



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 24.1.2007  
KOM(2006) 819 v konečném znění

**SDĚLENÍ KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU  
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

**Akční plán pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě**

{SEK(2006) 1686}  
{SEK(2006) 1687}

## SDĚLENÍ KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

### Akční plán pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě

- (1) Liberalizace odvětví evropské letecké dopravy **byla velmi úspěšná**: letecký provoz v Evropě se od roku 1980 do roku 2000 ztrojnásobil a v období mezi roky 1992 až 2005 se počet vnitroeuropejských tratí zvýšil o 150 %. Evropští občané nyní mohou využívat řadu diverzifikovaných pravidelných leteckých služeb za dostupnou cenu.

Evropské společenství přijalo konkrétní opatření v zájmu **udržení** tohoto růstu při zachování vysoké míry bezpečnosti a efektivity:

- v roce 2002 byla založena Evropská agentura pro bezpečnost letectví (European Aviation Safety Agency, EASA) jejímž úkolem je optimalizace evropských aktivit na poli letové způsobilosti;
- legislativní balíček jednotné evropské nebe, přijatý v roce 2004, usiluje o komplexní reformu odvětví řízení letového provozu s cílem zvýšit bezpečnost a efektivitu evropského nebe.

- (2) Pokud zůstane poptávka po letecké dopravě v souladu se současnými tendencemi, během 20 let se zdvojnásobí. To bude bezesporu mít vážné důsledky pro životní prostředí. Komise tuto otázku řeší řadou iniciativ zaměřených na internalizaci vnějších nákladů na dopravu a na snížení příspěvku letecké dopravy ke skleníkovému efektu.

Při střednědobém přezkumu Bílé knihy o dopravě, vypracované Komisí v roce 2001<sup>1</sup>, se zjistilo, že jsou zapotřebí opatření pro snížení nepříznivých dopadů na životní prostředí způsobených prudkým nárůstem dopravy. Cílem tohoto dokumentu je optimalizovat využívání stávající infrastruktury, propagovat používání technologických novinek, zvýšit bezpečnost a efektivitu a zlepšit plánovací rámec nové infrastruktury, bude-li to zapotřebí.

- (3) V moderní společnosti je **propojení** základem pro hospodářskou konkurenceschopnost, sociální a regionální soudržnost a kulturní rozvoj. Proto rostoucí poptávku po letecké dopravě povzbuzují nejen hospodářské a obchodní potřeby globalizace, ale také rozvíjející se společenské a kulturní potřeby.
- (4) V návaznosti na liberalizaci trhu letecké dopravy prostřednictvím vytvoření vnitřního trhu a řešení „zaplnění nebe“ iniciativou jednotné evropské nebe se Komise nyní zaměří na letiště. Kapacita nebude schopna uspokojit poptávku a existuje riziko, že se tato skutečnost stane nejvíce **omezujícím faktorem** v letecké dopravě. Vliv tohoto nejslabšího článku ohrožuje efektivitu celého řetězce letecké dopravy. Vzhledem k tomu, že na leteckou dopravu se pohlíží jako na „motor“ hospodářského růstu, vzniká rovněž riziko ohrožení celkové konkurenceschopnosti evropské ekonomiky.

---

<sup>1</sup> KOM(2006) 314.

- (5) Letiště mají značný **hospodářský význam**, a to v místním i globálním měřítku. Zatímco provozovatelé evropských letišť přímo zaměstnávají okolo 120 000 zaměstnanců, kteří obsluhují 580 milionů cestujících za rok, celková místní zaměstnanost firem v oblasti leteckých společností, údržby, cateringu, maloobchodu a řízení letového provozu čítá přibližně 1,1 milionu pracovníků.

Odvětví letišť přímo **vytváří** průměrně 925 pracovních míst na jeden milion jednotek pracovní zátěže<sup>2</sup>. Blízkost velkého letiště je pro 31 % společností klíčovým **faktorem při výběru lokality** výrobních závodů. Pro bankovní a pojišťovací služby představuje letecká doprava až 50 % celkové poptávky v oblasti dopravy<sup>3</sup>.

Efektivní odvětví letecké dopravy se proto podílí na plnění cílů stanovených lisabonskou agendou.

