



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 24.1.2007  
KOM(2006) 819 v konečnom znení

**OZNÁMENIE KOMISIE RADE, EURÓPSKEMU PARLAMENTU, EURÓPSKEMU  
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

**Akčný plán pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk v Európe**

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

## OZNÁMENIE KOMISIE RADE, EURÓPSKEMU PARLAMETU, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

### Akčný plán pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk v Európe

- (1) Liberalizácia európskeho odvetvia leteckej dopravy je významným **úspechom**: letecká doprava v Európe sa v období rokov 1980 až 2000 stornásobila. V období rokov 1992 až 2005 sa počet vnútorných trás v EÚ zvýšil o 150 %. Európski občania môžu v súčasnosti využívať celý rad diverzifikovaných leteckých služieb za dostupné ceny.

Konkrétne opatrenia prijalo Európske spoločenstvo s cieľom **zachovať** tento rast pri udržaní vysokej úrovne bezpečnosti a účinnosti:

- Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA) bola vytvorená v roku 2002 na účely zhospodárnenia európskych činností v oblasti letovej spôsobilosti;
- balík právnych predpisov o jednotnom európskom vzdušnom priestore prijatý v roku 2004 sa usiluje o komplexnú reformu sektoru riadenia letovej prevádzky s úmyslom zvýšiť bezpečnosť a účinnosť európskeho vzdušného priestoru.

- (2) Ak bude dopyt po leteckej doprave pokračovať v súčasnom trende, v priebehu 20 rokov sa zdvojnásobí. Toto, samozrejme, bude mať vážne environmentálne dôsledky. Komisia rieši tento problém sériou iniciatív s cieľom internalizovať externé náklady na dopravu a znížiť podiel leteckej dopravy na skleníkovom efekte.

V strednodobom hodnotení bielej knihy Európskej komisie o doprave z roku 2001<sup>1</sup> sa uznáva, že sú potrebné opatrenia na obmedzenie negatívnych vplyvov na životné prostredie spôsobených prudkým rastom dopravy. Cieľom tohto dokumentu je optimalizácia používania existujúcej infraštruktúry, podpora využívania rozvinutých technológií, zvýšenie bezpečnosti a účinnosti a zlepšenie rámca plánovania novej infraštruktúry, ak to bude potrebné.

- (3) V modernej spoločnosti je **prepojenosť** základom konkurencieschopnosti, sociálnej a regionálnej súdržnosti a kultúrneho rozvoja. V dôsledku toho rastúci dopyt po leteckej doprave je výsledkom nielen hospodárskych a obchodných potrieb globalizácie, ale aj rozvoja spoločenských a kultúrnych potrieb.
- (4) Po liberalizácii trhu leteckej dopravy vytvorením vnútorného trhu a riešením preplnenia vzdušného priestoru pomocou iniciatívy jednotného európskeho vzdušného priestoru sa Komisia teraz sústreďuje na letiská. Kapacita nebude schopná pokryť dopyt a s tým spojené riziko sa stáva najviac **limitujúcim faktorom** v leteckej doprave. Lavínový efekt tohto najslabšieho článku ohrozuje účinnosť celého reťazca leteckej dopravy. Pretože sa letecká doprava považuje za motor hospodárskeho rastu, existuje riziko, že ohrozí celkovú konkurencieschopnosť európskeho hospodárstva.

---

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

- (5) Letiská majú dôležitý **hospodársky význam** v miestnom aj globálnom meradle. Kým prevádzkovatelia európskych letísk priamo zamestnávajú asi 120 000 osôb obsluhujúcich 580 miliónov cestujúcich ročne, celková miestna zamestnanosť leteckých spoločností, údržby, stravovania, maloobchodu a riadenia letovej prevádzky predstavuje asi 1,1 milióna pracovníkov.

Letiskový sektor priamo **vytvára** v priemere 925 pracovných miest na milión jednotiek pracovného zaťaženia<sup>2</sup>. Blízkosť k hlavným letiskám je pre 31 % spoločností kľúčovým **faktorom umiestnenia** výrobných zariadení. Pre bankové a poisťovacie služby letecká doprava predstavuje až 50 % z celkového dopytu po doprave<sup>3</sup>.

Účinné odvetvie leteckej dopravy teda prispieva k cieľom stanoveným v lisabonskej agende.

## 1. OČAKÁVANÁ „KAPACITNÁ TIESEŇ“

- (6) Na kapacitu letísk pôsobí aj **infraštruktúra vzletových a pristávacích dráh a pozemná infraštruktúra**. Kapacita vzletových a pristávacích dráh zodpovedá maximálnemu počtu odlietajúcich a pristávajúcich lietadiel s ohľadom na fyzikálne obmedzenia, ktoré majú vplyv na bezpečnosť, ako napríklad vzdušné turbulencie v úplave. Kapacita pozemnej infraštruktúry zodpovedá fyzickému usporiadaniu terminálov (parkovacie miesta a východy pre prístup k lietadlám atď.) a účinnosti ich riadenia.
- (7) Podľa očakávaného dopravného rozvoja bude Európa smerovať k **stále rastúcemu rozdielu**<sup>4</sup> medzi kapacitou a dopytom. Hovorí sa o tom ako o „kapacitnej tiesni“. Ak sa výrazne nezvýši súčasná kapacitná úroveň, odhaduje sa, že do roku 2025 bude viac ako 60 európskych letísk výrazne preťažených a 20 najväčších letísk bude zaplnených najmenej 8 - 10 hodín denne.
- (8) Takéto preťaženie bude mať pravdepodobne kritický dosah na schopnosť leteckých spoločností dodržiavať svoje letové poriadky, najmä na centrálnych letiskách, a preto bude mať za následok menšiu účinnosť európskeho odvetvia dopravy. Preťaženie takisto spôsobí **environmentálne a bezpečnostné náklady**, pretože hustota a zložitosť prevádzky dosiahne nebývalú úroveň.

