

Alueiden komitean suuntaa-antava lausunto aiheesta ”Alueellisten lentoasemien kapasiteetti”

(2003/C 256/09)

ALUEIDEN KOMITEA, joka

ottaa huomioon Euroopan komission valkoisen kirjan eurooppalaisesta hallintotavasta, joka julkaistiin vuonna 2001 ja jossa todetaan, että alueiden komitean tulisi ”arvioida oma-aloitteisemmin politiikan toimivuutta esimerkiksi laatimalla alustavia selvityksiä ennen komission ehdotuksia”,

ottaa huomioon Euroopan komission ja alueiden komitean syyskuussa 2001 allekirjoittaman yhteistyöpöytäkirjan, jossa komissio ”kannustaa alueiden komiteaa laatimaan sen tärkeinä pitämistä aiheista strategisia asiakirjoja. Tällaisissa ’suuntaa-antavissa selvityksissä’ voidaan analysoida perusteellisemmin sellaisten alojen ongelmia, joiden osalta alueiden komitealla on käytettävissään asianmukaisia ruohonjuuritason tiedonsaantikanavia.”,

ottaa huomioon komission jäsenen Loyola de Palacion 10. syyskuuta 2002 puheenjohtaja Albert Borelle lähettämän kirjeen, jossa tämä ehdottaa alueiden komitealle ”suuntaa-antavien tai vaikutuksia käsittelevien selvitysten ja suuntaa-antavien lausuntojen laatimista liitteessä esitetyistä aiheista”,

ottaa huomioon komission jäsenen Michel Barnier’n puheenjohtaja Albert Borelle 23. heinäkuuta 2002 lähettämän kirjeen, jossa alueiden komitealta pyydetään lausuntoa ”rakennerahastorahoitteisten ohjelmien täytäntöönpanosta ja etenkin siitä, miten koheesiopolitiikan hallinnointia voitaisiin yksinkertaistaa vuoden 2006 jälkeen” (perustamissopimuksen 265 artiklan ensimmäinen kohta),

ottaa huomioon 15. toukokuuta 2002 antamansa lausunnon aiheesta ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta yhteisön rahoitustuen myöntämisestä tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamiseksi” (KOM(2002) 54 lopullinen – 2002/0038 (COD)) (CdR 103/2002 fin) ⁽¹⁾,

ottaa huomioon 9. huhtikuuta 2003 antamansa lausunnon aiheesta ”Alueellinen yhteenkuuluvuus” (CdR 388/2002 fin),

ottaa huomioon ”alueellinen yhteenkuuluvuuspolitiikka” -valiokunnan 30. huhtikuuta 2003 hyväksymän luonnoksen suuntaa-antavaksi lausunnoksi (CdR 393/2002 rev.) (esittelijä: Noord-Hollandin läänin lääninvaltuuston johtokunnan jäsen Bob Verburg (NL, PPE)),

hyväksyi 2. ja 3. heinäkuuta 2003 pitämässään 50. täysistunnossa (heinäkuun 2. päivän kokouksessa) yksimielisesti seuraavan suuntaa-antavan lausunnon.

JOHDANTO

Komission jäsen Loyola de Palacio pyysi 10. syyskuuta 2002 päivätyllä kirjeellä alueiden komiteaa laatimaan suuntaa-antavan lausunnon alueellisten lentoasemien kapasiteetista. Käsillä olevassa asiakirjassa esitellään AK:n kanta Euroopan alueellisten lentoasemien kehittämiseen ja tarkastellaan laajemmin lentoasemien yleistä kapasiteettitilannetta. AK:n lausunnon tulisi olla Euroopan komission käytettävissä tämän laatiessa vuoden 2003 loppupuolella tiedonannon Euroopan lentoasemakapasiteetista. AK korostaa seikkoja, joihin on kiinnitettävä nimenomaista huomiota joko siksi, että ne ovat alueiden kannalta erityisen tärkeitä, tai siksi, että alueet ovat itse toimivaltaisia vastaamaan kyseisiin haasteisiin.

Komission jäsenen lähettämän kirjeen pohjalta suuntaa-antavassa lausunnossa käsitellään seuraavia seikkoja:

- Mitkä tekijät houkuttelevat lentoyhtiöitä käyttämään alueellisia lentoasemia?
- Lentoliikennetoiminnan erikoistuminen: Mitä alueet voivat odottaa lentoasemiensa erikoistumiselta tiettyyn markkinalohkoon (halpalentoyhtiöt, rahtiliikenne jne.) ja mitkä ovat tulevan kehittämisen ennakoedellytykset?
- Alueellisten lentoasemien taloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset: Miten tietty toiminta, kuten ilmailu, valjastetaan piristämään koko alueen talouselämää? Miten luoda työpaikkoja ja taloudellista hyvinvointia heikentämättä asukkaiden elämänlaatua?

⁽¹⁾ EYVL C 278, 14.11.2002, s. 15.

- Alueellisten lentoasemien tehtävä intermodaalijärjestelmässä: Miten välttää maaliikenteen ruuhkautuminen lentoasemien läheisyydessä? Miten realistista on olettaa, että alueelliset lentoasemat liitetään laajempiin intermodaalisiin liikennejärjestelyihin?
- Alueellisten lentoasemien rahoitukseen liittyvät seikat: Miten suhtautua kannattavuuteen, koska tietyissä tapauksissa on aivan selvästi yleisen edun mukaista jatkaa heikosti kannattavan palvelun tarjoamista syrjäisille seuduille?
- Lähtevien tai saapuvien matkustajien ja kauttakulkumatkustajien suhde osoittaisi, onko lentoasema pelkästään ihmisten, tavaroiden ja hyödykkeiden kauttakulkupaikka vai varsinainen portti ulkomaailmaan.
- Myös määrällisesti hankalammin mitattavissa olevat lisätiedot ovat tärkeitä. Tilannetta arvioitaessa on otettava huomioon EU:n ja sen tulevien jäsenmaiden syrjäiset, harvaan asutut ja saarialueet. On esimerkiksi ehdotettu, että EU:n jäsenvaltioissa sijaitsevista kaikista tärkeimmistä poliittisista sekä talouselämän ja tutkimuksen keskuksista olisi päästävä matkustamaan päivässä edestakaisin muualle Euroopan unioniin. Monilla syrjäisillä alueilla tämä merkitsee sitä, että tarvitaan hyviä lentoyhteyksiä. Nykyisessä luokituksessa aliarvioidaan alueellisten lentoasemien yleishyödyllistä palvelutehtävää alueen ainoana yhdyssiteenä muualle Euroopan unioniin ja unionin ulkopuolelle. Alueellisten lentoasemien uuden määritelmän tulisi olla tarpeeksi laaja kattaakseen tämän näkökohdan.

Käsillä oleva asiakirja jakautuu neljään osaan, joissa kussakin tehdään omat päätelmänsä. Lausunnossa käsitellään ensiksi tarvetta määrittellä alueelliset lentoasemat, jotta vastaisten toimintaperiaatteiden soveltamisala on helpompi rajata. Toiseksi tarkastellaan alueiden ja niiden lentoasemien välistä vuorovaikutusta kolmesta näkökulmasta: alueen kulkuyhteydet, alueen kilpailukyky ja lentoliikenteen ulkoisvaikutukset. Kolmanneksi pohditaan alueellisten lentoasemien potentiaalista roolia suhteessa EU:n eri toimintalinjoihin, kuten Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin, Euroopan lentoasemakapasiteettiin ja intermodaaliliikenteeseen. Lopuksi arvioidaan alueellisten lentoasemien sisäisiä markkinatekijöitä ja tarvetta antaa tietoa lentoasemien rahoituksesta. Lausunnon liitteenä on tausta-asiakirja ja selvitys tehdyn kyselyn tuloksista.