## 1. OČEKÁVANÁ „KRIZE KAPACITY“

- (6) Kapacita letišť je funkcí vzletové a přistávací **dráhy a pozemní infrastruktury**. Kapacita vzletové a přistávací dráhy odpovídá maximálnímu počtu přistávajících a/nebo vzlétajících letadel ,při zohlednění fyzikálních omezení, která mají vliv na bezpečnost, jako jsou víry turbulence v úplavu. Kapacita pozemní infrastruktury odpovídá fyzikálnímu rozložení terminálů (parkovací plochy a brány pro nástup na palubu, atd.) a efektivitu jejich řízení.
- (7) S ohledem na očekávaný vývoj provozu Evropu čeká **stále rostoucí rozdíl**<sup>4</sup> mezi kapacitou a poptávkou. Označuje se jako „krize kapacity“. Pokud se současné úrovně kapacity výrazně nezvýší, očekává se, že v roce 2025 bude více než 60 evropských letišť značně přetíženo a největších 20 letišť bude zaplněno nejméně po dobu 8–10 hodin denně
- (8) Toto přetížení bude pravděpodobně mít vážný dopad na schopnost leteckých společností dodržovat své letové řády, zejména na centrálních letištích, a proto povede k nižší efektivitě evropského odvětví letecké dopravy. Přetížení s sebou přinese také ekologické a bezpečnostní náklady, neboť hustota a složitost operací dosáhnou nebývalé výše.

Krize kapacity letišť **ohrožuje** bezpečnost, efektivitu a konkurenceschopnost všech účastníků zapojených do dodavatelského řetězce letecké dopravy.

<sup>2</sup> Jednotka pracovní zátěže je buď cestující, nebo 0,1 tuny nákladu.

<sup>3</sup> Airports Council International a York Aviation, „Sociální a hospodářský dopad letišť v Evropě“, 2004.

<sup>4</sup> Společná studie ECAC a Eurocontrol o kapacitě letišť: Ohrožení růstu, 14. prosinec 2004, zveřejněno na internetové stránce společnosti Eurocontrol na adrese:

[http://www.eurocontrol.int/eatm/gallery/content/public/library/CTG04\\_report.pdf](http://www.eurocontrol.int/eatm/gallery/content/public/library/CTG04_report.pdf)

## 2. STRATEGICKÁ VIZE, JAK ŘEŠIT KRIZI KAPACITY

- (9) Tento složitý problém **nemá žádné „zázračné řešení“**. Kromě mnohočetných účastníků a technicky velmi složité povahy operací jsou v odvětví letišť výzvou také plánovací horizonty:
- vybudování nové infrastruktury trvá až 5 až 10 let nebo i déle;
  - plánování a optimalizace využívání stávajících vzletových a přistávacích drah včetně okolního vzdušného prostoru vyžaduje 1 až 5 let.
- (10) Mezi polovinou září 2005 a počátkem roku 2006 Komise konzultovala zúčastněné strany a hledala možná řešení nedostatku kapacity letišť. Odpovědi státních agentur, leteckých společností, provozovatelů letišť, pilotů, poskytovatelů letových navigačních služeb, odborníků, soukromých osob a organizací pro ochranu životního prostředí byly cenným zdrojem informací<sup>5</sup>. Hlavním zjištěním konzultací bylo, že existuje **široká shoda, co do existence problému a potřeby nalézt trhem řízená a ekologicky udržitelná řešení**. Mnoho respondentů zdůraznilo potřebu lepší spolupráce a sdílení informací mezi všemi aktéry podílejícími se na provozním řetězci na letištích.
- (11) Diskuse o otázce kapacity probíhala během setkání generálních ředitelů pro civilní letectví na vysoké úrovni za předsednictví Velké Británie v roce 2005 a v Salcburku za předsednictví Rakouska v květnu 2006.
- (12) Jako výsledek těchto konzultací byla vymezena řada **aktivit**:
- Potřeba efektivnějšího využívání **stávajících vzletových a přistávacích drah** a podpora pro vybudování nové infrastruktury;
  - Nutnost usilovat o dosažení vhodné rovnováhy mezi tržně orientovanými řešeními (tržní mechanismus přidělování letištních časů) a regulativními opatřeními (jednotné evropské nebe a dohled nad bezpečností letišť);
  - Evropské společenství by mohlo podporovat odvětví letišť také prostřednictvím svých **finančních nástrojů**: TEN-T, evropskými programy politiky soudržnosti prostřednictvím Evropského fondu regionálního rozvoje a Fondu soudržnosti (podle strategických obecných zásad Společenství pro soudržnost a priorit stanovených v každém programu) nebo prostřednictvím iniciativ jako SESAR (jednotné evropské nebe, výzkum v oblasti uspořádání letového provozu);
  - Na podporu **bezpečnosti** jsou zapotřebí závazná pravidla Společenství, zejména pro bezpečnost neveřejné části letiště, včetně nejen infrastruktury, ale také provozu a řízení;
  - **Při úsilí o zvýšení kapacity letiště je třeba v první řadě zohlednit ochranu letectví**;

---

<sup>5</sup> Konzultační dokument a odpovědi jsou dostupné na internetové adrese:  
[http://europa.eu.int/comm/transport/air/consultation/2005\\_11\\_30\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/air/consultation/2005_11_30_en.htm)

- **Regionální letiště** jsou důležitá pro rozvoj integrované sítě evropské letecké dopravy. V tomto směru by bylo žádoucí odblokovat existující skrytou kapacitu u regionálních letišť za předpokladu, že členské státy budou dodržovat právní nástroje Společenství týkající se státních podpor<sup>6</sup>. Globální družicové navigační systémy mohou hrát významnou roli při zvyšování kapacity a pružnosti provozu na těchto letištích bez zvyšování nákladů na místní infrastrukturu. Členské státy by měly usilovat o zvyšování **přístupnosti** těchto letišť pro železniční a silniční dopravu, aby mohla fungovat jako odlehčovací letiště.

