



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 24.1.2007
COM(2006) 819 galīgā redakcija

**KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

Rīcības plāns saistībā ar lidostu jaudu, efektivitāti un drošumu Eiropā

{SEC(2006) 1686}
{SEC(2006) 1687}

KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

Rīcības plāns saistībā ar lidostu jaudu, efektivitāti un drošumu Eiropā

- (1) Eiropas gaisa transporta sektora liberalizācija ir bijusi ļoti **veiksmīga**: laikā no 1980. līdz 2000. gadam gaisa satiksme Eiropā ir trīskāršojusies. Laikā no 1992. līdz 2005. gadam ES iekšējo maršrutu skaits ir palielinājies par 150 %. Tagad Eiropas iedzīvotāji var izmantot diversificētu gaisa transporta pakalpojumu klāstu par pieņemamām cenām.

Eiropas Kopiena ir veikusi konkrētus pasākumus, lai **saglabātu** šo pieaugumu, vienlaicīgi noturot drošuma un efektivitātes augsto līmeni:

- Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*) tika izveidota 2002. gadā, lai racionalizētu Eiropas pasākumus lidojumderīguma jomā,
- 2004. gadā pieņemtās Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu paketes mērķis ir padziļināti reformēt gaisa satiksmes vadības sektoru nolūkā paaugstināt drošumu un efektivitāti Eiropas gaisa telpā.

- (2) Ja pieprasījums pēc gaisa satiksmes turpināsies saskaņā ar pašreizējām tendencēm, 20 gadu laikā tas divkāršosies. Ir skaidrs, ka tas nopietni ietekmēs vidi. Komisija risina šo jautājumu ar virkni iniciatīvu, kas ir vērstas uz to, lai internalizētu transporta ārējās izmaksas un samazinātu gaisa transporta nozīmi siltumnīcefekta veicināšanā.

Komisijas 2001. gada Transporta Baltās grāmatas vidusposma pārskatā¹ tiek atzīts, ka ir nepieciešams veikt pasākumus, lai samazinātu negatīvo ietekmi uz vidi, kuru izraisa straujais satiksmes pieaugums. Šā dokumenta mērķis ir optimizēt pašreizējās infrastruktūras izmantošanu, veicināt tehnoloģisko jauninājumu izmantošanu, uzlabot drošumu un efektivitāti un uzlabot jaunās infrastruktūras plānošanas sistēmu, kad tas ir nepieciešams.

- (3) Mūsdienu sabiedrībā **piekļuve** ir ekonomikas konkurētspējas, sociālās un reģionālās kohēzijas un kultūras attīstības pamats. Līdz ar to ne tikai globalizācijas ekonomiskās un komerciālās vajadzības izraisa augošo pieprasījumu pēc gaisa transporta, bet arī sabiedrisko un kultūras vajadzību attīstība palielina pieprasījumu pēc lidojumiem.
- (4) Pēc gaisa transporta tirgus liberalizācijas, izveidojot iekšējo tirgu un risinot "gaisa telpas pārslodzes" problēmas Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvā, Komisija tagad galveno uzmanību pievērš lidostām. Ja jauda neatbildīs pieprasījumam, pastāv risks, ka tā kļūs par **visierobežojošāko faktoru** gaisa transporta jomā. Šā vājākā posma izraisītā ķēdes reakcija tīklā apdraud visas gaisa transporta sistēmas efektivitāti. Tā kā gaisa transports tiek uzskatīts par ekonomiskās izaugsmes "dzinēju", tas savukārt ir risks graujoši ietekmēt Eiropas ekonomikas konkurētspēju kopumā.

¹ COM(2006) 314.

- (5) Lidostām ir būtiska **ekonomiskā nozīme** gan vietējā, gan globālā mērogā. Eiropas lidostu operatori tieši nodarbina aptuveni 120 000 darbinieku, lai apkalpotu 580 miljonus pasažieru gadā. Kopējais uz vietas nodarbināto skaits aviosabiedrībās, tehniskās apkopes, ēdināšanas, mazumtirdzniecības un gaisa satiksmes kontroles uzņēmumos sasniedz aptuveni 1,1 miljonu strādājošo.

Lidostu sektors tieši **veido** vidēji 925 darbavietas uz vienu miljonu darba slodzes vienību². 31% uzņēmumu galvenais ražotņu **izvietojanas faktors** ir atrašanās lielas lidostas tuvumā. Banku un apdrošināšanas pakalpojumu jomā gaisa transports veido līdz 50 % no kopējā transporta pieprasījuma³.

Tādēļ efektīva gaisa transporta nozare veicina Lisabonas stratēģijā noteiktos mērķus.

1. PAREDZAMĀIS “JAUDAS LŪZUMS”

- (6) Lidostas jauda ietver **skrejceļu un lidlauka infrastruktūru**. Skrejceļu jauda ir maksimālais gaisa kuģu nolaišanās un/vai pacelšanās skaits, ņemot vērā tādus fizikālos drošumu ietekmējošos ierobežojumus kā turbulences virpuļu veidošanās. Lidlauka infrastruktūras jauda atbilst termināļu fiziskajam izvietojumam (novietņu laukumi un iekāpšanas vārti, utt.) un to vadības efektivitātei.
- (7) Ņemot vērā paredzamo satiksmes attīstību, Eiropa saskarsies ar **nepārtraukti augošu plaisu**⁴ starp jaudu un pieprasījumu. To sauc par “jaudas lūzumu”. Ja pašreizējais jaudas līmenis netiks krasi palielināts, ir paredzams, ka vairāk nekā 60 Eiropas lidostas būs stipri pārslogotas un 2025. gadā 20 vadošās lidostas būs pārpildītas ne mazāk kā 8-10 stundas dienā.
- (8) Šāds pārslogojums, visticamāk, būtiski ietekmēs aviosabiedrību spēju ievērot lidojumu grafikus, jo īpaši lidostās, kas ir satiksmes mezgli, un līdz ar to Eiropas gaisa transporta nozare kļūs mazāk efektīva. Pārslogojums ietekmēs arī **vides un drošības izmaksas**, jo operāciju biežums un sarežģītība sasniegs nepieredzētu līmeni.