AK:N NÄKEMYS

1. Miten alueelliset lentoasemat määritellään?

Alueellisten lentoasemien tehtävää on tarkasteltava laajemmin Euroopan lentoasemakapasiteetista käytävän keskustelun yhteydessä. AK:n mielestä jatkoyhteyksilentoasemien suhde alueellisiin lentoasemiin liittyy samaan kapasiteettiongelmaan.

Kaikkialla Euroopassa on tarpeen määrittellä nykyistä selkeämmin, mitä alueellisilla lentoasemilla tarkoitetaan. AK suosittaa, ettei määrittelyssä oteta huomioon pelkästään lentoaseman liikennelukuja, vaan tarkastellaan ensin perusteellisesti lentoasemien taloudellista ja aluepoliittista funktiota sijaintialueellaan.

Alueellisista lentoasemista ei nykyisin ole laajalti tunnustettua ja hyväksyttyä määritelmää. Matkustaja- ja muut liikenneluvut ovat avuksi, mutta määrittelyyn on sisällytettävä myös muita kriteereitä:

- Yhteydet kotimaisille sekä EU:n ja EU:n ulkopuolisille lentoasemille antaisivat hyödyllistä tietoa lentoaseman roolista porttina ulkomaailmaan. Edistääkö lentoasema alueen yhteyksiä muualle maailmaan?

Päätelmät

Komission tulevassa tiedonannossa Euroopan lentoasemakapasiteetista olisi hahmoteltava alueellisten lentoasemien kehittämistä koskevat suuntaviivat. Komission on siksi määriteltävä alueellisten lentoasemien käsite. AK:n mielestä määritelmä ei saa perustua pelkästään liikenneanalyysiin (liikennemääriin ja -jakaumiin), vaan sitä laadittaessa on myös tarkasteltava monenlaisten alueellisten lentoasemien tehtäviä.

2. Alueiden ja niiden lentoasemien välinen vuorovaikutus: lentoasemat alueiden näkökulmasta tarkasteltuna

2.1. Alueiden kulkuyhteydet

Alueiden näkökulmasta tarkasteltuna alueelliset lentoasemat ovat hyödyllisiä: ne nopeuttavat ja helpottavat yhteyksiä EU:n suurimpiin keskuksiin ja muualle maailmaan. Alueelliset lentoasemat ovat alueiden kannalta ratkaisevia kulkuväyliä, erityisesti EU:n uloimmilla alueilla, joille ei usein ole muita kulkuyhteyksiä. EU:n taloudellisen ja sosiaalisen yhteenkuuluvuuden edistämiseksi on ehdotettu, että EU:n kaikilta alueilta olisi päästävä matkustamaan päivässä edestakaisin jäsenvaltion ja unionin tärkeimpiin poliittisiin sekä talouselämän ja tutkimuksen keskuksiin. Tämä koskee varsinkin saarialueita sekä Keski- ja Itä-Euroopassa ja EU:n syrjäisillä alueilla sijaitsevia maita. Näiden alueiden kulkuyhteydet ovat riippuvaisia alueellisista lentoasemista. Euroopan kaikki alueet tuntevat kuitenkin nykyisin tarvitsevansa helppoja kulkuyhteyksiä ja tehokkaita yhteyksiä muille alueille.

2.2. Alueiden kilpailukyky

Lentoasema houkuttelee alueelle yhä uusia yrityksiä. Ne sijoituvat alueelle, jos sinne on helpot kulkuyhteydet. Alueella jo sijaitsevat yritykset puolestaan laajentavat markkinaosuuttaan, koska lentoasema tarjoaa niille yhteydet muualle jäsenvaltioon, EU:hun ja EU:n ulkopuolelle. Alueelliset lentoasemat edistävät siis kaikin tavoin Euroopan unionin kilpailukykyä, mikä puolestaan kohentaa alueiden talouskehitystä.

Alueet voivat myös pitää huolta siitä, että lentoasema pysyy kannattavana. Lentoasema – ellei kyseessä ole siviilikäyttöön otettu entinen sotilaslentoasema – tarvitsee suunnilleen puoli-toista miljoonaa vuotuista matkustajaa ollakseen kannattava (¹). Monet alueelliset lentoasemat ovat parhaimmillaan vain juuri ja juuri kannattavia, ja monin paikoin ne ovat tappiollisia. Olisi niin ikään pidettävä mielessä, että lentoasemat ovat pitkän aikavälin (20–25 vuotta) investointeja. Alueellisen lentoaseman taloudellista kannattavuutta voidaan parantaa, jos lähistölle onnistutaan houkuttelemaan liiketoimintaa. Tätä prosessia alueet voivat omalta osaltaan helpottaa.

Alueiden komitea tiedostaa, että siviilikäyttöön otettuihin lentoasemiin tulee soveltaa erityissääntöjä. Kyseisillä asemilla tarkoitetaan lentoasemia, jotka ovat ensin olleet sotilaskäytössä ja joita voidaan sotilastoiminnan päätyttyä käyttää siviilitarkoituksiin. Alueilla, joilla tällaisia asemia sijaitsee, on sotilastoiminnan vähentymisen johdosta usein suuria työllisyys- ja rakennepoliittisia ongelmia. Niitä voidaan torjua ottamalla periaatteessa toimintakuntoinen lentoasemainfrastruktuuri siviilikäyttöön. Tämä saattaa kuitenkin edellyttää lisätoimenpiteitä alueellisia lentoasemia koskevien toimintapuitteiden täydentämiseksi.

2.3. Ulkoisvaikutukset

Alueellisten lentoasemien on suurehkojen lentoasemien tavoin sovittava alueelliseen ympäristöönsä. Niiden kielteiset ulkoisvaikutukset olisi minimoitava vastaamaan EU:n säädöksiä. Alueellisten lentoasemien lentoliikenne vaikuttaa ympäristöön ulkoisesti pääasiassa seuraavasti:

- meluhaitat ilmassa ja maassa
- ilman laatu
- ulkoinen turvallisuus

- maaväylien ruuhkautuminen
- ekologia, maisema, alueen geologinen rakenne, pohjavesigeologia, vesivarat ja energiahuolto.

Monet tutkimukset ovat osoittaneet lentoaseman lähistöllä asuvien ihmisten kärsimien lentomeluhaittojen lisääntyvän eksponentiaalisesti, kun lentoasemalta liikennöivien ilma-alusten määrä kasvaa. Toisaalta melulle alttiita ihmisiä asuu vähemmän alueellisen lentoaseman tuntumassa kuin jatkoyhteyslentoaseman läheisyydessä. Niinpä alueellisten lentoasemien lentoliikenteestä koituisi vähemmän haittaa kuin samaisesta liikennemäärästä jatkoyhteyslentoasemilla. Meluhaittoja voidaan vähentää entisestään myös monin melunhallintatoimenpitein, esimerkiksi lieventämällä melua lentomenetelmin, rajoittamalla maaoperaatioita ja yölentoja sekä vaikuttamalla asianmukaisesti maankäytön suunnitteluun.

Sekä lentokoneiden päästöt että lentoasemille suuntautuvan tieliikenteen (lähinnä henkilöautojen) päästöt pilaavat ilman laatua lentoasemien läheisyydessä. Lentokoneiden päästömitauksin lentoyhtiöitä voidaan kannustaa kohentamaan moottoreiden laatua, jos niiltä peritään erisuuruisia laskeutumistai päästömaksuja. Maaliikenteen päästöjä voidaan vähentää parantamalla lentoaseman joukkoliikenneyhteyksiä tai kehittämällä lentoasemasta suorastaan intermodaaliliikenteen keskus.