S ohledem na tyto prvky Komise vypracuje pět klíčových opatření:

- lepší využití stávající kapacity letišť;
- jednotný přístup k opatřením letové bezpečnosti na letištích;
- propagace „kombinované dopravy“, integrace a spolupráce různých druhů dopravy;
- zvyšování kapacity letišť v oblasti životního prostředí a zlepšování plánovacího rámce pro novou infrastrukturu letišť;
- vypracování a zavedení nákladově efektivních technologických řešení.

Konzultace se zúčastněnými stranami potvrdily naléhavou potřebu koordinované činnosti. Tento dokument navrhuje seznam konkrétních opatření, která by bylo nejlepší realizovat na úrovni EU. Evropská Komise musí monitorovat dosažený pokrok prostřednictvím zřízení monitorovacího střediska.

### 3. LEPŠÍ VYUŽITÍ STÁVAJÍCÍ KAPACITY LETIŠŤ

#### 3.1. Posouzení kapacity a metody střednědobého plánování

- (13) Posouzení kapacity by mělo vycházet z přesné **inventury** stávající a plánované výkonnosti letiště. V současné době taková celoevropská inventura neexistuje. Letiště kromě toho používají různé metody a systémy posuzování své kapacity. Proto je srovnávání a poměrování obtížné.

Eurocontrol, Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu, podporuje Komisi v zavádění iniciativy Jednotné evropské nebo řadou technických kroků v zájmu přípravy předloh prováděcích předpisů, které lze využít jako základ pro návrh Komise, který má být přijat v rámci postupu projednávání ve výborech.

Komise navrhuje využít tato pracovní opatření za účelem vypracování prováděcího pravidla týkajícího se společných definic a společných analytických nástrojů pro posuzování kapacity letišť, stejně jako postupů pro zapojení provozovatelů letišť do střednědobého plánování kapacity.

---

<sup>6</sup> Články 87–89 Smluv o ES a Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť – Úř. věst. C 312, 9.12.2005.

- (14) Organizace Eurocontrol vypracovala systematický a dobře fungující proces pro plánování kapacity řízení letového provozu na evropské úrovni. Komise navrhuje rozšířit tuto činnost na plánování kapacity letišť, která by odvětví umožnila získat globální pohled na otázky kapacity letišť v Evropě. Komise vyzve členské státy, příslušné orgány a zúčastněné strany ke zřízení střediska pro sledování kapacity letišť, které bude **dohlížet** na tento proces plánování. Monitorovací středisko, které zahájí činnost v roce 2007, bude fórem pro výměnu údajů a informací o kapacitě letišť a jejich sledování za účelem stanovení celoevropského hlediska v této důležité záležitosti.

Komise počátkem roku 2007 udělí organizaci Eurocontrol mandát k vypracování harmonizovaných metodických nástrojů pro posuzování letišť a stanovení jejich kapacity.

Monitorovací středisko pro střednědobé plánování kapacity letišť pod záštitou Společenství bude využívat celoevropskou inventuru posouzení kapacity ke zvýšení povědomí a informovanosti o regionálních potřebách kapacity a za tímto účelem bude předkládat výroční zprávy.

### 3.2. Letištní časy a letové plány:

- (15) V Evropě jsou provozovatelé letadel povinni předložit letový plán nejméně jednu hodinu před odletem letadla. Na základě toho obdrží letištní čas uspořádání toku letového provozu (Air Traffic Flow Management, ATFM), který odpovídá času, kdy letadlo může vzlétnout, aniž dojde k zahlcení v systému řízení letového provozu. Letištní časy ATFM se obvykle vydávají, když je nedostatek vlastní kapacity, a to ve střediscích letového provozu nebo na letištích<sup>7</sup> nebo v případě neočekávaného omezení kapacity (například v důsledku mlhy, bouře, výpadku technických systémů, apod.).

V praxi se neprovádí systematické ověřování letových plánů oproti letištním časům, což narušuje optimální využívání letištních časů. Vedlejším účinkem je, že letadla obsazují pojezdovou a dráhovou kapacitu déle, než je nezbytné, což má nepříznivý dopad na životní prostředí.

