fixovány procesy spojené s provozem letadel a vozidel nutných k obsluze a odbavování letadel (Kerner, Kulčák, Sýkora, 2003, s. 219). Letiště musí splňovat i ekologická kritéria, kdy jde zejména o hluk a emise letadel při vzletech a přistáních, kontaminaci půdy a vodních zdrojů palivovým

a olejovým hospodářstvím letiště, kontaminaci chemikáliemi při odmrazování nebo vlivy odpadového hospodářství. Významným problémem jsou rovněž ekologické otázky při provozu energetických zařízení letiště a v neposlední řadě u velkých letišť i požadavek pozemního spojení města s letištěm ekologicky nejvhodnějšími způsoby (tj. minimalizace hluku a emisí pozemních doprav) (Žihla, 2010, s. 13).

Letištní komplexy rozkládající se na mnoha hektarech jsou významnou součástí každé krajiny a činnost na letišťích podstatným způsobem ovlivňuje život jak v jejich přímém okolí, tak v oblastech, přes které jsou prováděny přílety a odlety letadel. V převážné většině případů je vliv letišť a leteckého provozu na okolí spíše negativní, jak vinou hluku startujících a přistávajících letadel, tak i emisí a někdy i úniků škodlivých kapalin. Existence letiště v okolí obcí znamená nemalý zásah do jejich rozvoje, neboť kvůli ovlivnění hlukem existují určitá omezení ve výstavbě a stavební uzávěry (Pruša, 2007, s. 187).

Výzkumem ve Španělsku bylo zjištěno, že globální růst dopravy způsobuje několik nepřiměřených dopadů na životní prostředí, jako je například hluková zátěž, která souvisí s negativními účinky na lidské zdraví, ale také pokles a ztráta biologické rozmanitosti na klidném přírodním území. Kromě toho, zvuk je součástí ekosystémů silně ohrožených hlukem dopravy, která je negativním dopadem na fungování těchto ekosystémů. Studie se zabývá dopadem hluku z letecké dopravy na přírodní prostředí z vícenásobného inovativního hlediska. To komplementárně kombinuje: modelování hluku, měření v terénu, zvukovou slyšitelnost, lidské vnímání a nástroje prostorového uspořádání pro posuzování chronické rostoucí venkovní hlukové zátěže ekosystémů v krajinném měřítku. Za prvé byla zjištěna znatelná degradace zvuku z přeletů letadel, které způsobily vážnou akustickou roztržitost a narušení klidu národního parku ve Španělsku (EU). Letovým provozem bylo způsobeno zvýšení hladiny akustického tlaku o zhruba 8 decibelů. Za druhé bylo zjištěno, že jsou užitečné nástroje prostorového uspořádání spolu s hlukovým mapováním, protože poskytují podporu pro rozhodování prostřednictvím posouzení dopadů antropogenního hluku na životní prostředí. A konečně veřejné mínění nevnímalo hluk letadel jako narušení stejně důležité jako kvantifikované technickými postupy. Přesto se 82 % návštěvníků shoduje, že antropogenní hluk může mít nepříznivý vliv (Iglesias-Merchan, Diaz-Balterio, Soliño, 2015, s. 1-12).

Spolu s procesem globalizace se letiště stala kontaktním místem měst. Zvyšují konkurenceschopnost mezi městy, usnadňují pohyb kapitálu, technologií, vědomostí a lidí.

Jejich celosvětový význam ovlivňuje místní charakteristiky měst z hlediska zvýšení zastavěných oblastí s hustotou roztržité krajiny. Mnoho ekologů kritizuje letiště s ohledem na skutečnost, že využití půdy pro jejich výstavbu vede k několika ekologickým problémům. Cílem této studie bylo analyzovat předpokládané dopady "Třetího letiště" v Istanbulu v Turecku na využití půdy a upozornit zájmové skupiny, aby se zabránilo negativním dopadům letiště ještě před jeho otevřením. Ačkoli někteří odborníci a nevládní organizace si uvědomili negativní dopady letiště z hlediska životního prostředí, nezmiňovali se však, jak se bude území v budoucnu měnit. Mezi hlavní výzkumné otázky, které mají být pokládány a studovány, jsou možné dopady „třetího letiště“ na území a změny, které mohou nastat při využívání půdy a hustoty v této oblasti. Studie použila primární výzkum analýzou a pozorováním současné situace projektu „třetího letiště“. Při studiu druhého letiště Sabiha Gokcen byla použita srovnávací analýza s projektem v Istanbulu a cílem bylo dozvědět se, jaké nastaly změny ve využívání půdy před a po skončení projektu. Na základě těchto studií byl také použit sekundární výzkum. Díky němu byly odhadnuty pozitivní a negativní vlivy záměru „třetího letiště“. Očekává se, že nové letiště přinese příležitosti k dalšímu rozvoji zahraničních investic, cestovního ruchu a pracovních příležitostí. Povede však také ke vzniku mnoha nových budov pro splnění potřeb cestujících a uživatelů letiště, které budou příčinou mnoha ekologických problémů (Karacor, Korshid, 2015, s. 223-227).

3.2 Vývoj vlastnictví letišť

Principy vlastnictví letišť v globálním měřítku se mohou lišit v závislosti na historickém vývoji i stupni liberalizace letecké dopravy v dané zemi nebo oblasti. V souvislosti s postupem liberalizačních snah v celosvětovém měřítku je současně patrný ústup od vlastnictví letišť státem a jeho postupné nahrazování efektivnějšími formami vlastnictví. Tento trend odpovídá podobnému vývoji ve vlastnictví leteckých dopravců. Až do 80. let minulého století byla letiště prakticky pouze ve vlastnictví státu, popř. nižších samosprávných celků. To bylo způsobeno jednak historickým vývojem, kdy letectví a letecká doprava patřily do sféry zájmu jednotlivých států, existovaly i úzké vazby na obranu jednotlivých zemí a neřídka byla letiště řízena z úrovně státu nejen úřadem spravujícím dopravu, ale i obranu. Přímé řízení a vlastnictví státem bylo těsně spjato s potřebou financování rozvoje letišť, neboť řada z nich nebyla finančně soběstačná. Teprve v roce 1987 došlo ve Velké Británii k privatizaci letišť a vzniku veřejně obchodovatelné společnosti British Airport Authority pic,

kteřá spravuje hlavní londýnská letiště Heathrow, Gatwick a Stansted i další britská letiště. Od té doby se provádí prakticky po celém světě postupná privatizace, která má různé formy a liší se i rozsahem. Letiště se tak stávají ze správců a provozovatelů infrastruktury komerčními, čistě podnikatelskými subjekty (Pruša, 2007, s. 189-190).

V současné době můžeme pozorovat nejrůznější formy vlastnictví letiště jako subjektu podnikajícího v civilním letectví. Letiště považujeme z komerčního pohledu za ekonomický subjekt (u nás např. akciovou společnost či společnost s ručením omezeným), jehož činnost spadá však také pod kategorii poskytování služeb veřejného zájmu tj. zajištění procesu odbavení cestujících, nákladu a zásilek a zabezpečující letecký provoz mezi státy pod správou civilního letectví, která je dozorována státními úřady jednotlivých zemí. Obvykle je činnost leteckých úřadů propojena s řízením letového provozu, inspekční činností, legislativními opatřeními např. vydáváním osvědčení k provozu či povolování přepravních práv v komerční letecké dopravě. Můžeme se však také setkat s oddělením některých letišť v rámci státu (např. Aeroportos de Portugal) nebo teritoriálně (např. Aéroports de Paris) pod správu samostatných správ mimo působnost státu. V jiných případech může docházet k organizaci letiště i podniku letového provozu pod jedním subjektem (Pruša, 2007).

Současný trend vede k osamostatňování letišť v souvislosti s rozvojem světového hospodářství nebo ke spojení menších letišť pod jednoho vlastníka. Obecně můžeme vnímat ústup od majetkového vlastnictví státu a státních orgánů k propojení s tržními subjekty podnikajícími s činnostmi přidruženými k leteckému provozu. U regionálních letišť zabezpečujících mezinárodní letecký provoz je však situace ztížena omezeným napojením na leteckou síť a dlouhodobým majetkovým propojením jednotek územních samospráv. I se vzrůstajícím provozem je efektivita hospodaření složitá v podmínkách rostoucí konkurence mezi leteckými dopravci a teritoriální návazností na dlouhodobě fungující letecké uzly zprostředkující návazná letecká spojení (Ground Handling International, 2011).

Postupná privatizace umožňuje zvýšení podílu soukromého sektoru v letecké dopravě a má různé formy, např. vytvoření veřejně obchodovatelných společností spravujících více letišť nebo privatizace pozemků a jejich pronájem soukromému sektoru nebo státní vlastnictví půdy a pronájem provozovateli letiště či úplné financování letiště včetně infrastruktury soukromým subjektem a provozování na jeho účet a v jeho

prospěch při předání zpět státu po smluvně stanoveném časovém období (při využití např. PPP projektů) uzavřením kontraktu na bázi koncese vymezující pravomoci a povinnosti veřejného a soukromého subjektu po střednědobé a dlouhodobé období (Pruša, 2007).

Na Univerzitě v Kanadě bylo zjištěno, že reforma struktur správy letiště prostřednictvím korporatizace, privatizace a dalšími přístupy k jejich komerčnímu využití, je určena k dosažení řady výhod pro zúčastněné strany v systému letecké dopravy. Zatímco reformátoři často chtějí přinést obchodní a strategickou orientaci k provozování letiště, vytvářejí regulační a řídicí struktury, které takový přístup zakazují. Tento výzkum ukazuje, jak různé způsoby vládnutí mají tendenci vytvářet kompromisy mezi výsledky zúčastněných stran. Navrhuje se, aby různé režimy správy ztělesňovaly omezení a pobídky, které určují typ a množství manažerských a finančních zdrojů, které zástupci soukromého sektoru přinášejí na provoz letišť. Kromě toho, účinnost jednotlivých druhů správy závisí na národním kontextu institucí (Carney, Mew, 2003, s. 221-232).

Dalším výzkumem bylo zjištěno, že Asie zaostává za zbytkem světa v privatizaci letišť. Ve stejné době rychle roste odvětví letecké dopravy a tím vzniká enormní tlak na letištní infrastruktury. Tento výzkum shrnuje zjištění, že soukromý sektor se podílí ve velké míře na vzniku nových letišť a modernizaci stávajících letišť v Asii. Ačkoli používané modely pro uložení soukromého sektoru jsou podobné těm, které používají i jiné vlády v Asii, zachovávají si v každém případě majoritní kontrolu. Navzdory tomu, že některé vlády říkají, že účinnost je pro ně důležitým motivem privatizace v Asii, je zmobilizován nový zdroj financí. Letiště zůstává jednou z priorit veřejného pořádku. Vlády se obávají zneužití monopolu moci a chtějí ke křížovému subvencování regionálních letišť, ale chybí jim institucionální síly, aby účinně regulovali. Zachováním většinové kontroly vlády riskují ztrátu výhody účinnosti privatizace. Studie zkoumá důvody, proč letiště mají být takto složité případy, kterými se zabývají a dochází k závěru, že je více, než kdykoli dříve, možné porovnávat výkony letišť (Hooper, 2002, s. 289-300).

4 Charakteristika prostředí

4.1 Královéhradecký kraj



Obrázek 1: Královéhradecký kraj

Zdroj: *Královéhradecký kraj, 2008*

4.1.1 Územní a sídelní struktura

Královéhradecký kraj (KHK) leží v severovýchodní části České republiky (ČR). Spolu s Libereckým a Pardubickým krajem náleží NUTS II Severovýchod, který patří mezi tři největší v ČR svojí rozlohou i počtem obyvatel a jako jediný je složen ze třech krajů. KHK se dělí na 5 okresů, 15 obcí s rozšířenou působností, 35 obcí s pověřeným obecním úřadem a 448 samostatných obcí, z nichž má 48 statut města a 10 statut městyse. Krajským městem je Statutární město Hradec Králové, které je přirozeným spádovým centrem kraje s vysokým zastoupením služeb, kulturních a společenských aktivit, veřejných institucí a ekonomických aktivit. Jeho vzdálenost je od Hlavního města Prahy zhruba 110 km. KHK zaujímá 6 % rozlohy ČR

(4 758km²) a mezi kraji se tím staví na 9. místo ve velikosti krajů (Odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací, 2014).

4.1.2 Obyvatelstvo

V KHK žilo celkem 553 856 obyvatel, což je cca 5 % obyvatel ČR, z toho bylo 281 620 žen, tj. 50,84 % (dle ČSÚ k 31. 12. 2011). Nejlidnatějším okresem je okres Hradec Králové s více než 162 tis. obyvateli, což je 30 % z celkového počtu obyvatel kraje.

Hustota obyvatel byla 116,4 obyvatel/km² (r. 2011), což je pod celkovým průměrem ČR (132 obyvatel/km²). Ukazatel hustoty obyvatelstva vykazuje vysoké regionální rozdíly. Nejvyšší průměrné hustoty dosahuje okres Hradec Králové (186 obyvatel/km²), naopak nejmenší hustoty dosahuje okres Rychnov nad Kněžnou (79 obyvatel/km²).

Věková struktura obyvatelstva je ovlivňována dlouhodobým vývojem porodnosti a úmrtnosti, zčásti také migrací a střední délkou života. V KHK se věková struktura obyvatelstva dlouhodobě zhoršuje, takže populace demograficky stárne, což vyplývá i z výsledků Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) v jednotlivých desetiletích. Nejvíce ubývá obyvatel ve věkové kategorii 0–14 let (od roku 1961 do 2011 úbytek 10 %) a roste počet obyvatel ve věku nad 65let (od roku 1961 do 2011 nárůst o 5,5 %). Střední produktivní složka obyvatel rovněž roste a počet obyvatel ve věku 15–64 let se ve stejném období zvýšil o cca 4 %. Celkové stárnutí obyvatelstva KHK kopíruje trend v ČR.

Vzdělanostní struktura obyvatelstva se v KHK trvale zlepšuje, přesto i nadále nedosahuje celkového průměru ČR (12,4 %). V období 1980–2011 výrazně vzrostl podíl obyvatel s vysokoškolským vzděláním z 3,9 % na 10,4 %. Ve stejném období se také výrazně zvýšil podíl obyvatel s úplným středním vzděláním s maturitou z 16,7 % na 31,6 % a dosahuje vyšší hodnoty než je průměr ČR (30,9 %). Podíl obyvatel s neúplným středním vzděláním bez maturity a vyučených se pohybuje okolo 34–39 %. Výrazně se snižuje podíl obyvatel se základním a neukončeným vzděláním. Za sledovaných 30 let klesl ze 44,8 % na 17,4 % (průměr ČR 17,4 %).

Obyvatelstvo KHK je národnostně jednotné. Zastoupení menšinových skupin se od roku 2001 zvýšilo o 2 %. Česká státní příslušnost byla v roce 2011 zastoupena 96,82 %. Nejvíce početnými menšinovými národnostními skupinami je ukrajinská, slovenská a vietnamská. Počet obyvatel s ukrajinským státním občanstvím se proti roku 2001 zvýšil více než 4x.

V roce 2001 se přihlásilo 1 131 Ukrajinců a v roce 2011 se jich k ukrajinskému státnímu občanství přihlásilo již 3 802. Zásadněji vzrostl počet vietnamských obyvatel.

