

Letiště Ruzyně - významný representant ČR před vstupem do Evropského společenství

Ing. Lubomír Dudáček, CSc.



Obr. 1 Studie - celkový pohled na letiště v Praze-Ruzyni

V tempu denních změn a událostí mnohdy zapomínáme na některé významné dny z minulosti, které posunuly, či měly zásadní vliv na vývoj a pokrok v různých oblastech. Mezi ně lze oprávněně zařadit zahájení leteckého provozu na nově otevřeném „Státním civilním letišti Praha“ dne 5. dubna 1937, situovaném v tehdy severozápadní periferní lokalitě města Prahy, která je v současnosti významným satelitním prostorem pražského intravilánu.

Ruzyňské letiště se stalo hlavním mezinárodním letištem tehdejšího Československa, v síti našich budovaných dopravních letišť, v období mezi světovými válkami. Již v počátku jeho vzniku bylo považováno za nezbytnou a závislou součást rostoucí městské infrastruktury, ale postupem času hospodářský a politický vývoj jej zařadil do pozice téměř soběstačného města, leteckého mezinárodního centra, ale i ekonomického generátoru širokého území, nejen Středočeské kotliny.

Ruzyňská pláň byla mezi řadou dále posuzovaných lokalit, v roce 1929, vybrána leteckými odborníky a doporučena k předmětnému využití jako nejoptimálnější, jak z hlediska volnosti přístupových, přiblížovacích a odletových prostorů, tak pro malou vzdálenost od centra města. Vykoupený zájmový prostor o rozloze 108 ha (dnes 902 ha) za 14 mil. Kč tehdejší měny měl přibližně lichoběžníkový tvar. Rovněž se podařilo u Státní regulační komise pro Prahu a okolí, prosadit zákaz zástavby blízkého okolí letiště a obcí s ním sousedících. Toto prozíravé opatření poz-

ději umožnilo etapový rozvoj letiště bez rušivých zásahů.

V roce 1931 byla vypsána veřejná anonymní soutěž na generální řešení letiště, včetně rozpočtu, určená výhradně pro československé autory. V pětiměsíční lhůtě byla soutěž obelána 25 projekty s vysokou technickou a urbanistickou hodnotou. Porota vybrala osm nejlepších návrhů. K vypracování konečného projektu byli přizváni pouze autoři oceněných či zakoupených projektů.

Vlastní základní výstavba trvala 44 měsíce (1933 až 1937), přičemž všichni dodavatelé byli vázáni omezením používat mechanizaci, neboť výstavba byla za-



Obr. 2 Budova APC ČSA v Praze Ruzyni

hájena a probíhala v období vážné hospodářské krize. Tak byly vytvořeny předpoklady pro vyšší zaměstnanost.

Jak bylo uvedeno, provoz byl zahájen dne 5. dubna 1937, přistáním letounu typu DC 2 Československé letecké společnosti z trati Piešťany - Zlín - Brno - Praha. Následoval přílet prvního zahraničního letounu, belgické Sabeny. Slibný rozvoj civilní letecké dopravy byl zbrzděn okupací v roce 1939. Německá Luftwaffe na letišti vytvořila svoji leteckou školu, a tak letiště bylo v podstatě uchráněno proti následkům osvobozenecých bojů.

Jaký byl další poválečný vývoj letiště?

Lze jej rozvrhnout do několika časových etap následovně:

Základní výstavba zahrnovala období let 1929, resp. 1933 až 1937

V roce 1937/1938 byly připraveny projekty pro výstavbu několika dalších provozně důležitých objektů včetně zpevnění systému RWY. Realizace však již pokračovala pod dozorem Němců. Pro výcvikové účely a provoz Luftwaffe byl zejména rozšířen systém RWY.