Organizace Eurocontrol v roce 2005 obdržela mandát, aby v úzké spolupráci s Komisí vypracovala prováděcí předpisy pro ATFM<sup>8</sup>. Předloha prováděcích předpisů by měla být počátkem roku 2007 předložena výboru komitologie pro jednotné evropské nebe.

- (16) V případě potřeby může být článek 14 nařízení o letištních časech<sup>9</sup> pozměněn tak, aby příslušné orgány pro řízení letového provozu byly nuceny odmítnout letový plán provozovatele letadla, pokud letecký dopravce nedisponuje požadovanými letištními časy.

<sup>7</sup> 50 % zdržení ATFM v Evropě je způsobeno letišti

<sup>8</sup> Čl. 9 nařízení o vzdušném prostoru: nařízení (ES) č. 551/2004 ze dne 31. března 2004

<sup>9</sup> Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství, ve znění nařízení (ES) 793/2004 ze dne 21. dubna 2004

- (17) V souladu s rámcovým nařízením o jednotném evropském nebi<sup>10</sup>, byla organizace Eurocontrol rovněž požádána, aby Komisi poskytla technickou pomoc při vypracování zprávy o pokroku dosaženém při provádění příslušných právních předpisů k 20. dubnu 2007, která má být předložena Radě a Evropskému parlamentu.

V úzké spolupráci s Komisí se v rámci mandátu uděleného organizaci Eurocontrol ve věci opatření ATFM vypracují návrhy řešení, jak zajistit soulad mezi letištními časy a letovými plány, a doporučení potřebných změn v příslušných právních předpisech. Předloha prováděcích předpisů ATFM bude předložena výboru komitologie pro jednotné evropské nebe k vyjádření jeho stanoviska. Komise rovněž vyhodnotí zjištění a případný dopad zprávy o provádění iniciativy jednotné evropské nebe za rok 2007 na provoz letišť.

### 3.3. Zvýšení předvídatelnosti a omezení zpoždění na letištích prostřednictvím společného přijímání rozhodnutí (Collaborative Decision Making, CDM):

- (18) Předvídatelnost má pro řízení provozu leteckých společností a letišť zásadní význam. Letecké společnosti například začleňují do svého letového řádu „rezervu“, která umožní vstřebání neočekávaných zpoždění při přiletu nebo odletu letadel. Snížení této rezervy o pět minut by představovalo hodnotu zhruba 1 000 milionů EUR v lepším využívání zdrojů leteckých společností a letišť.
- (19) Kromě toho „letecké společnosti, letiště, řízení letového provozu a komunita ATFM musí přejít z „ostrovni perspektivy“ na obecnější pohled na celkovou výkonnost letecké dopravy“<sup>11</sup>. **Rozšířené možnosti rozhodování** prostřednictvím sdílení informací mezi všemi partnery letišť jsou zdrojem mnoha kvantitativních a kvalitativních přínosů pro provoz nejen jednotlivých letišť, ale zejména pro provoz sítě letišť. Tento inkluzivní proces sdílení informací v institucionalizované podobě se nazývá společné přijímání rozhodnutí (Collaborative Decision Making, CDM). Společné přijímání rozhodnutí letišť by omezilo následná zpoždění na úrovni sítě a usnadnilo návrat k normálnímu provozu po rušivých událostech vyvolaných počasím či jinými jevy, které vedou ke ztrátě kapacity letiště.
- (20) Komise se domnívá, že společné přijímání rozhodnutí letišť může být zdrojem značných přínosů pro provoz letištní sítě jako celku, pokud by se na něm podílelo dostatečné množství partnerů. Rovněž se má za to, že zvýšená provozní efektivita by také vedla k vítaným přínosům, pokud jde o životní prostředí.

Komise navrhuje dát mandát organizaci Eurocontrol pro vypracování prováděcích předpisů pro zavedení společného přijímání rozhodnutí na úrovni evropských letišť v roce 2008.

<sup>10</sup> Čl. 12 odst. 2 nařízení (ES) 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe

<sup>11</sup> Zpráva o faktorech zvyšujících přesnost na hlavních evropských letištích (Report on Punctuality Drivers at Major European Airports), strana 48, vypracovaná oddělením pro ověřování výkonnosti – květen 2005