Lentoaseman lähettävillä asuvat ihmiset altistuvat myös riskeille. Lentoaseman läheisyydessä tapahtuvat mahdolliset suuronnnettomuudet luovat pelkoa ja saastuttavat ympäristöä. Alueelliselle lentoasemalle tehokkaan palo- ja pelastuspalvelun ylläpitäminen on kallista mutta olennaisen välttämätöntä. Lentoasemalla on oltava täysi palo- ja pelastuspalveluvalmius, jos sille liikennöi suurehkoja kaksimoottorikoneita. Jos ympäristötoimenpiteet, esimerkiksi meluntorjuntamenetelmät, vaarantavat turvallisuuden, ne tulisi kieltää. Turvallisuus on aina asetettava etusijaan. Siksi lentoaseman ympäristövaikutusten vähentämiseen tähtäävät toimenpiteet on saatava pysyvästi asianmukaiseen tasapainoon.

Päätelmät

Tosiasia on, että alueellisilla lentoasemilla on ja niillä tulee olemaan potentiaalisia ulkoisvaikutuksia, mutta yleisiin ympäristövaikutuksiin olisi suhtauduttava tasavertaisesti EU:n kaikilla lentoasemilla ja otettava huomioon kulloisetkin ekologiset, topografiset sekä aluesuunnittelua ja sijoittumista koskevat seikat. AK:n mielestä EU:n olisi laadittava lentoasemien aiheuttamaa melua koskevat suuntaviivat (Lden, Lnight). Olisi vältettävä ja torjuttava ympäristönäkökohtien polkumyymintä, kuten melu- ja päästötasoja sekä ulkoisia turvallisuusmääryksiä koskevien suuntaviivojen ja standardien paikallista alittamista.

(¹) Lentoasemien liiketoimintamallin (RAND Europe 2003) mukainen laskelma.

3. Alueelliset lentoasemat: Euroopan lentoasemakapasiteetin parantaminen

3.1. Lentoasemakapasiteetti

Alueellisille lentoasemille on luonteenomaista, että niillä on hyödyntämätöntä terminaalitilaa ja kiitotien käyttökapasiteettia, kun taas valtakunnallisilla ja jatkooyhteyslentoasemilla kasvuraja on saavutettu. Niin kauan kuin suurimmat lentoyhtiöt turvautuvat edelleen koneenvaihtoon perustuvaan liikennöintiin, tähän ilmeiseen ongelmaan ei löydy ratkaisua. Jotkut lentoyhtiöt tuntuvat nyt tutkivan, miten liikennöintiä voidaan täydentää suorilla lentoyhteyksillä (*point-to-point*).

Suoria lentoyhteyksiä voidaan kehittää alueellisilta lentoasemilta. Tästä on saatu hiljattain esimerkkejä halpalentoyhtiöiltä, mutta ne eivät ole ainoa markkinatoimija, joka pystyy hyödyntämään suoria reittejä. Alueiden ja lentoyhtiöiden olisi tehtävä yhteistyötä, jotta löydettäisiin suorien lentojen ja koneenvaihdon välinen tasapaino. Niiden on kartoitettava matkustajavirrat, jotka voisivat lentää alueelliselta lentoasemalta pysähtymättä jatkooyhteysasemalla. AK kehottaa lentoyhtiöitä ja lentoasemien hoitajia sekä paikallisviranomaisia tekemään yhteistyötä keskenään. AK:n mielestä yhteistyöhön ei tarvita virallisia puitteita, vaan komitea kannattaa parhaiden käytänteiden vaihtoa.

Tietyt alueelliset lentoasemat auttavat tai saattavat auttaa Euroopan suurimpia jatkooyhteyslentoasemia purkamaan ruuhkia. Tämä voi tapahtua kahdella tapaa. Suurimpien jatkooyhteyslentoasemien läheisyydessä sijaitsevilla lentoasemilla AK kehottaa lisäämään suurnopeusjunien käyttöä syöttöliikenteessä ja vapauttamaan lähtö- ja saapumisaikoja lentoyhtiöiden käyttöön. AK ehdottaa, että tärkeimmistä jatkooyhteysasemista kauempana sijaitsevat lentoasemat kokeilisivat innovatiivisesti suorien lentoyhteyksien strategiaa.

3.2. Alueelliset lentoasemat Euroopan laajuisissa verkoissa

Alueelliset lentoasemat ruuhkauttavat suurimpia lentoasemia, mutta ne saattavat myös purkaa ruuhkia, jos liikenne ohjataan suoraan alueellisille lentoasemille suorien lentoyhteyksien strategian ja muiden, lentoaseman kulkuyhteyksiä parantavien liikennemuotojen avulla. AK:n mielestä ruuhkia ei ratkaista siirtämällä matkustajia jatkooyhteysasemilta käyttämään maankuljetuksia. Tämä vain lisäisi tieliikenteen ruuhkia sekä ilman ja melusaasteita. Sen sijaan AK kehottaa jäsenvaltioita harkitsemaan ongelman ratkaisemista TEN-verkkojen avulla esimerkiksi seuraavasti:

- Liitetään alueelliset lentoasemat lentoasemajärjestelyihin, joilla vähennetään suurimpien lentoasemien ruuhkia. Jatkooyhteysasemien saapuva liikenne voitaisiin ohjata

sellaisille alueellisille lentoasemille, jotka eivät ole suurnopeusjunamatkan päässä jatkooyhteysasemasta. Tässä mielessä on toivottavaa edistää suoria lentoyhteyksiä, jos reitillä on riittävästi matkustajia. Jotkut lentoyhtiöt ovat jo alkaneet tutkia tätä mahdollisuutta. Kannattaa panna merkille, että tällaisilla reiteillä voidaan hyödyntää energiatehokkuutta käyttämällä vähemmän kuormitettuja lentoasemia, joilla liikenne sujuu joutuisemmin. Samalla alueet hyötyvät reiteistä välittömästi, koska niiden kulkuyhteydet paranevat.

- Liitetään alueelliset lentoasemat kahdenvälisiin ilmailusopimuksiin. Tietyissä tapauksissa kahdenvälisellä sopimuksella rajoitetaan liikennettä maiden jatkooyhteyslentoasemille. *Open skies* -sopimukset avaavat alueelliset lentoasemat mannertenväliselle liikenteelle. Tätä periaatetta tulisi kehittää edelleen EU:n jäsenvaltioiden ja muiden maiden uusissa kahdenvälisissä sopimuksissa.
- Tarkistetaan Euroopan laajuiset rautatieverkot ja parannetaan syrjäseutujen ja tärkeimpien jatkooyhteysasemien välisiä yhteyksiä.

3.3. Intermodaalisuus

Useimmat alueelliset lentoasemat sijaitsevat moottoriteiden tuntumassa, mutta hyvin harvat ovat lähellä rautateitä tai rautatieyhteyksien päässä. Tällä haavaa on epärealistista ehdottaa, että kaikilta alueellisilta lentoasemilta tulisi olla hyvät rautatieyhteydet. Alueellisten lentoasemien kulkuyhteyksiä voidaan kuitenkin parantaa luomalla muita edestakaisia joukkoliikenneyhteyksiä lähimpänä sijaitseville rautatieasemille. Monien alueellisten lentoasemien houkuttelevuutta lisäävät hyvät maayhteydet ja edulliset paikoitusmahdollisuudet terminaalirakennuksen lähellä. Paikallisilla suunnitteluviranomaisilla ja alueellisten lentoasemien hoitajilla on nyt edessään seuraavanlaisia haasteita:

- Alue on mahdollisuuksien mukaan yhdistettävä suurnopeusjunareitillä lähimpään merkittävään jatkooyhteyslentoasemaan.
- Alueellinen lentoasema on yhdistettävä koko talousalueen kattavaan tehokkaaseen joukkoliikennejärjestelmään. Lentoaseman kasvaessa on olennaista vähentää sen riippuvuutta yksityisautoilusta ja taksikuljetuksista. Vähimmäisvaatimuksena ovat asianmukaiset bussi- ja linja-autoyhteydet. AK kehottaa lentoaseman ja sen lähi-tienoon työnantajia tarkistamaan työmatkasuunnitelmia ja tarjoamaan työntekijöille mahdollisuuksien mukaan paikallisviranomaisten tuella ympäristöä säästäviä työmatkaratkaisuja, joissa on huomioitu kaikki liikennemuodot, kuten joukkoliikenteen käyttö, pyöräily, kävely ja yhteiskuljetukset.