Kapacitná tieseň na letiskách znamená **hrozbu** pre bezpečnosť, účinnosť a konkurencieschopnosť všetkých aktívnych účastníkov dodávateľského reťazca leteckej dopravy.

<sup>2</sup> Jednotka pracovného zaťaženia je buď cestujúci, alebo 0,1 tony prepravovaného nákladu.

<sup>3</sup> Airports Council International and York Aviation, „Sociálny a hospodársky vplyv letísk v Európe“, 2004.

<sup>4</sup> Spojená štúdia Európskej konferencie civilného letectva (ECAC) a organizácie Eurocontrol o kapacite letísk: Challenges to Growth, 14. decembra 2004, je zverejnená na internetovej stránke organizácie Eurocontrol: [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 VÍZIA RIEŠENIA KAPACITNEJ TIESNE

- (9) Na taký komplexný problém neexistuje **žiadne zázračné riešenie**. Okrem rozmanitosti aktívnych účastníkov a samotnej technickej povahy prevádzky sú v odvetví letísk výzvou aj perspektívy plánovania:
- vytvorenie novej infraštruktúry si vyžiada až 5 - 10 rokov alebo aj viac;
  - 1 až 5 rokov bude potrebných na naplánovanie a optimalizáciu používania existujúcich vzletových a pristávacích dráh vrátane okolitého vzdušného priestoru.
- (10) V období od polovice septembra 2005 do začiatku roku 2006 Komisia konzultovala so zúčastnenými stranami, aby našli možné riešenia deficitu kapacity letísk. Všetky ohlasy od vládnych agentúr, leteckých spoločností, prevádzkovateľov letísk, pilotov, poskytovateľov služieb leteckej navigácie, odborníkov, súkromných osôb a environmentálnych organizácií poskytlí cenné informácie<sup>5</sup>. Hlavným prínosom konzultácie bolo, že sa dospelo k **širokej zhode o existencii problému a potrebe hľadať trhovo riadené a environmentálne udržateľné riešenia**. Veľa prispievateľov zdôrazňovalo nevyhnutnosť zlepšenia spolupráce a výmeny informácií medzi všetkými aktívnymi účastníkmi zapojenými v prevádzkovom reťazci na letiskách.
- (11) Rozhovory o otázke kapacity sa konali počas stretnutí generálnych riaditeľov civilného letectva na vysokej úrovni počas predsedníctva Spojeného kráľovstva v roku 2005 a v Salzburgu počas rakúskeho predsedníctva v máji 2006.
- (12) Výsledkom konzultácií je zoznam niekoľkých **krokov**:
- potreba efektívnejšieho využitia **existujúcich vzletových a pristávacích dráh** a podpora novej infraštruktúry;
  - musí sa nájsť primeraná rovnováha medzi trhovo riadenými riešeniami (trhový mechanizmus na pridelovania prevádzkových intervalov) a právnymi prostriedkami (jednotný európsky vzdušný priestor a dohľad nad bezpečnosťou letísk);
  - Európske spoločenstvo môže takisto podporiť odvetvie letísk pomocou svojich **finančných** nástrojov: TEN-T (transeurópska dopravná sieť), programy európskej kohéznej politiky prostredníctvom Európskeho fondu pre regionálny rozvoj a Kohézneho fondu (podľa strategických usmernení Spoločenstva týkajúcich sa kohézności a priorít určených v jednotlivých programoch), alebo prostredníctvom iniciatív ako je SESAR (Single European Sky ATM Research – výskum RLP v rámci jednotného európskeho vzdušného priestoru);
  - v záujme podpory **bezpečnosti** je potrebné prijať záväzné pravidlá Spoločenstva najmä týkajúce sa bezpečnosti vzdušnej časti letiska zahŕňajúcej nielen infraštruktúru, ale aj prevádzku a riadenie;

---

<sup>5</sup> Konzultačný dokument a reakcie sú dostupné na 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)

- prvoradým záujmom popri zvyšovaní letiskovej kapacity musí byť **bezpečnostná ochrana** letectva;
- **regionálne letiská** sú dôležité pre rozvoj integrovanej siete európskej leteckej dopravy. V tomto ohľade by bolo žiaduce odhaliť skryté možnosti na regionálnych letiskách za predpokladu, že budú členské štáty dodržiavať právne nástroje Spoločenstva spojené so štátnou pomocou<sup>6</sup>. Globálne navigačné satelitné systémy môžu hrať dôležitú úlohu pri zvyšovaní kapacity a flexibility prevádzky na týchto letiskách bez zvyšovania nákladov lokálnej infraštruktúry. Členské štáty by sa mali snažiť o zlepšenie **prístupu** k týmto letiskám železničnou a cestnou dopravou, čo by im umožnilo správať sa ako pomocné letiská.