#### 4. JEDNOTNÝ PŘÍSTUP K BEZPEČNOSTI LETOVÉHO PROVOZU NA LETIŠTÍCH

##### 4.1. Rozšíření odpovědnosti EASA na regulaci bezpečnosti letišť

- (21) Intenzivní využívání letišť a vyšší objem provozu vyžadují vyšší úroveň bezpečnosti. Letiště byla nejméně bezpečnostně regulovaným článkem v řetězci letecké dopravy. Dobrovolné úsilí skupiny regulačních orgánů pro bezpečnost letišť<sup>12</sup> přineslo pozoruhodné výsledky. Jsou však zapotřebí společná závazná pravidla, aby byly pro evropské občany zajištěny jednotné úrovně letecké bezpečnosti, jak doporučují nové požadavky ICAO na bezpečnost letišť. Členské státy kromě toho neprovádějí jednotně ustanovení ICAO, neexistují rovné podmínky pro provozovatele letišť<sup>13</sup> a to nutí společnosti provozující letiště v různých členských státech uplatňovat odlišné soubory vnitrostátních nebo dokonce místních bezpečnostních předpisů.
- (22) Jak bylo oznámeno, Komise proto přijme návrh právního předpisu na rozšíření působnosti EASA na bezpečnost letišť<sup>14</sup>. Předběžné posouzení dopadů pro „rozšířenou EASA“ bylo provedeno v roce 2005. Během roku 2006 EASA sama vypracuje stanovisko k této záležitosti po podrobných konzultacích se zúčastněnými stranami prostřednictvím postupu „Oznámení o navrhované změně“ (Notice of Proposed Amendment, NPA).

Předpokládá se, že Komise přijme příslušný návrh právních předpisů na začátku roku 2008.

##### 4.2. Využívání globálních družicových navigačních systémů (GNSS) pro větší bezpečnost na letištích

- (23) EU dlouhodobě investovala prostředky do vývoje družicové navigace. Bez ohledu na doporučení ICAO a dostupnost certifikované palubní elektroniky se tyto systémy v současnosti široce nevyužívají. Z bezpečnostního hlediska by GNSS mohla nabídnout jeden zdroj informací o poloze navíc. GNSS se podílí na prevenci „řízeného letu do terénu“, který je stále nejvýznamnější příčinou smrtelných nehod, zejména u nejvíce zastaralých letadel. GNSS by mohly také umožnit větší pružnost při navrhování přibližovacích a odletových tras, aby bylo možné se vyhnout překážkám, snížit hluk nebo umožnit bezpečný provoz na blízko umístěných letištích nebo drahách.

Komise umožní certifikaci signálu EGNOS/Galileo ve vesmíru a zahrne využívání GNSS do evropského radionavigačního plánu. Souhrnné začlenění GNSS do provozních procesů uspořádání letového provozu se očekává od programu SESAR, který zajistí přínosy pro síť „brána – brána“.

<sup>12</sup> Skupina GASR byla ustavena v roce 1996 a nyní čítá 27 evropských států.

<sup>13</sup> Příloha 14, kapitola 1, oddíl 1.3 a Příručka o certifikaci letišť (Doc 9774 z října 2001).

<sup>14</sup> Sdělení o rozšíření úkolů Evropské agentury pro bezpečnost letectví Agenda pro rok 2010, KOM (2005) 578 ze dne 15. listopadu 2005.

## 5. PODPORA KOMBINOVANÉ DOPRAVY

### 5.1. Zlepšit přístup k letištím a kombinaci dopravy:

(24) Letecká a železniční doprava by se měly více doplňovat. Existují nejméně tři rozhraní mezi leteckou a železniční dopravou, která jsou zdrojem specifických přínosů pro společnost jako celek a mají příznivý dopad také na životní prostředí:

- spojení s městem, které napomáhá odlehčení silniční dopravy a zvyšuje kvalitu vzduchu v okolí letišť;
- spojení s regionem se stejnými přínosy, jaké je uvedeno výše, a s dodatečným přínosem po rozšíření spádové oblasti letiště;
- spojení mezi letištěm a hlavními metropolitními oblastmi prostřednictvím vysokorychlostní železnice se stejnými přínosy, jaké jsou uvedeny výše, a s dodatečným potenciálem pro uvolnění letištních časů letů na krátké vzdálenosti ve prospěch dálkových letů, které pro letiště a letecké dopravce představují vyšší produktivitu letištního času.

Tradiční železnice může hrát důležitou roli a její rozvoj, který zajistí napojení sekundárních a regionálních letišť, by měl být podporován financováním ze strany členských států a Společenství.

Stockholmské letiště Arlanda (se zhruba 17 miliony cestujících za rok) má tři podzemní železniční stanice. Jedna slouží pro dálkové železniční dopravě a další dvě se nacházejí na dvou opačných koncích letiště a využívají je rychlovlaky Arlanda Express. Arlanda Express spojuje letiště s městem 4–6krát za hodinu a zvládá 45 km dlouhou trasu za 20 minut při rychlosti až 200 km/h. Pokud je vlak z nějakého důvodu opožděn o více než dvě minuty, cestující mohou požádat o vrácení jízdného v plné výši.