Poválečné období (1946 až 1956) bylo charakterizováno rozvojem letecké dopravy a zaváděním nových typů letounů do provozu, včetně proudových. Na tyto skutečnosti bylo nutné reagovat i v další výstavbě a modernizacemi letiště. V období let 1947/1948 tak došlo pouze k výstavbě různých provizorií. Nutno dodat, že v té době nebyly vyjasněny odborné názory na projektování dopravních letišť.

Mimořádná výstavba (1957 až 1958) zahrnovala prodloužení RWY 13/3 1, doplnění letiště zabezpečovací leteckou (radiovou) technikou, rozšíření skladů le-

teckého paliva a provizorní přístavbu zahraniční odbavovací budovy. V tomto období nelze hovořit o jakémkoli architektonickém ztvárnění a urbanistickém řešení. Mimořádná výstavba měla „překlenovací charakter.“

II. výstavba letiště, označovaná jako „Nová Výstavba“ (1961 až 1975)

Byla schválena v roce 1956. Výhledová studie celé další výstavby vznikla až v roce 1958. Studie řešila rozšíření letiště v pěti termínovaných stavbách při využití nového severního zastavovacího prostoru takto:

1. stavba - Mimořádná výstavba (1957 až 1958) - realizace v předstihu
2. stavba - Nový systém RWY a odbavovací prostor (1961 až 1969)
3. stavba - Dílenský hangár (1964 až 1969)
4. stavba - Vysílací ústředí Jeneč (v rámci 2.stavby)
5. stavba - Rekonstrukce RWY 13/31 (1973 až 1975)

Celá nová výstavba byla opožděna o 4 až 7 let. Hlavní stavba, odbavovací budova realizovaná v letech 1961 až 1968, byla dimenzována na kapacitní potřebu roku 1975, tj. na 3,7 mil. cestujících/rok. Dodatečná zástavba bezpečnostních pracovišť v důsledku působení nového fenoménu v letectví - terorizmu, kapacita byla podstatně snížena. Na řešení odbavovacího komplexu byla vypsaná omezená soutěž s urbanistickým řešením severního zastavovacího prostoru a s architektonickým řešením odbavovací budovy. Osloveno bylo šest významných autorských kolektivů. Mimo soutěž návrhy řešení odevzdala skupina čtyř architektů. Návrhy měly vysokou úroveň. Výsledek především přispěl k vytržení názorů na uspořádání odbavovacího komplexu a stanovení obdobných kritérií pro rozvoj urbanistického řešení.

III. výstavba letiště (1989 až 1993)

Zahrnovala „Rekonstrukci a přístavbu odbavovací budovy a výstavbu objektu Palubní služby“ při tradičně vysoké provozní úrovni a přispění čs. architektonického řešení. Realizace proběhla v období let 1989 až 1993. Kapacita odbavovacího komplexu umožňovala odbavení 2,335 mil. cestujících/rok.

V roce 1992 nový provozovatel letiště, Česká správa letišť, tehdy příspěvková organizace, zadala Vojenskému projektovému ústavu Praha vypracování Územního generelu letiště. Jelikož po zadání byl VPÚ postupně rušen, původní zakázka byla uplatněna u konzultační, projektové a obchodní společnosti Nikodem a Partner, s.r.o., která si ke spolupráci přizvala své partnery. Dnes tento subjekt zastupuje ČSL, s.p. ve všech územních řízeních staveb v prostoru letiště a vypracová-

vá veškeré rozvojové studie a koncepční projekty letištních staveb. Prakticky vykonává funkci generálního projektanta.

IV. výstavba letiště (1995 až 2002)

Přípravě projektu IV. výstavby předcházela velmi složitý proces, neboť se jednalo v podmínkách ČR o ojedinělý způsob komplexní výstavby letiště se zahraniční účastí s následným provozováním. Složitá byla rovněž jednání z hlediska architektonického pojetí staveb, vypsaní veřejné soutěže a výběrového řízení. Nakonec se podařilo vše vyřešit. Celý původní projekt, v podstatě na privatizačním principu, byl řešen tzv. „Českou cestou“.

