

Zajištění zvýšení bezpečnosti na letišti Václava Havla Praha

I. Popis výchozí situace

Vzhledem k členství České republiky v Schengenském prostoru představují naše mezinárodní letiště jediné vnější hranice, na nichž probíhá kontrola osob vstupujících do České republiky, potažmo celého Schengenského prostoru. S ohledem na počet cestujících, kteří prochází Letištěm Václava Havla Praha, se jedná o jednoznačně nejvíce frekventované letiště na území České republiky. Z tohoto vyplývá nezbytnost pečlivého monitoringu osob, které tímto letištěm procházejí. Kromě faktické nezbytnosti provést řádné zabezpečení letiště vychází tato nutnost i z mezinárodních závazků přijatých Českou republikou. S ohledem na mezinárodní závazky i prosté množství cestujících a multietnicitu osob procházejících letištěm Václava Havla Praha může případný bezpečnostní incident, ke kterému nebude v důsledku nedostatečné reakce řádně přistupováno, způsobit mezinárodní incident. Toto se týká jak problematiky řádné kontroly cestujících, tak i nastavení odpovídajících postupů, jak odhalit a reagovat na bezpečnostní hrozby. Popis výchozí situace, resp. navrhované řešení a opatření ke zvýšení bezpečnosti letiště Václava Havla Praha, plně koresponduje s obsahem Usnesení Vlády České republiky ze dne 20. března 2013 č. 200 o Strategii České republiky pro boj proti terorismu od roku 2013.

Iniciativa pro zvýšení bezpečnosti na letišti Václava Havla Praha (dále jen „letiště“) je výstupem z pravidelných pracovních jednání zástupců bezpečnostních sborů (Policie ČR – Ředitelství služby cizinecké policie, Bezpečnostní informační služby, Úřadu pro zahraniční styky a informace, Vojenského zpravodajství Ministerstva obrany a Celní správy České republiky), na kterých byly identifikovány oblasti, které brání řádnému a standardnímu výkonu služby a současně nedostatečně pokrývají ochranu osob a majetku. S ohledem na skutečnost, že realizace jakýchkoliv opatření je úzce spjata s vlastním provozem letiště, byla pracovní setkání zástupců bezpečnostních sborů rozšířena o účast zástupců Letiště Praha, a.s. (dále jen „LP“) a Českého Aeroholdingu, a.s. (dále jen „ČAH“), resp. jejich organizačních útvarů participujících na provozu bezpečnostního systému.

Takto vytvořená platforma zmocnila Celní správu České republiky (dále jen „CS ČR“), aby požadavky na zajištění zdrojů pro řešení situace eskalovala v rámci resortu Ministerstva financí (dále jen „ministerstvo“). Tento postup byl zvolen s ohledem na skutečnost, že CS ČR je podřízenou složkou ministerstva a současně ČAH a jeho dceřiná společnost LP jsou společnosti, kde je majoritním akcionářem Česká republika.

V reálné provozní situaci letiště byly analyzovány „problematické“ oblasti, v jejichž rámci je nutné provést posílení bezpečnostních opatření formou nadstavby stávajícího systému se zařazením nových technických zařízení flexibilně reagujících na celé spektrum exogenních vlivů. Potenciální rizikovost identifikovaných oblastí byla potvrzena všemi zástupci a společně byly formulovány návrhy na snížení, resp. minimalizaci bezpečnostních hrozeb.

Identifikované oblasti:

- 1. Systém CCTV (kamerový systém) a další bezpečnostně varovné systémy** (elektronické zabezpečovací a požární systémy, elektronická kontrola vstupu, radarový perimetrický systém).

Každý ze systémů má vlastní systém řízení a jsou na sobě nezávislé. Koordinace činností nad těmito systémy je náročná, uživatelsky nepříznivá a klade vysoké nároky na kvalifikaci obsluhy. U kamerového systému je zásadním problémem jeho složité ovládání, které není svázané s mapou letiště a výběr odpovídající kamery vyžaduje poměrně detailní obeznámení s jejich rozmístěním. Dále bylo identifikováno nedostatečné pokrytí v oblasti Terminálu 3 a 4 (JIH),