Při SLDB (2011) bylo v kraji sečteno 268 874 ekonomicky aktivních obyvatel, což představuje 49,39 % veškerého obyvatelstva kraje. Tato hodnota je vyšší než průměr ČR (48,97 %). Z celkového počtu produktivních osob bylo 246 543 zahrnuto mezi zaměstnané, což je 89,52 % (průměr ČR 90,21 %) a 22 331 mezi nezaměstnané (10,48 %, průměr ČR 9,79 %). Ekonomicky neaktivní obyvatelstvo představovalo 256 284 osob, což znamená 50,61 % veškerého obyvatelstva kraje (průměr ČR 51,03 %). Ukazatel míry ekonomické aktivity má klesající tendenci. V roce 2007 nabýval hodnoty 58,7 % s poklesem v dalších letech o 1,3procentního bodu na úroveň 57,4 % v roce 2011. Míra zaměstnanosti (podíl počtu osob s jediným nebo hlavním zaměstnáním ve skupině 15–64letých) dosáhla v roce 2010 53,5 %, což znamená v mezikrajském porovnání 9. místo. Z dlouhodobého pohledu je registrovaná míra nezaměstnanosti v KHK pod úrovní ČR. Její hodnota byla v letech 2007-2011 v průměru o 1,2procentního bodu nižší, než je celkový průměr ČR (Odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací, 2014).

4.1.3 Ekonomika kraje

KHK lze charakterizovat jako průmyslově-zemědělský region s velkým potenciálem pro rozvoj cestovního ruchu. Průmyslové zóny jsou soustředěny do velkých měst, intenzivní zemědělství do Polabí a největší koncentrace cestovního ruchu i v rámci ČR je v Krkonoších. Ze zpracovatelského průmyslu hraje největší roli výroba motorových vozidel, výroba elektrických zařízení, výroba kovových konstrukcí a kovodělných výrobků, textilní průmysl, gumárenský a plastikářský sektor. Mezi další významné oblasti patří potravinářský průmysl, jehož základem je intenzivní zemědělství.

V roce 2010 bylo v KHK vytvořeno 4,5 % HDP ČR při podílu 5,3 % obyvatelstva ČR, HPH ve výši 154,4 mld. Kč, což představuje podíl v ČR 4,54 % (podíl obyvatelstva kraje je 5,3 %).

Na území KHK bylo registrováno 134 689 ekonomických subjektů (2011), z čehož 56,1 % tvoří podniky, u kterých byla zjištěna aktivita (tzv. kategorie subjektu statistický podnik). Struktura ekonomických subjektů podle počtu zaměstnanců v kraji má podobné složení jako ČR. V roce 2011 existovalo v kraji 54,1 % subjektů kategorie

neuveдено, 36,4 % kategorie bez zaměstnanců a 6,57 % kategorie do pěti zaměstnanců. Ve sledovaném období došlo k poklesu kategorie neuvedeno o 4,47 p.b. (ČR 4,33 p.b.) a nárůstu podílu kategorie bez zaměstnanců o 5,99 p.b. (ČR 5,46 p.b.).

Na území KHK má sídlo 35 socioekonomicky významných institucí, které zaměstnávají více než 500 zaměstnanců. Nejpočetnější skupinou je kategorie zdravotní péče, do níž patří Fakultní nemocnice Hradec Králové (FNHK) jako největší zaměstnavatel v kraji, spolu s rozsáhlou sítí krajských nemocnic. Další kategorií je výroba motorových vozidel, resp. firmy, jež jsou součástí řetězce automotive. Je zapotřebí poznamenat, že dochází k mírnému zkreslení a znesnadnění interpretace dat díky tomu, že závody Škoda auto a.s., které vyvíjejí činnost v KHK, zde nemají své sídlo (ačkoliv mají na sebe navázán celý ekosystém firem) a tím nevstupují do některých statistik zjišťovaných v území. Zastoupen je také segment výroby pryžových a plastových výrobků nebo elektronických zařízení. Dalším profilačním segmentem je výroba textilií. Těchto několik uvedených segmentů se podílí velkou měrou na struktuře exportu KHK (Odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací, 2014).

4.1.4 Školství a vzdělávání

Vzdělanostní struktura v KHK obsahuje všechny typy vzdělávacích institucí, do jejichž návštěvnosti v rámci jednotlivých stupňů vzdělávacího systému se znázorňují výše uvedené trendy. Jednak je to celkový demografický pokles, který se aktuálně projevuje zejména v počtu žáků základních a středních škol, naproti tomu však mírný nárůst počtu dětí v mateřských školách (MŠ) zapříčiněný mírným pozitivním demografickým výkyvem v posledních několika letech. Trvalý nárůst vykazují počty vysokoškolských studentů, což je v souladu se současnými trendy a podporou vzdělanosti, která se významně soustředí na podporu vysokého školství.

Předškolní vzdělávání je institucionálně zajišťováno MŠ, nebo je uskutečňováno v přípravných třídách základních škol (ZŠ). V poslední době rapidně roste počet dětí v MŠ. V letech 2006–2010 se zvýšil celkový počet dětí v MŠ zřízených obcemi z 15 484 na 17 788, tedy o 2 304 dětí (+ 14,9 %), a ve školách všech zřizovatelů z 15 856 na 18 308, tedy o 2 452 dětí (+ 15,5 %). Tento vývoj je víceméně geograficky nezávislý na regionálním rozmístění. Spolu s nárůstem dětí v MŠ roste i počet dětí se speciálními vzdělávacími potřebami.

Celkem šlo o 228 ZŠ (2011), z nichž 101 škol s ročníky pouze 1. stupně (včetně jedné školy dočasně mimo provoz). Ve stejném období došlo k poklesu žáků ZŠ zřizovaných obcemi o 1 827 žáků, což je téměř o 4,3 %.

V oblasti středního vzdělávání zde působilo celkem 81 škol (2011) poskytujících střední vzdělání. Z toho je 62 středních škol (SŠ) zřizováno KHK, zbývající jsou zřizovány jiným zřizovatelem (jiná fyzická a právnická osoba, obec, církev, MŠMT). Z celkového počtu SŠ je 11 škol zřizováno pro žáky se speciálními vzdělávacími potřebami. V rámci přijímacího řízení pro školní rok 2011/2012 byl počet nabízených míst v 1. ročnících SŠ ve všech formách studia 12 203 (stav 2011).

V oblasti vyššího odborného vzdělávání působilo celkem 11 škol (2011). Z tohoto počtu je 9 zřizováno KHK, zbývající 2 jiným zřizovatelem.

V KHK sídlí jedna univerzita, mají zde pobočky i jiné vysoké školy. Nabídka vzdělávacích programů a oborů je tedy poměrně veliká, stále zde však chybí fakulta zaměřená vyloženě na technické obory, což má negativní dopad na trh práce a vědeckovýzkumný potenciál.

V rámci systému institucionální péče zřizuje kraj 8 dětských domovů, které zajišťují péči dětem, jimž soud nařídil ústavní výchovu. V KHK jsou další dětské domovy, výchovné ústavy, střediska výchovné péče a dětský diagnostický ústav, které zřizuje ministerstvo.

KHK je zřizovatelem 29 škol pro děti a žáky se speciálními vzdělávacími potřebami, a to MŠ, ZŠ a SŠ. Některé poskytují vzdělávání i na více stupních. Nadaní žáci měli možnost vzdělávání ve specializovaných třídách na ZŠ, v roce 2010 bylo v KHK vykázáno celkem 2 602 žáků ve třídách s rozšířenou výukou některých předmětů zařazených do RVP ZV v ZŠ bez ohledu na zřizovatele. Považujeme-li za mimořádně nadané i žáky, kteří plní povinnou školní docházku ve víceletých gymnáziích, pak bylo v KHK k témuž datu vykázáno v nižším stupni 379 žáků šestiletého gymnázia (1. a 2. ročník) a 1 674 žáků osmiletého gymnázia (1. – 4. ročník) (Odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací, 2014).

4.1.5 Sociální služby a zdravotnictví

V KHK bylo poskytováno celkem 259 registrovaných sociálních služeb (2011). Z toho působilo v kraji 61,0 % služeb sociální péče, 27,0 % služeb sociální prevence a 12,0 % služeb sociálního poradenství.

V roce 2010 bylo celkem 229 zařízení sociální péče. Z toho bylo 32 domovů pro seniory s kapacitou 2 245 míst, 68 domů s pečovatelskou službou s 2 324 bytovými jednotkami, 11 domovů pro osoby se zdravotním postižením s kapacitou 740 míst, 17 denních stacionářů s kapacitou 269 míst a 2 týdenní stacionáře. Dalších 99 zařízení poskytovalo ostatní sociální služby.

Koncem roku 2010 bylo v kraji registrováno 1 574 zdravotnických zařízení (včetně detašovaných pracovišť lékáren a výdejen), ve kterých pracovalo 2 512 lékařů a zubních lékařů a 5 903 zdravotnických pracovníků nelékařů s odbornou způsobilostí. Struktura sítě zdravotnických zařízení se v posledních letech zásadně nemění, zajištění primární péče zůstává dlouhodobě stabilní. Síť zařízení ústavní péče tvořila v roce 2010 celkem 10 nemocnic, 17 odborných léčebných ústavů (5 léčeben dlouhodobě nemocných, 3 lázeňská zařízení, psychiatrická léčebna pro dospělé, rehabilitační ústav pro dospělé, léčebna zrakových vad pro děti, dětské ozdravovny a hospic). Zdravotnická zařízení jsou umístěna rovnoměrně po celém území kraje (Odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací, 2014).

4.1.6 Doprava

Dopravní systém na území kraje je do značné míry diferencovaný, což souvisí s charakterem území. V oblasti Polabské nížiny je hustota dopravní sítě nejvyšší a klesá směrem k příhraničním pohořím. Centrum představuje krajské město Hradec Králové, odkud se dopravní síť paprskovitě rozbíhá. V podhůří Krkonoš a Orlických hor jsou vedeny okružní tahy. Kraji chybí přímé kapacitní napojení na sousední regiony, resp. na evropskou dopravní síť, a to z důvodu teprve rozestavěné dálnice D11 a nedostatku navazujících rychlostních komunikací (R11 a R35). Proto je také současná síť regionálních silnic I. třídy přetížena v některých trasách tranzitní dopravou, což má zásadní negativní vliv na životní prostředí obyvatel.

Je zde celkem 3 770,4 km silnic a dálnic, z nichž téměř dvě třetiny tvoří silnice III. třídy. Tento vysoký podíl silnic III. třídy je mimo jiné i důsledkem příhraniční polohy

kraje s rozsáhlými horskými oblastmi, v nichž převažují právě tyto silnice. Necelou čtvrtinu tvoří silnice II. třídy a zhruba 12 % silnice I. třídy. Hustota silniční sítě v kraji, která je 0,79 km/km², převyšuje celostátní průměr (0,71 km/km²) a je v ČR jedna z nejvyšších. Největší hustotu silniční sítě vykazuje okres Jičín (1,00), nejméně naopak okres Trutnov (0,57). Délka silniční sítě ve vztahu k počtu obyvatel činí 6,8 km na 1 000 obyvatel a je nad republikovým průměrem (5,3). Nejvyšší relativní délka silnic je v okrese Jičín (11,1) a nejnižší v okrese Hradec Králové (5,0). Na území kraje se nachází 16,8 km dálnice D11 (Praha – Hradec – Jaroměř), která zatím končí před Hradcem Králové a umožňuje tak dobré spojení krajského města s Prahou. Další úseky jsou v přípravě. Z Jaroměře bude pokračovat jako rychlostní komunikace R 11 až na polskou hranici (Královec). Rychlostní komunikace R 35 (Liberec – Turnov – Hradec Králové – Moravská Třebová – Olomouc – Lipník nad Bečvou), je zatím pouze v plánech. Současné nedostatečné napojení na evropskou silniční síť značně limituje využití celkového rozvojového potenciálu regionu. Silnice I. třídy tvoří základ silniční sítě kraje. Patří mezi ně především silnice I/11, která vede z Poděbrad a pokračuje z Hradec Králové dále východním směrem na Ostravu a silnice I/33 směřující z Hradce Králové do Náchoda. Dále jsou to silnice I/37 spojující krajské město s Pardubicemi, I/35 (Liberec – Turnov – Hradec Králové – Vysoké Mýto – Olomouc) a I/14 (Liberec – Trutnov – Náchod – Ústí nad Orlicí – Třebovice) v severovýchodním směru propojují KHK s Libereckým a Pardubickým s následným napojením na moravský region (I/35). Regionální silniční síť je spravována KHK. Problémem je neustále špatný stav a technická zanedbanost regionální silniční sítě odrážející se v nedostatečných parametrech, dopravních závadách včetně nedostatečné kapacity nebo kvality.

Železniční síť je tvořena 715 km tratí s cca 200 stanicemi a zastávkami, což představuje 7,5 % z celkové železniční sítě v celé ČR. Svoji hustotou 0,15 km/km² patří kraj v rámci ČR k nadprůměrným a náleží mu po Praze a Libereckém kraji celkové třetí místo. Relativní délka železnic na území kraje přepočtená na počet obyvatel vykazuje nadprůměrnou hodnotu (1,29 km železnic na 1 000 obyvatel) oproti celostátnímu průměru (0,91) a řadí tak kraj na třetí pozici ve srovnání s ostatními kraji. Železnice je vedena všemi významnějšími místy a sídly kraje a je tak přímo dostupná většině obyvatel. V kraji není žádná dvoukolejná trať, elektrifikováno je zhruba 15 % tratí. V kraji je celkem 7 tunelů o celkové délce 1 350 m (nejdelší měří 350 m) a 458 mostů.

V KHK je navržena páteřní síť cyklodopravy, která po svém dokončení zajistí vzájemné propojení rekreačních oblastí na území ČR i okolních států. V rámci schválené „Koncepce cyklodopravy KHK“ byly navrženy na území KHK cyklotrasy evropského, nadregionálního a regionálního významu.

Letecká doprava má na území kraje pouze doplňkovou funkci. Nachází se zde celkem 8 veřejných vnitrostátních letišť (Jičín, Vrchlabí, Dvůr Králové nad Labem, Jaroměř, Nové Město nad Metují, Náchod, Velké Poříčí a Broumov). V Hořicích se nachází neveřejné vnitrostátní letiště a v Hradci Králové bývalé vojenské letiště se statutem neveřejného mezinárodního letiště, které je ze všech největší a pro kraj nejvýznamnější. S výjimkou letiště v Broumově a Hradci Králové se jedná o letiště s travnatým povrchem a jsou převážně využívána pro sportovní létání a letecké snímkování. Některá slouží jako záložní vojenská letiště. Dále jsou v kraji provozovány 3 heliporty pro leteckou záchrannou službu (Hradec Králové, Trutnov a Náchod). Významným faktorem je blízkost veřejného mezinárodního letiště v Pardubicích, které je jedním z pěti páteřních letišť ČR a má statut veřejného mezinárodního letiště. Jeho předností je výhodná geografická poloha v centru ČR a zároveň blízkost aglomerace Pardubice – Hradec Králové – Chrudim s cca 250 tisíci obyvateli v dosahu do 35 km od letiště.

Vodní doprava, s charakterem nadregionálního významu, je realizována především na řece Labi a je zahrnuta do transevropské sítě vodních cest. Vodní doprava v KHK využívaná není, protože vodní cesta je splavněna pouze v části sousedního Pardubického kraje. Předpokladem skutečného využití této dopravní cesty je splavnění úseku Labe z Chvaletic do Pardubic. Prodloužení labské vodní cesty do Hradce Králové je zařazeno do Koncepce rozvoje vodní dopravy v ČR, která je připravena Ředitelstvím vodních cest ČR. Možnost splavnění Labe z Pardubic do Hradce Králové a dále směrem proti proudu je možné pouze pro rekreační účely, ale dalšímu rozvoji brání překážky především formou jezů bez plavebních komor (Opatovice nad Labem, Hučák, Předměřice nad Labem, Smiřice). Ostatní lodní doprava v regionu má charakter výletní osobní dopravy a uskutečňuje se zpravidla pouze v sezóně na řece Labi v Hradci Králové, kde je provozovaná paroplavba soukromým dopravcem (Odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací, 2014).