Po zvážení týchto prvkov Komisia vytvorí päť kľúčových opatrení:

- lepšie využitie súčasnej kapacity letísk;
- konzistentný prístup k opatreniam leteckej bezpečnosti na letiskách;
- podpora komodality (kombinovanej dopravy), integrácie a spolupráce rôznych foriem dopravy;
- zlepšenie environmentálnej kapacity letísk a rámca plánovania novej infraštruktúry letísk;
- rozvoj a implementácia nákladovo efektívnych technologických riešení.

Konzultácia so zúčastnenými stranami potvrdila naliehavú potrebu koordinovaného opatrenia. Tento dokument navrhuje zoznam konkrétnych opatrení, ktoré by bolo najlepšie prijať na úrovni EÚ. Európska komisia bude sledovať pokrok zriadením orgánu pre dohľad.

### 3. LEPŠIE VYUŽITIE SÚČASNÝCH LETISKOVÝCH KAPACÍT

#### 3.1. Metódy hodnotenia kapacít a strednodobého plánovania

- (13) Hodnotenie kapacít by sa malo zakladať na precíznom **súpise** súčasnej a plánovanej výkonnosti letiska. V súčasnosti takýto celoeurópsky súpis neexistuje. Letiská okrem toho používajú rozdielne metódy a taxonómie na posúdenie svojej kapacity. Porovnávanie a určovanie referenčných kritérií (benchmarking) sú preto zložité.

Eurocontrol, Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej navigácie, podporuje Komisiu v zavedení jednotného európskeho vzdušného priestoru prevzatím radu technických činností s cieľom pripraviť návrh na zavedenie pravidiel, ktoré môžu byť základom návrhu Komisie prijatým v súlade s postupom komitológie.

<sup>6</sup> Články 87-89 ES Zmluvy o ES a Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk – Ú.v. EÚ C 312, 9.12. 2005.

Komisia navrhuje používať tieto pracovné opatrenia na účely vypracovania vykonávacieho predpisu o spoločných vymedzeniach pojmov a spoločných nástrojoch analýzy na hodnotenie kapacít letísk, ako aj postupov na zapojenie prevádzkovateľov letísk do strednodobého plánovania kapacít.

- (14) Organizácia Eurocontrol vyvinula systematický a dobre fungujúci proces plánovania kapacity riadenia letovej prevádzky na európskej úrovni. Komisia navrhuje rozšíriť tento postup na plánovanie kapacity letísk, čo by umožnilo tomuto odvetviu získať globálny pohľad na otázky kapacity letísk v Európe. Komisia vyzve členské štáty, príslušné orgány a zúčastnené strany na vytvorenie orgánu dohľadu nad kapacitou letísk, ktorý bude **dozerat'** na tento proces plánovania. Orgán dohľadu, ktorý by mohol začať svoju činnosť v roku 2007, by bol fórom na výmenu a sledovanie údajov a informácií o letiskových kapacitách s cieľom zriadiť paneurópske centrum pozorovania pre túto dôležitú záležitosť.

Na začiatku roku 2007 Komisia vydá poverenie organizácii Eurocontrol na vypracovanie harmonizovaných metodických nástrojov na posúdenie kapacity letísk.

Orgán dohľadu nad strednodobým plánovaním letiskovej kapacity pod záštitou Komisie bude využívať súpis hodnotenia kapacít v rámci celej EÚ na zlepšenie povedomia a informovanosti v súvislosti s regionálnymi kapacitnými potrebami a na tento účel bude predkladať výročnú správu.

### 3.2. Prevádzkové intervaly (sloty) a letové plány:

- (15) V Európe sa od prevádzkovateľov lietadiel vyžaduje, aby predložili letový plán minimálne hodinu pred odletom lietadla. Obratom dostanú prevádzkový interval manažmentu toku letovej prevádzky (Air Traffic Flow Management – ATFM), ktorý je v súlade s časom, v ktorom môže lietadlo vzlietnuť bez toho, aby zapríčinilo preťaženie v systéme riadenia letovej prevádzky. Prevádzkové intervaly ATFM sa bežne vydávajú pri nedostatku vnútornej kapacity v centrách riadenia letovej prevádzky alebo na letiskách<sup>7</sup>, alebo v prípade neočakávaného obmedzenia kapacity (ako napr. hmla, búrky, technické poruchy systémov atď.).

V praxi sa overenie letových plánov na základe letiskových prevádzkových intervalov nerobí systematicky, čo vedie k interferenciám v optimálnom využívaní letiskových prevádzkových intervalov. Vedľajším dôsledkom je, že lietadlá obsadzujú kapacitu rolovacej, ako aj vzletovej a pristávacej dráhy dlhšie ako je nevyhnutné, a preto majú nepriaznivý vplyv na životné prostredie.

Organizácia Eurocontrol prijala v roku 2005 poverenie vytvoriť v úzkej spolupráci s Komisiou vykonávacie predpisy manažmentu toku letovej prevádzky (ATFM)<sup>8</sup>. Očakáva sa, že návrh vykonávacieho predpisu bude predložený výboru komitológie pre jednotný európsky vzdušný priestor začiatkom roku 2007.