nevyhovující technické parametry u kamer umístěných nad pasovými filtry (zejména rozlišení), absence možnosti „detekce v obraze“ pro sledování odložených zavazadel, pokusů o nelegální průnik do neveřejných prostor letiště, monitoring pohybu „zájmových“ osob, popř. monitoring vozidel. V současné době na letišti neexistuje systém, který by umožňoval automatickou detekci zájmových nebo hledaných osob. Takové systémy nicméně existují a systém kamer umožňujících automatické rozpoznávání obličejů bývá v zahraničí široce užíván – například ve Velké Británii, a to jak na letištích, tak i v městských aglomeracích. V minulosti se již několikrát ukázaly záznamy z kamerového systému letiště klíčovými pro vyhodnocení bezpečnostní hrozby proti České republice, resp. dalších států. Nemusí se vždy jednat pouze o zachycení podoby konkrétní osoby, ale zejména i o vyhodnocení jejího chování (pohybu) v prostorách letiště. Letiště ovšem není jen dopravním uzlem. Je zároveň i místem, přes které mohou do České republiky pronikat osoby páchající kriminální činy či ohrožující bezpečnost státu. Pro účely jejich monitoringu je nutné dokončit systém rozpoznávající registrační značky vozidel (první etapa byla dokončena v předcházejících letech) a vytvořit tak kompletní uzávěru příjezdových a odjezdových komunikací.

2. Kontrola oprávněnosti vstupu cestujících do neveřejných prostor letiště (tranzitního prostoru) formou palubních vstupenek.

V reakci na rozvoj elektronického způsobu odbavení cestujících, kdy jsou palubní vstupenky distribuovány elektronicky a cestující využívají systému samoodbavení přímo na letišti nebo přes mobilní aplikace, neexistuje kontrola, resp. validace vstupu cestujícího na takto získané palubní vstupenky do neveřejné části letiště. Není pokryto riziko opakovaného vstupu cestujícího či vstupu několika různých osob na jednu a tu samou palubní vstupenku.

3. Stav zajištění ostrahy vnější hranice (perimetru) areálu letiště.

Perimetr letiště je tvořen pouze jednoduchým plotem vysokým 2,44 m (mimo dvou míst, kde je tvořen 4 m vysokou betonovou stěnou). Existuje možnost, aby prakticky kdokoli, kdo má oprávnění vstupu na plochu (žluté ID) „přehodil“ zboží do veřejného prostoru či naopak zakázaný předmět do vyhrazeného bezpečnostního prostoru SRA (SecurityRestricted Area). Při intenzitě provozu by za současné situace téměř nevzbudil podezření. V době budování ochrany odpovídal stav požadavkům ICAO (International Civil AviationOrganization), ale v současné době je již nedostatečný a neodpovídá novým požadavkům ICAO. Perimetr je zajištěn radarovým systémem LP, nicméně tento systém je dostatečně funkční pouze proti neoprávněnému průniku do zóny SRA, nikoli proti vnášení / vynášení předmětů. V perimetru se nachází velké množství bran určených k vjezdu vozidel zajišťujících technickou údržbu a střežení letiště (neexistuje souvislá vnitro-letištní komunikace). Všechny jsou uzamčeny zámkem s univerzálním klíčem, který má trvale k dispozici ostraha letiště (OLE), Inspektorát cizinecké policie (ICP PČR) a Hasičský záchranný sbor LP.

4. Výcvik personálu letiště a bezpečnostních složek v oblasti střelecké přípravy.

V reálných podmínkách letiště probíhá tento výcvik u každé ze složek bezpečnosti separátně, zpravidla u externích subjektů, což je spojeno s náklady na pronájem prostor. Výcvik tedy nevyužívá jednotně potenciálu zkušeností a praktických dovedností specializovaných instruktorů z řad PČR a CS ČR. Zároveň bezpečnostní složky zatím nedisponují odpovídajícím vybavením pro osobní ochranu zasahujících pracovníků, zejména ochranu proti zásahům střel nebo střepin.

5. Systém detekce radioaktivního záření (radiační monitoring).

Systém detekce je na velmi dobré úrovni v prostorách terminálů letiště určených pro pohyb cestujících. Naproti tomu v areálu „CARGO“, kde probíhá manipulace se zbožím dopraveným leteckou nákladní přepravou je monitoring prováděn pouze namátkově, přístroji pro individuální měření radioaktivního záření (osobní dozimetrické pagery).

6. Kontrola podezřelých předmětů a chemických látek.

S výjimkou primárních kontrolních úkonů v oblasti pyrotechnické kontroly podezřelých předmětů (např. na přítomnost nástražných výbušných systémů) neexistuje žádný jiný prostředek pro určení nebezpečnosti (potenciálního rizika). Jedná se zejména o chemické látky např. drogy a jejich prekurzory, léčiva, jedy, výbušné látky a jejich prekurzory, zakázaná hnojiva, částečně i biologický materiál a další látky.