(25) Je zapotřebí efektivní infrastruktura kombinované dopravy a lepší rozložení na různé druhy dopravy, pokud jde o přístup k letištím. Komise bude dále věnovat pozornost a zdroje podpoře a financování infrastruktury kombinované dopravy. Tyto projekty lze podporovat prostřednictvím evropské politiky soudržnosti a tyto projekty budou nadále způsobilé pro financování v rámci Evropského fondu regionálního rozvoje a Fondu soudržnosti.

Financování projektů kombinované dopravy z fondu TEN-T, Evropského fondu regionálního rozvoje a Fondu soudržnosti je v období let 2007–2013 stále možné. Komise rovněž vyzývá členské státy, aby podpořily rozvoj styčných prvků kombinované dopravy na letištích (železniční tratě a železniční stanice na letištích), které podporují efektivitu jak železniční, tak letecké dopravy.

## 5.2. Kombinovaná letecká a železniční doprava

- (26) Hlavní určující činitele při rozhodování cestujících o druhu dopravy jsou relativně stabilní a v rámci Evropy stejně důležité. Cestující si zvolí možnost cestovat po železnici, když jim čas, jízdné, četnost spojů, přístupnost, atd. nabízejí výhodu, a zvolí si leteckou dopravu, když jim výhodu nabízí tento druh dopravy. Rozvoj kombinované dopravy by proto měl být v souladu s tržním rozhodováním cestujících a měl by je podporovat. Faktory, jako jsou informace, nákup jízdenek, jazyky, integrace služeb a další otázky, hrají roli v další optimalizaci služby.

Při podpoře železnice jako doplňku letecké dopravy by se argumentace měla zaměřit na zvýšení atraktivity produktů železniční dopravy. To povzbudí cestující, aby vyzkoušeli železnici jako možnost přímého spojení i jako možnost pro přestoupení.. Vzhledem ke zvýšení poptávky bude mnoho ze sekundárních otázek řešeno další spoluprací s provozovateli a s pomocí zpětné vazby ze strany zákazníků. Kombinovanou železniční a leteckou dopravu nelze považovat za prvořadý způsob odlehčení letišť, neboť obecně odlehčující účinek odpovídá jednomu až dvěma rokům růstu letového provozu. Je však užitečná pro dosažení vyšší efektivity dopravního systému, a zejména letišť. Kromě toho se sníží zátěž životního prostředí kolem letišť. Fórum pro usnadnění kombinované železniční a letecké dopravy, které se konalo v období mezi zářím 2003 a červnem 2004, dospělo k závěru, že neexistence integrovaných jízdenek pro železnici a leteckou dopravu se považuje za překážku dalšího rozvoje kombinované železniční a letecké dopravy, pokud jde o služby a zájem cestujících.

Komise zamýšlí povzbudit integrovaný prodej jízdenek pro železniční a leteckou dopravu a zveřejní počátkem roku 2007 k této záležitosti konzultační dokument.

## 6. NOVÁ LETIŠTNÍ INFRASTRUKTURA VYŽADUJE PEČLIVÉ ZVÁŽENÍ

### 6.1. Zvýšení kapacity letišť v oblasti životního prostředí (hluk)

- (27) Citlivost na hluk letadel je významnou překážkou rozvoje letišť. Úplné vyřazování nejhluchnějších starších letadel (tzv. letadel podle kapitoly 2) od 1. dubna 2002 představovalo krok vpřed ke snížení hlučnosti v okolí letišť. Avšak s ohledem na očekávaný růst leteckých aktivit se toto zlepšení může brzy ztratit. Směrnice 2002/30/ES o omezení hluku umožňuje vyřadit nejhluchnější letadla podle kapitoly 3 na základě řady podmínek zaměřených na uplatnění tzv. „vyváženého přístupu“.

- Vyvážený přístup k hluku, schválený na shromáždění ICAO v roce 2001, poskytuje smluvním státům ICAO mezinárodní přístup k řešení problémů hlučnosti letadel na jednotlivých letištích, a to způsobem, který je šetrný k životnímu prostředí a je hospodářsky odpovědný. Zahrnuje čtyři základní prvky:

- snížení hluku u zdroje;
  - územní plánování a řízení;
  - provozní postupy ke zmírňování hluku;
  - provozní omezení hluku letadel.
- Provozní omezení hluku letadel by nemělo být uplatňováno jako první východisko, ale pouze po zvážení přínosů ostatních prvků. Vyvážený přístup poskytuje rámec pro posuzování, konzultace a rozhodování, které bere v úvahu stanoviska všech zúčastněných stran.
  - Zásady vyváženého přístupu k hluku byly začleněny do právních předpisů Společenství<sup>15</sup>.