V. výstavba letiště (2003 - 2005)

Letiště Ruzyně od roku 1993 prakticky prochází kontinuální výstavbou a modernizacemi realizovanými nejen provozovatelem letiště, ale také hlavními uživateli a poskytovateli leteckých služeb, včetně soukromých subjektů. Tyto aktivity zapadají do celkové koncepce Výhledové studie letiště Ruzyně z roku 2001 a dále upřesňované.

Dnem 26. června 2003 byla zahájena v pořadí I. etapa V. výstavby (spojovací objekt) letiště, dle projektu fy Nikodem a Partner, s.r.o., pod názvem „EUropa-Terminál Sever 2“. V historii České republiky je to poprvé, kdy je projekt letiště realizován pod vlastním jménem a logotypem. Již označení projektu jednoznačně vyjadřuje postoj a zájem nejen investora ČSL, s.p., ale i ČR o pozici v evropském prostoru. Projekt vychází z koncepce rozvoje dle „Výhledové studie letiště Ruzyně“ z měsíce 06/1999, schválené poradou ministra dopravy a spojí dne 6. 1. 2000 a její aktualizací z měsíce 12/2001, včetně urbanistické koncepce.

Současnost letiště v Praze-Ruzině

Rozhodnutí o průběžném navyšování letištních kapacit a zavádění nejmodernějších technologií a uživatelských systémů bylo motivováno jednak trvalým nárůstem výkonů letiště, jednak očekávaným vstupem ČR do EU a připojení k Schengenské dohodě. Nový terminál je určen pro odbavení letů do států EU (Schenghen), stávající terminál s gaty A a B bude sloužit pro odbavování mezinárodních letů typu „Non Schenghen“. Výstavba je situována do severozápadního prostoru letiště s částečným jihozápadním odkloněním. Rozhodující stavební objekty V. výstavby lze řadit následovně: příprava území - spojovací modul mezi Terminálem Sever 1 a budoucím Terminálem Sever 2 - komunikační systém v přednádraží (estakáda) - komunikace na straně Air Side - gate „C“ - inženýrské sítě - ostatní.

Před zahájením výstavby bylo nezbytné uvolnit stavební území rozsáhlými demolicemi původních objektů - jako galerie

„C“ z roku 1993, objekt Přípravy posádek (1968), jídelna pro zaměstnance a objekt chlazení (počátek 80. let), Cargo ČSA, a.s. a objekt DHL. Objekty „Depo autocisteren“ a „Záchraná a hasičská služba“ zůstávají nedotčeny. Úspěšně bylo provedeno posouzení vlivu stavby na životní prostředí dle Zákona č. 244/1992, Sb. v platném znění.

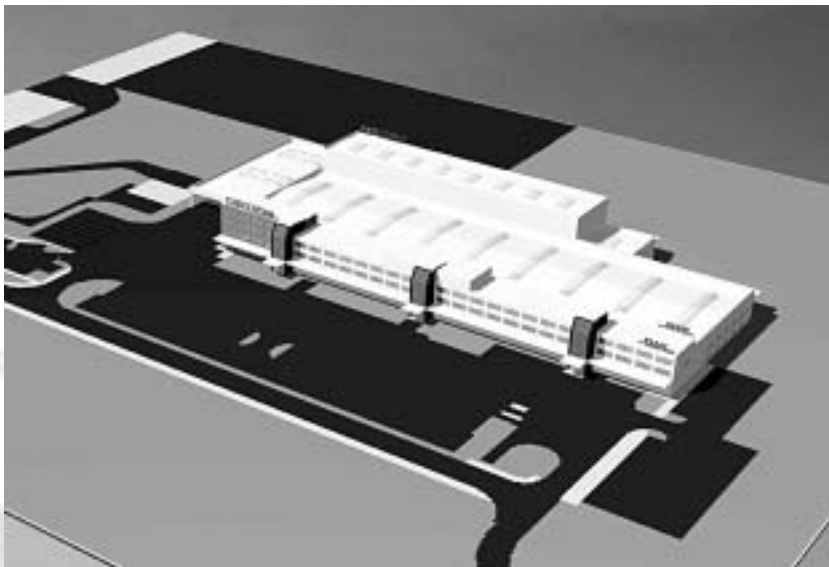
Nový Terminál Sever 2 je řešen tak, aby umožňoval rozšíření dle dalších kapacitních potřeb a odbavení v dalších gotech, případně u samostatných „ostrovů“. Zájmový stavební prostor umožňuje docílit kapacity až 20 mil. cestujících/rok. Technické zázemí letiště a garážovací prostory pro speciální mechanizační prostředky nadále zůstávají v jižním areálu letiště.