- Alueelle suoraan lentoteitse saapuva rahti ja pikarahti on hoidettava ja siirrettävä se tehokkaisiin jatkokäsittelypisteisiin.

Päätelmät

Intermodaalisuus merkitsee sitä, että alueilta, joilla on alueellinen lentoasema, on mahdollisuuksien mukaan luotava kansainvälisten linja-autoyhteyksien lisäksi tehokas suurnopeusjunayhteys lähimmälle jatkoyhteyksilentoasemalle ja hyödynnettävä kaikin puolin joukkoliikenteen mahdollistamia ratkaisuja. Alueelle saapuva rahti on niin ikään hoidettava lentoteitse.

3.4. Alueellisten lentoasemien erikoistuminen niche-markkinoihin: alueen kehittämisen avaintekijä?

Alueellisilta lentoasemilta käsin on perinteisesti hoidettu seuraavanlaista lentotoimintaa:

- reittiliikenteen matkustajalentoja
- tilausliikenteen matkustajalentoja
- liike-elämää palvelevia tilauslentoja (yleisilmailu)
- (pika)rahtia
- koulutus- ja harjoittelulentoja
- ilma-alusten huolto.

Jotkut alueelliset lentoasemat ovat viime aikoina keskittyneet tiettyyn ilmailun erityislohkoon. Alueelliset lentoasemat voivat keskittyä yhteen tai useampaan seuraavista toiminnoista (1):

- liike-elämää palvelevat markkinat
 - liikematkustajille suunnattu lentoasema
 - lentoaseman läheisyydessä sijaitseva yrityspuisto
 - yrityspuisto kiitoteineen
- rahtimarkkinat
 - lentorahtiasema
 - lentoasema, jolta on järjestetty lentorahdin maantiekuljetus eteenpäin
 - ovelta ovelle -rahdin kotikenttä
- vapaa-ajan markkinat
 - halpalennot
 - lento- ja tieliikenneterminaali (myös busseille)
 - vapaa-ajan ilmailua lentoasema

- muut markkinat
 - intermodaaliliikenteen solmukohta
 - huolto- ja koulutuskeskus.

Tämänkaltaisen erikoistumisen on huomattu olevan usein menestyksekkästä. Se herättää kuitenkin joitakin alueiden kannalta mielenkiintoisia kysymyksiä:

- Luotaessa ilmailualalle niche-markkinoita lentoasemien hoitajien ja viranomaisten on pohdittava, millainen rooli heidän lentoasemallaan saattaa olla kokonaismarkkinoilla. Estääkö erikoistuminen lentoasemaa kehittämästä muita toimintoja? Kukin erikoistumismuoto vaatii omat perusrakenteensa. (Esimerkiksi rahdinkäsittely poikkeaa suuresti lentokoulutuksesta.) Lentoasemien ja alueiden on pyrittävä selviytymään markkinoiden häilyvyydestä ja hyödyntämään kaikkia mahdollisuuksia. Lisäksi on pohdittava, siirretäänkö tiettyyn markkinalohkoon erikoistuneiden lentoasemien pitkän aikavälin toimintakustannukset käyttäjämaksuihin. Jos näin ei tehdä, alueellisten lentoasemien pitkän aikavälin kannattavuus tai kasvu saattavat kärsiä tai saatetaan joutua keskustelemaan markkinoiden vääristymisestä ja kohtuuttomista kilpailuehdoista.

Erittäin pienten (luokkaan E kuuluvien) lentoasemien (2) sulkevien on katsottu erikoistumista realistisemmaksi vaihtoehdoksi. Maan arvo on ollut korkeampi kuin ehdotettu erikoistuminen. Viime aikoina on näytetty erikoistuvan pelkästään joko halpalentoihin tai pikarahtiin. Muihin toimintoihin erikoistuminen on hankalaa, koska liikevaihto on kausiluonteista. Tilauslentojen määrä vaihtelee sesongeittain; yleisilmailu on vaihtelevaa, eikä se ole ennustettavissa; rahti toimii ainoastaan kysynnän varassa; lentokoulutuksesta ja huoltopalveluista ei yleensä saada riittävästi tuloja lentokenttämaksuina. Vaikka erikoistuminen on tuottanut tietyille lentoasemille kriittistä liikevaihtoa, toiminnassa on kiinnitettävä huomiota markkinoiden häilyvyyteen. Paikallisviranomaisten on tehtävä lentoasemaan liittyvät suunnitelmansa pitkällä aikavälillä ja pidettävä mielessä lentoaseman tulevat vaiheet niin kasvukausina kuin taloudellisessa alamäessä tai lentoaseman erikoistumisvaihtoehdon muutokset. Alueiden on seurattava lentoasemansa erikoistumista kehittämällä aktiivisesti elinkeinoelämää lentoaseman liepeillä.

Päätelmät

Vain harvat alueelliset lentoasemat pystyvät hyödyntämään erikoistumista, koska se edellyttää erityisiä infrastruktuurijärjestelyjä ja paikkakunnalta saatavaa ammattitaitoista työvoimaa. Ulkoisvaikutukset vaihtelevat riippuen siitä, millaisia valintoja on tehty. Erikoistumista voidaan pitää vain alueen tulevan talouskehityksen lähtökohdana, ja se edellyttää lentoaseman lähialueiden huolellista suunnittelua.

(1) BCI, *Regionaal-economische functies van regionale luchthavens*, 1999/
BCI, *Regional Economic Functions of Regional Airports*, 1999.

(2) Ks. liitteenä oleva lentoasemien luokitustaulukko.

4. Sisäiset markkinatekijät

4.1. Lentoaseman omistuspohja ja rahoituksen avoimuus

Euroopan lentoasemien omistuspohja ja valvonta vaihtelevat. Omistussuhteita on monenlaisia:

- Joissakin maissa (Suomessa, Ruotsissa, Norjassa, Espanjassa ja Portugalissa) kaikkia lentoasemia valvoo julkinen elin, mikä mahdollistaa tappiollisten ja voittoa tuottavien lentoasemien välisen resurssijaon ja ristiinrahoituksen.
- Jotkut Euroopan suurimmat jatkoysteyslentoasemat valvovat yhtä tai useampaa alueellista lentoasemaa.
- Lentoasemat voivat olla paikallis- tai alueviranomaisen valvonnan alla.
- Lentoasemat voivat olla puoliksi yksityisten organisaatioiden (esim. kauppakamarien) omistuksessa.
- Lentoasemat ovat yksityisomistuksessa.