4.2 Město Hradec Králové



Obrázek 2: Znak města

Zdroj: Hradec Králové, 2013

4.2.1 Územní a sídelní struktura

Město Hradec Králové (MHK) patří svou velikostí i významem mezi nejdůležitější centra osídlení v ČR. Je sídlem KHK, který je součástí NUTS 2 Severovýchod. MHK leží ve Východních Čechách, na soutoku řek Labe a Orlice. Představuje hospodářsky, sídelně a populačně nejsilnější sídlo kraje s výrazně diferencovanou odvětvovou a oborovou strukturou. Z hlediska struktury osídlení je Hradec Králové spolu s Pardubicemi jedním z jádrových měst sídelní aglomerace regionálního až nadregionálního významu. Správní území města má rozlohu 105,6 km a je rozdělené na 21 katastrálních území. Správní obvod města Hradec Králové jako obce s rozšířenou působností představuje 81 obcí a jako obce s pověřeným obecním úřadem 39 obcí (Magistrát města Hradec Králové, 2008).

4.2.2 Obyvatelstvo

Ve městě Hradec Králové žilo celkem 94 314 obyvatel s obvyklým pobytem, 52,0 % z tohoto počtu tvořily ženy (dle SLDB 2011). Naprostá většina obyvatel měla na území města trvalý pobyt (97,1 %). Téměř čtyři procenta obyvatel s obvyklým pobytem tvořili cizinci (3 677 osob, 3,9 %). Pouze obvyklý pobyt ve městě uvedlo 6,2 % osob. Z celkového počtu obyvatel města 75,3 % před rokem obvykle pobývalo na území města a 48,5 % se ve městě Hradec Králové narodilo (Magistrát města Hradec Králové, 2013). Územní rozložení obyvatel

ve městě se mění z důvodů zvyšování kvalitativních nároků na styl bydlení a obytné prostředí. Populace MHK má ve srovnání s populací KHK i ČR méně příznivou strukturu základních věkových skupin. Podíl mladších věkových skupin 0–14 let je 13,4 % (KHK = 15,1 %), taktéž je méně příznivý podíl osob starších věkových kategorií ve věku nad 60 let, který představuje 16,6 % (KHK 14,7 %). Produktivní složka obyvatelstva je zastoupena 70 % hodnotou porovnatelnou s průměrem za kraj i ČR (data k 1. 1. 2005). V dlouhodobém vývoji trvale mírně klesá podíl dětské složky, naopak roste podíl složky poproduktivní. Stejně jako ve většině vyspělých zemí, dochází i v Hradci Králové k tzv. demografickému stárnutí obyvatelstva (Magistrát města Hradec Králové, 2008).

Úroveň ekonomické aktivity obyvatelstva daného regionu závisí především na počtu osob v ekonomicky aktivním věku, věkové struktuře obyvatel regionu, množství a struktuře žen ve fertlním věku a na počtu osob připravujících se na budoucí povolání. Doplňujícím faktorem je i věkové složení osob v postproduktivním věku a jejich ekonomická aktivita. Necelá polovina (49,0 %, 46 188 osob) obvykle bydlících obyvatel MHK tvořila ekonomicky aktivní část jeho populace (SLDB 2011). Dalších 46,1 % (43 480 osob) bylo ekonomicky neaktivních a 4 646 obyvatel města údaje o své ekonomické aktivitě neuvedlo (4,9 %). Z celkového počtu ekonomicky aktivních obvykle bydlících obyvatel města bylo 92,7 % zaměstnaných a 7,3 % nezaměstnaných. Nezaměstnaní tak k 26. 3. 2011 tvořili 3,6 % obyvatel krajského města. Z celkového počtu zaměstnaných pak bylo k uvedenému dni 88,7 % osob zaměstnanými, zaměstnavateli, samostatně výdělečně činnými či osobami pomáhajícími. Dalších 7,4 % ze zaměstnaných pak tvořili pracující důchodci, 2,1 % pracující studenti a učni a 1,9 % ženy na mateřské dovolené.

Národnostní skladba obyvatelstva je ve městě bez výrazného zastoupení menšinových národností s převahou národnosti české – více než 70 % obyvatel města, dále je zde zastoupena národnost slovenská 1,1 % (1 015 osob), ukrajinská 0,7 % (621 osob), moravská 0,2 % (194 osob) a vietnamská 0,2 % (155 osob). K dalším uvedeným skupinám patří 90 osob s ruskou národností, 75 s romskou, 65 s německou, a taky 59 osob s maďarskou. Z celkového počtu obvykle bydlících obyvatel je tedy 95,0 % obyvatel české národnosti, slovenské 1,4 % a ukrajinské 0,9 %. V dlouhodobé časové řadě od roku 1980 podíl české národnosti včetně moravské a slezské mírně klesá, podíl národnosti slovenské se snížil, podíly polské a německé zůstávají stabilní a narůstá počet obyvatel národností ostatních.

Vzdělanostní skladba obyvatel je příznivá. K datu posledního SLDB dosáhlo 32,0 % obvykle bydlících obyvatel města Hradec Králové ve věku 15 a více let úplného středního vzdělání s maturitou. Druhou nejpočetnější vzdělanostní skupinu tvořili obyvatelé se středním vzděláním nebo vyučením bez maturity (26,1 %). Vysokoškolské vzdělání přiznalo 18,1 % populace krajského města ve věku nad 15 let a základní vzdělání (včetně neukončeného) mělo 12,9 % obyvatelstva. Relativně vysoký podíl osob s nízkým stupněm vzdělání ovlivňuje zahrnutí mladších věkových skupin, které se teprve vzdělávají, do hodnocení úrovně vzdělanosti obyvatelstva (Magistrát města Hradec Králové, 2013).

4.2.3 Ekonomika města

Současná ekonomická struktura Hradce Králové je obrazem staršího i nedávného vývoje města. Zejména historický vývoj profiluje dosud ekonomiku města jako výrazného regionálního centra správy, školství a kultury. Tato odvětví (včetně vědy a zdravotnictví) zaměstnávají v současnosti přes ¼ všech zaměstnaných ve městě. Stejně tak specifický byl vývoj zdejší průmyslové základny. Vlivem administrativních omezení rozvoje „pevnostního města“ nastal průmyslový rozvoj Hradce Králové se značným zpožděním až na konci 19. století. Dosud živým svědkem tohoto „zpoždění“ je pestrá oborová skladba místního průmyslu, jeho relativně malá kapitálová a organizační koncentrace, poměrně moderní technická základna (včetně zřetelné proinovační atmosféry) a nekonfliktní územní rozmístění průmyslových závodů. I přes rozvoj těžkého průmyslu v období po 2. světové válce zůstala ekonomická struktura Hradce Králové pestrá, pokud jde o výrobní i nevýrobní obory, a vyvážená, pokud jde o podíly priméru (zemědělství), sekundéru (průmysl a stavebnictví), terciéru (doprava, spoje, obchod, komerční a veřejné služby) a kvartéru (věda a výzkum) (Magistrát města Hradec Králové, 2008).

V roce 2012 působilo na území Hradec Králové celkem 27 180 podnikatelských subjektů. Nejvíce jich bylo registrováno v odvětví „velkoobchod a maloobchod (27 %). Mezi další významně zastoupená odvětví patří firmy orientující se na profesní, vědecké a technické činnosti (16 % subjektů) a různá odvětví průmyslu (12 % subjektů). Firmy sídlící v Hradci Králové jsou orientovány především do sektoru služeb. Jsou zde zastoupeny následující odvětví: biomedicína a farmacie, ICT, strojírenství a textilní průmysl, lesnictví a zpracování dřeva. Mezi největší zaměstnavatele ve městě (nad 100 zaměstnanců) patří například firmy: ČEZ, FNHK, Lesy České republiky, Povodí Labe, RUBENA, Kingspan, PETROF, Hradecká pekárna atd.

Hospodářská komora České republiky hodnotí ekonomickou situaci Hradce Králové následovně: „K 31. 3. 2007 bylo z hlediska struktury podnikatelské sféry zapsáno do registru ekonomických subjektů 39 369 podnikatelských subjektů, to představuje 31,2 % z celkového počtu ekonomických subjektů kraje. 79,1 % tvořily fyzické osoby a 20,9 % právnické osoby. V členění podle odvětvové činnosti tvořily z celkového počtu 13,8 % podniky zabývající se průmyslem, 11,3 % tvořily stavební podniky, 5,1 % zemědělské podniky, ale nejvíce, 69,7 % podniky zabývající službami.“

Míra nezaměstnanosti v Hradci Králové je za období 2009–2011 nižší než za stejné období v celém KHK (dle údajů ČSÚ). Míra registrované zaměstnanosti byla v roce 2011 6,29 %. Ve srovnání s celorepublikovými daty se Hradec Králové nachází lehce pod průměrem (v ČR 6,7 %). Ve srovnání s ostatními městy KHK je město HK srovnatelným jedine s Rychnovem nad Kněžnou. Nižší nezaměstnanost může být částečně způsobena tím, že mnoho lidí dojíždí za prací do města Hradec Králové a registrováni jsou u místních pracovišť Úřadu práce (Magistrát města Hradec Králové, 2013).

4.2.4 Školství a vzdělávání

Statutární město Hradec Králové zajišťuje předškolní vzdělávání dětí zpravidla ve věku od 3 do 6 let na celkem 33 MŠ. Využitím maximální kapacity škol, rekonstrukcí prostor, které v minulosti využívaly ZŠ a výstavbou 5 nových objektů MŠ je veřejnosti k dispozici celkem 2 998 míst k předškolnímu vzdělávání.

Kapacita ZŠ je celkem 9 535 míst k základnímu vzdělávání. Celková kapacita míst k zajištění povinné školní docházky žáků v ZŠ, zřizovaných statutárním městem Hradec Králové, je dostačující. Ve školním roce 2015/2016 je celková kapacita škol (v porovnání s počty přijatých žáků k povinné školní docházce) využita z 82,6 %. V ZŠ zřizovaných statutárním městem Hradec Králové, se vzdělávají i žáci se speciálními vzdělávacími potřebami.

V současné době jsou základní umělecké školy (ZUŠ) součástí systému na sebe navazujícího uměleckého vzdělávání. ZUŠ umožňují podchytit a vzdělávat většinu nadaných i výrazně talentovaných jedinců a odborně je připravit na profesionální uměleckou činnost, popřípadě na studium ve středních a vysokých školách uměleckého nebo pedagogického zaměření a na studium v konzervatořích. Školy poskytují základní vzdělání ve všech oborech zájmové umělecké činnosti – hudební, výtvarné, taneční a literárně-dramatické. Kromě základního studia nabízí i přípravné studium a rozšířené studium. Zvyšující se počty žáků v ZŠ

v Hradci Králové a blízkém okolí se odráží i v naplněnosti ZUŠ, které statutární město Hradec Králové zřizuje.

Dům dětí a mládeže Hradec Králové (DDM), hospodařící jako příspěvková organizace, jehož zřizovatelem je MHK, zastává funkci střediska pro volný čas dětí a mládeže v rámci prevence kriminality a v posledních letech také jako organizace, která nabízí zajímavé aktivity pro děti předškolního věku, které nenavštěvují MŠ. Největší zastoupení v činnosti DDM však mají akce pro žáky ZŠ. Zabezpečuje odborné zájmové činnosti pro děti, mládež i dospělé ve formě zájmových kroužků, kurzů a klubů. Organizuje soutěže a tábory. Zájmové vzdělávání sice neposkytuje stupeň vzdělání, zabývá se však aktivitami potřebnými pro rozvoj osobnosti, zajišťuje duševní hygienu, má funkci výchovnou, vzdělávací, kulturní, zdravotní (relaxační a regenerační), sociální a preventivní, rozvíjí schopnosti, znalosti, dovednosti, talent, upevňuje sociální vztahy (Magistrát města Hradec Králové, 2016).

V HK bylo celkem 17 SŠ (tři mají jako součást vyšší odbornou školu), 9 škol zřízených pro děti a žáky se speciálními vzdělávacími potřebami (poskytují předškolní, základní i střední vzdělání) a 6 školských zařízení (údaje k 30. 9. 2007).

MHK je významným univerzitním centrem se šesti fakultami celkem tří univerzit. Pro město je příznačná vynikající tradice lékařských studií. V roce 1945 tu vznikla Lékařská fakulta Univerzity Karlovy, ve městě také působí Fakulta vojenského zdravotnictví Univerzity obrany (dříve Vojenská lékařská akademie Jana Evangelisty Purkyně) a Farmaceutická fakulta Univerzity Karlovy. Přibližně 8 500 studentů studuje na Univerzitě Hradec Králové, kterou v současné době tvoří tři fakulty, a to Pedagogická fakulta, Fakulta informatiky a managementu a Filozofická fakulta (Magistrát města Hradec Králové, 2008).

4.2.5 Sociální služby a zdravotnictví

Město podporuje rozvoj sociální oblasti a prevence kriminality zejména prostřednictvím Fondu na podporu veřejně prospěšných projektů v rámci realizace grantové politiky, dále pak přímo ze svého rozpočtu. Agendy spadající do oblasti sociálních služeb, dávek sociální péče, sociálně – právní ochrany dětí a prevence kriminality zajišťuje odbor sociálních věcí a zdravotnictví Magistrátu města Hradec Králové. Podle zákona č. 108/2006 Sb. jsou na území města poskytovány tyto registrované sociální služby: *„odborné sociální poradenství, osobní asistence, pečovatelská služba, tísňová péče, průvodcovské a předčitatelské služby, odlehčovací služby, denní stacionáře, domovy pro seniory, domovy*

se zvláštním režimem, chráněné bydlení, raná péče, tlumočnické služby, azylové domy, kontaktní centra, intervenční centra, nízkoprahová denní centra, nízkoprahová zařízení pro děti a mládež, noclehárny, služby následné péče, sociálně aktivizační služby pro rodiny s dětmi, sociálně aktivizační služby pro seniory a osoby se zdravotním postižením, terénní programy, sociální rehabilitace.“

Úroveň zdravotní péče představuje dlouhodobě vysoký standard jak pro obyvatele města, tak pro širší region. Zejména nejvýznamnější zařízení, jímž je FNHK, vykazuje vysokou spádovost nejen oblastní či krajskou, nýbrž v některých speciálních pracovištích i celorepublikovou.

V Hradci Králové najdeme téměř všechny druhy tradičních sportů. Podle informací okresní organizace ČSTV sdružuje tento svaz 110 tělovýchovných jednot a sportovních klubů, což představuje cca 14 500 organizovaných členů (stav k 31. 12. 2005). K tomuto je nutno připočítat 5 tělovýchovných jednot Sokol sdružených pod Českou obcí Sokolskou a další zájmové subjekty zabývající se oblastí sportu.

Jak vyplývá z analýzy výsledků, více než devět z deseti respondentů (92,7 %) se cítí být spíše nebo velmi spokojeno s MHK jako s místem, kde žije a pracuje. Méně než jedna desetina dotázaných (7,3 %) se cítí být spíše nebo velmi nespokojena (Magistrát města Hradec Králové, 2008).

4.2.6 Doprava

Hradec Králové je významnou křižovatkou silniční dopravy, jejíž význam se po realizaci dálnice D 11 Praha – Hradec Králové – Polsko bude ještě více zvyšovat. Již dnes je stávající silnice I/11 postupně nahrazována dálnicí D 11 a silnice I/35 pak postupně rychlostní komunikací R 35 dálničního typu. Hradec Králové má oproti jiným městům výhodu v již vybudovaném radiálně okružním systému hlavních kapacitních komunikací doplněném o koordinovaný systém světelně řízených křižovatek. Kapacita tohoto II. silničního okruhu včetně jednotlivých křižovatek a na něj navazujících radiál je již však v současné době téměř vyčerpána. Dopravní možnosti okruhu jsou limitovány zejména vlastními kapacitami křižovatek s jednotlivými radiálami. Nadřazenou komunikační sítí města zde představuje budovaná dálnice D 11 a rychlostní silnice R 35, která postupně nahradí silnici I/35. Jakožto spádové město oblasti je Hradec Králové i východiskem regionální hromadné dopravy.