V roce 2006 byla zahájena práce na studii k přezkoumání provádění směrnice a k analýze změn, které se uskutečnily s ohledem na hladiny hluku na letištích Společenství od vstupu směrnice v platnost.

Při uplatnění vyváženého přístupu k hluku musí členské státy také náležitě zohlednit ustanovení směrnice o hluku ve venkovním prostředí (2002/49/ES), která bude přezkoumána v roce 2009.

V roce 2007 bude vypracována zpráva o provádění uvedené směrnice a Komise rozhodne, zda je nutný návrh na změnu směrnice.

## 6.2. Zlepšení plánovacího rámce pro novou letištní infrastrukturu:

(28) V EU existuje značný **prostor ke zlepšení** územního plánování a řízení:

- pouze menšina členských států poskytuje územně plánovacím orgánům a veřejnosti plány letišť obsahující informace o dlouhodobých výhledech týkajících se letištní infrastruktury, včetně oblastí dotčených překážkovou rovinou a vysokými hladinami hluku;
- pouze polovina členských států začleňuje všechny informace o letištích a dopadu jejich provozu na okolí;
- zveřejňování jak dlouhodobých plánů letišť, tak územních plánů jako standardní praxe by zlepšilo přístupnost a kvalitu informací dostupných pro veřejnost a pomohlo by zajistit řádné informování veřejnosti.

(29) Na dobrou politiku územního plánování musí být rovněž nahlíženo v kontextu **vyváženého přístupu** k hluku a možnostem, které nabízí GNSS. Zavedená opatření musí být přezkoumána s cílem zajistit, aby příslušné orgány dostávaly dlouhodobé plány letišť a aby byly tyto informace řádně koordinovány s územním plánováním.

<sup>15</sup> Směrnice 2002/30/ES o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství, Úř. věst. L 85, 28.3.2002, s. 40.

- (30) S cílem podpořit efektivní systém letecké dopravy musí být informace získané při výpočtu kapacity a při územním plánování zohledněny při koordinování a posuzování kapacitních potřeb regionu nebo sítě jako celku.
- (31) Zjednodušení a urychlení procesů plánování vyžaduje spolupráci mezi členskými státy a koordinaci mezi členskými státy a Komisí, zejména tam, kde jde o projekty společného evropského zájmu. Při dodržení příslušných norem a v souladu s příslušnými právními předpisy v oblasti životního prostředí, včetně pokynů pro posuzování vlivu na životní prostředí a strategické hodnocení dopadu na životní prostředí, by se mělo pro plánování, schválení a výstavbu předpokládat časové rozpětí pěti let.

Komise bude společně s odborníky z členských států a zúčastněnými stranami usilovat o zjednodušení postupů a o vypracování doporučení pro **pokyny pro nejlepší postupy**, jimiž se podpoří lepší koordinace plánů letišť a širších územních plánů.

## 7. VYPRACOVÁNÍ A ZAVEDENÍ NOVÝCH TECHNOLOGIÍ

- (32) Komise financovala ve svých rámcových programech pro výzkum řadu projektů zabývajících se pokročilými systémy pro navádění a řízení pohybu po zemi. Tyto technologie nyní dosáhly dostatečné míry vyspělosti. Program navíc dosáhl celosvětového uznání a harmonizace prostřednictvím ICAO.
- (33) Zejména část dozoru a kontroly koncepce pokročilých systémů pro navádění a řízení pohybu po zemi může být za všech povětrnostních podmínek velmi efektivní pro zajištění nejvyšší míry bezpečnosti a zároveň zvládat trvalý růst pohybů letadel.

A-SMGCS neboli pokročilý systém pro navádění a řízení pohybu po zemi (Advanced Surface Movement Guidance and Control System) je systém zajišťující směrování, navádění a dozor při řízení letadel a vozidel s cílem zachovat stanovenou míru pohybu po zemi za všech povětrnostních podmínek v rámci provozní úrovně viditelnosti na letišti a při zachování požadované míry bezpečnosti.

Funkce dozoru a řízení byly testovány a využívány do té míry, aby výkonnostní požadavky byly dostatečně vyspělé a aby se mohly použít jako vodítko pro zavádění těchto dvou funkcí systému A-SMGCS.

- (34) V programu SESAR se vyvinou nové technologie zaměřené na další zvýšení bezpečnosti a efektivity letištních operací. Zejména:
- nové zařízení pro předvídaní a detekci vírů turbulence v úplavu umožní bezpečně snížit minimální vzdálenost mezi letadly;
  - nová čidla umožní dálkové operace z řídicí věže;
  - nová generace nástrojů pro řízení provozních prostor letišť umožní optimalizaci pohybu po zemi.