7. Zajištění vstupních a vjezdových míst z SRA proti nelegální manipulaci se zbožím.

Služební vchody se v současné době jeví z pohledu problematiky vynášení zboží z celního prostoru jako nejrizikovější. Ze zkušeností a poznatků z výkonu služby a i s ohledem na zabránění celním a daňovým únikům je níže zmapována situace z pohledu celního úřadu. Mezi hlavní příčiny patří skutečnosti, že je zde obecně největší pohyb zaměstnanců a těsná blízkost prostor, kde lze zboží odňaté celnímu dohledu, popřípadě předměty pocházející z trestné činnosti (krádeže), získat. Obdobná situace je i v oblasti letecké nákladní přepravy, kde riziko zvyšuje i skutečnost, že dozor/ostraha tohoto areálu je prováděna zaměstnanci soukromých bezpečnostních agentur a nikoliv standardními složkami působícími na terminálech pro cestující.

II. Navrhované řešení a opatření ke zvýšení bezpečnosti letiště

Východiskem pro hledání optimálního řešení minimalizace rizik identifikovaných v předchozí části materiálu bylo maximální využití současného rozvojového potenciálu stávajících technologií cestou systémové integrace spojené s technickým/přístrojovým doplněním tak, aby bylo dosaženo zvýšení úrovně bezpečnosti. Přípravné práce na posílení systému bezpečnosti již byly zahájeny a jsou k dispozici primární návrhy změn. S ohledem na povahu a zejména rozsah opatření jsou již v současnosti rozpracovány jednotlivé dílčí části opatření, které jsou koordinovány mezi jednotlivými vlastníky těchto procesů. Z úrovně vytvořené platformy zástupců bezpečnostních sborů, LP a ČAH působících na letišti jsou navrhována následující opatření:

1. Integrace bezpečnostních systémů. Moderní technologie umožňují propojení jednotlivých bezpečnostních systémů (jako jsou CCTV - kamerový systém, EKV – elektronická kontrola vstupu, EZS – elektronický zabezpečovací systém, EPS – elektronický požární systém, RADAR – radarové zařízení a GIS – geografický informační systém) do jediného prostředí, které zefektivní činnost těchto systémů. Obdobné systémy již existují, je jen nutné vybrat ten, který nejvíce vyhovuje identifikovaným potřebám. Společně se systémovou integrací je uvažováno se zlepšením kvality kamerového systému a způsobem jednotného ovládání a řízení systému. Takto integrovaný systém navíc umožní i zajištění dalších funkčních výstupů pro potřeby bezpečnostních složek. Jako příklady lze uvést doplnění stávajícího systému hraniční kontroly KODOX PČR o export obrazového záznamu k osobám, které vstupují/vystupují na/z území České republiky a jeho přiřazení k údajům získaným ze čtečky strojově čitelných cestovních dokladů (hardwarové části rozšíření zůstanou po realizaci i nadále ve vlastnictví PČR s ohledem na zajištění zákonné povinnosti ochrany osobních údajů), systém detekce obličejů, kdy použitím tohoto systému, který dokáže porovnávat nově naskenované obličeje s databází zájmových nebo hledaných osob, lze minimalizovat případná rizika, jak na samotném letišti, tak i na území České republiky. Po jeho implementaci na letišti dojde ke zvýšení bezpečnosti nejen na vlastním letišti, ale i v celé České republice, protože letiště je jedním ze vstupních bodů pro případné zahraniční útočníky. V rámci integrace bude realizováno dokončení systému pro rozpoznávání registračních značek, které umožní úplnou uzavěru příjezdových a odjezdových komunikací. Stručný popis navrhovaného modelu řešení je uveden v příloze č. 2.
2. Kontrola oprávněnosti vstupu cestujících do neveřejných prostor letiště (tranzitní prostor) formou palubních vstupenek – návrh počítá s instalací čteček na místech, kde cestující

vstupuje (přes pracoviště PČR – tzv. pasové filtry) do neveřejného prostoru letiště. Tento systém zajistí kontrolu vstupu cestujících do neveřejných, resp. tranzitních prostor letiště, zejména pokrytí rizika opakovaného vstupu různých osob na jednu palubní vstupenku (v systému elektronického odbavení letu). Na návrh Bezpečnostní informační služby je možné systém doplnit o čtečky strojově čitelných dokladů, které by zajistily i vzájemnou kontrolu mezi cestovním dokladem a palubní vstupenkou. Veškerá opatření budou přijímána se zvláštním zřetelem na právní aspekty týkajících se především principů volného pohybu osob v Schengenském prostoru, ochranou osobních údajů atd.