V současné době provozuje Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s. 20 autobusových denních linek, 1 noční autobusovou linku a 5 linek trolejbusových. V celé obsluhované síti jsou uplatňována dvě tarifní pásma. Na síti MHD se nachází 187 zastávek (z toho je 18 ve druhém tarifním pásmu), které mají 382 zastávkových označků (z toho je 20 elektronických označků). Od 1. ledna 2002 začal fungovat dopravní integrovaný systém VYDIS, který umožňuje cestování dopravními prostředky MHD provozovanými Dopravním podnikem města Hradec Králové a.s., Dopravním podnikem města Pardubic a.s. a vlaky Českých drah na jeden jízdní doklad za zvýhodněnou cenu. Od 1. ledna 2006 byl do plného provozu spuštěn nový odbavovací systém MHD na bázi bezkontaktních elektronických čipových karet s kombinovanou funkcí karty, kterou lze využívat jako elektronickou peněženku pro zaplacení jednotlivého jízdného, nebo jako časovou předplatnou jízdenku, popřípadě tyto funkce spojit na jedné kartě.

V roce 2004 bylo vydáno územní rozhodnutí pro stavbu terminálu spojujícího MHD a mimoměstskou autobusovou dopravu. Dne 5. 7. 2008 byl slavnostně otevřen nový Terminál hromadné dopravy plně nahrazující nevyhovující autobusové nádraží U Koruny a odbavování cestujících linkové, dálkové a mezinárodní autobusové dopravy v prostoru Riegrova náměstí.

Vzhledem k příznivým terénním a klimatickým podmínkám je cyklistická doprava silným konkurentem ostatním typům dopravy. Ve městě jsou vybudovány dílčí úseky cyklistických stezek pro každodenní dopravu a počítá se s jejich dalším rozšiřováním s cílem vytvořit ucelený systém založený na vzniku městských páteřních tras. Hradec Králové má ideální podmínky pro vznik silného cyklistického provozu. Ty představují převážně rovinaté území, příznivé klimatické podmínky a stávající rozloha zástavby města. Historie budování cyklistických stezek podél II. městského okruhu se datuje již od šedesátých let. Pro podporu dalšího budování cyklistických komunikací je k dispozici řada koncepčních materiálů, avšak realizace navržených řešení je dále závislá na celé řadě, zejména finančních a legislativních faktorů. Způsob vedení a organizace cyklistické dopravy přímo navazuje na radiálně okružní dopravní systém města určený I. a II. silničním okruhem, který je téměř po celé délce a obou stranách doplněn cyklistickou stezkou. Vlastní síť cyklistických komunikací je tvořena převážně společnými stezkami pro chodce a cyklisty se sloučeným nebo rozděleným provozem, dále pak samostatnými cyklistickými stezkami a cyklistickými pruhy na komunikacích. Na základě průzkumu území a s využitím GIS města bylo v současné době na území města zjištěno cca 56 km cyklistických komunikací. MHD je přirozeně napojeno na síť dálkových (nadregionálních) a regionálních cyklotras a v jeho zájmu

je zajistit odpovídající návaznost cyklistických komunikací města na tento systém cyklotras/cyklostezek ČR. Po stávajících cyklistických komunikacích města jsou tak zčásti vedeny (nebo se o tom uvažuje) dálkové cyklotrasy jako je Labská stezka a výhledově uvažovaná Žitavská stezka (tyto trasy městem procházejí). Regionální cyklotrasy naopak většinou mají v Hradci Králové svůj začátek/cíl a do města vstupují po méně zatížených silnicích II. a III. třídy.

Pěší provoz v rámci města a jeho nejbližšího okolí je veden po místních komunikacích s různým stupněm oddělení motorové dopravy, případně po čistých nebo kombinovaných pěších cestách. Význam jednotlivých městských pěších tras je dán v závislosti na hustotě a rozmanitosti občanského vybavení (obchody, služby, kulturní zařízení, využití volného času, rekreace), rovněž tak i na snadné dostupnosti veřejných dopravních prostředků (zastávky MHD, autobusové a vlakové nádraží) a parkovišť osobních automobilů. Podle jiných kritérií se posuzují rekreační pěší trasy, které většinou doprovázejí vodní toky, případně spojují centrum města s městskými lesy. Hlavní městská pěší trasa vede od hlavního nádraží přes pěší zónu na Velké náměstí. Její atraktivita je dána především množstvím služeb a podporou chodcům ve vybudování pěší zóny v centrální oblasti města. Nové pěší komunikace jsou v územním plánu města navrženy v trase propojení Moravského Předměstí do historického centra města. Nová trasa využívá nově navrhovaný podchod pod II. městským okruhem, nové pěší komunikace v prostoru Pajkrovy Flošny a nový most přes řeku Orlici. Další nový most (lávka) pro pěší dopravu je navržen v rámci ÚPZ Aldis a propojuje tento prostor se Smetanovým nábřežím.

Hradec Králové leží v průsečíku hlavních dopravních tahů východních Čech, což platí i pro železnici. Do železničního uzlu Hradec Králové, jednoznačně nejvýznamnějšího v KHK, je zaústěno pět vesměs jednokolejných tratí. Všechny tratě se sbíhají v jednom nádraží s možností přestupů.

Nejbližší letiště s pravidelnými mezinárodními a vnitrostátními linkami je v Praze (101 km/90 min). Na asi 20 km vzdáleném mezinárodním letišti v Pardubicích lze zajistit charterové lety u firmy EBA a.s. Letiště v Hradci Králové má v současné době status veřejného vnitrostátního a neveřejného mezinárodního letiště s vnější hranicí Schengenského prostoru. Snahou společnosti, která letiště provozuje a vedení města je vybudovat regionální letiště, které by sloužilo především hradeckému regionu.

V současnosti je nejbližší říční přístav ve Chvaleticích (42 km od Hradce Králové), avšak připravují se plány na prodloužení splavnosti Labe do Pardubic, což by znamenalo mít k dispozici říční přístav cca 20 km od středu města. Se splavněním Labe do Hradce Králové se neuvažuje (Magistrát města Hradec Králové, 2008).

4.3 Letiště v ČR

4.3.1 Rozdělení letišť

V ČR je podle údajů Ministerstva dopravy ČR registrováno celkem 97 letišť. Z nich je 8 veřejných mezinárodních, 12 neveřejných mezinárodních, 64 veřejných vnitrostátních a 13 neveřejných vnitrostátních. Tato letiště je možno rozdělit do 3 skupin: letiště celostátního významu (letiště Praha), regionální letiště většího významu – jsou chápána jako veřejná vnitrostátní či mezinárodní letiště, které vlastní kraj, obec nebo soukromý subjekt za účelem provozu letecké dopravy a zajištění přístupu cestujícím/turistům/podnikatelům/investorům do regionu a z něj, a která jsou svou infrastrukturou a technickým vybavením způsobilá k výkonu obchodní letecké dopravy (letiště Brno-Tuřany, letiště Ostrava-Mošnov, letiště Karlovy Vary a letiště Pardubice) a nakonec regionální letiště menšího významu, aeroklubová a sportovní letiště (Žihla, 2010, s. 59). Až 95% podílu přepravených cestujících dosahuje letiště Praha, kde celkový počet odbavených cestujících každoročně výrazně roste. Poptávka po letecké dopravě bude i nadále pravděpodobně stoupat, přesto však jsou již mnohá na hranicích svého vytižení, a nemohou tedy rozšiřovat nabídku spojení (Adamec, 2008, s. 18).

Letiště se rozdělují podle technických a provozních podmínek a základního určení na letiště vnitrostátní a mezinárodní. Další rozdělení je podle okruhu uživatelů na veřejná, neveřejná a vojenská. Další možné rozdělení je na letiště s řízeným provozem a s Letištní informační službou (AFIS) (Kerner, Kulčák, Sýkora, 2003, s. 184).

Kritéria používaná v ČR pro členění letišť do skupin pro obstarání informací v AIP jsou následující:

„1) Základní/hlavní mezinárodní letiště – veřejné letiště určené pro mezinárodní a vnitrostátní letecký provoz, na kterých jsou prováděny všechny formality týkající se celních, imigračních, karanténních a podobných procedur a kde jsou k dispozici letecké provozní služby na předepsané úrovni.

2) Ostatní mezinárodní letiště – veřejné ostatní letiště určené pro mezinárodní a vnitrostátní letecký provoz, na kterých jsou formality týkající se celních, imigračních, karanténních a podobných procedur a letecké provozní služby k dispozici pouze v omezeném rozsahu a pouze pro lety předem odsouhlasené provozovatelem letiště.

3) Mezinárodní letiště – neveřejné letiště určené pro mezinárodní a vnitrostátní letecký provoz, u nichž okruh jejich uživatelů byl předem stanoven. Povolení k jejich použití lze získat prostřednictvím provozovatele letiště.

4) Vnitrostátní letiště

a) veřejné letiště určené pro vnitrostátní letecký provoz nebo provoz mezi smluvními státy Schengenské dohody přijímající všechna letadla

b) neveřejné letiště určené pro vnitrostátní letecký provoz nebo provoz mezi smluvními státy Schengenské dohody, u nichž okruh jejich uživatelů byl předem stanoven. Povolení k jejich použití lze získat prostřednictvím provozovatele letiště“ (Letecká informační příručka, 2016).

4.3.2 Důležitost regionálních letišť

I když nejsou regionální letiště závažně zisková, přinášejí svému regionu jakýsi sekundární zisk ve formě benefitů z turistického ruchu, zisk se ovšem již nevrací zpět na tuto vstupní bránu kraje – letiště. Přesto je nutno říci, že v poslední době všechna větší regionální letiště zažívají období velkého nárůstu a po kritickém pádu poptávky po letecké dopravě v souvislosti s finanční krizí se počet pohybů a přepravených osob vrátil na úroveň roku 2008. Přepokládá se, že se poptávka časem nasytí a meziroční nárůst bude dosahovat hodnot střeoevropského trendu okolo 8 % ročně. Velkou měrou se na celkovém počtu přepravených osob na regionálních letištích podílí charterové lety. Silný vzestup poptávky po letecké přepravě je ovšem v konfliktu se závazkem vůči EU o snižování produkce skleníkových plynů. Evropská komise se od roku 2006 snaží začlenit leteckou dopravu do systému obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů, který se zatím dotýkal pouze stacionárních zdrojů. ČR toto podporuje a zavázala se, že do roku 2020 sníží produkci výfukových zplodin o 8 % (Ministerstvo dopravy ČR, 2006).

Rovněž regionální letiště s certifikací mezinárodního provozu nabývají důležitého přepravního uzlu vzhledem k napojení dalších podnikatelských center a středních a velkých měst různých regionů s ohledem na spádovou oblast cestujících. Konkurence je vysoká zejména vzhledem k překrývání hranic poptávky po letecké dopravě, regionální letiště jsou oblíbená pro nízkonákladové přepravy, jelikož mohou nabídnout zajímavé podmínky

pro provoz a vysokou kvalitu služeb. Dochází k vysokým investicím do infrastruktury a technologií letišť vzhledem k majetkovému propojení soukromých investorů a veřejného sektoru (územně samosprávních celků), (Kazda, 1995).

Regionální letiště a letecké služby mají zásadní význam nejen jako dopravní uzly, které pomáhají k hladkému fungování jednotného trhu EU, jelikož přepravují osoby a zboží mezi regiony, ale rovněž jako hnací síly hospodářského růstu. Společně rozšiřují obzory tradičních obchodních cest a poskytují významnou podporu městům a regionům, které jejich služby využívají. Tyto infrastruktury a služby mají velký význam pro osoby žijící mimo hlavní městské oblasti a pro EU jako celek (Bradbourn, 2012). Tím zásadně přispívají k dopravní dostupnosti a obslužnosti daného regionu.

Regionální letiště mají významnou úlohu v dopravní infrastruktuře státu. Letiště Brno-Tuřany a Ostrava-Mošnov plní jednak úlohu záložních letišť pro Prahu a další blízká zahraniční letiště, ale jsou společně s letištem Pardubice perspektivními letišti při předpokládaném zvýšení toku letecké dopravy ze západní Evropy na východ a dálný východ, kam nyní směřují investice vyspělých států nebo i naopak. Letiště Karlovy Vary je zase perspektivním letištem pro lázeňský trojúhelník. Zajišťuje však také, stejně jako ostatní regionální letiště, dopravní obslužnost regionu pro turistický ruch a podnikatelské aktivity (Žihla, 2010, s. 61).

Výhoda letišť spočívající v jejich jedinečném postavení v daném geografickém prostoru je zároveň jejich nevýhodou, neboť jim umožňuje jen růst omezený hranicemi tohoto prostoru, jeho kapacitou a poptávkou v dané spádové oblasti. Rozvoj letišť je zároveň podmíněn nalezením vhodné formy soužití s okolním prostředím, neboť letiště jednak pozitivně působí na socioekonomický rozvoj oblasti v okolí letiště, ale také se v jejich blízkosti nejvíce projevují negativní doprovodné vlivy letecké dopravy, jako je např. nadměrný hluk (Pruša, 2007, s. 185).

4.3.3 Letiště Hradec Králové

Historie létání v Hradci Králové se datuje více než 100 let do minulosti, kdy pan profesor Jakub Hron zde testoval balónové létání. Původní letiště v Hradci Králové bylo jako vojenské zřízeno na přelomu 20. a 30. let minulého století. V roce 1931 začalo sloužit stávající vojenské letiště i jako letiště civilní. Důvodem k tomu bylo především rozhodnutí o vedení mezinárodní letecké linky Paříž – Praha – Varšava – Moskva přes Hradec Králové. K tomu účelu byly vystavěny i potřebné objekty, tehdy nazývané „Letecké nádraží“. Hangár

postavený v roce 1934 využíval i místní aeroklub a pobočka Masarykovy letecké ligy, která byla založena v roce 1926. K zahájení provozu letecké dopravy na mezinárodní letecké lince došlo dne 1. 7. 1935. V pozdější době se letiště rozvíjelo především v rámci vojensko-civilní aktivity, během které bylo Letiště Hradec Králové (LKHK) zmodernizováno a bylo rozšířeno letištní zázemí. Zpevněnou přistávací plochu získalo letiště až za dob německé okupace, kdy sloužilo pro výcvik německé Luftwafe. Další modernizace se uskutečnila v 50. letech 20. století. Do dnešní podoby bylo letiště přebudováno v průběhu 50. let minulého století rozšířením a dostavbou původního vojenského letiště, jehož pozůstatkem jsou některé velitelské a ubytovací objekty a 350 m dlouhá část původně 600 m dlouhé zpevněné vzletové a přistávací dráhy orientované ve směru 10/28. Postavena byla nová vzletová a přistávací dráha (RWY) ve směru 15/33 o rozměrech 2000 x 57 m (později prodloužená na 2400 x 57 m), rovnoběžná pojezdová dráha (TWY) propojená na obou koncích spojovacími pojezdovými drahami (TWY) s prahy vzletové a přistávací dráhy (RWY) a platformy pro letouny v nezbytném rozsahu. Nevybouraná část původní vzletové a přistávací dráhy byla rekonstruována a využita pro stání letadel s přímým vjezdem na novou vzletovou a přistávací dráhu (RWY). V průběhu 80. let byl areál vojenského letiště vybaven novými objekty pro ukrytí letadlové a doprovodné techniky a životnost dožívajících živičných pohybových ploch byla prodloužena položením nového betonového krytu (technologie TEVYCED).