Euroopan lentoasemien omistuspohjan erilaisuus vaikeuttaa lentoasemien rahoitustilanteen vertailua. Alueviranomaisilla on oltava käytettävissään lentoaseman rahoitusta koskevat tiedot, jotta ne voivat tehdä tarkoituksenmukaisia aluekehityssuunnitelmia. Niitä on mahdoton tehdä, jos yhden operaattorin alaisuudessa toimii useita lentoasemia ja kaikista verkkoon kuuluvista lentoasemista julkaistaan yhteinen tilinpäätös. Alueiden tulee saada lentoasemien välisen ristikkäistukien kannalta merkityksellistä rahoitustietoa. AK kehottaa komissiota luomaan kyseisten tietojen käsittelyä varten puitteet, joiden yhteydessä otetaan huomioon myös tietojen suojaaminen liiketoiminnallisista syistä. Ristikkäistukia ehdotetaan käytettäväksi vain vaikeuksissa olevien lentoasemien rahoitukseen, kun se on yleisen edun mukaista tai kun vaihtoehtoista rahoituslähdeä ei ole.

4.2. Viranomaisten ja operaattoreiden välisen kumppanuuden määrittely

AK myöntää alueellisten lentoasemien olevan tärkeitä alueen kehittämisen kannalta. Kaikkiin lentoaseman lisäarvoa luotaviin arvioihin olisi sisällytettävä tiedot lentoaseman työllisyysvaikutuksesta, lentoaseman ympärille syntyvistä yrityksistä, lentoasemaa käyttävän alueen liiketoiminnasta ja alueen kaikista kulkuyhteyksistä sekä kaikista näistä toiminnoista saatavista tuloista. AK korostaa, että valtiontukea voidaan myöntää

vain tietyissä olosuhteissa. Kulkuyhteyksien ja viheralueiden kaltaisten perusrakenteiden rakentaminen kuuluu periaatteessa julkisiin tehtäviin.

Päätelmät

AK ymmärtää toki, että tietyissä tapauksissa lentoasemat tarvitsevat erityistä valtiontukea pysyäkseen operatiivisina, mutta tukea voidaan myöntää vain erityisolosuhteissa. AK kehottaa lentoasemien hoitajia ja niistä huolehtivia viranomaisia vaihtamaan tietoa siitä, miten toiminnasta saadut tulot ja investoinnit (valtiontuki mukaan lukien) saadaan moitteettomaan tasapainoon. AK:n mielestä viranomaisten ja alueellisten lentoasemien innovatiivinen kumppanuus kannustaisi luomaan uusia tulolähteitä, kuten catering-palveluita tai alueen yhteismarkkinointia.

ALUEIDEN KOMITEAN SUOSITUKSET

1. AK kehottaa komissiota laatimaan alueellisten lentoasemien määrittelyn. AK:n mielestä määrittely ei saa perustua pelkästään liikenneanalyysiin (liikennemääriin ja -jakumiin), vaan sitä laadittaessa on myös tarkasteltava monenlaisen alueellisten lentoasemien tehtäviä.

2. Alueiden komitea suosittaa, että komissio edistäisi lentoasemien kehittämisestä vastaavien kaikkien sidosryhmien välisiä yhteistyötä etenkin laadittaessa alueen talouskehityssuunnitelmia. AK:n mielestä yhteistyöhön ei tarvita virallisia puitteita, vaan komitea kannattaa parhaiden käytänteiden vaihtoa. Kehittämissuunnitelmat muodostavat tarvittavat puitteet, joissa lentoasema voi kehittyä ja tukea alueen – ja siis EU:n – kilpailukykyä. AK suosittaa, että komissio tukee tutkimusta alueellisista lentoasemista sekä niiden tehtävästä kyseisellä alueella ja EU:n liikenneinfrastruktuurissa.

3. Tosiasia on, että alueellisilla lentoasemilla on ja niillä tulee olemaan potentiaalisia ulkoisvaikutuksia, mutta yleisiin ympäristövaikutuksiin olisi suhtauduttava tasavertaisesti EU:n kaikilla lentoasemilla ja otettava huomioon kulloisetkin ekologiset, topografiset sekä aluesuunnittelua ja sijoittumista koskevat seikat. AK:n mielestä EU:n olisi laadittava lentoasemien aiheuttamaa melua koskevat suuntaviivat (Lden, Lnight). Olisi vältettävä ja torjuttava ympäristönäkökohtien polkumyyntiä, kuten melu- ja päästötaajuuksia sekä ulkoisia turvallisuusmääräyksiä koskevien suuntaviivojen ja standardien paikallista alittamista.

4. AK:n mielestä komissio voisi tutkia alueellisten lentoasemien roolia purettaessa Euroopan tärkeimpien jatkoyhteyslentoasemien ruuhkia. AK ehdottaa, että komissio kannustaisi liikenteen siirtämistä alueellisilta lentoasemilta jatkoyhteysasemien läheisyyteen lisäämällä suurnopeusjunien käyttöä. Sellaisilla lentoasemilla, jotka eivät sijaitse tärkeimpien jatkoyhteysasemien läheisyydessä, AK ehdottaa kehitettäväksi innovatiivisia suorien lentojen strategioita. Lisäksi komitea kannattaa Euroopan laajuisten rautatieverkkojen ja kansainvälisten linja-autoyhteyksien optimoimista syrjäisten alueiden ja suurten lentoasemien välisten yhteyksien parantamiseksi.

5. AK kehottaa jäsenvaltioita harkitsemaan lento- ja maantieruuhkien purkamista TEN-verkkojen avulla. AK esittää, että alueelliset lentoasemat liitettäisiin eurooppalaiseen lentoasemajärjestelmään, mikä vähentäisi suurimpien lentoasemien ruuhkia. Jäsenvaltioiden olisi myös harkittava suurimpien jatkoyhteyslentoasemien ja niiden vaikutusalueiden rautatieyhteyksien parantamista.

6. AK:n mielestä alueellisten lentoasemien sijaintialueilla on myös kehitettävä intermodaaliliikennettä ja liikkuvuutta. Tämä tarkoittaa sitä, että lento- ja pikarahtia varten on suunniteltava tehokkaita jatkokäsittelypisteitä ja parannettava yhteyksiä mahdollisuuksien mukaan. Alueelliselle lentoasemalle on myös tarjottava tehokkaat joukkoliikenneyhteydet sitä ympäröivältä alueelta. AK kehottaakin komissiota tukemaan lentoaseman ja sen lähitieneen viranomaisia, työnantajia, operaattoreita ja työntekijöitä niiden suunnitellessa työmatkareittejä. Suunnitelmissa olisi huomioitava kaikki liikennemuodot: joukkoliikenteen käyttö, pyöräily, kävely ja yhteiskuljetukset.

7. AK on täysin tietoinen ilmailun uusista suuntauksista ja joidenkin lentoasemien erikoistumisesta tiettyihin markkina-lohkoihin. AK neuvoo kuitenkin komissiota kiinnittämään Euroopan lentoasemakapasiteetin suuntaviivoja laatiessaan erityistä huomiota markkinoiden häilyvyyteen. AK korostaa, että lentoaseman erikoistumista voidaan pitää vain alueen tulevan talouskehityksen lähtökohtana, ja se edellyttää, että paikallisvi-

ranomaiset suunnittelevat huolellisesti lentoaseman lähialueet. Erikoistuminen olisi parannettava alueellisten lentoasemien kannattavuutta pitkällä aikavälillä sekä uusien perusrakenteiden rahoitusta.

8. AK:n mielestä alueiden on saatava asianmukaista tietoa lentoasemien rahoituksesta, jotta ne ovat tarkoin selvillä lentoasemansa tilasta. AK kehottaa komissiota paneutumaan kyseisen tiedon saatavuuteen ja avoimuuteen. Alueiden tulee saada lentoasemien välisten ristikkäistukien kannalta merkityksellistä rahoitustietoa. AK kehottaa komissiota luomaan kyseisten tietojen käsittelyä varten puitteet, joiden yhteydessä otetaan huomioon myös tietojen suojaaminen liiketoiminnallisista syistä. Ristikkäistukia ehdotetaan käytettäväksi vain vaikeuksissa olevien lentoasemien rahoitukseen, kun se on yleisen edun mukaista tai kun vaihtoehtoista rahoituslähdeä ei ole.