<sup>7</sup> 50 % meškaní ATFM v Európe je spôsobených letiskami

<sup>8</sup> Článok 9 nariadenia o vzdušnom priestore: smernica (ES) č. 551/2004 z 31. marca 2004

- (16) V prípade potreby môže byť článok 14 nariadenia o prevádzkových intervaloch<sup>9</sup> upravený takým spôsobom, aby boli príslušné orgány riadenia letovej prevádzky nútené odmietnuť letový plán prevádzkovateľa lietadla vždy, keď letecký prepravca nedodrží požadované letiskové prevádzkové intervaly.
- (17) V súlade s rámcovým nariadením o jednotnom európskom vzdušnom priestore<sup>10</sup> bola organizácia Eurocontrol požiadaná zabezpečiť Komisii technickú podporu pri príprave správy o pokroku, ktorú má predložiť do 20. apríla 2007 Rade a Európskemu parlamentu a ktorá sa týka implementácie právnych predpisov týkajúcich sa jednotného európskeho vzdušného priestoru.

V úzkej spolupráci s Komisiou sa v poverení udelenom organizácii Eurocontrol týkajúcom sa opatrení ATFM navrhnu riešenia na zabezpečenie konzistentnosti letiskových prevádzkových intervalov a letových plánov, a odporúčia sa všetky potrebné zmeny a doplnenia súvisiacich právnych predpisov. Návrh vykonávacieho predpisu AFTM bude predložený výboru komitológie pre jednotný európsky vzdušný priestor na zaujatie stanoviska. Komisia takisto zhodnotí výsledky a potenciálny vplyv vykonávacej správy o jednotnom európskom vzdušnom priestore v roku 2007 na prevádzku letísk.

### 3.3. Zvýšenie predvídateľnosti a zníženie meškaní na letisku pomocou rozhodovania založeného na spolupráci (Collaborative Decision Making - CDM):

- (18) Pri riadení prevádzky leteckých spoločností a letísk je veľmi dôležitá predvídateľnosť. Napríklad letecké spoločnosti zapracujú do svojich časových harmonogramov „vyrovnávací čas“, ktorý umožní prijať nečakané oneskorené prílety a odlety lietadiel. Skrátenie tohto vyrovnávacieho času o päť minút by umožnilo ušetriť približne 1 miliardu EUR lepším využitím zdrojov leteckých spoločností i letiskových zdrojov.
- (19) Navyše je potrebné, aby „letecké spoločnosti, letiská, riadenie letovej prevádzky a spoločenstvo ATFM prešli od „izolovanej perspektívy“ k všeobecnejšiemu zameraniu na celkovú výkonnosť leteckej dopravy”<sup>11</sup>. Posilnené **schopnosti rozhodovania** vďaka výmene informácií medzi všetkými partnermi letísk prinášajú množstvo kvantitatívnych a kvalitatívnych výhod pre prevádzku nielen samotných letísk, ale najmä celej letiskovej siete. Tento kompletný proces výmeny informácií v inštitucionalizovanej forme sa nazýva rozhodovanie na základe spolupráce (Collaborative Decision Making - CDM). Rozhodovanie letísk na základe spolupráce by znížilo reťazové meškanie v rámci celej siete a získal by sa ním čas stratený v dôsledku nepriaznivého počasia či iných narušení, ktoré spôsobujú plytvanie letiskovými kapacitami.

<sup>9</sup> Nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva, zmenené a doplnené nariadením (ES) 793/2004 z 21. apríla 2004

<sup>10</sup> Článok 12 ods. 2 nariadenia (ES) 549/2004 z 10. marca 2004, v ktorom sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho vzdušného priestoru

<sup>11</sup> Správa o faktoroch presnosti na hlavných európskych letiskách (Report on Punctuality Drivers at Major European Airports), s. 48, vypracovaná oddelením na posudzovanie výkonnosti – máj 2005

- (20) Komisia verí že rozhodovanie letísk na základe spolupráce môže byť reálnym prínosom pre prevádzku letiskovej siete ako celku, ak sa na ňom zúčastní dostatočné množstvo partnerov. Predpokladá sa takisto, že zvýšená prevádzková účinnosť povedie k dosiahnutiu vítaného environmentálneho úžitku.

Komisia navrhuje dať poverenie organizácii Eurocontrol na vytvorenie vykonávacích predpisov na zavedenie rozhodovania letísk na základe spolupráce na európskych letiskách v roku 2008.