Letecká doprava je důležitou součástí života v moderní společnosti a LKHK má jedinečnou příležitost se stát jedním z pevných bodů v síti pro její zabezpečování. Bývalé vojenské letiště prošlo postupnými změnami a město Hradec Králové se snažilo nalézt způsob pro plnohodnotné využití rozsáhlého areálu letiště. LKHK má velké ambice stát se dalším významným českým letištem i pro mezinárodní leteckou přepravu. Je zcela uzpůsobeno pro noční lety, a dokonce zde bylo testováno přistání dopravního letadla Boeing 737. Je situováno přímo na severním okraji Hradce Králové a je dostupné také pomocí MHD. Letiště má v současné době status veřejného vnitrostátního a neveřejného mezinárodního letiště, kategorie 2 B. Snahou vedení provozovatele a majitele letiště je zvýšit tuto kategorii a vytvořit tak letiště se statusem mezinárodní veřejné letiště s kategorií 4 C. Přistávací a vzletová dráha má dostatečné parametry na to, aby splnila požadavky pro letiště kategorie 4 C a tím zajistila bezpečné přistání/vzlet takovým letadlům, jako jsou například letadla typu Boeing 737. Rozloha LKHK je cca 1 882 840 m², obvod areálu činí 7 878 m a je zde umístěno 264 staveb (budov, hangárů, úkrytů letadel, přístřešků vozidel atd.) Celkově

zastavěné plochy představují 84 484 m². Střed vzletové a přistávací dráhy královéhradeckého letiště je vzdálen cca 4,5 km vzdušnou čarou severovýchodně od středu (historického jádra) města. Plocha bývalého areálu vojenského letiště v Hradci Králové má rovinný charakter s nepatrným sklonem k západu. Nadmořská výška přistávací dráhy letiště je cca 240 m nad mořem a směrem k severu a jihu klesá o cca 1–2 metry. Převážná část zastavěného území areálu, tj. bývalé vojenské velitelství, kasárna a větší část provozně technických objektů se nachází v jižní části areálu, kde je i hlavní vjezd ze západní části ul. Piletická, která propojuje ul. J. Černého (silnice III/29912) se severní částí Pouchova. Kolem areálu bývalého letiště je vedena MHD – autobusové linky č. 15 a 25, okrajově i č. 13. Pro piloty i návštěvníky je k dispozici příjemný letištní klub, kde je možné se mimo jiné občerstvit, přenocovat nebo jen relaxovat mezi lety. Díky svému dobrému zázemí a zajímavé poloze je možné z letiště absolvovat vyhlídkové lety do širokého okolí. LKHK nabízí také řadu dalších služeb jako třeba kvalitní pilotní výcvik a možnost získání pilotního průkazu nebo seskoky padákem (Hradce Králové, 2013).

Aktuálně je areál letiště využíván i pro podnikatelské účely především formou pronájmu bývalých vojenských objektů. Z celkového evidovaného počtu staveb bylo v roce 2006 pronajato 119, a smlouvy byly uzavřeny s 65 podnikatelskými subjekty. Nezanedbatelnou součástí nynějšího využití areálu letiště je také pronájem jeho části pro pořádání různých leteckých, motoristických nebo kulturních akcí, např. CIAF, Helicopter Show, Tuning Party, Air Ambulance Show, Veteran Air Show, Hip Hop Kemp, Truck Fest, koncertů atd. (Magistrát města Hradec Králové, 2008).



Obrázek 3: Mapa letiště Hradec Králové

Zdroj: Letecké služby Hradec Králové, 2015

4.3.4 Provozovatel letiště

Na LKHK sídlí akciová společnost Letecké služby Hradec Králové a.s. (LSHK), která letiště provozuje a poskytuje služby účastníkům letového provozu.

Společnost Letecké služby Hradec Králové a.s., se sídlem Piletická 151, 500 03 Hradec Králové – Rusek, IČ 27520668 byla založena 14. srpna 2007 právní forma akciová společnost. Majitelem a hlavním akcionářem je Statutární město Hradec Králové. Do konce roku 2007 získala společnost LSHK všechny potřebné dokumenty k provozování letiště z hlediska legislativy civilního letectví.

Společnost LSHK je od 1. 9. 2010 držitelem Certifikátu normy ČSN EN ISO 9001:2009 od certifikačního orgánu TUV International s.r.o. na provozování letiště, poskytování služeb účastníkům letového provozu a poskytování služeb při odbavovacím procesu.

Hlavními orgány společnosti jsou Valná hromada, jako nejvyšší orgán společnosti je shromážděním akcionářů, kteří schvalují zejména znění Stanov společnosti, strategii a dlouhodobé plány společnosti a výsledky jejího hospodaření. Valná hromada rovněž volí a odvolává členy dozorčí rady, kteří nejsou voleni z řad zaměstnanců společnosti. Jednání a rozhodování valné hromady vychází z Obchodního zákoníku a dalších obecně závazných právních předpisů, Stanov společnosti a řídí se Jednacím řádem. Představenstvo je statutární orgán společnosti. V souladu s platnými právními předpisy a Stanovami společnosti komplexně odpovídá za obchodní vedení společnosti, její prosperitu a rozvoj a vykonává zaměstnavatelská práva společnosti. Rozhoduje o všech záležitostech společnosti, které nejsou obecně závaznými právními předpisy nebo Stanovami společnosti vyhrazeny do působnosti valné hromady nebo dozorčí rady. Za svou činnost je představenstvo odpovědné valné hromadě společnosti. Dozorčí rada dohlíží na výkon působnosti představenstva a uskutečňování podnikatelských záměrů, aktivit společnosti v souladu s platnými obecně závaznými právními předpisy, usnesením valné hromady a Stanov společnosti.

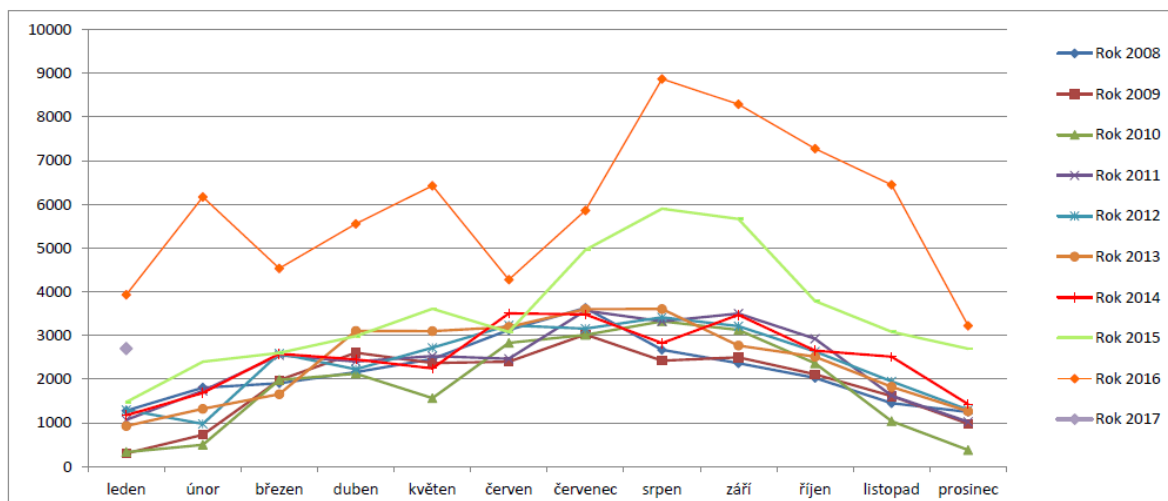
Provoz společnosti LSHK je financován převážně z dotace MHK určené na provoz a údržbu letiště a z části z vlastní režie, což představuje pronájem hangárů a ploch uživatelům letiště, přistávací poplatky, služby handlingu a ostatní poskytnuté služby. Investice, které jsou předem schváleny vlastníkem, jsou také hrazeny z rozpočtu MHK.

Mezi hlavní činnosti provozovatele letiště patří zejména zajištění bezpečného letového provozu, kompletní údržba a ostraha letiště. Společnost LSHK poskytuje službu AFIS (Letištní a letová informační služba). V roce 2015 bylo provedeno na LKHK 42 241 letových pohybů, oproti roku 2014 je nárůst počtu pohybů o 40 %. Z celkového počtu pohybů bylo 681 mezinárodních. Noční letový provoz se uskutečnil v 56 letových dnech a bylo provedeno 1647 nočních letových pohybů. Na letišti bylo provedeno 140 výsadkových letů, 211 aerovleků a 338 proudových letů. Dále poskytuje službu ATM (Air Traffic Management). V roce 2015 bylo provedeno celkem 681 (2014–630) mezinárodních letů, což je v porovnání s rokem 2014 nárůst o 8 %. Z celkového počtu mezinárodních letů bylo 186 (2014–101) letů mimo Schengenský prostor a EU. Při těchto letech bylo odbaveno celkem 582 (2014–357) osob, což je nárůst o cca 63 %. Pracovníci ATM pro tyto lety zabezpečovali celní a pasové odbavení ve spolupráci s ICP Pardubice a Celním úřadem Hradec Králové. Celkem bylo registrováno při odletech a příletech na LKHK 4 485 cestujících (2014 – 4 284). Pracovníci ATM se mimo hlavní pracovní náplň, což je spolu

s dispečerem AFIS zabezpečení záchranné a požární služby, podíleli na zabezpečení odbavovacího procesu pro přilétávající a odlétávající letadla (Letecké služby Hradec Králové, 2015).

Počty pohybů za období 2008 až 2017

Aktualizováno k 31.1.2017



	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	Celkem
Rok 2008	1278	1807	1905	2160	2459	3125	3630	2670	2364	2029	1450	1251	26128
Rok 2009	299	726	1978	2604	2372	2398	3024	2423	2501	2110	1611	979	23025
Rok 2010	331	498	1983	2128	1564	2828	3014	3326	3125	2363	1038	376	22574
Rok 2011	1067	1732	2547	2404	2527	2466	3566	3323	3501	2925	1622	1023	28703
Rok 2012	1296	975	2586	2225	2718	3232	3154	3416	3213	2634	1948	1296	28693
Rok 2013	927	1320	1654	3104	3100	3196	3602	3605	2769	2513	1824	1264	28878
Rok 2014	1173	1685	2580	2452	2245	3508	3483	2823	3470	2654	2515	1425	30013
Rok 2015	1472	2400	2601	2984	3612	3077	4956	5900	5669	3790	3085	2695	42241
Rok 2016	3931	6171	4535	5555	6427	4278	5862	8873	8293	7278	6448	3221	70872
Rok 2017	2701												2701

Obrázek 4: Statistika pohybů 2008-2017

Zdroj: Letecké služby Hradec Králové, 2015

5 Terénní šetření

Hlavním cílem bakalářské práce je návrh možného využití letiště jako důležitého rozvojového prvku regionu a dílčím cílem je zjistit na vybraném regionálním letišti v Hradci Králové jeho důležitost a funkčnost v rámci rozvoje regionu. K tomu, kromě analýzy současného stavu letiště, je významné i terénní šetření provedené formou kvalitativního výzkumu, z něhož jsou pak sestaveny výzkumné otázky pro kvantitativní výzkum. Následně jsou stanoveny hypotézy, provedeno jejich potvrzení či vyvrácení, a nakonec je použita statistická metoda „analýza závislosti“ k určení případné síly závislosti jednotlivých jevů.

5.1 Kvalitativní šetření

V rámci analýzy provedené induktivní metodou byly uskutečněny rozhovory s jednotlivými zástupci vlastníka, provozovatele a uživatelů LKHK. Byly vedeny formou polostandardizovaného rozhovoru, který směřoval k informacím o možnostech využití LKHK, celkovému zhodnocení dosavadní činnosti, případným očekáváním a konečně i zkušenostem s vnímáním občanů regionu ohledně povědomí o činnosti a existenci letiště.

Skupina oslovených zástupců letiště byla vybrána tak, aby zde byli zastoupeni všichni aktéři, a to zástupci vlastníka, provozovatele a uživatelů letiště. Konkrétně se jedná o 9 respondentů ve složení: primátor MHK, náměstek primátora, ředitel LSHK, manažer bezpečnosti LSHK a několik majitelů významných soukromých společností sídlících na LKHK. Kvalitativní šetření proběhlo v měsících červenec-září 2016. Vybraným zástupcům letiště byly položeny následující dotazy:

Dotaz č. 1: Jak hodnotíte dosavadní činnost letiště Hradec Králové, zejména zda jsou splněna Vaše očekávání?

Dotaz č. 2: Jaký význam spatřujete v další činnosti a rozvoji letiště Hradec Králové?

Dotaz č. 3: Domníváte se, že občané Vašeho regionu mají ponětí o současné činnosti či samotné existenci letiště Hradec Králové?

Dotaz č. 4: Jak vnímáte aktivitu letiště Hradec Králové či soukromých firem sídlících na letišti, která by vedla k podpoře regionálního rozvoje?

Dotaz č. 5: Je současný stav financování letiště Hradec Králové udržitelný i do budoucna nebo by bylo vhodnější najít soukromého investora?

Dotaz č. 6: Jaké možnosti využití letiště Hradec Králové byste do budoucna upřednostňovali?

5.2 Kvantitativní šetření

Realizace této metody vychází ze zjištěných poznatků předešlého kvalitativního výzkumu. Tyto poznatky, zjištěné induktivní metodou, položily základy k vytvoření výzkumných otázek a vyslovení hypotéz, které jsou předmětem následného testování (Disman, 2011). Při formulaci teoretického problému, který je předmětem kvantitativního výzkumu, je zjištění, zda mají občané povědomí o existenci a činnosti LKHK, jak jsou občané spokojeni se současným stavem LKHK, dále zda aktivity LKHK vedou k regionálnímu rozvoji v daném území, jakou mají představu případně očekávání o budoucím rozvoji LKHK a konečně jaké možnosti využití LKHK by občané regionu upřednostňovali. Na základě kvalitativního šetření byly stanoveny následné výzkumné otázky:

otázka 1 – jaká část respondentů má povědomí o existenci a činnosti LKHK

otázka 2 - jaká část respondentů je spokojena se současným stavem a činností LKHK

otázka 3 – jaká část obyvatel spatřuje v aktivitách LKHK regionální rozvoj daného území

otázka 4 - jaká část obyvatel očekává budoucí rozvoj LKHK

otázka 5 – jaká část obyvatel má zájem o rozvoj regionu

otázka 6 – jaké možnosti využití LKHK občané regionu upřednostňují

otázka 7 – jaká část respondentů využívá nabízené služby letiště

otázka 8 – jaké služby letiště využívají občané regionu.

Dalším krokem kvantitativního výzkumu je rozhodnutí o vzorku populace. Pro účely tohoto šetření byl stanoven minimální počet 100 respondentů. Následuje sestavení dotazníku obsahující vhodné otázky směřující ke zjištění informací, které jsou předmětem celého výzkumu. Jako technika sběru informací bylo zpřístupnění dotazníku na webovém rozhraní s tím, že respondenti byli oslovováni elektronicky nebo osobně. Také bylo využito současných moderních trendů sociálních sítí, přes které byli respondenti oslovováni. Předvýzkumem byla upravena formulace některých otázek v dotazníku a zahájen sběr dat. Samotný výzkum byl uskutečněn mezi občany v měsících červenec-září 2016. Po vyhodnocení nasbíraných dat budou následně vysloveny hypotézy, které pomocí statistické metody „Analýza závislosti“ budou potvrzeny či vyvráceny a určena případná síla závislosti jednotlivých jevů. Na závěr bude provedena interpretace výsledků šetření a vyvozeny závěry v podobě možností využití letiště Hradec Králové.