Předpokládá se, že po uvedení objektů V. výstavby do provozu (rok 2005) bude vytvořeno cca 1 000 nových pracovních míst přímo na letišti a cca 400 míst ve spádové oblasti letiště. Jedná se o tzv. ekonomické indukované vlivy letiště. Po zdvojnásobení kapacity Terminálu Sever 2 (předpoklad kolem roku 2010) vznikne potřeba dalších 500 pracovních míst na letišti a ve spádové oblasti kolem 200 míst.

Financování projektu Europa -Terminál Sever 2 ve výši 9 mld. Kč (cca 292 mil. EUR) je zajištěno u Evropské investiční banky (EIB). Dne 27. června 2003 byla mezi ČSL, s.p. a aranžéry garance (komerčními bankovními domy) úvěru od EIB podepsána mandátní smlouva, jejíž úloha spočívá v syndikaci záruky na úvěr jako hlavní podmínky EIB. Dne 30. června 2003 ČSL, s.p. podepsala smlouvu s anglickou akciovou společností Bovis Lend Lease na výkon činnosti „Project Manager“ v rámci V. výstavby.

Na další etapy výstavby byla vypsaná výběrová řízení, jejichž dokončení se předpokládá v krátké době.

Letiště není pochopitelně charakterizováno pouze účelovou zástavbou. Je trvale pulzujícím organizmem, který v každém okamžiku musí reagovat na vnitřní i vnější politicko-hospodářské impulsy, vlivy, změny apod. I v budoucnosti se musí prakticky přizpůsobovat podmínkám nově vytvářeného prostředí a atmosféry. Z mezinárodního pohledu je to např. liberalizace trhu letecké dopravy, která proběhla v EU striktně a pod sankcemi a stanovující podmínky přístupu na trh letecké dopravy při nediskriminačním přístupu vzhledem k leteckým dopravcům. Neoptimálnější cestou je proto vzájemná podpora a spolupráce mezi leteckými dopravci a letištěm, zejména při jeho rozvojových záměrech. Abychom dokreslili životaschopnost letiště při všech změnách a působících vlivech v jeho dosavadní



Obr. 3 Studie budovy Cargo ČSA v Praze Ruzyni

koncepční, zejména investiční akce, které převážně letiště jednak dotváří, jednak jsou nezbytným důsledkem kapacitních potřeb, nebo vyvolané mezinárodními požadavky či předpisovými standardy.

V měsíci květnu 2004 Česká republika vstoupí do EU a tento finální krok dlouhodobého náročného přípravného procesu ovlivní i chod a další výstavbu našeho hlavního mezinárodního letiště.

Členství v EU přináší v tomto případě hlavně povinnost provozovateli letiště vytvořit provozní podmínky vyplývající z tzv. Schengenské dohody, která zakládá režim separátního odbavovacího procesu mezi výchozími a cílovými leteckými body v rámci zemí - signatářů této dohody a mimo ně.

K naplnění tohoto významného a prioritního úkolu v nejbližším období (2003 až 2005) již probíhá výše zmíněná V. výstavba letiště pod označením „Europa – Terminál Sever 2“. Na tuto výstavbu bude koncem I. dekády tohoto století navazovat výstavba paralelní RWY 06R/24L, nezbytná pro další rozvoj letiště.