9. Kulkuyhteyksien ja viheralueiden kaltaisten perusrakenteiden rakentaminen kuuluu periaatteessa julkisiin tehtäviin. AK ymmärtää toki, että tietyissä tapauksissa lentoasemat tarvitsevat erityistä valtiontukea pysyäkseen operatiivisina, mutta tukea voidaan myöntää vain erityisolosuhteissa. AK kehottaa komissiota edistämään viranomaisten ja alueellisten lentoasemien välistä innovatiivista kumppanuutta sekä tietojenvaihtoa siitä, miten toiminnasta saadut tulot, investoinnit (valtiontuki mukaan lukien) ja muusta kuin ilmailusta saadut tulot saadaan moitteettomaan tasapainoon.

10. Alueiden komitea tiedostaa, että siviilikäyttöön otettuihin lentoasemiin tulee soveltaa erityissääntöjä. Kyseisillä asemilla tarkoitetaan lentoasemia, jotka ovat ensin olleet sotilaskäytössä ja joita voidaan sotilastoiminnan päätyttyä käyttää siviilitarkoituksiin. Alueilla, joilla tällaisia asemia sijaitsee, on sotilastoiminnan vähentymisen johdosta usein suuria työllisyys- ja rakennepoliittisia ongelmia. Niitä voidaan torjua ottamalla periaatteessa toimintakuntainen lentoasemainfrastruktuuri siviilikäyttöön. Tämä saattaa kuitenkin edellyttää lisätoimenpiteitä alueellisia lentoasemia koskevien toimintapuitteiden täydentämiseksi.

Bryssel 2. heinäkuuta 2003.

Alueiden komitean

puheenjohtaja

Albert BORE

LIITE 1

talous- ja alueiden komitean lausuntoon

Eurooppalaisten lentoasemien viisiportainen luokittelu

- Luokka A: Tähän luokkaan kuuluvat suurimmat jatkoyhteyslentoasemat (yli 25 miljoonaa matkustajaa; 4 lentoasemaa), ja se kattaa noin 30 % Euroopan lentoliikenteestä.
- Luokka B: Tähän luokkaan kuuluvat valtakunnalliset lentoasemat (10–25 miljoonaa matkustajaa; 16 lentoasemaa), ja se kattaa noin 35 % Euroopan lentoliikenteestä.
- Luokka C: Tähän luokkaan kuuluu 15 sellaista lentoasemaa, joiden kautta kulkee 5–10 miljoonaa matkustajaa, ja se kattaa noin 14 % Euroopan lentoliikenteestä.
- Luokka D: Tähän luokkaan kuuluu 57 sellaista lentoasemaa, joiden kautta kulkee 1–5 miljoonaa matkustajaa, ja se kattaa noin 17 % Euroopan lentoliikenteestä.
- Luokka E: Tähän luokkaan kuuluu 67 sellaista lentoasemaa, joiden kautta kulkee 200 000:sta miljoonaan matkustajaa, ja se kattaa noin 4 % Euroopan lentoliikenteestä.

Luokkiin D ja E kuuluvat lentoasemat sekä osa luokan C lentoasemista luokitellaan alueelliseksi lentoasemiksi. Esimerkiksi Birminghamin kansainvälinen lentoasema luokitellaan alueelliseksi lentoasemaksi, vaikka sen kautta kulki yli 7,5 miljoonaa matkustajaa vuonna 2001. Toisaalta myös Rotterdamin lentoasema, jonka kautta kulki alle 700 000 matkustajaa vuonna 2001, luokitellaan alueelliseksi lentoasemaksi. Alueelliset lentoasemat ovat siis kooltaan erittäin vaihtelevia. Siksi onkin vaikea tehdä kaikkia alueellisia lentoasemia koskevia Euroopan laajuisia tulevaisuudensuunnitelmia. Seuraavassa taulukossa esitetään lentoasemien jakautuminen eri luokkiin. Luokka E, johon kuuluu 42 % sellaisista Euroopan lentoasemista, joiden kautta kulkee yli 200 000 matkustajaa, kattaa vain 4 % kaikista matkustajista ja 8 % lentotapahtumista.

	Luokka A	Luokka B	Luokka C	Luokka D	Luokka E
Lentoasemia	4	16	15	57	67
Luokan yhteenlaskettu prosentuaalinen osuus	2,5 %	10 %	9,5 %	36 %	42 %
Matkustajia (miljoonaa)	222,7	259,6	107,6	130	30
Luokan yhteenlaskettu prosentuaalinen osuus	30 %	35 %	14 %	17 %	4 %
Lentotapahtumia (miljoonaa)	2 112	3 328	1 578	2 208	771
Luokan yhteenlaskettu prosentuaalinen osuus	21 %	33 %	16 %	22 %	8 %
Rahtia (miljoonaa tonnia)	5 277	2 807	1 003	994	146
Luokan yhteenlaskettu prosentuaalinen osuus	52 %	27 %	10 %	9,5 %	1,5 %
Keskimääräinen matkustajamäärä lentoa kohti	109	80	71	61	41
Kasvuprosentti vuosina 1988–1997	58 %	60 %	53 %	70 %	47 %

Taulukko: Euroopan lentoasemien luokitus 1997.

Lähde: EY, Étude sur les capacités aéroportuaires alternatives, 1999.

*LIITE 2***talous- ja alueiden komitean lausuntoon****Lähdeluettelo**

Airport Regions Conference – ALG Transport and Logistics in Airport Regions, September 2001

Airport Regions Conference – Assessment of Good Practices on Environmental issues, 2002

Airport Regions Conference – David Ramos Perez: Transporte Aero y cohesion territorial: mitos y realidades en la construccion de una red Europea de centros y periferias – Communication to 2002 Conference

Airport Regions Conference – Jordi Candela – European Skies skins – Communication to Gatwick conference, 2002

Airport Regions Conference – Future trends in airport related employment, 2000

Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île de France, Airport Regions Conference – Quelles réponses à la saturation des grands aéroports? 2000

Airport Regions Conference – Regions and airports partners for sustainable prosperity, 1999

BCI, Regionaal-economische functies van regionale luchthavens, 1999 / BCI, Regional Economic Functions of regional airports, 1999

RAND Europe, Airport Business Model , 2003

LIITE 3

talous- ja alueiden komitean lausuntoon

KYSELYLOMAKE

ALUEELLISTEN LENTOASEMIEN KAPASITEETISTA LAADITTAVAAN SUUNTAA-ANTAVAAN LAUSUNTOON LIITTYVÄ

1. Yleisiä tietoja

Edustamanne alue:

Vastaajan nimi:

Virka-asema:

Yhteystiedot: puhelin:

faksi:

sähköposti:

Lentoasemaa koskevat tiedot

Mikä lentoasema/Mitä lentoasemia alueellanne sijaitsee?

.....

Kuinka monta matkustajaa, kuinka paljon rahtia ja kuinka monta lentotapahtumaa lentoasemalla oli vuonna 2002 (tai 2001)? (Mainitkaa vuosi.)

Matkustajia:

Rahtia (tonnia):

Lentotapahtumia (lentoja):

Lentoaseman omistuspohjaa koskevia tietoja

- Kenen omistuksessa alueellanne sijaitseva(t) lentoasema(t) on/ovat? (Mainitkaa omistuspohja.)
- Muuttuuko omistuspohja lähitulevaisuudessa?

2. Alueiden ja niillä sijaitsevien lentoasemien suhteet

Alueelliset lentoasemat saattavat edistää alueen kilpailukykyä, jos ne onnistuvat houkuttelemaan alueelle liiketoimintaa.