#### **4. KONZISTENTNÝ PRÍSTUP K OPATRENIAM LETECKEJ BEZPEČNOSTI NA LETISKÁCH**

##### **4.1. Rozšírenie zodpovedností EASA na reguláciu bezpečnosti letísk**

- (21) Intenzívne využívanie letísk a vyšší objem dopravy si vyžaduje zlepšenie úrovne bezpečnosti. Letiská boli najmenej regulovaným článkom v oblasti bezpečnosti v reťazci leteckej dopravy. Dobrovoľná snaha skupiny regulátorov letiskovej bezpečnosti<sup>12</sup> dosiahla pozoruhodné výsledky. Všeobecne záväzné pravidlá sú však potrebné s cieľom vytvoriť jednotné úrovne leteckej bezpečnosti pre európskych občanov, tak ako sa odporúčajú aj v nových požiadavkách ICAO na bezpečnosť letísk. Okrem toho keďže členské štáty nezavádzajú ustanovenia ICAO jednotne, medzi prevádzkovateľmi letísk<sup>13</sup> neexistujú vyrovnané konkurenčné podmienky, čo núti spoločnosti prevádzkujúce letiská v rôznych členských štátoch podrobovať sa celému radu rôznorodých vnútroštátnych alebo dokonca miestnych bezpečnostných predpisov.
- (22) Ako bolo oznámené, Komisia preto prijme legislatívny návrh na rozšírenie úlohy EASA na bezpečnosť letísk<sup>14</sup>. Predbežné hodnotenie vplyvu rozšírených úloh EASA sa uskutočnilo v roku 2005. Počas roka 2006 samotná EASA vypracuje stanovisko k tejto záležitosti po podrobnej konzultácii so zúčastnenými stranami prostredníctvom postupu „oznámenia o navrhovanej zmene a doplnení“ (Notice of Proposed Amendment - NPA).

Komisia plánuje v tejto veci schváliť legislatívny návrh začiatkom roka 2008.

<sup>12</sup> Skupina GASR bola založená v roku 1996 a v súčasnosti zahŕňa 27 európskych štátov.

<sup>13</sup> Príloha 14 kapitola 1 oddiel 1.3 a Príručka o certifikácii letísk (Dok. 9774 z októbra 2001).

<sup>14</sup> Oznámenie o rozšírení úloh Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva na rok 2010, KOM(2005) 578, 15. novembra 2005.

## 4.2. Využitie globálnych navigačných satelitných systémov (GNSS) pre posilnenú bezpečnosť letísk

- (23) EÚ dlhodobo investuje do vývoja satelitnej navigácie. Napriek odporúčaniam ICAO a dostupnému schválenému palubnému elektronickému vybaveniu lietadla sa tieto systémy v súčasnosti široko nevyužívajú. Z hľadiska bezpečnosti by GNSS mohli ponúknuť ešte jeden zdroj informácií o lokalizácii. GNSS prispievajú k zabráneniu riadených letov do terénnej prekážky (Controlled Flight into Terrain – CFT), ktoré sú najčastejšou príčinou smrteľných nehôd, najmä v prípade najmenej sofistikovaných lietadiel. GNSS by takisto mohli ponúknuť väčšiu flexibilitu v koncepcii približovacích a odletových trás s cieľom vyhnúť sa prekážkam, znížiť vplyv hluku alebo umožniť bezpečnú prevádzku blízkych letísk alebo vzletových a odletových dráh.

Komisia povolí certifikáciu signálu EGNOS/Galileo vo vesmíre a zahrnie využitie GNSS do európskeho rádionavigačného plánu. Úplné zaradenie GNSS do prevádzkových procesov manažmentu letovej prevádzky (ATM) sa očakáva od programu SESAR, ktorý prináša prospech pre sieť „od východu k východu“ (gate to gate).

## 5. PODPORA KOMODALITY - RÔZNYCH SPÔSOBOV DOPRAVY

### 5.1. Zlepšenie prístupu k letiskám a komodality:

- (24) Letecká a železničná doprava by sa mali väčšmi vzájomne dopĺňať. Existujú najmenej tri rozhrania medzi leteckou a železničnou dopravou a každé z nich prináša špecifické výhody spoločnosti ako celku a takisto budú mať pozitívny vplyv na životné prostredie:

- spojenie medzi letiskom a mestom s výhodami odbremenenia cestnej dopravy a lepšej kvality ovzdušia v okolí letísk;
- spojenie s regiónom s tými istými výhodami ako sa uvádzajú vyššie a okrem toho s výhodou rozšírenia oblasti, ktorá letisko využíva;
- spojenie medzi letiskom a hlavnými metropolitnými oblasťami prostredníctvom vysokorýchlostných železníc s tými istými výhodami, ako sa uvádzajú vyššie, a ďalším potenciálom pre uvoľnenie prevádzkových intervalov, ktoré zaberá letecká doprava na krátkych trasách, v prospech diaľkových letov, ktoré pre letiská a leteckých dopravcov znamenajú vyššiu produktivitu prevádzkových intervalov.

Konvenčná železničná doprava môže hrať dôležitú úlohu a jej rozvoj s cieľom spájať sekundárne a regionálne letiská by mal byť finančne podporovaný členskými štátmi a Spoločenstvom.

Letisko Arlanda v Štokholme (približne 17 miliónov cestujúcich ročne) má tri podzemné železničné stanice. Jedna slúži pre diaľkovú železničnú dopravu a dve ďalšie umiestnené na opačných koncoch letiska využíva rýchlovlak Arlanda Express. Arlanda Express spája letisko s mestom 4 – 6 krát za hodinu a prejde 45 km dlhú trasu za 20 minút rýchlosťou dosahujúcou 200 km/h. Ak z akéhokoľvek dôvodu vlak mešká viac ako dve minúty, pasažieri môžu požiadať o vrátenie úplnej ceny cestovného lístka.