6 Vyhodnocení šetření

6.1 Vyhodnocení kvalitativního šetření

Přestože bylo kvalitativní šetření provedeno na poměrně malém vzorku respondentů, díky jejich skladbě i jejich působení v regionu na přiměřených odborných pozicích jsou výsledky výzkumu dostatečně validní pro vytvoření relevantních závěrů.

Dotaz č. 1: Jak hodnotíte dosavadní činnost letiště Hradec Králové, zejména zda jsou splněna Vaše očekávání?

Všichni aktéři šetření hodnotí dosavadní působení letiště velmi pozitivně, neboť současné vedení letiště stále pracuje na vzestupné tendenci jeho využití v oblasti leteckých služeb a zlepšování finanční stability provozu. Zástupci majitele v této oblasti spatřují zcela jistě přínos do budoucna jak pro město, tak i pro celý region.

Dotaz č. 2: Jaký význam spatřujete v další činnosti a rozvoji letiště Hradec Králové?

V reakci na tuto otázku byla od všech dotazovaných vyjádřena velká očekávání od budoucího rozvoje LKHK, tudíž další činnost LKHK byla shledána jako velmi důležitá v rámci rozvoje regionu.

Dotaz č. 3: Domníváte se, že občané vašeho regionu mají ponětí o současné činnosti či samotné existenci letiště Hradec Králové?

V této otázce panovala většinová shoda v tom, že občané regionu spíše mají povědomí o činnosti LKHK, zejména ti, kteří žijí v bezprostřední blízkosti letiště nebo jsou s ním spjatí ať už zájmově či pracovně. Mnoho z nich mělo možnost si areál fyzicky prohlédnout vzhledem k významným akcím, které jsou tam již tradičně pořádány jako například letecké přehlídky CIAF nebo Helicopter show, které mají opravdu vysoké počty účastníků. O to menší znalosti o letišti mají nejspíš občané, kteří letiště nijak nevyhledávají, nemají s ním žádné vazby nebo žijí daleko od letiště.

Dotaz č. 4: Jak vnímáte aktivitu letiště Hradec Králové či soukromých firem sídlících na letišti, která by vedla k podpoře regionálního rozvoje?

Zde se jednotliví aktéři shodují, že veškeré aktivity vedené jak ze strany provozovatele, tak ze strany uživatelů LKHK jednoznačně směřují k podpoře regionálního rozvoje daného regionu. Zejména snaha o rozšíření a zkvalitnění poskytovaných služeb, snaha o rozšíření letového provozu v rámci regionu na charterové lety atd. Dle zástupců majitele jsou aktivity

soukromých firem vítaným přínosem nejen pro město a letový provoz, ale rozvoj letiště a dalších navazujících služeb tam provozovaných slouží pozitivně i občanům města a celému regionu. Z tohoto důvodu je významné udržení letiště a Leteckých služeb HK a.s. jako provozovatele v majetku města v souvislosti s možností lépe korigovat celý provoz.

Dotaz č. 5: Je současný stav financování letiště Hradec Králové udržitelný i do budoucna nebo by bylo vhodnější najít soukromého investora?

Na tuto otázku odpovídají rozdílně zástupci vlastníka a jinak zástupci provozovatele a uživatelů letiště. Provozovatel a uživatelé LKHK v podstatě zdroj financování neřeší, záleží jim na budoucí činnosti a rozvoji LKHK jako takovém, ať už bude financován z rozpočtu MHK nebo jiného soukromého investora. Zástupci majitele vidí z předkládaných ročních bilancí a zpráv o hospodaření letiště, že vedení letiště se snaží o postupné snižování finanční závislosti na dotacích města. Pokud tento příznivý trend bude nadále pokračovat, není důvod hledat investora pro vlastní provoz letových služeb.

Dotaz č. 6: Jaké možnosti využití letiště Hradec Králové byste uvítali?

Vzhledem ke stále stoupajícím počtům pohybů letadel a leteckých společností, které služeb letiště využívají, se dle zástupce majitele nabízí možnost rozvoje servisních služeb přímo v areálu letiště, což mimo jiné může městu a občanům přinést nové možnosti zaměstnání. Další oblastí možného rozvoje je pak „cargo“, tedy služby související s přepravou a odbavením zásilek. To však závisí na dobudování „severní tangenty“ pro zlepšení dopravní dostupnosti letiště kamionovou dopravou. Zvažuje se také výstavba terminálu pro tzv. business jet. Jedná se o větší investici, na které by se však měly podílet i soukromé firmy. Projekt není dořešen, nicméně ta možnost tady je, a je to opět příznivá varianta pro občany z hlediska dalších pracovních příležitostí, ale i soukromé firmy a dodavatele. Zástupci MHK podporují co nejširší využití letiště a jeho letových služeb, samozřejmě v souladu s jeho kapacitou a za splnění všech příslušných technických norem. Rádi podpoří i aktivity soukromých subjektů, jako přínos pro občany a podnikatelskou sféru.

Z uvedeného kvalitativního výzkumu vyplývá, že jednotliví aktéři spatřují jednoznačně velký význam v činnosti LKHK a jeho důležitost v rámci rozvoje regionu je zřejmá. Provoz letiště plánují i do budoucna, neboť mají od jeho rozvoje veliká očekávání. To také deklaruje snaha o dotažení různých naplánovaných projektů rozvoje letiště ze strany provozovatele LKHK a soukromých firem fungujících na letišti a provozující rozmanité aktivity i pro občany regionu.

Tabulka č. 1: Vyhodnocení kvalitativního šetření

Kategorie	Názor	Počet
Splnění očekávání:	ano	9
	ne	0
Rozvoj letiště:	ano	9
	ne	0
Povědomí občanů o existenci letiště:	ano	9
	ne	0
Aktivita letiště vedoucí k rozvoji regionu:	ano	9
	ne	0
Udržitelnost financování letiště:	ano	2
	ne	7

Zdroj: vlastní zpracování

6.2 Vyhodnocení kvantitativního šetření

Do dotazníkového šetření se zapojilo celkem 106 občanů regionu. Respondenti byli osloveni k účasti na výzkumu v celém regionu.

Tabulka č. 2: Charakteristika respondentů dotazníkového šetření

Charakteristika	Kategorie	Relativní četnost (%)
Pohlaví:	muži	59
	ženy	41
Věk:	18-34	25
	35-49	43
	50-64	24
	65 a více	8
Délka žití v regionu:	od narození	70
	přistěhoval/a se	30
Lokalita:	Hradec Králové	40
	jiná obec	60

Zdroj: vlastní zpracování

Z uvedeného výsledku šetření u výzkumné otázky **1 – jaká část respondentů má povědomí o existenci a činnosti LKHK** vyplývá, že většina respondentů má nějaké znalosti o letišti, konkrétně 15 % má malé povědomí, 81 % velké znalosti a 4 % vůbec žádné. Tudíž celkem 96 % obyvatel regionu má alespoň nějaké povědomí o existenci a činnosti LKHK.

Z odpovědí na otázku **2 - jaká část respondentů je spokojena se současným stavem a činností LKHK** vyplývá, že není spokojeno 9 obyvatel regionu, tj. 8 %, z toho většina žije v bezprostřední blízkosti letiště, nezajímá se o dění na letišti 23 (22 %) dotázaných, z toho žije většina vzdáleně od letiště a velmi spokojeno je 74 (70 %) občanů, z nichž opět většina žije dál od letiště.

Na otázku **3 – jaká část obyvatel spatřuje v aktivitách LKHK regionální rozvoj daného regionu** reagovali dotazovaní tak, že 94 z nich, tj. 89 % spatřuje v dosavadních aktivitách rozvoj regionu, konkrétně 28, tj. 27 % malý a 66, tj. 62 % velký rozvoj. Zbýlých 12 (11 %) v nich žádný rozvoj regionu neshledává.

Neméně důležitou otázkou výzkumu byla **4 - jaká část obyvatel očekává budoucí rozvoj LKHK**. Z odpovědí respondentů je patrné, že občané mají velká očekávání od letiště do budoucna a chtějí jeho rozvoj zejména z hlediska charterových letů do zahraničí. Takovýto rozvoj očekává 76 oslovených, tj. 72 %. Menší část, konkrétně 26, tj. 25 % chce pouze malý rozvoj, ale spíš z hlediska kulturních akcí, nechce větší letový provoz a zbylí 4, tj. 3 % nechtějí do budoucna žádný další rozvoj letiště.

U otázky **5 – jaká část obyvatel má zájem o rozvoj regionu** panovala mezi všemi respondenty jednoznačná 100 % shoda, že zájem o rozvoj svého regionu mají.

Hlavní otázka šetření vedoucí k návrhové části práce **6 – jaké možnosti využití LKHK občané regionu upřednostňují**, vyvolala mezi respondenty velké diskuze. Velká část dotázaných, konkrétně 76 (72 %) by uvítala charterové lety do různých destinací. Ať už za účelem dovolených, sportovních aktivit či obchodní činnosti. Někteří z nich (5 %) by rádi civilní dopravu mezi velkými městy díky narůstající silniční dopravě a horší dostupnosti mezi nimi. Občané z podnikatelské sféry se shodují na možnosti hlavního logistického centra na letišti z důvodu lepší a rychlejší distribuce zboží.

Na otázku **7 – jaká část respondentů využívá nabízené služby letiště** odpovědělo celkem 74 dotázaných (70 %), že letiště využívají z různých důvodů, ať už se účastní leteckých či jiných

akcí pořádaných na letišti nebo využívají tamní letecký provoz. 32 z nich (30 %) letiště nijak nevyužívá, i když někteří z nich by i rádi využívali, ale nemají na to prostředky.

U poslední otázky výzkumu 8 – *jaké služby letiště využívají občané regionu* se největší část respondentů přiklonila k možnosti letecké akce, konkrétně 51 z nich (48 %), dalších 12 (11 %) se účastní jiných akcí a zbylých 11 (10 %) využívá místní letecký provoz převážně formou vyhlídkových letů. Zbylých 30 % letiště nevyužívá vůbec.

Tabulka č. 3: Vyhodnocení kvantitativního šetření

Výzkumná otázka	Kategorie	Relativní četnost (%)
Povědomí o existenci a činnosti letiště:	malé	15
	velké	81
	žádné	4
Spokojenost se současným stavem letiště:	ano	70
	ne	8
	nezajímá se	22
Rozvoj regionu v aktivitách letiště:	malý	27
	velký	62
	žádný	11
Budoucí rozvoj letiště:	malý	25
	velký	72
	žádný	3
Zájem o rozvoj regionu:	ano	100
Možnosti využití letiště:	charterové lety	72
	civilní doprava	5
	cargo	23
Využití nabízených služeb letiště:	ano	70
	ne	30
Druh nabízených služeb letiště:	letecké akce	48
	jiné kulturní akce	11
	letecký provoz	10
	žádné	30

Zdroj: vlastní zpracování

6.3 Analýza závislosti

Na základě výsledků kvalitativního šetření byly vysloveny následující hypotézy. Poté byla provedena „analýza závislosti“ jednotlivých znaků a v případě zamítnutí nulové hypotézy byla určena síla závislosti mezi nimi.

Hypotéza 1: vzájemná závislost mezi povědomím o existenci a činnosti LKHK a místem žití obyvatel regionu

Tabulka 4: Kontingenční tabulka

Místo žití obyvatel	Povědomí o existenci a činnosti LKHK			Celkem
	žádné	malé	velké	
Hradec Králové	1	4	37	42
jiná obec	3	12	49	64
Celkem	4	16	86	106

Zdroj: vlastní zpracování

Pro stanovení závislosti dvou uvedených kvalitativních znaků byl použit Chí-kvadrát test (χ^2):

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - m_{ij})^2}{m_{ij}}$$

$$\chi^2 = 2,197 \quad \chi^2_{0,05; 2} = 5,991$$

$$\chi^2 < \chi^2_{0,05; 2} \rightarrow H_0 \text{ nezamítáme}$$

Nulovou hypotézu o nezávislosti **nezamítáme**, tudíž mezi povědomím o existenci a činnosti LKHK a místem žití obyvatel regionu **neexistuje závislost**. Z rozložení četností v kontingenční tabulce vyplývá, že velké povědomí o existenci letiště mají i občané žijící v jiných obcích tudíž ve větší vzdálenosti od letiště.

Hypotéza 2: vzájemná závislost mezi povědomím o existenci a činnosti LKHK a délkou žití v regionu

Tabulka 5: Kontingenční tabulka

Délka žití v regionu	Povědomí o existenci a činnosti LKHK			Celkem
	žádné	malé	velké	
od narození	0	12	62	74
přistěhovalci	4	4	24	32
Celkem	4	16	86	106

Zdroj: vlastní zpracování

Pro stanovení závislosti dvou uvedených kvalitativních znaků byl použit Chí-kvadrát test (χ^2):

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - m_{ij})^2}{m_{ij}}$$

$$\chi^2 = 9,64 \quad \chi^2_{0,05; 2} = 5,991$$

$$\chi^2 > \chi^2_{0,05; 2} \rightarrow H_0 \text{ zamítáme}$$

Nulovou hypotézu o nezávislosti **zamítáme**, tudíž mezi povědomím o existenci a činnosti LKHK a délkou žití obyvatel v regionu **existuje závislost**. Z rozložení četností v kontingenční tabulce vyplývá, že velké povědomí o existenci letiště mají občané žijící v regionu od narození.

Síla závislosti je určena pomocí Cramérova koeficientu V:

$$V = \sqrt{\frac{\chi^2}{n(q-1)}}$$

$$V = 0,30$$

Síla závislosti je na spodní hranici středně silné.

Hypotéza 3: vzájemná závislost mezi dosavadními aktivitami LKHK a regionálním rozvojem daného regionu

Tabulka 6: Kontingenční tabulka

Aktivity	Regionální rozvoj			Celkem
	žádný	malý	velký	
ano	0	28	66	94
ne	12	0	0	12
Celkem	12	28	66	106

Zdroj: vlastní zpracování

Pro stanovení závislosti dvou uvedených kvalitativních znaků byl použit Chí-kvadrát test (χ^2):

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - m_{ij})^2}{m_{ij}}$$

$$\chi^2 = 102,93 \quad \chi^2_{0,05; 2} = 5,991$$

$$\chi^2 > \chi^2_{0,05; 2} \rightarrow H_0 \text{ zamítáme}$$

Nulovou hypotézu o nezávislosti **zamítáme**, tudíž mezi dosavadními aktivitami LKHK a rozvojem regionu **existuje závislost**. Síla této závislosti je určena pomocí Cramérova koeficientu V:

$$V = \sqrt{\frac{\chi^2}{n(q-1)}}$$

$$V = 0,99$$

Síla závislosti je velmi silná, blíží se k optimální hodnotě 1.

Hypotéza 4: vzájemná závislost mezi spokojeností občanů se současným stavem LKHK a místem žití obyvatel

Tabulka 7: Kontingenční tabulka

Místo žití obyvatel	Spokojenost občanů se současným stavem LKHK			Celkem
	nejsem vůbec	nezajímá se o to	jsem velice	
Hradec Králové	6	5	31	42
jiná obec	3	18	43	64
Celkem	9	23	74	106

Zdroj: vlastní zpracování

Pro stanovení závislosti dvou uvedených kvalitativních znaků byl použit Chí-kvadrát test (χ^2):

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - m_{ij})^2}{m_{ij}}$$

$$\chi^2 = 5,966 \quad \chi^2_{0,05; 2} = 5,991$$

$$\chi^2 < \chi^2_{0,05; 2} \rightarrow H_0 \text{ nezamítáme}$$

Nulovou hypotézu o nezávislosti **nezamítáme**, tudíž mezi spokojeností občanů se současným stavem LKHK a místem žití v regionu **neexistuje závislost**. Z rozložení četností v kontingenční tabulce vyplývá, že více spokojení se současným stavem LKHK jsou občané žijící v jiné obci (ve větší vzdálenosti od letiště).