Kysymykset

- Mitä alueenne tekee houkutelakseen liiketoimintaa ja piristääkseen investointeja?
- Onko alueellanne pitkän aikavälin (20–25 vuoden) investointisuunnitelma, jolla yrityksiä houkutellessaan alueelle, ja kattaako suunnitelma lentoaseman tai lentoasemia?
- Liittyykö lentoasema / Liittyvätkö lentoasemat alueenne maankäyttösuunnitelmaan ja infrastruktuurin kehittämissuunnitelmiin?

3. Alueen kulkuyhteydet

Alueelliset lentoasemat nopeuttavat ja helpottavat selvästi alueen yhteyksiä EU:n suurimpiin keskuksiin ja mahdollisesti muualle maailmaan. On kuitenkin myös muita, kenties halvempia tapoja parantaa alueen kulkuyhteyksiä.

Kysymykset

- Onko lentoliikenteelle vaihtoehtoja matkustettaessa alueeltanne Euroopan suurimpiin keskuksiin tai jatko-yhteyslentoasemille?
- Onko alueenne kulkuyhteyksiä tutkittu? Jos on, mitä kriteereitä tarkastelussa on käytetty? Jos ei, mihin kulkuyhteyksien mittaamisen olisi mielestänne perustuttava?
- Miten parantaisitte alueenne kulkuyhteyksiä?

4. Lentoyhtiöiden kannustaminen käyttämään alueellisia lentoasemia

Useimmilla alueellisilla lentoasemilla on kasvukapasiteettia. Tämä on niiden selvä kilpailuetu jatkoyhteyslentoasemiin ja valtakunnallisiin lentoasemiin verrattuna.

Kysymys

- Miten alueenne auttaa lentoasemaa houkuttelemaan lentoyhtiöitä?

5. Alueelliset lentoasemat ja unionin toimintalinjat

Alueelliset lentoasemat voitaisiin yhdistää seuraaviin unionin toimintalinjoihin:

- Euroopan laajuiset liikenneverkot (TEN); intermodaalisuus
- EU:n rakennerahastot ja koheesiorahasto.

Kysymykset

- Arvioikaa edellä mainittujen unionin toimintalinjojen merkitystä alueellenne ja alueelliselle lentoasemalle (rengastakaa kutakin toimintalinjaa varten yksi vastaus):

— Euroopan laajuiset liikenneverkot:	erittäin tärkeä	melko tärkeä	ei kovinkaan tärkeä
— EU:n rakennerahastot ja koheesiorahasto:	erittäin tärkeä	melko tärkeä	ei kovinkaan tärkeä.
- Lisähuomioita edellä mainituista toimintalinjoista

6. Lentoaseman erikoistuminen

Alueiden luonteesta ja tulevasta kehityksestä riippuen lentoasemat voivat erikoistua johonkin markkinalohkoon (esimerkiksi halpalentoihin, rahtiin, tilauslentoihin tai yleisilmailuun). Erikoistumisen onnistumiseen vaikuttavat kuitenkin monet tekijät, kuten markkinoiden häilyvyys (lentoyhtiöiden konkurssialttius) ja perusmääräykset (yölentöjen sääntely).

Kysymykset

- Onko erikoistuminen varteenotettava vaihtoehto alueellanne sijaitsevaa lentoasemaa kehitettäessä? Jos on, mihin markkinalohkoon lentoasema voisi erikoistua?
- Mitä ennakoedellytyksiä tämänsuuntainen kehittäminen asettaa?

7. Ympäristöseikat

Lentoasemien ympäristövaikutuksia lievennetään muun muassa rajoituksin (rajoittamalla esimerkiksi lentotapahtumia), sääntelyn avulla, ympäristöhallinnolla, taloudellisin keinoin (perimällä maksuja), päästölavin ja maankäytön suunnittelun avulla.

Kysymykset

- Lieventääkö alueenne sillä sijaitsevan lentoaseman / sijaitsevien lentoasemien ympäristövaikutuksia?
- Miten merkittäviä lentoaseman/lentoasemien ympäristövaikutukset ovat toiminnan lisääntymisen ansiosta saatavaan taloudelliseen ja sosiaaliseen hyötyyn verrattuina?

8. Lentoaseman rahoituksen avoimuus sekä ristikkäistukia ja valtiontukea koskevat suuntaviivat

Euroopan alueellisten lentoasemien rahoitus vaihtelee tapauksittain. Lentoasemia koskevat rahoitustiedot ja lentoasemien hoitajien tapa rahoittaa heikosti kannattavia lentoasemia (ristikkäistuki) eivät useinkaan ole avoimia. Siksi on vaikea perustella, milloin valtiontuki on asianmukaista ja välttämätöntä.

Kysymys

- Missä määrin katsotte unionin nykyisen valtiontukien sääntelykäytännön rajoittavan alueellanne sijaitsevan (alueellisen) lentoaseman/lentoasemien kehittämistä?

9. Alueellisten lentoasemien määritelmä

Komission olisi luokiteltava alueelliset lentoasemat määritellään niiden kehittämistä koskevat suuntaviivat. Luokitus voisi perustua eri kriteerien yhdistelmään (ks. tämän asiakirjan liitteenä oleva ehdotus lentoasemaluokitukseksi).

Kysymykset

- Mitkä kriteerit (tai kriteeriyhdistelmät) sopisivat alueellisten lentoasemien luokitteluun?
- Mihin liitteessä esitetyn mahdollisen luokituksen kategoriaan alueellanne sijaitseva lentoasema mielestänne kuuluu?

10. Muita seikkoja

Tässä kohdassa voitte esittää näkemyksiänne muista alueellisten lentoasemien kapasiteettiin liittyvistä seikoista.

Liite: Ehdotus Euroopan unionin lentoasemaluokitukseksi

Kuten edellä todettiin, alueellisten lentoasemien luokitusta määriteltäessä perusteena voidaan käyttää lentoasemien liikennemäärää, liikenteen hajontaa, toimivuutta, maantieteellistä sijaintia ja erikoistumista tai näiden kriteereiden yhdistelmiä. Alla olevassa taulukossa esitetään ehdotus lentoasemien ja niiden tehtävien luokitteluksi.

Luokitus	Määritelmä	Huomautukset
A. Jatkoyhteyslentoasemat	yli 25 miljoonaa matkustajaa tai lentoasemat, joiden kansainväliset / man- nertenväliset yhteydet muodostavat tietyn osuuden toiminnasta (tai vastaavat tiettyä lentomäärää)*	*määriteltävä
B. Valtakunnalliset lento- asemat	yli 10 miljoonaa matkustajaa tai lentoasemat, joiden kansainväliset / man- nertenväliset yhteydet muodostavat tietyn osuuden toiminnasta (tai vastaavat tiettyä lentomäärää)*	*määriteltävä
C. Alueelliset lentoasemat: kuuluvat Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin ja ovat mahdollisia intermodaaliliikenteen solmukohtia		
C1. erikoistuneet lentoasemat	erikoistuneet pikarahtiin, rahtiin tai halpareit- tilentoihin	
C2. ruuhkia keventävät lento- asemat	purkavat jatkoyhteyslentoasemien ruuhka- huippuja; "kakkoslentoasemat"	
C3. lentoasemajärjestelmään kuuluvat lentoasemat	osa lentoasemajärjestelmää, joko yksityisessä tai julkisessa omistuksessa	
D. Alueelliset lentoasemat: kuuluvat alueelliseen verkkoon, keskittyneet palvelemaan aluetta		
D1. syrjäiset lentoasemat	maantieteellisesti etäiset lentoasemat (etäi- syys perustuu matkustusaikaan Euroopan tär- keimpiin liike-elämän keskuksiin, poliittisiin ja tutkimuskeskuksiin tai jatkoyhteyslentoa- semille)	EU:n olisi tutkittava, milloin täl- laisille lentoasemille on syytä myöntää nykyisten sääntöjen mukaista valtiontukea.
D2. tilauslentoihin erikoistu- neet lentoasemat	keskittyneet tilauslentoihin	
E. Muut alueelliset ja paikalliset lentoasemat (toimivat vain, jos tuotot ylittävät kustannukset)		
E1. itsenäiset alueelliset lento- asemat	yli 200 000 matkustajaa	
E2. itsenäiset paikalliset lento- asemat	alle 200 000 matkustajaa	

LIITE 4

talous- ja alueiden komitean lausuntoon**Kyselyn tulokset**

Käsillä olevan suuntaa-antavan lausunnon tueksi laadittiin kysely, jolla kartoitettiin alueiden tarpeita. Seuraavassa käsitellään kyselyn tuloksia.