- (25) Je potrebné mať k dispozícii účinnú komodalitnú infraštruktúru a zlepšiť členenie jednotlivých druhov dopravy pre prístup na letiská. Komisia bude naďalej venovať pozornosť a prostriedky na podporu a financovanie intermodálnych infraštruktúr. Takéto projekty sa môžu podporiť prostredníctvom európskej kohéznej politiky a sú naďalej oprávnené na financovanie z Európskeho fondu pre regionálny rozvoj a Kohézneho fondu.

Financovanie komodalitných projektov prostredníctvom transeurópskych dopravných sietí TEN-T a Európskeho fondu pre regionálny rozvoj a Kohézneho fondu je pre obdobie rokov 2007 – 2013 naďalej k dispozícii. Komisia takisto vyzýva členské štáty na podporu rozvoja intermodálnych platforiem na letiskách (železničné spojenia s letiskami a železničné stanice na letiskách), ktoré podporujú účinnosť železničnej aj leteckej dopravy.

## 5.2. Intermodalita leteckej a železničnej dopravy

- (26) Zásadné faktory rozhodovania cestujúceho o druhu dopravy sú relatívne stabilné a rovnako významné v celej Európe. Cestujúci si vyberú možnosti železničnej dopravy, ak im čas, cestovné, frekvencia, prístup atď. ponúka výhodu, a vyberú si leteckú dopravu, ak im výhodu ponúka tento spôsob dopravy. V rozvoji intermodality (kombinovanej dopravy) by preto malo ísť o využívanie a podporu trhových požiadaviek cestujúcich. Medzi faktory, ktoré sú súčasťou následnej optimalizácie služieb, patria informácie, predaj lístkov, ovládanie jazykov, integrácia služieb a ostatné otázky.

Hlavným dôvodom podpory železničnej dopravy ako doplnku k leteckej doprave by malo byť sústredenie sa na zvýšenie záujmu o služby železníc. Toto podnieti cestujúcich skúšať možnosti železníc pri priamom spojení a pri cestovaní s prestupmi. Vzhľadom na zvýšenie dopytu sa množstvo druhotných problémov vyrieši posilnenou spoluprácou prevádzkovateľov a spätnej väzby od zákazníkov. Intermodalitu leteckej a železničnej dopravy nemožno považovať za prvoradý spôsob odbremenenia letísk, pretože účinok tohto odbremenenia vo všeobecnosti nepresahuje jednoročný alebo dvojročný rast leteckej dopravy. Intermodalita je však užitočná na dosiahnutie väčšej účinnosti dopravného systému, najmä letísk. Navyše sa zníži environmentálna záťaž letísk. Fórum na podporu intermodality leteckej a železničnej dopravy (Rail-Air Intermodality Facilitation Forum), ktoré sa uskutočnilo v období od septembra 2003 do júna 2004, dospelo k záveru, že absencia integrovaných lístkov leteckej a železničnej dopravy sa považuje za prekážku ďalšieho rozvoja intermodality leteckej a železničnej dopravy z hľadiska služieb a záujmu pasažierov.

Komisia má v úmysle podporovať integrované cestovné lístky pre leteckú a železničnú dopravu a na túto tému uverejní začiatkom roka 2007 konzultačný dokument.

## 6. NOVÁ LETISKOVÁ INFRAŠTRUKTÚRA SI VYŽADUJE DÔSLEDNÚ ÚVAHU

### 6.1. Zlepšenie environmentálnej kapacity letísk (hluk)

(27) Najmä citlivosť na hluk lietadiel je významnou prekážkou rozvoja letísk. Úplné vyradenie najhlučnejších starých lietadiel (takzvané lietadlá kapitoly 2) od 1. apríla 2002 predstavovalo skok vpred pri zlepšení hlukového prostredia v okolí letísk. Vzhľadom na očakávaný rast leteckej dopravy sa však toto zlepšenie môže čoskoro narušiť. Smernica 2002/30/ES o obmedzení hluku umožní vyradenie najhlučnejších lietadiel kapitoly 3 na základe splnenia mnohých podmienok, ktorých cieľom je zavedenie takzvaného „vyváženého prístupu“.

- Vyvážený prístup k hluku, schválený v roku 2001 zhromaždením ICAO, umožňuje zmluvným štátom ICAO medzinárodný prístup k riešeniu problémov hluku lietadiel na jednotlivých letiskách hospodársky zodpovedným spôsobom a s ohľadom na životné prostredie. Obsahuje štyri základné prvky:
  - zníženie hluku pri zdroji;
  - plánovanie a riadenie územného využitia;
  - prevádzkové postupy znižovania hluku;
  - prevádzkové obmedzenia hluku lietadiel.
- Prevádzkové obmedzenia hluku lietadiel by sa nemali uplatňovať ako prvé možné riešenie, ale až po zvážení výhod, ktoré by priniesli iné prvky. Vyvážený prístup poskytuje rámec na hodnotenie, konzultáciu a rozhodovanie, ktoré rešpektuje stanoviská všetkých zúčastnených strán.
- Zásady vyváženého prístupu k hluku boli zapracované do právnych predpisov Spoločenstva<sup>15</sup>.

V roku 2006 sa začal výskum s cieľom preskúmať implementáciu smernice a analyzovať zmeny, ktoré sa uskutočnili vo vzťahu k úrovni hluku na letiskách Spoločenstva od nadobudnutia jej účinnosti.