3. Zajištění zvýšené ostrahy vnější hranice (perimetru) areálu letiště je již připravováno. Stávající detekční prostředky budou doplněny termovizním kamerovým systémem spojeným s částečnou plotovou detekcí v kritických místech. Dalším snížením rizika neoprávněného vniknutí do areálu letiště je i snížení počtu vstupních míst, která jsou určena pro technickou obsluhu zařízení zajišťujících např. dodávku energií, radarové systémy řízení letového provozu apod. Tento prvek ovšem závisí na dobudování vnitřní komunikace podél celého perimetru letiště.
4. Společný výcvik ostrahy letiště a bezpečnostních složek v oblasti střelecké přípravy je podmíněn existencí vhodných a dostupných prostor. V reálné situaci letiště není podmínkou vybudování zcela nové střelnice. Lze využít současnou střelnici PČR, která ovšem vyžaduje celkovou rekonstrukci. Příslušná dokumentace k opravě je již k dispozici. Současně s výcvikem je nutné zajistit i ochranu zdraví zasahujících pracovníků všech zde přítomných ozbrojených složek. Současným trendem při odvracení aktivního útoku střelnou zbraní je provedení zásahu přímo přítomným pracovníkem. Nečeká se tedy na speciální složku, která je k tomuto zásahu vybavena.
5. Systém detekce radioaktivního záření (radiační monitoring) je realizovatelný umístěním vhodného technického zařízení v prostorách CARGO terminálu. Jako nejefektivnější se jeví instalace systému využívajícího detekční rámy, které budou umístěny na vstupních místech zboží do terminálu. Systém rámu má jeden vyhodnocovací a řídicí bod a je tak optimální jak pro vlastní provoz (neomezuje manipulaci se zbožím), tak i pro požadavky na obsluhu.
6. Kontrola podezřelých předmětů a chemických látek, jak již bylo uvedeno v části I., zcela nebo zčásti neodpovídá současným požadavkům vyplývajícím z aktuálního vývoje hrozeb. Bez investice do této oblasti nelze pokrýt rizika spojená s hrozbou útoků formou chemických látek, ať už ve formě látek pro výrobu výbušnin nebo chemických zbraní. Nezanedbatelnou roli hraje i kontrola látek sloužících pro výrobu OPL (drog), zejména syntetického původu. Důležitá je rovněž i ochrana zdraví osob a životního prostředí. V současné době jsou již k dispozici odpovídající zařízení přenosného typu, která jsou schopna vyhodnotit velké množství chemických látek a poskytovala by tak účinný a efektivní nástroj.
7. Pokrytí rizika nelegální manipulace se zbožím (vynášení) na vstupních a vjezdových místech z SRA – je řešeno v rámci integrace bezpečnostních systémů a celkového rozvoje kamerového systému (CCTV).

III. Finanční zajištění realizace navrhovaných opatření

Veškerá výše navrhovaná opatření a systémové úpravy, které podmiňují zvýšení bezpečnosti letiště, nevyžadují žádné legislativní změny. Svou povahou se zejména jedná o investice do technických prostředků, které jsou ve správě různých bezpečnostních složek státu, a to s důrazem na jejich systémovou integraci, která zvýší jejich využitelnost a efektivitu. Nezbytnou podmínkou efektivnosti navrhovaných opatření je rovněž využití stávajících zařízení, která budou inovována a začleněna do nových provozních podmínek. V personální oblasti nedojde na straně bezpečnostních sborů k nárůstu počtu pracovníků. Důraz je kladen na využití stávajících personálních zdrojů, které budou přeškoleny na nové systémy, popř. obsluhu nových zařízení.

Realizace všech navrhovaných opatření musí probíhat komplexně a koordinovaně se zastoupením všech participujících bezpečnostních složek státu. Úspěšnost realizace záměru je podmíněna zejména zajištěním dostatečných finančních zdrojů. Vzhledem ke specifice navrhovaných opatření a jejich celospolečenskému a mezinárodnímu významu se navrhuje financování ze státního rozpočtu České republiky na rok 2015 a jejich realizace bezprostředně po schválení určení rozpočtových prostředků s předpokládaným zahájením v první polovině roku 2015 a ukončením do 31. 12. 2016.

Finanční zdroje pro zajištění zvýšení bezpečnosti lze v zásadě rozdělit do dvou skupin na zdroje investiční (pořizovací) a zdroje provozní.

Na jednotlivá opatření navrhovaná ke zvýšení bezpečnosti jsou předpokládány investiční výdaje do níže uvedených oblastí, a to ve výši:

Oblast	Finanční prostředky (v mil. Kč bez DPH)	Vztah k návrhu opatření
Integrace bezpečnostních systémů	18,50	Bod 1, 7
Napojení KODOX	1,80	Bod 1
Detekce obličejů	48,25	Bod 1
Rozpoznávání RZ	41,12	Bod 1
Validace vstupu	12,00	Bod 2
Rozšíření VS o čtečky CD	8,75	Bod 2
Ochrana perimetru	12,00	Bod 3, 7
Střelecký výcvik	2,60	Bod 4
Ochranné prostředky	2,25	Bod 4
Detekce RA	3,70	Bod 5
Kontrola předmětů a CHL	3,20	Bod 6
Celkový rozsah požadavků bezpečnostních složek	154,17	

Celkové náklady na realizaci požadavků, které jsou specifikovány bezpečnostními sbory, ve výši 154,17 mil. Kč budou navíc doplněny o vlastní investiční prostředky LP ve výši 80 mil. Kč, které jsou plánovány na realizaci souvisejících opatření pro zvýšení bezpečnosti.