1. Lentoasemien omistus pohja

Useimmat kyselyyn vastanneista alueista totesivat alueellaan sijaitsevien lentoasemien olevan viranomaisomistuksessa siten, että omistajana on kunta, valtio tai keskushallitus. Skotlanti ilmoitti kahden lentoasemansa (Glasgow Prestwickin ja Scatstan) olevan yksityisomistuksessa. Bolzanon maakunta Italiassa ilmoitti lentoasemansa omistuspohjan muodostuvan sekä julkisista että yksityisistä omistajista siten, että enemmistö osakkeenomistajista on yksityisiä. Useimmilla lentoasemilla ei ole odotettavissa suuria muutoksia lähitulevaisuudessa. Useimmilla alueilla keskustellaan kuitenkin mahdollisesta omistuspohjan muutoksesta.

2. Alueen kulkuyhteydet

Vain Euroopan ääri laidalla sijaitsevat alueet ilmoittivat, ettei lentoyhteyksille ole muuta vaihtoehtoa. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi Pohjois-Ruotsi ja Etelä-Italiassa sijaitseva Puglia. Muilla alueilla lentoyhteyksien vaihtoehtoina ovat rautatieyhteydet (joissakin tapauksissa jopa suurnopeusjunat), moottoritiet ja autolautat. Alueiden kulkuyhteyksiä tutkitaan Ruotsissa, Yorkshire ja Humbersidessa sekä Saarlandissa. Skotlanti ilmoitti, ettei kulkuyhteyksiä ole lainkaan tutkittu. Muut alueet eivät ilmoittaneet, onko tutkimuksia suoritettu. Pohjois-Ruotsia ja Pugliaa lukuun ottamatta alueet totesivat, että niiden kulkuyhteyksiä voidaan kohentaa parantamalla lentoyhteyksien rinnalla rautatieyhteyksiä. Pohjois-Ruotsin ja Puglian houkuttelevuuden kannalta on olennaista lisätä alueiden lentoyhteyksiä.

3. Alueen kilpailukyky

Kaikilla alueilla on erilaisia lentoasemien kehittämissuunnitelmia lentoasemien suuntaviivoista niiden kokonaisvaltaiseen strategiasuunnitelmaan. Lentoasemat sisältyvät alueen maankäyttöpolitiikkaan, mutta useimmissa tapauksissa alueilla ei ole pitkän aikavälin investointisuunnitelmia.

4. Lentoyhtiöiden kannustaminen käyttämään alueellisia lentoasemia

Alueet kannustavat lentoyhtiöitä käyttämään alueellisia lentoasemia tukemalla niitä poliittisesti ja myöntämällä tietyille reiteille avustuksia. Ruotsin hallitus on ostanut 10 kotimaanreittiä säilyttääkseen kulkuyhteydet maansa etäisimmille alueille. Näillä reiteillä lennetään vain, jos hallitus takaa niille tietyn katteen.

5. Alueelliset lentoasemat ja unionin toimintalinjat

Alueet eivät ole yksimielisiä siitä, pitäisikö alueelliset lentoasemat sisällyttää Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin. Mielipiteet vaihtelevat alueittain: jotkut eivät pidä asiaa tärkeänä, ja toisten mielestä se on erittäin tärkeä. Myös rakennerahastot ja koheesiorahasto herättävät keskustelua. Rahastojen merkitystä pyritään korostamaan. Turvallisuuden parantaminen on alueellisten lentoasemien kannalta tärkeä kysymys. Pienehköillä lentoasemilla turvallisuuden parantamisvaatimukset tulevat erittäin kalliiksi aiheutuvaan turvallisuusriskiin verrattuna. Muissa tapauksissa yhteisön sääösten ei katsota rajoittavan alueellisten lentoasemien kehittämistä.

6. Lentoasemien erikoistuminen

Monet alueet katsovat, ettei niiden lentoasemilla ole mahdollisuutta erikoistua. Etelä-Ruotsi ja Tanska keskittyvät kuitenkin halpalentoihin ja vastaaviin operaatioihin.

7. Ympäristöseikat

Kaikki alueet kiinnittävät huomiota ympäristöön. Joillakin on erillisiä ympäristösuunnitelmia lentoasemiensa varalta. Toiset taas pitävät lentoasemia tavallisena liiketoimintana, johon sovelletaan tavanomaisia ympäristömääräyksiä. Ympäristövaikutuksia pidetään yleisesti suhteellisen vähäisinä ja lentoaseman tuottamaa taloudellista hyötyä pienempinä.

8. Lentoasemien rahoituksen avoimuus sekä ristikkäistukia ja valtiontukea koskevat suuntaviivat

Vaikka useimmat alueet katsovat, että unionin nykyinen valtiontukea koskeva lainsäädäntö ei juurikaan rajoita alueellisten lentoasemien kehittämistä, voimassa olevan lainsäädännön todetaan estävän uusien reittien kehittämisen etäisillä alueilla.

9. Alueellisten lentoasemien määrittely

Määritelmään tulisi sisällyttää seuraavat tekijät:

- matkustajamäärä
- lentotapahtumien määrä
- liikennetyyppi
- vaikutusalue.

Määritelmän tulisi kattaa myös sellaiset lentoasemat, joiden kautta kulkee vuosittain vähemmän kuin 200 000 matkustajaa.

10. Muut seikat

Muista alueellisten lentoasemien kapasiteettiin liittyvistä seikoista mainittiin

- teknisten parannusten kannustaminen
- yhdistetty sotilas- ja siviilikäyttö
- tuotokseen nähden korkeat maaliikenneyhteyksien kustannukset.

Kyselyyn tulleet vastaukset alueet

Salzburg (Itävalta)

Tirol (Itävalta)

Oberösterreich (Itävalta)

Århusin maakunta (Tanska)

Kööpenhaminan kaupunki/Juutinrauman alue (Tanska)

Nordjyllandin maakunta (Tanska)

Riben maakunta (Tanska)

Viborgin maakunta (Tanska)
Picardie (Ranska)
Rhône-Alpes (Ranska)
Languedoc-Roussillon (Ranska)
Saarland (Saksa)
Sachsen (Saksa)
Sachsen-Anhalt (Saksa)
Baijeri (Saksa)
Hampuri (Saksa)
Rheinland-Pfalz (Saksa)
Bolzanon autonominen maakunta (Italia)
Marche (Italia)
Puglia (Italia)
Umbria (Italia)
Madridin itsehallintoalue (Espanja)
Murcia (Espanja)
Gerona (Espanja)
Ruotsin kuntaliitto (Ruotsi)
Tukholman kaupunki (Ruotsi)
Itä-Englanti (Yhdistynyt kuningaskunta)
Skotlanti (Yhdistynyt kuningaskunta)
Yorkshire ja Humberside (Yhdistynyt kuningaskunta)
Zachodniopomorskie (Puola)
Azorit (Portugali)