Pri využití vyváženého prístupu k hluku by členské štáty mali aj náležite brať do úvahy ustanovenia smernice o environmentálnom hluku (2002/49/ES), ktorá sa bude revidovať v roku 2009.

V roku 2007 bude vypracovaná správa o implementácii tejto smernice a Komisia rozhodne či je návrh na jej zmenu a doplnenie potrebný.

<sup>15</sup> Smernica 2002/30/ES o pravidlách a postupoch zavedenia prevádzkových obmedzení podmienených hlukom na letiskách Spoločenstva, Ú.v. ES L 85, 28.3.2002, s. 40.

## 6.2. Zlepšenie rámca plánovania novej letiskovej infraštruktúry:

- (28) Existuje značný **priestor na zlepšenie** plánovania a riadenia územného využitia v EÚ:
- iba menšina členských štátov poskytuje orgánom plánovania a verejnosti letiskové plány obsahujúce informácie o dlhodobých prognózach zaoberajúcich sa letiskovou infraštruktúrou vrátane oblastí s prekážkovým obmedzením a vysokými hladinami hluku;
  - iba polovica členských štátov integruje všetky informácie o letiskách a vplyve ich činností na okolité prostredie;
  - systematické uverejňovanie dlhodobých plánov rozvoja letísk, ako aj plánov územného využitia, by zlepšilo dostupnosť a kvalitu informácií prístupných verejnosti a pomohlo zaistiť, aby verejnosť bola správne informovaná.
- (29) Politiky dobrého územného využitia sa musia vnímať aj z hľadiska **vyváženého prístupu** k hluku a možností, ktoré ponúkajú GNSS. Platné opatrenia by sa mali preskúmať s cieľom zabezpečiť, aby príslušné orgány dostávali dlhodobé plány rozvoja letísk a aby tieto informácie boli primerane skoorinované s plánovaním územného využitia.
- (30) S cieľom podporiť účinný systém leteckej dopravy sa informácie získané na základe výpočtu kapacít, ako aj na základe plánovania územného využitia, musia vziať do úvahy pri koordinovaní a hodnotení regionálnych alebo sieťových kapacitných potrieb ako celku.
- (31) Zjednodušenie a urýchlenie postupov plánovania si vyžaduje spoluprácu medzi členskými štátmi a koordináciu medzi členskými štátmi a Komisiou, najmä v prípade projektov spoločného európskeho záujmu. Pri dodržiavaní príslušných noriem a súladu s príslušnými environmentálnymi právnymi predpismi vrátane usmernení týkajúcich sa hodnotenia environmentálneho dosahu a strategického environmentálneho hodnotenia by cieľom mala byť lehota piatich rokov na plánovanie projektu, jeho schválenie a výstavbu.

Komisia sa spolu s odborníkmi z členských štátov a zúčastnenými stranami bude snažiť o zjednodušenie konania a o vypracovanie odporúčaní pre **usmernenia o osvedčených postupoch** na podporu lepšej koordinácie plánov letísk a rozsiahlejších plánov územného využitia.

## 7. VYPRACOVANIE A IMPLEMENTÁCIA NOVÝCH TECHNOLOGIÍ

- (32) Komisia financovala prostredníctvom svojich rámcových programov pre výskum rad projektov zaoberajúcich sa zdokonalenými systémami navádzania a riadenia pohybu po prevádzkových plochách A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems). Tieto technológie v súčasnosti dosiahli dostatočnú úroveň vyspelosti. Program navyše dosiahol uznanie a umožnil harmonizáciu na celosvetovej úrovni prostredníctvom ICAO.
- (33) Najmä časť týkajúca sa dohľadu a kontroly konceptu A-SMGCS môže byť veľmi účinná vo všetkých poveternostných podmienkach na zabezpečenie najvyššej úrovne bezpečnosti a zároveň podporovať neustály nárast pohybu lietadiel.

A-SMGCS, čiže zdokonalené systémy navádzania a riadenia pohybu po prevádzkových plochách, je systém podporujúci trasovanie, navádzanie a dohľad nad riadením lietadiel a vozidiel na zemi na účely dodržania deklarovaného počtu pohybov na zemi v rôznych poveternostných podmienkach v rámci prevádzkovej úrovne viditeľnosti na letisku s dodržaním požadovanej úrovne bezpečnosti.

Funkcie dohľadu a riadenia boli testované a preskúmané do takej miery, že požiadavky na ich výkon sú dostatočné na to, aby sa použili ako usmernenia na implementáciu týchto dvoch funkcií systému A-SMGCS.

- (34) V rámci programu SESAR sa vyvinú nové technológie určené na ďalšie zvyšovanie bezpečnosti a účinnosti prevádzky letísk. Najmä:
- nové zariadenia na predpovedanie a detekciu vírov turbulencie v úplave umožnia bezpečne znížiť minimálne odstupy medzi lietadlami;
  - nové senzory umožnia úkony riadiacej veže na diaľku;
  - nové generácie nástrojov riadenia prevádzkových priestorov letísk umožnia optimalizáciu pozemných pohybov.
- (35) Očakáva sa, že rozvoj riadenia informácií v rámci celého systému, ktorý vytvorí široký systém CDM pre leteckú dopravu, ešte zvýši predvídateľnosť a účinnosť prevádzky lietadiel a letísk. Takáto zvýšená prevádzková účinnosť bude mať pozitívny vplyv aj na životné prostredie.