- (35) Vývoj správy informací v rámci celého systému (System Wide Information Management, SWIM) zajistí společné přijímání rozhodnutí v celé letecké dopravě a měl by dále zvýšit předvídatelnost a efektivitu letového a letištního provozu. Tato zvýšená provozní efektivita povede také k přínosům pro životní prostředí.
- (36) Technologie, jako jsou zařízení na identifikaci rádiové frekvence (RFID), které zvyšují vnitřní logistickou efektivitu letišť, by mohly také přispět k překonání přetížení. Na přetížených letištích může mít každé zpoždění odletu vážné důsledky pro plánování přidělování časů a plánování letů.

Nové technologie, jako je označování palubních vstupenek a zavazadel rádiovými čipy, by mohly významně snížit 10 % zpoždění letadel, která nastávají kvůli tomu, že se cestující nedostavují k nástupu do letadla<sup>16</sup>. Tento systém by umožnil lokalizaci cestujících nebo případně efektivnější určení jejich zapsaného zavazadla a jeho odstranění.

Takové technologie by však byly plně efektivní pouze tehdy, bude-li na mezinárodní úrovni dosaženo společných norem pro interoperabilitu rádiových čipů, jakož i společného právního rámce pro ochranu informací o cestujících<sup>17</sup>.

Vyspělé technologie, jako jsou funkce dozoru a řízení A-SMGCS, by měly být zavedeny na všech evropských letištích. V programu SESAR budou dále vypracovány nové nástroje a systémy, které významně zvýší kapacitu letišť.

## 8. ZÁVĚR

- (37) Komise je připravena přijmout výzvu očekávané „krize kapacity“. V tomto dokumentu se na základě intenzivních konzultací navrhuje akční plán. Tento akční plán (podrobně popsáný v příloze) byl vypracován tak, aby se dosáhlo rovnováhy mezi návrhy právních předpisů, finanční podporou a podporou koordinovanějšího plánování.
- (38) Všichni aktéři by měli spolupracovat při plnění úkolu dále budovat efektivnější, bezpečnější a ekologicky vhodný systém letecké dopravy v Evropě, který je v souladu s náročnými cíli lisabonské strategie.

---

<sup>16</sup> Viz například projekt OpTag, financovaný EU, <http://www.optagconsortium.com/presentation1.htm>.

<sup>17</sup> Uvedené činitele se budou řešit v návaznosti na veřejnou konzultaci Evropské komise k zařízením na identifikaci rádiové frekvence, viz. [www.rfidconsultation.eu](http://www.rfidconsultation.eu).

## PŘÍLOHA

Komise udělí organizaci Eurocontrol mandát k vypracování harmonizovaných metodických nástrojů pro posuzování letišť a stanovení jejich kapacity.	Počátek roku 2007
Monitorovací středisko pro střednědobé plánování kapacity letišť pod záštitou Společenství zvýší povědomí a informovanost o regionálních potřebách kapacity a za tímto účelem bude předkládat výroční zprávu.	2007
Mandát udělený organizaci Eurocontrol ve věci opatření ATFM zajistí navržení řešení pro zajištění souladu mezi letištními časy a letovými plány s potřebnými změnami příslušných právních předpisů.	1. čtvrtletí 2007 pro výsledky mandátu – rok 2008 pro úpravu právních předpisů
Návrh právního předpisu na rozšíření působnosti EASA na letištní operace.	Počátek roku 2008
Komise umožní certifikaci signálu EGNOS / Galileo ve vesmíru a zahrne využívání GNSS do evropského radionavigačního plánu.	Od roku 2008
Očekává se, že program SESAR zajistí komplexní zahrnutí GNSS do provozních postupů uspořádání letového provozu.	2007
Financování řádných projektů kombinované dopravy z fondu TEN-T, Evropského fondu regionálního rozvoje a Fondu soudržnosti.	Od roku 2007
Komise hodlá podpořit integrovaný prodej jízdenek pro železniční a leteckou dopravu a zveřejnit konzultační dokument.	Počátek roku 2007
Vypracování zprávy o provádění směrnice o hluku s ohledem na pozměňovací právní předpisy, bude-li to nutné.	2007–2008
Vypracování pokynů pro nejlepší postupy a zjednodušení postupů za účelem podpory koordinace letištních plánů.	2007
Včasné zavedení vyspělých technologií, jako jsou funkce dozoru a řízení A-SMGCS na všech evropských letištích.	Od roku 2007
V programu SESAR se dále vypracují nové nástroje a systémy, které významně zvýší kapacitu letišť.	2007–2013
Komise rovněž posoudí zjištění a případný	Od poloviny roku 2007

dopad zprávy o provádění iniciativy jednotné evropské nebe na letištní provoz za rok 2007.	
Komise udělí mandát organizaci Eurocontrol pro vypracování prováděcích předpisů pro zavedení společného přijímání rozhodnutí na úrovni evropských letišť.	2008