Provozní výdaje, které budou potřebné na zajištění udržitelnosti počáteční investice v následujících letech, jsou odhadovány ve výši 10 až 15% investičních výdajů ročně. Tyto provozní výdaje budou profinancovány z rozpočtů jednotlivých bezpečnostních sborů bez požadavku na jejich navyšování. Bude zajištěna komplementarita těchto aktivit s národním programem Fondu pro vnitřní bezpečnost.

Po jednáních o způsobu financování byl v rámci ministerstva vybrán a poradou vedení ministerstva odsouhlasen model, kdy finanční prostředky na investice budou alokovány do příslušných rozpočtových kapitol Státního rozpočtu na rok 2015 jednotlivých bezpečnostních sborů formou navýšení rozpočtových prostředků, a to v následující skladbě:

Číslo kapitoly Státního rozpočtu	Kapitola Státního rozpočtu	Objem finančních prostředků (v mil. Kč bez DPH)
305	Bezpečnostní informační služba	49,87
312	Ministerstvo financí	6,9
314	Ministerstvo vnitra	97,4

Takto alokované rozpočtové prostředky bezpečnostních sborů budou vloženy do celkového objemu finančních prostředků a bude vytvořeno sdružení zadavatelů. ČAH v souladu se zákonem o veřejných zakázkách v otevřeném veřejném výběrovém řízení vybere dodavatele.

Před zahájením vlastní realizace dojde k uzavření memoranda o spolupráci mezi řediteli bezpečnostních sborů a ČAH. Vlastní realizaci je nutné provádět ve spolupráci s příslušnými útvary ministerstev vnitra a financí, a to jak z důvodu zajištění souladu plánovaných opatření s příslušnými právními předpisy, tak s ohledem na komplementaritu těchto aktivit s národním programem Fondu pro vnitřní bezpečnost.

Na základě následného hodnocení potřeby bude možné uvažovat také o investicích na zvyšování bezpečnostních standardů také na dalších letištích s mezinárodním veřejným provozem (Brno, Karlovy Vary, Pardubice a Ostrava Mošnov). Zajištění zvýšení bezpečnosti na letišti je primárně realizováno s ohledem na majoritní podíl v počtu odbavených cestujících a množství odbaveného leteckého nákladu, který činí 94% z celkového objemu.

Závěr:

Bezpečnostní složky České republiky vnímají odpovědnost za ochranu veřejnosti před terorismem. V problematice terorismu hraje klíčovou roli prevence. Právě tento aspekt spadá do kompetence zpravodajských služeb a dalších bezpečnostních složek. Jedním ze základních předpokladů úspěšného boje proti terorismu je schopnost včas získávat informace o teroristických organizacích, jejich financování, činnosti či připravovaných útocích. Z hlediska zajišťování a vyhodnocování informací je možné roli bezpečnostních složek považovat za stěžejní, jejich současné možnosti je nutné posunout na úroveň srovnatelnou s jejich zahraničními partnery.

Realizace opatření je faktickým naplňováním základních principů boje proti terorismu v podmínkách České republiky formulovaných v usnesení Vlády České republiky ze dne 20. března 2013 č. 200, o Strategii České republiky pro boj proti terorismu od roku 2013.

Jednotlivé rizikové oblasti popsané v této části materiálu jsou výstupem z rizikových analýz nezávisle provedených jednotlivými bezpečnostními složkami.

Při absenci eliminace těchto rizik nelze vyloučit přímé dopady na Českou republiku, které mohou být ve formě ztráty dobré pověsti v mezinárodních vztazích. Pro vlastní letiště pak existují reálné hrozby nejen z pohledu terorismu, ale i značných negativních hospodářských dopadů, které by představovalo nesplnění legislativních požadavků a následné omezení provozu, včetně vyjmutí letiště z režimu one-stop security uplatňované v rámci Schengenského prostoru.

Příloha č. 1 – Rozvojová strategie Letiště Václava Havla Praha

Letiště Praha, a. s., dceřiná společnost Českého Aeroholdingu, a. s., která provozuje Letiště Václava Havla Praha, má ve své strategii následující základní cíle a rozvojové projekty.

1. Rozvoj sítě linek

Letiště Václava Havla Praha (dále jen „Letiště Praha“) má v současné době více než 90% podíl na všech výkonech civilních dopravních letišť v rámci České republiky a i v budoucnu je tato strategická role nezastupitelná. Jeho spádová oblast pokrývá téměř celou rozlohu České republiky, v dojezdové vzdálenosti 200 km je přes 8 milionů obyvatel a zahrnuje i hlavní obchodní a turistická centra České republiky.