- (36) Technológie, ako sú zariadenia na identifikáciu prostredníctvom rádiových frekvencií (Radio Frequency Identification Devices - RFID), ktoré zvyšujú vnútornú logistickú účinnosť letísk, by tiež mohli prispieť k prekonaniu preťaženia. Na preťažených letiskách môže mať každé meškanie odletu vážne dôsledky na plánovanie prevádzkových intervalov a letov.

Nové technológie, ako je rádiové označovanie palubných lístkov a batožiny by mohli významne znížiť 10 % meškanie lietadiel, ku ktorým dochádza z dôvodu nedostavenia sa cestujúcich na nástup do lietadla<sup>16</sup>. Systém by umožnil lokalizáciu cestujúcich alebo v prípade potreby účinnejšiu identifikáciu ich zapísanej batožiny a jej odstránenie.

Také technológie by však boli plne účinné len vtedy, ak by sa spoločné normy pre interoperabilitu rádiového označovania, ako aj spoločný právny rámec na ochranu informácií o cestujúcich<sup>17</sup> dosiahli na medzinárodnej úrovni.

Vyspelé technológie, ako napríklad funkcie dohľadu a riadenia systémov A-SMGCS, by mali byť zavedené na všetkých európskych letiskách. Program SESAR ďalej vytvorí nové nástroje a systémy, ktoré významne zvýšia kapacitu letísk.

## 8. ZÁVER

- (37) Komisia je pripravená prijať výzvu očakávanej „kapacitnej tiesne“. V tomto dokumente sa navrhuje akčný plán vypracovaný na základe intenzívnych konzultácií. Tento akčný plán (podrobne uvedený v prílohe) bol vytvorený na dosiahnutie rovnováhy medzi návrhmi právnych predpisov, finančnou podporou a podporou lepšej koordinácie plánovania.
- (38) Všetci aktívni účastníci by mali spolupracovať na splnení úlohy, ktorou je ďalšie budovanie účinnejšieho, bezpečnejšieho a pre životné prostredie priaznivejšieho systému leteckej dopravy v Európe, ktorý je v súlade s ambicióznymi cieľmi Lisabonskej stratégie.

---

<sup>16</sup> Pozri napríklad projekt OpTag, ktorý financuje EÚ <http://www.optagconsortium.com/presentation1.htm>  
<sup>17</sup> Uvedené faktory sa budú riešiť ako následný krok v rámci verejnej konzultácie Európskej komisie o zariadeniach na identifikáciu prostredníctvom rádiových frekvencií [www.rfidconsultation.eu](http://www.rfidconsultation.eu)

## PRÍLOHA

Komisia vydá poverenie organizácii Eurocontrol na vytvorenie harmonizovaných metodických nástrojov na posúdenie kapacity letísk.	Začiatkom roka 2007
Orgán dohľadu nad strednodobým plánovaním kapacity letísk pod záštitou Komisie bude zlepšovať povedomie a informácie v súvislosti s regionálnymi kapacitnými potrebami a predloží výročnú správu.	2007
Poverenie dané organizácii Eurocontrol o opatreniach ATFM, v ktorom sa navrhnú riešenia na zabezpečenie konzistentnosti prevádzkových intervalov a letových plánov, spolu s požadovanými úpravami súvisiacich právnych predpisov.	1. štvrťrok 2007 pre výsledky poverenia – 2008 na prispôsobenie právnych predpisov
Legislatívny návrh týkajúci sa rozšírenia úlohy EASA na prevádzku letísk.	Na začiatku roka 2008
Komisia umožní certifikáciu signálu GNOS/Galileo vo vesmíre a zahrnie využitie GNSS do európskeho rádionavigačného plánu.	Od roku 2008
Od programu SESAR sa očakáva úplné zahrnutie GNSS do prevádzkových postupov manažmentu letovej prevádzky.	2007
Financovanie oprávnených projektov v oblasti komodality prostredníctvom TEN-T a v rámci programov európskej kohéznej politiky prostredníctvom Európskeho fondu pre regionálny rozvoj a Kohézneho fondu.	Od roku 2007
Komisia mieni podporovať integrované letecké a železničné cestovné lístky a k tejto téme uverejní konzultačný dokument.	Na začiatku roka 2007
Príprava správy o implementácii smernice o hluku s cieľom zmeniť a doplniť právne predpisy, ak sa to bude vyžadovať.	2007 – 2008
Vytvorenie usmernenia o osvedčených postupoch a zjednodušení postupov na podporu koordinácie letiskových plánov.	2007
Včasné zavedenie vyspelých technológií, ako napríklad funkcií dohľadu a kontroly A-SMGCS na všetkých európskych letiskách.	Od roku 2007
Program SESAR ďalej vyvinie nové nástroje	2007 - 2013

a systémy, ktoré významne zvýšia kapacitu letísk.	
Komisia takisto zväži závery a možný vplyv správy z roku 2007 o implementácii jednotného európskeho vzdušného priestoru na prevádzku letísk.	Od polovice roka 2007
Komisia vydá poverenie organizácii Eurocontrol na vypracovanie vykonávacích predpisov týkajúcich sa zavedenia rozhodovania založeného na spolupráci na európskych letiskách.	2008