Hypotéza 5: vzájemná závislost mezi spokojeností občanů se současným stavem LKHK a očekávaným budoucím rozvojem LKHK

Tabulka 8: Kontingenční tabulka

Spokojenost občanů	Budoucí rozvoj letiště			Celkem
	žádný	malý	velký	
ano	2	13	59	74
nezajímá se	1	10	12	23
ne	1	3	5	9
Celkem	4	26	76	106

Zdroj: vlastní zpracování

Pro stanovení závislosti dvou uvedených kvalitativních znaků byl použit Chí-kvadrát test (χ^2):

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - m_{ij})^2}{m_{ij}}$$

$$\chi^2 = 8,84 \qquad \chi^2_{0,05; 4} = 9,488$$

$$\chi^2 < \chi^2_{0,05; 4} \rightarrow H_0 \text{ nezamítáme}$$

Nulovou hypotézu o nezávislosti **nezamítáme**, tudíž mezi spokojeností občanů se současným stavem LKHK a očekávaným budoucím rozvojem LKHK **neexistuje závislost**. Z četností v kontingenční tabulce vyplývá, že většina občanů regionu očekává budoucí rozvoj letiště většího rozsahu převážně v oblasti letového provozu.

Hypotéza 6: vzájemná závislost mezi využitelností LKHK občany a způsobem využití letiště

Tabulka 9: Kontingenční tabulka

Využitelnost občanů	Způsob využití letiště				Celkem
	letecké akce	jiné akce	letový provoz	žádný	
ano	51	12	11	0	74
ne	0	0	0	32	32
Celkem	51	12	11	32	106

Zdroj: vlastní zpracování

Pro stanovení závislosti dvou uvedených kvalitativních znaků byl použit Chí-kvadrát test (χ^2):

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - m_{ij})^2}{m_{ij}}$$

$$\chi^2 = 106 \qquad \chi^2_{0,05; 3} = 7,815$$

$$\chi^2 > \chi^2_{0,05; 3} \rightarrow H_0 \text{ zamítáme}$$

Nulovou hypotézu o nezávislosti **zamítáme**, tudíž mezi využitelností LKHK občany a způsobem využití letiště **existuje závislost**. Z rozložení četností v kontingenční tabulce je zřejmé, že největší část obyvatel využívá služeb letiště v rámci leteckých akcí. Síla této závislosti je určena pomocí Cramérova koeficientu V:

$$V = \sqrt{\frac{\chi^2}{n(q-1)}}$$

$$V = 1$$

Síla závislosti je velmi silná, dá se říci ideální, neboť hodnota dosahuje hodnoty 1.

7 Výsledky a diskuze

7.1 Zhodnocení výsledků šetření

Pro zhodnocení výsledků šetření jsou výchozím bodem poznatky kvalitativního výzkumu. Ten se uskutečnil ve spolupráci s vybranými zástupci majitele a hlavního akcionáře, provozovatele a uživatelů letiště Hradec Králové. U všech zástupců v podstatě panoval jednotný kladný názor na spokojenost s dosavadní činností a provozem letiště, neboť splňuje jejich očekávání a daný účel. Dále se všichni aktéři shodují, že očekávají od budoucího rozvoje letiště činnosti a příležitosti k realizaci různých projektů důležitých v rámci rozvoje regionu. Stejně tak shodně spatřují všichni zúčastnění dosavadní aktivity jak ze strany provozovatele, tak i jednotlivých uživatelů letiště směřující k jednoznačnému rozvoji daného území.

Mírně rozdílný názor u jednotlivých aktérů nastal v otázce financování činností a provozu letiště. Kdy majitel a hlavní akcionář zatím nevidí důvod hledat investora pro vlastní provoz letiště, neboť veškeré předkládané zprávy o hospodaření jasně ukazují, že letiště se snaží o snížení finanční závislosti na dotacích města. Provozovatel a uživatelé letiště shodně vyjádřili potřebu fungování a rozvoje letiště neohledně na zdroj financování a rádi by zrealizovali řadu projektů, které mají již připravené a čekají na jejich schválení a realizaci. V otázkách, které se týkají povědomí občanů o činnosti a samotné existenci letiště v Hradci Králové, se zástupci všech aktérů shodují, že z dosavadních osobních pozorování a zkušeností běžní občané spíše mají povědomost o existenci a činnosti letiště.

Tyto poznatky kvalitativního výzkumu vycházející z induktivní metody směřovaly k formulaci výzkumných otázek jako obsahu kvantitativního šetření a dále k následnému vyslovení statistických hypotéz. Z výzkumných otázek vyplývá, že povědomost o letišti panuje mezi 96 % občanů, spokojenost s dosavadní činností letiště vyjádřilo 70 % dotázaných respondentů, rozvoj regionu v aktivitách letiště spatřuje 89 % zúčastněných a konečně velký rozvoj letiště do budoucna včetně růstu letového provozu např. díky charterovým letům do i mimo Schengenský prostor očekává 72 % obyvatel regionu. V oblasti zájmu o rozvoj sledovaného regionu jednotliví respondenti projevují 100 % zájem. Nabízené služby letiště využívá celkem 70 % občanů, z toho 48 % v rámci leteckých přehlídek, 11 % navštěvuje jiné akce a 10 % využívá letový provoz. Z tohoto je zřejmé, že chuť a zájem občanů zapojit se do činností regionálního rozvoje v blízkém okolí jejich obydli je značný.

V závěru výzkumu bylo vysloveno 6 hypotéz a statistickou metodou „Analýza závislosti“ bylo provedeno jejich potvrzení či vyvrácení. V případě Hypotézy 1 o závislosti mezi povědomím o existenci a činnosti LKHK a místem žití obyvatel regionu došlo k potvrzení, že mezi uvedenými znaky neexistuje žádná statisticky významná závislost. Z výzkumu vyplývá, že velké povědomí o existenci letiště mají i občané žijící v jiných obcích, a tudíž ve větší vzdálenosti od letiště. U hypotézy 2, zda neexistuje vzájemná závislost mezi povědomím o existenci a činnosti LKHK a délkou žití v regionu byla hypotéza zamítnuta, tudíž mezi znaky existuje určitá závislost, která je na spodní hranici středně silné. Z daného šetření vyplývá, že velké povědomí o existenci letiště mají občané žijící v regionu od narození. Hypotéza 3 o vzájemné závislosti mezi dosavadními aktivitami LKHK a regionálním rozvojem daného regionu byla zamítnuta a existuje závislost mezi uvedenými znaky, která je velmi silná, blíží se k optimální hodnotě 1. Hypotéza 4 o neexistenci závislosti mezi spokojeností se současným stavem LKHK a místem žití obyvatel byla potvrzena, a tudíž žádná závislost neexistuje. Z daného výzkumu vyplývá, že více spokojení se současným stavem LKHK jsou občané žijící ve větší vzdálenosti od letiště. Hypotéza 5 potvrzuje, že existuje slabá závislost mezi spokojeností se současným stavem LKHK a očekávaným budoucím rozvojem LKHK. A konečně hypotéza 6 došla k závěru, že existuje velmi silná až ideální závislost mezi využitelností LKHK občany a způsoby využití letiště.

7.2 Návrhy možného využití letiště Hradec Králové

Různé způsoby využití letiště mohou fungovat nezávisle na sobě nebo se mohou vzájemně doplňovat. Efektivní využívání letiště může znamenat nové možnosti rozvoje pro celý region. K nastavení optimálního využití letiště je nutné analyzovat širokou škálu potenciálních způsobů jeho využití spolu s poznatky hodnotícími celkový stávající stav letiště.

Základní funkcí letiště by měla být civilní letecká doprava. Vybavením stávajícího areálu podle parametrů mezinárodního veřejného letiště by se otevřela cesta pro provozování široké škály letů. Plánovaný terminál pro cestující by měl svým vybavením splňovat podmínky pro odbavování a kontrolu cestujících i pro lety mimo schengenský prostor. Hlavní část z objemu služeb civilní letecké dopravy zajišťovaných letištěm by měly zpočátku tvořit charterové lety. V letním období by byly zaměřené především na přímořské destinace a zpět, které by umožnily místním obyvatelům cestovat na dovolenou ze svého regionu. Cestovním agenturám by vznikla příležitost nabídnout

zájezdy pobytové nebo poznávací i pro cizince a dopravovat je do města Hradce Králové letecky. V zimě by se charterové lety mohly zaměřit na přepravu lyžařů ze sousedních států, kteří rádi navštěvují naše horská střediska v Krkonoších a Orlických horách. Cestování do rekreačních a lyžařských areálů s využitím letecké dopravy v kombinaci s přímou železniční dopravou Českých drah by se tak mohlo stát lukrativní příležitostí regionu.

Dále se nabízí využití charterových letů při služebních či obchodních cestách, například v rámci kongresového cestovního ruchu. Hradec Králové vlastní vhodné prostory, jak pro konání kongresových akcí, tak pro vytvoření zázemí zúčastněným hostům (hotely Černigov, Alessandria, kongresové centrum Aldis). S využitím letecké dopravy pro kongresový cestovní ruch by se výrazně rozšířily možnosti konání větší palety akcí i s mezinárodní účastí. Důležitým faktorem výběru místa konání bývá často dobrá dostupnost, která by ve spolupráci s leteckou dopravou už neměla být překážkou. Pokud by však letiště skutečně chtělo provozovat charterové lety a pravidelnou leteckou dopravu, potřebovalo by nainstalovat zařízení ISL (vybavení, které navádí letadlo na přistání podle přístrojů), které by spolu se zařízeními, kterými již letiště disponuje od roku 2009, umožňovalo přistání i za zhoršené viditelnosti. Naváděcí zařízení na přiblížení a přistání je asi největší slabinou královéhradeckého letiště.

Nabízí se i možnost využívání tohoto letiště pro krizové situace jako IZS nebo červeným křížem, který by letiště mohl využívat velmi pohotově, především díky dobré dopravní infrastruktuře, ale i díky nižšímu vytížení, než je např. v Praze. Letiště je již nyní dobře přístupné a jeho dostupnost se ještě podstatně zvýší v budoucnu po dostavbě rychlostních silnic. Pro přesun humanitárních materiálů může být využito i železniční spojení se skladištní oblastí Slezské Předměstí. K zajištění tohoto způsobu využití letiště je nutné posoudit stávající stav skladovacích prostor v areálu letiště z hlediska využitelnosti pro dočasné skladování a překládku humanitárních materiálů.

Současně s mezinárodní civilní dopravou by se měla s přibývajícím časem také stávat významnější pravidelná regionální doprava a osobní letecká doprava. Na dobře dostupném letišti by tak mohla sloužit modernímu městu jako součást integrovaného dopravního systému. Regionální letecká doprava byla dříve mnohem více využívána, ale v 90. letech však začala upadat. Dle prognóz její význam v budoucnu bude opět stoupat, a to zejména mezi velkými regionálními městy s nepříliš ideální vzájemnou

pozemní dopravní dostupností. Pokud by se podařilo mezi těmito městy s horším časovým spojením zavést pravidelné letecké linky, které by byly zejména cenově dostupné většímu počtu lidí, mohla by tato doprava nalézt v budoucnu opět své uplatnění. Při přepravě dostatečného množství cestujících, by se nemusely ceny letenek tolik lišit od cen za vlakovou dopravu. Lze tedy doufat, že rozšířené možnosti služeb přesvědčí stále větší množství lidí, že letecká doprava ušetří čas a zpříjemní cestování. Civilní letecká doprava bude orientována na rychlé spojení mezi regiony prostřednictvím regionálních letišť a zvyšování významu regionálních letišť bude nevyhnutelnou součástí realizace dopravní politiky.

Jelikož má město Hradec Králové výhodnou polohu pro logistickou činnost ve Východních Čechách, nabízí se tím letišti kromě přepravy osob také zajišťování přepravy pošty, menších předmětů, ale i objemnějších kontejnerů. V plánu je vybudování menšího cargo terminálu s napojením na silniční síť (dálnice, rychlostní silnice a městský okruh) včetně přímého napojení na železniční síť. S postupným dokončováním dopravní infrastruktury (především dálnic a rychlostních silnic), se význam města a možnost využití místního letiště pro logistickou činnost bude zvyšovat. Po dokončení plánované dopravní infrastruktury bude mít letiště dobrou dostupnost nejen pro Královéhradecký kraj, ale i pro východní část Středočeského kraje a část Olomouckého kraje. Poblíž letiště by mohly vzniknout skladovací prostory, které by díky dobré dopravní infrastruktuře umožňovaly firmám rychle a efektivně zásobovat již zmíněné lokality. Navíc královéhradecké letiště nebude tak přetížené jako například letiště v Praze a dopravní přepravci by na něm mohli využívat mnohem příznivějších letištních slotů. Pravděpodobně i cena přepravy zboží by mohla být z LKHK mnohem nižší, než je tomu v Praze. Přitom nejde o konkurenci Letišti Praha, kterému se ani v českých podmínkách konkurovat nedá, ale snahou je zajistit rychlejší, pohodlnější a efektivnější zásobování přilehlých regionů. Pro některé dopravce by se tak mohlo stát toto letiště atraktivnější, získali by lepší přístup do místních regionů, zboží by dopravovali rychleji, levněji a v zajímavějších časech. Mohlo by být využíváno širokým spektrem firem z celého regionu, nebo zásilkovými dopravci. Snadná dostupnost regionu pro cargo i přepravu osob mohou také zvýšit zájem nových investorů, kteří by své investice směřovali do našeho regionu.

8 Závěr

Hlavním cílem práce byl návrh možného využití letiště s poukázáním na potřeby rozvoje regionu jako celku. Dílčím cílem bylo zjistit na vybraném regionálním letišti v Hradci Králové jeho důležitost a funkčnost v rámci rozvoje celého regionu, dále zhodnotit jeho současný stav včetně přínosu pro rozvoj regionu a zjistit vnímání a názory občanů, potřeby majitele a hlavního akcionáře, provozovatele a uživatelů letiště na jeho případný budoucí rozvoj v rámci regionu včetně jeho kladných, ale i negativních hledisek.

Důležitou výzkumnou otázkou prostupující celou práci bylo, zda letiště Hradec Králové představuje rozvoj daného území. LKHK je regionálním letišťem, jehož letové výkony se v posledních několika letech neustále zvyšovaly. Spolu s tím vzrostl i ekonomický význam celého letištního komplexu, a ten se tak stal významným faktorem regionálního rozvoje. V souvislosti s tím se ale začala intenzivněji řešit i otázka negativních vlivů provozu letiště na životní prostředí a život obyvatel v jeho okolí. Pouze nepatrná část dotazovaných respondentů vnímá letiště spíše jako bariéru v rozvoji celého regionu. Jsou to zejména občané žijící v bezprostřední blízkosti letiště a jako důvod uvádějí především hluk z provozu letadel. Z výsledků šetření můžeme také konstatovat, že pozitivní ekonomické dopady LKHK mají širší než pouze lokální či regionální dopad. Tato práce také naznačila, že zatím nenastala situace, kdy by atraktivita letiště výrazněji přitahovala do svého regionu nové investory, kteří by ve větší míře využívali jeho služby případně spolupracovali s firmami umístěnými v areálu letiště.