Historicky nejvyššího objemu přepravených cestujících dosáhlo Letiště Praha v r. 2008, jednalo se o 12,6 mil. a po dočasném poklesu v uplynulých letech na 10,8 mil. v roce 2012 se opět vrací k meziročnímu růstu. Důležitým strategickým vlivem je aktuální úspěšná privatizace společnosti České aerolinie a partnerství se společností Korean Air.

Letiště Praha má tři základní typy cestujících:

- Odlety ze spádové oblasti (dnes cca 30% podíl na celkových výkonech) - úzce souvisí s aktuální ekonomickou situací České republiky, kupní silou obyvatel a nabídkou leteckých spojení, případně leteckých zájezdů. V současné době je průměrný počet odletů na jednoho obyvatele spádové oblasti nižší než průměr států EU a to je příležitostí k budoucím nadprůměrným růstům.
- Přílety do spádové oblasti (dnes cca 62% podíl na celkových výkonech) – jsou přímo úměrné atraktivitě České republiky jako destinace pro obchodní cestující a pro turisty a závisí opět na nabídce leteckých spojení a schopnosti úspěšné propagace spádové oblasti. V tomto má Praha velký potenciál, do budoucna budou zdrojem nadprůměrných meziročních růstů zejména přílety z teritorií mimo Evropu a rovněž z Ruska. V krátkodobém i střednědobém horizontu je strategie zaměřena na rozvoj nových spojení z Asie, zejména z Jižní Koreje a Číny.
- Transferoví cestující, kteří na Letiště Praha pouze přestupují (dnes cca 8% podíl na celkových výkonech) – jsou na rozdíl od předchozích zdrojů generování zejména aktivitou bázovaných, síťových dopravců a v tomto je jednoznačným potenciálem opětovného růstu partnerství Českých aerolinií a Korean Air.

Strategie Letiště Praha v této oblasti je aktivní obchodní politikou, incentivními programy a spoluprací s klíčovými partnery (České aerolinie, Czech Tourism, MHMP a dalšími) rozšiřovat síť přímých spojení letiště nejen do Evropy, ale i do vzdálených teritorií a rozvíjet koncept letiště ne jen jako destinace, ale i jako vstupní brány do Evropy (tzv. hub). Očekávaný růst výkonů by měl po roce 2021 dosáhnout úrovně 20 mil. cestujících ročně.

2. Rozvoj infrastruktury

Vzhledem k rychlému technickému pokroku v oblasti letecké dopravy a nutnosti jejího zabezpečení a udržení Letiště Praha v pozici stabilního moderního a významného mezinárodního letiště s dostatečnou kapacitou, zajišťuje jeho provozovatel trvalý rozvoj všech prvků své letecké a technické infrastruktury.

V střednědobém horizontu 2013-2020 se jedná zejména o projekty v následujících oblastech:

Letecká infrastruktura

- paralelní dráha RWY 06R/24L, vč. systému pojížděcích drah a odmrazování
- stání pro motorové zkoušky
- Prst D (v koordinaci s postupem paralelní dráhy RWY 06R/24L)
- rozšíření ploch pro všeobecné letectví