Mimo uvedené akce provozovatele letiště své investiční záměry realizuje i řada soukromých subjektů a provozovatelů či uživatelů letiště, čímž rozšiřuje sortiment nabízených služeb a nepochybně i dotváří urbanistický kolorit ruzyňské pláně. Tedy budoucnost náročná.

Dostavba dosavadní existence letiště Praha Ruzyně odpovídá jednomu lidskému věku. Letiště prošlo různě obtížnými, ale i úspěšnými obdobími, možno říci v duchu WV a Ježka : „ ... jednou jsi dole, jednou nahoře ...“ Takové cykly měly různá období trvání. Do budoucna si lze jen přát, aby jejich vrcholy byly co nejdelší.

(Studie terminálu Sever viz II. strana obálky)

existenci, připomeňme si některé hlavní prvky těchto změn:

- a) od roku 1918 se celkem v 11 případech měnilo státní uspořádání a název republiky
- b) čs. letecký zákon od roku 1925 byl změněn a upraven celkem v 11 případech; jeho další novela probíhá
- c) ve 22 případech došlo ke změně působnosti resortů v soustavách ústředních orgánů státní správy
- d) v čele resortů dopravy odpovědných za civilní leteckou dopravu se vystřídal 30 ministrů
- e) v čele Odboru civilního letectví (název použit i pro obdobné instituty pře jeho zavedením) postupně stálo 15 ředitelů, sekčních šéfů nebo ministerských radů
- f) odpovědnost za správu a provoz letiště Ruzyně mělo postupně 10 subjektů, včetně německého Fliegerhorstu za okupace
- g) ve vedení letiště od jeho počátku až po současnost se vystříдалo 18 ředitelů. „Magické hranice“ v počtu odbavených cestujících na letišti Ruzyně:

1963: 1 mil. cestujících (za 26 let provozu letiště)

1975: 2 mil. cestujících (za 12 let)

1995: 3 mil. cestujících (za 20 let)

1996: 4 mil. cestujících (za 1 rok)

2000: 5 mil. cestujících (za 3 roky)

2001: 6 mil. cestujících (za 1 rok)

2002: 6,3 mil. cestujících

Některé významné a charakteristické typy dopravních letounů své doby, které prvně přistály na letišti Ruzyně, nebo byly uvedeny do služby u vlajkového dopravce ČSA po II. světové válce:

19. 09. 1947: Lockheed L-749 Constellation, KLM

2. 11. 1957: TU-104, ČSA

8. 1. 1957: IL-18, ČSA

9. 5. 1958: Caravelle, Alitalia

23. 7. 1960: Boeing B 707 Air India

12. 9. 1960: TU-114, Aeroflot

3. 2. 1962: Bristol Britania, BB-318, ČSA

29. 10. 1969: IL-62, ČSA

29. 11. 1971: TU-134, ČSA

23. 5. 1971: TU-114, Aeroflot

8. 11. 1972: Boeing B747, Air India

22. 10. 1986: Concorde, British Airways

18. 8. 1988: A 310-300, ČSA

17. 3. 1988: ATR 42/72 JAT

19. 8. 1991: ATR 42/72 LOT

16. 9. 1989: AN 225 „Mrija“ s raketoplánem „Buran“ konstrukční kancelář Tupolev

27. 6. 1992: Boeing B 737-500, ČSA

Ale jaká je další, resp. nejbližší budoucnost ruzyňského letiště?

Víme, že samo o sobě každoročně vyžaduje mnoho úsilí v oblasti údržby a dílčích modernizací, včetně vylepšování a zavádění nových opatření v oblasti životního prostředí, to vše s vysokými finančními výdaji. Není to však pouze „výsada“ letiště Ruzyně.

Zcela zásadního významu jsou nové



Obr. 4 Nadzemní parking C na letišti v Praze-Ruzyni