Naplněním všech zmíněných možností využití letiště by město Hradec Králové získalo větší prestiž, a to nejen v ČR, ale i v rámci Evropy. Díky dobře fungující civilní letecké dopravě by se zvýšil v regionu cestovní ruch, zejména kongresový, ale i poznávací, pobytový, rekreační či sportovní a podpořila by se činnost společností zabývajících se službami v cestovním ruchu jako dopravou, ubytováním, stravováním, restauračními službami, obchody, průvodcovstvím, provozem rekreačních a odpočinkových zařízení atd. S rozšiřováním těchto služeb by přibýlo i značné množství nových pracovních příležitostí a pravděpodobně i nových firem, které by mohly využívat letiště k rychlejší a efektivnější dopravě osob a zboží a vzhledem ke snadnému přístupu do regionu by se dal očekávat i nárůst nových investorů. Plně funkční civilní letiště Hradec Králové by tedy mohlo být pro region přínosné a jeho předpokládaný rozvoj by mohl pozitivně ovlivnit i rozvoj regionu jako celku.

Všechna regionální letiště přispívají nemalou mírou k cestovnímu ruchu v daných regionech, poskytují časový komfort cestujícím, slouží jako záložní letiště v případě nečekaných událostí či rozmarů počasí a v neposlední řadě také přispívají k zaměstnanosti daného regionu. Letecká doprava již nyní slouží moderní společnosti a lze předpokládat stále větší začleňování jejího uplatnění do každodenního života širokého spektra lidí.

Evropská regionální letiště a letecké služby je nutné považovat za klíčové prvky pro vytváření účinné a dobře fungující dopravní sítě EU, která usnadňuje obchod a zajišťuje mobilitu většího počtu lidí. Regionální letecká doprava se může zásadním způsobem zasadit o to, aby se volný pohyb v EU stal realitou nejen pro lidi ve velkých hlavních městech, ale i pro občany EU, kteří žijí mimo tyto oblasti, díky čemuž budou tato města a regiony požívat nejen výhod plynoucích z větší mobility, ale i z cestovního ruchu, zajištění přístupu na nové trhy a z rozsáhlejšího přílivu hospodářských investic.

9 Seznam použitých zdrojů

TIŠTĚNÉ ZDROJE:

ADAMEC, Vladimír. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.

ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ, 2005. ISBN 80-86199-95-9.

DISMAN, Miroslav. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Praha. Univerzita Karlova v Praze – Nakladatelství Karolinum, 2011. ISBN 978-80-246-1966-8.

Ground Handling International. Kent. United Kingdom. October 2011 Issue 5 Volume 16. Ground Handling International published by The Airports Publishing Network Ltd., 2011. ISSN 1364-8330.

KAUN, Miroslav a Ľudovít RONDOŠ. *Letiská*. Bratislava: Alfa, 1990. ISBN 80-05-00537-7.

KAZDA, A. *Letiská, design a prevádzka*. 328. Publikace, 1. vydání, Vysoká škola dopravy a spojov v Žiline: Edičné stredisko VŠDS, 1995.

KERNER, Libor, Ludvík KULČÁK a Viktor SÝKORA. *Provozní aspekty letišť*. V Praze: Vydavatelství ČVUT, 2003. ISBN 80-01-02841-0.

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007, ISBN 978-80-239-9206-9.

ŽIHLA, Zdeněk. *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*. Brno: Cerm, 2010. ISBN 978-80-7204-677-5.

ODBORNÉ DATABÁZE:

BOGDAŃSKI, Marcin. Airports as a factor of regional development on the example of the Szymany Airport. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series* [online]. Nicolaus Copernicus University Press, 2014, (25), 15-23 [cit. 2016-09-13]. DOI: 10.2478/bog-2014-0027. ISSN 1732-4254. Dostupné z: <http://www.degruyter.com/view/j/bog.2014.25.issue-25/bog-2014-0027/bog-2014-0027.xml>.

CARNEY, Michael a Keith MEW. Airport governance reform: a strategic management perspective. *Journal of Air Transport Management* [online]. 2003, 9(4), 221-232 [cit. 2016-09-13]. DOI: 10.1016/S0969-6997(03)00003-6. ISSN 09696997. Dostupné z: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0969699703000036>.

HOOPER, Paul. Privatization of airports in Asia. *Journal of Air Transport Management* [online]. 2002, 289-300 [cit. 2016-09-13]. DOI: 10.1016/S0969-6997(02)00009-1. ISSN 09696997. Dostupné z: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0969699702000091>.

HUBER, Hans. Network structure, capacity growth and route hierarchies: the case of China's air traffic system revisited. *Transportation Planning and Technology* [online]. Volume 39, Issue 7, 2016, 712-729 [cit. 2016-09-13]. ISSN 0308-1060. Dostupné z: <http://www.tandfonline.com/infozdroje.czu.cz/doi/abs/10.1080/03081060.2016.1204092?journalCode=gtpt20>.

CHEN, James K.C., Amrita BATCHULUUN a Javkhuu BATNASAN. Services innovation impact to customer satisfaction and customer value enhancement in airport. *Technology in Society* [online]. 2015, 43, 219-230 [cit. 2016-09-13]. DOI: 10.1016/j.techsoc.2015.05.010. ISSN 0160791x. Dostupné z: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0160791X15000512>.

IGLESIAS-MERCHAN, Carlos, Luis DIAZ-BALTEIRO a Mario SOLIÑO. Transportation planning and quiet natural areas preservation: Aircraft overflights noise assessment in a National Park. *Transportation Research Part D: Transport*

and Environment [online]. 2015, 41, 1-12 [cit. 2016-09-13]. DOI: 10.1016/j.trd.2015.09.006. ISSN 13619209. Dostupné z: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S1361920915001303>.

JANIC, Milan. A multi-criteria evaluation of solutions and alternatives for matching capacity to demand in an airport system: the case of London. *Transportation Planning and Technology* [online]. Volume 38, Issue 7, 2015, 709-737 [cit. 2016-09-13]. ISSN 0308-1060. Dostupné z: <http://www.tandfonline.com/infozdroje.czu.cz/doi/abs/10.1080/03081060.2015.1059120?journalCode=gtpt20>.

KARACOR, Elif Kutay a KORSHID, Dalia. Projected environmental effects of the third airport in Istanbul. *Journal of Food, Agriculture and Environment* [online]. World Food Ltd. and WFL Publishers, 2015, 223-227 [cit. 2016-09-13]. ISSN 14590255. Dostupné z: <https://www-scopus-com.infozdroje.czu.cz/record/display.uri?eid=2-s2.0-84928940133&origin=inward&txGid=0>.

MOTT, John H., Margaret L. MCNAMARA a Darcy M. BULLOCK. Estimation of aircraft operations at airports using nontraditional statistical approaches. In: *2016 IEEE Aerospace Conference* [online]. IEEE, 2016, s. 1-11 [cit. 2016-09-13]. DOI: 10.1109/AERO.2016.7500536. ISBN 978-1-4673-7676-1. Dostupné z: <http://ieeexplore.ieee.org/lpdocs/epic03/wrapper.htm?arnumber=7500536>.

MUKKALA, Kirsi a Hannu TERVO. Air transportation and regional growth: which way does the causality run? *Environment and Planning A* [online]. 2013, 1508-1520 [cit. 2016-09-13]. DOI: 10.1068/a45298. ISSN 0308-518x. Dostupné z: <http://epn.sagepub.com/lookup/doi/10.1068/a45298>.

INTERNETOVÉ ZDROJE:

BRADBOURN, Philip. *Zpráva o budoucnosti regionálních letišť a leteckých služeb v EU* [online]. Evropský parlament, 2012 [cit. 2016-09-21]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2012-0094+0+DOC+XML+V0//CS>.

Databáze letišť a pilotních škol v ČR [online]. Aeroweb.cz, 2014 [cit. 2016-09-21]. ISSN 1801-6847. Dostupné z: <http://www.aeroweb.cz/katalog/letisteseznamvse.aspx>.

Hradec Králové [online]. Hradec Králové: Magistrát města Hradec Králové, 2013 [cit. 2016-09-23]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/>

JENERÁLOVÁ, Ivana. *Mezinárodní letiště v ČR* [online]. Ministerstvo zahraničí, 2010 [cit. 2016-09-13]. Dostupné z: <http://www.czech.cz/cz/92812-mezinarodni-letiste-v-cr>.

JOVANOVIČ, Bc. Pavel. *Ekonomické a environmentální dopady letiště Praha-Ruzyně a jejich vnímání aktéry lokálního a regionálního rozvoje* [online]. Praha, 2011 [cit. 2016-09-21]. Dostupné z: <https://is.cuni.cz/webapps/zzp/detail/67577/>. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze. Vedoucí práce RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Koncepce letecké dopravy pro období 2016-2020 [online]. Ministerstvo dopravy, 2015 [cit. 2016-09-21]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/Koncepce+leteck%C3%A9+dopravy++pro+obdob%C3%A9+2015-2020.htm>.

Královéhradecký kraj [online]. Hradec Králové: Královéhradecký kraj, 2008 [cit. 2016-09-23]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/kraj-volene-organy/kralovehradecky-kraj/statisticke-udaje-108/>

Letecká informační příručka (AIP) [online]. Praha: Řízení letového provozu ČR, s.p., 2016 [cit. 2016-09-23]. Dostupné z: <http://lis.rlp.cz/index.php>.

Letecké služby Hradec Králové [online]. Hradec Králové: Letecké služby Hradec Králové a.s., 2015 [cit. 2016-09-21]. Dostupné z: <http://www.lshk.cz/cs/>.

MAGISTRÁT MĚSTA HRADEC KRÁLOVÉ. *Analýza podnikatelského prostředí města a identifikace možností podpory jeho rozvoje Statutárním městem Hradec Králové* [online]. Hradec Králové: Magistrát města Hradec Králové, 2013 [cit. 2016-10-27]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/search.php?action=results&query=ekonomika+m%C4%9Bsta&x=8&y=11>

MAGISTRÁT MĚSTA HRADEC KRÁLOVÉ. *5. plán rozvoje sociálních a souvisejících služeb města Hradec Králové 2016-2018* [online]. Hradec Králové: Magistrát města Hradec Králové, 2016 [cit. 2016-10-27]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/file/9918/>

MAGISTRÁT MĚSTA HRADEC KRÁLOVÉ. *Profil města Hradec Králové 2008* [online]. Hradec Králové: Magistrát města Hradec Králové, 2008 [cit. 2016-09-21]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/urad/profil>.

MAGISTRÁT MĚSTA HRADEC KRÁLOVÉ. *Sociodemografická analýza města Hradce Králové* [online]. Hradec Králové: Magistrát města Hradec Králové, 2013 [cit. 2016-10-26]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/file/7240/>

MAGISTRÁT MĚSTA HRADEC KRÁLOVÉ. *Strategický plán rozvoje města Hradce Králové* [online]. Hradec Králové: Magistrát města Hradec Králové, 2015 [cit. 2016-09-21]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/urad/strategicky-plan>.

MAGISTRÁT MĚSTA HRADEC KRÁLOVÉ. *Záměr rozvoje výchovy a vzdělávání ve školách a školských zařízeních zřizovaných statutárním městem Hradec Králové na období 2016–2020* [online]. Hradec Králové: Magistrát města Hradec Králové, 2016 [cit. 2016-10-27]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/file/162>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Informace o letištích v České republice* [online]. Ministerstvo dopravy, 2006 [cit. 2016-09-21]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/letiste/info.htm.

ODBOR REGIONÁLNÍHO ROZVOJE, GRANTŮ A DOTACÍ. *Strategie rozvoje kraje 2014–2020* [online]. Hradec Králové: Královéhradecký kraj, 2014 [cit. 2016-09-21]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/rozvoj-kraje/rozvojove-dokumenty/rozvoj-2014-2020/strategie-rozvoje-kraje-2014--2020-70319/>.

RAK, Lukáš. *Možnosti využití letiště Hradec Králové z hlediska rozvoje regionu* [online]. Praha, 2012 [cit. 2016-09-20]. Dostupné z: <http://www.regionalnirozvoj.eu/201202/moznosti-vyuziti-letište-hradec-kralove-z-hlediska-rozvoje-regionu>. Vysoká škola obchodní v Praze.

Výroční zpráva 2015 [online]. Hradec Králové: Letecké služby a.s., 2016 [cit. 2016-09-20]. Dostupné z: http://www.lshk.cz/public/Image/sekce-typ-240/vz_2015_fin_web.pdf.

OSTATNÍ ZDROJE:

ČESKO. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Sbírka zákonů ČR, ročník 1997, částka 17. Dostupné na: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49> [cit. 2016-05-11]. ISSN 1211-1244.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:

AFIS	Letištní a letová informační služba
AIP	Letecká informační příručka
ATC	Řízení letového provozu
ATM	Soubor palubních a pozemních funkcí vyžadovaných pro zajištění bezpečného a hospodárného pohybu letadel během všech fází provozních činností
CSR	Společenská odpovědnost firem
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČSTV	Český svaz tělesné výchovy
EU	Evropská unie
FNHK	Fakultní nemocnice Hradec Králové
GIS	Geografický informační systém
HDP	Hrubý domácí produkt
HK	Hradec Králové
HPH	Hrubá přidaná hodnota
ISL	vybavení, které navádí letadlo na přistání podle přístrojů
IZS	Integrovaný záchranný systém
KHK	Královéhradecký kraj
LKHK	Letiště Hradec Králové
LSHK	Letecké služby Hradec Králové

MCDM	Metoda vícekriteriálního rozhodování
MHD	Městská hromadná doprava
MHK	Město Hradec Králové
MŠ	Mateřská škola
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
NUTS	Územní statistická jednotka
RWY	Vzletová a přistávací dráha
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SŠ	Střední škola
TMA	Koncová řízená oblast
TWY	Pojezdová dráha
USA	Spojené státy americké
ZUŠ	Základní umělecká škola
ZŠ	Základní škola

10 Přílohy

10.1 Příloha 1: Dotazník

Vážení občané,

obracím se na Vás se žádostí o vyplnění tohoto dotazníku, který je součástí analýzy využití letiště Hradec Králové. Při zjišťování aktuálních potřeb občanů regionu v této oblasti se neobejdu bez Vaší pomoci, Vaše odpovědi jsou pro tento výzkum velmi důležité! Označte, prosím všechny odpovědi, se kterými souhlasíte nebo uveďte svůj vlastní názor. Dotazník nepodepisujte, jeho vyhodnocení je anonymní.

1) Jaké je vaše pohlaví?

- a) muž
- b) žena

2) Kolik vám je let?

- a) 18–34 let
- b) 35–49
- c) 50–64
- c) 65 a více let

3) Jak dlouho žijete v HK?

- a) od narození
- b) přistěhoval/a jsem se

4) Lokalita, ve které bydlíte?

- a) Hradec Králové
- b) jiná obec

5) Jak velké povědomí o existenci a činnosti letiště v Hradci Králové máte?

- a) nemám žádné
- b) mám malé
- c) mám velké

6) Jak jste spokojeni se současným stavem a provozem letiště v HK?

- a) nejsem vůbec
- b) nezajímám se o to
- c) jsem velice

7) Jak velký rozvoj regionu spatřujete v dosavadních aktivitách LKHK?

- a) žádný
- b) malý
- c) velký

8) Jaký rozvoj letiště očekáváte do budoucna?

- a) žádný – vyhovuje mi, jak to je teď
- b) malý – chci, aby se letiště rozvíjelo, ale spíš z hlediska kulturních akcí
- c) velký – chci, aby se letiště rozvíjelo včetně letového provozu

9) Máte zájem o rozvoj vašeho regionu?

- a) ano mám
- b) ne nemám

10) Jaké možnosti využití letiště byste uvítali?

.....
.....
.....

11) Využíváte nabízené služby letiště?

- a) ne
- b) ano

12) Jaké služby letiště využíváte?

- a) letecké akce (CIAF, Helicopter show atd.)
- b) kulturní akce (hudební koncerty)
- c) letecká doprava
- d) jiné služby

Děkuji za Váš čas a ochotu sdělit mi Vaše názory.