Technická infrastruktura

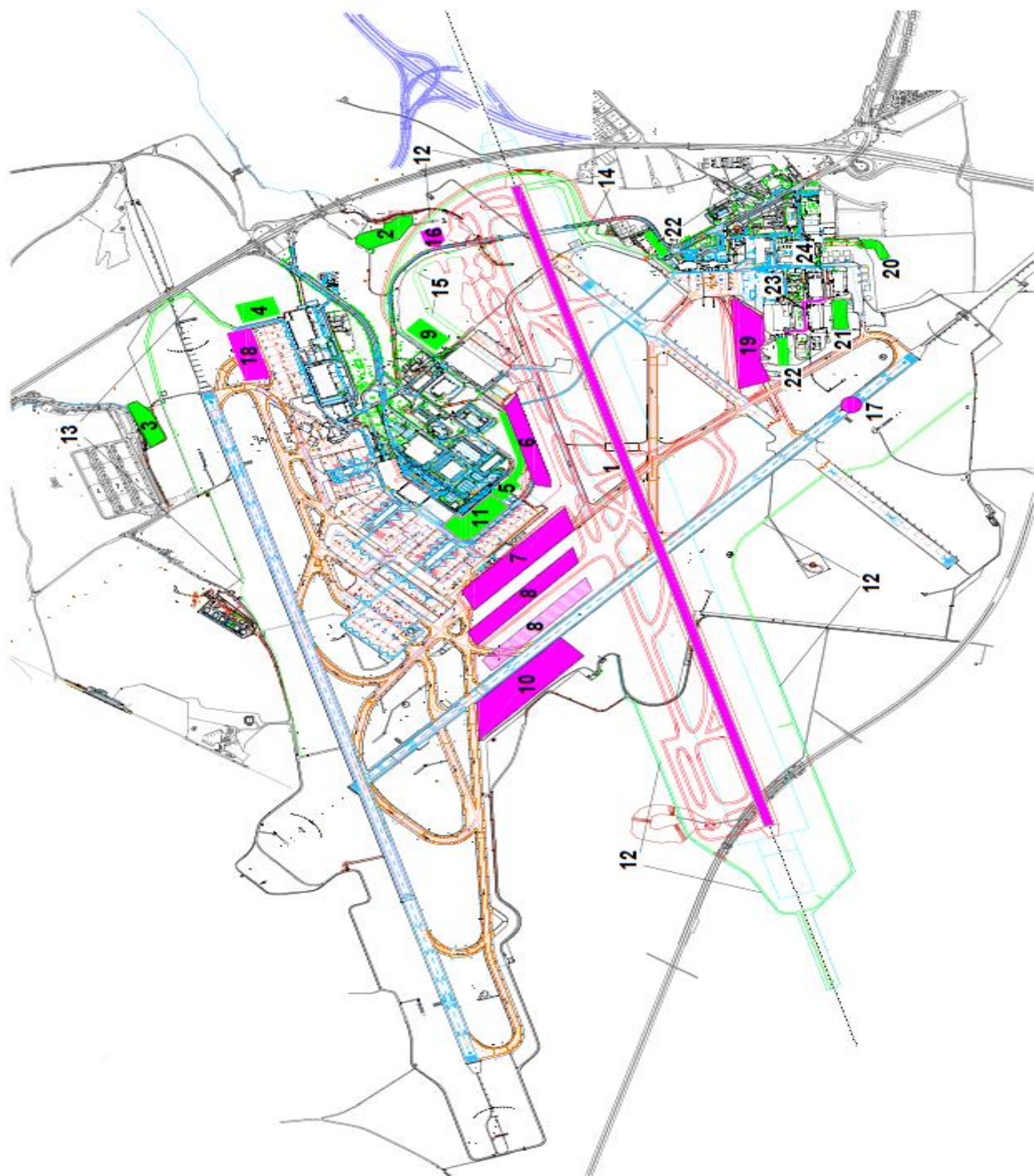
- modernizace ČOV/ČKV Jih a Sever
- vybudování nového depa autocisteren a nové nádrže LPH
- kolektORIZACE
- Severní obvodová komunikace

3. Rozvoj souvisejících obchodních aktivit a služeb

Cílem Letiště Praha je ve spolupráci s Českým Aeroholdingem, a. s. rovněž rozvíjet v prostoru letiště komerční aktivity a aktivity na leteckou dopravu navázané. Rozvoj komerčních aktivit bude směřován především do oblasti:

- parkovacích služeb
- ubytovacích kapacit
- administrativních budov
- kongresové turistiky
- logistických a skladovacích kapacit

Vizualizace - rozvojové aktivity na letišti Václava Havla Praha



Legenda:

- 1) Výstavba paralelní dráhy RWY 06R/24L
- 2) Rozšíření ČOV/ČKV Jih
- 3) Rozšíření ČOV/ČKV Sever
- 4) Přemístění depa autocisteren (koordinace s úpravou TWY A1 a souvisejícím stáním)
- 5) Prst D
- 6) Odbavovací stání v sektoru D2
- 7) Odbavovací stání v sektoru D3
- 8) Odbavovací stání v sektoru D4 (D5)
- 9) Hangár G
- 10) Centrální odmrazovací stání
- 11) Rozšíření infrastruktury T2 (odstavovací přepážky, stanoviště BEK, třídírna zavazadel atp.)
- 12) Vnitro-letištní obvodová komunikace + oplocení (kolem paralelní dráhy RWY 06R/24L)
- 13) Vnitro-letištní obvodová komunikace + přesuny oplocení letiště (doplnění u stávající RWY 06/24)
- 14) Komunikace pro přetahy letadel mezi THR RWY 24L a OP JIH
- 15) Komunikace pro přetahy letadel mezi THR RWY 24L a Hangárem F
- 16) Stání pro motorové zkoušky
- 17) Zřízení nového odloučeného stání
- 18) Odmrazovací stání u THR RWY 24R
- 19) Nová odbavovací plocha mezi nově vedenou TWY R a ABS Jets – Hangárem C
- 20) Výstavba odbavovací haly Business Aviation (Time Air)
- 21) Výstavba nového hangáru LS PČR
- 22) Odbavení PAX v příslušné části ABS Jets – Hangár N a objektu AviationService (předpoklad požadavku)
- 23) Změna hranic SRA v areálu JIH
- 24) Výstavba jediné vstupní vrátnice č. 5 (v rámci akce změny hranic SRA v areálu JIH)
- 25) Kolejové napojení letiště
- 26) Dálniční napojení letiště (křižovatka Aviatická x Lipská)

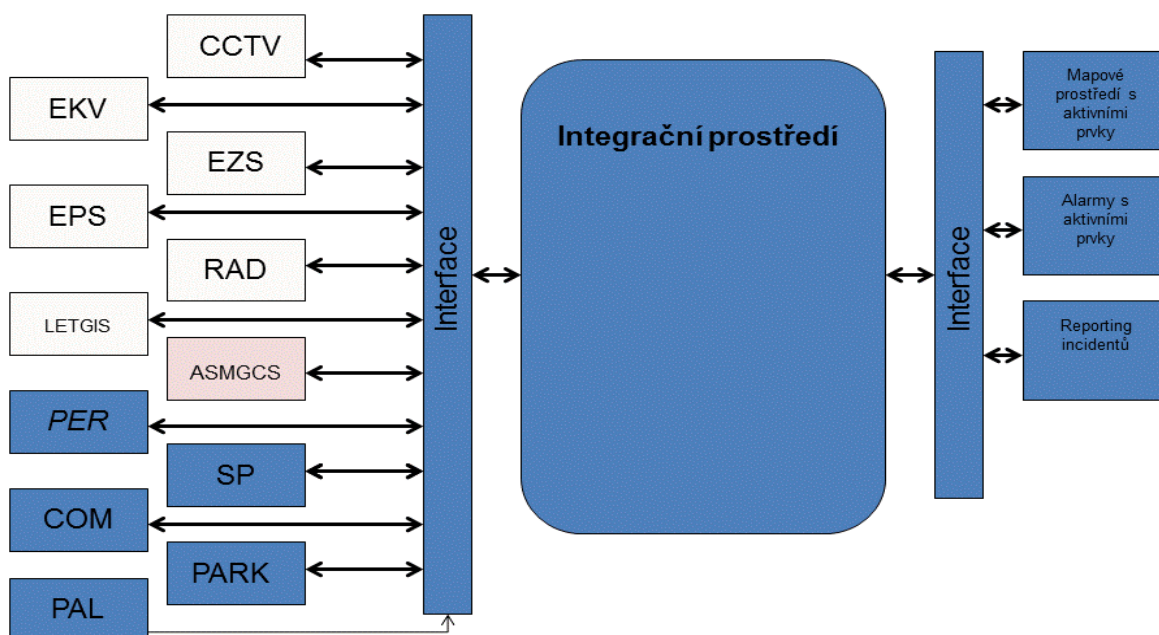
Příloha č. 2: Bezpečnostní integrační platforma (BIP)

Obecná charakteristika platformy

Integrační prostředí shromažďuje výstupy z jednotlivých integrovaných bezpečnostních systémů, zobrazuje je v jednotném výstupu, umožňuje provozní ovládání integrovaných bezpečnostních systémů, komentování a vyhodnocování jednotlivých bezpečnostních událostí a incidentů. Prostor umožňuje selektivní přístup (omezení přístupu do určitých systémů nebo omezení administrace jednotlivých systémů) a zároveň umožňuje vysokou úroveň zabezpečení před neoprávněným vstupem. Část dat zpracovávaných v integrační platformě se automaticky „propisuje“ zpět do jednotlivých bezpečnostních systémů.

Kromě integrace bezpečnostních systémů je vhodné, aby do BIP bylo zahrnuto i zobrazení výstupů ze systému A-SMGCS (AdvancedSurfaceMovement and GuidanceControlSystem) společnosti Řízení letového provozu, s. p., jehož výstupy má již Letiště Praha k dispozici.

Blokové schéma Bezpečnostní integrační platformy



Seznam použitých zkratek (legenda)

CCTV - Kamerový systém na bázi systému OMNICAST

EKV - Elektronická kontrola vstupů na bázi systému MULTIMAX

EZS - Elektronické zabezpečovací systémy na bázi MrGuard

EPS - Elektronický požární systém (EPS) na bázi Esser

RAD - Radarový perimetrický systém na bázi systému Bligher

PER - Perimetrická čidla v rámci 3. etapy projektu „Perimetr“

LETGIS - LetGISMapGuide (Verze 2.2.0.6301) Oracle DB (Verze 11.2.0.3)

PARK - Parkovací systémy

COM - Komunikace na bázi systémů Matra, stálé telefonní sítě a další datové komunikace

PAL - Palubní vstupenky (verifikace palubních vstupenek při vstupu do NP)

A-SMGCS – systém řízení letového provozu