Jaudas lūzums lidostās ir visu gaisa transporta apgādes ķēdē iesaistīto dalībnieku drošuma, efektivitātes un konkurētspējas **apdraudējums**.

² Darba slodzes vienība ir vai nu viens pasažieris, vai 0,1 tonna kravas.

³ *Airports Council International and York Aviation*, "The social and economic impact of airports in Europe", 2004 (Starptautiskā lidostu padome un *York Aviation*, "Lidostu sociālā un ekonomiskā ietekme Eiropā", 2004. gads).

⁴ Apvienotais *ECAC* un *Eurocontrol* pētījums par lidostu jaudu: Izaugsmes izaicinājumi, 2004. gada 14. decembris, publicēts *Eurocontrol* tīmekļa vietnē:
http://www.eurocontrol.int/eatm/gallery/content/public/library/CTG04_report.pdf

2. JAUDAS LŪZUMA RISINĀJUMU STRATĒGISKĀ VĪZIJA

- (9) Šim sarežģītajam jautājumam **nav universāla risinājuma**. Lidostu sektorā izaicinājums ir ne tikai dalībnieku daudzveidība un operāciju ļoti tehniskais raksturs, bet arī plānošanas termiņi.
- Jaunas infrastruktūras izveidei ir nepieciešami 5 līdz 10 gadi vai vairāk.
 - Lai plānotu un optimizētu esošo skrejceļu, tostarp apkārtējās gaisa telpas, izmantošanu, ir nepieciešami 1 līdz 5 gadi.
- (10) Laikposmā no 2005. gada septembra vidus līdz 2006. gada sākumam Komisija apspriedās ar ieinteresētajām personām, lai meklētu iespējamus risinājumus lidostu jaudas deficīta novēršanai. Visas atbildes no valsts iestādēm, aviosabiedrībām, lidostu operatoriem, pilotiem, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, ekspertiem, privātpersonām un vides organizācijām deva vērtīgu ieguldījumu⁵. Galvenais apspriešanās secinājums bija tas, ka ir **plaša vienprātība par to, ka šāda problēma pastāv un ir nepieciešams rast tirgus virzītus un vidē ilgtspējīgus risinājumus**. Daudzi aptaujas dalībnieki uzsvēra nepieciešamību uzlabot sadarbību un informācijas apmaiņu starp lidostu darbības ķēdē iesaistītajiem dalībniekiem.
- (11) Diskusijas par jaudas problēmu notika augsta līmeņa civilās aviācijas ģenerāldirektoru sanāksmēs 2005. gadā Apvienotās Karalistes prezidentūras laikā un 2006. gada maijā Zalcburgā Austrijas prezidentūras laikā.
- (12) Apspriešanās rezultātā ir uzskaitīta virkne **pasākumu**:
- nepieciešams efektīvāk izmantot **esošos skrejceļus** un atbalstīt jaunu infrastruktūru,
 - ir jāmeklē atbilstošs līdzsvars starp tirgus virzītiem risinājumiem (tirgus mehānismi laika nišu piešķiršanai) un reglamentējošiem pasākumiem (Eiropas vienotās gaisa telpas un lidostu drošuma pārraudzība),
 - Eiropas Kopiena varētu atbalstīt lidostu sektoru arī ar **finanšu** instrumentu palīdzību: TEN-T, Eiropas kohēzijas politikas programmas no Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Kohēzijas fonda (saskaņā ar Kopienas stratēģiskajām kohēzijas politikas pamatnostādņēm un atkarībā no katrā programmā definētajām prioritātēm) vai ar tādu iniciatīvu palīdzību kā *SESAR* (Eiropas Vienotās gaisa telpas *ATM* pētījumi),
 - lai veicinātu **drošumu**, ir nepieciešami saistoši Kopienas noteikumi, jo īpaši par lidlauka gaisa telpas drošumu, ietverot ne tikai infrastruktūru, bet arī operācijas un vadību,
 - cenšoties palielināt lidostu jaudu, aviācijas **drošībai** ir jāpievērš vislielākā uzmanība,

⁵

Apspriežu dokuments un atbildes ir pieejamas šādā adresē:
http://europa.eu.int/comm/transport/air/consultation/2005_11_30_en.htm

- **reģionālās lidostas** ir nozīmīgas integrēta Eiropas gaisa transporta tīkla attīstībā. Šajā aspektā būtu vēlams atbrīvot esošās slēptās jaudas reģionālajās lidostās ar tādu nosacījumu, ka dalībvalstis ņem vērā Kopienas juridiskos instrumentus attiecībā uz valsts atbalstu⁶. Globālajām satelītu navigācijas sistēmām šajās lidostās varētu būt nozīmīga loma jaudas palielināšanā un operāciju elastīgumā, nepalielinot vietējās infrastruktūras izmaksas. Dalībvalstīm ir jācenšas uzlabot **piekļuvi** šādām lidostām pa dzelzceļu vai autoceļiem, lai tās darbotos kā atslodzes lidostas.

Ņemot vērā šos aspektus, Kopiena izstrādās piecus galvenos pasākumus:

- pašreizējās lidostu jaudas labāka izmantošana,
- konsekventa pieeja gaisa drošuma operācijām lidlaukos,
- komodalitātes veicināšana, dažādu transporta veidu integrācija un saskaņota darbība,
- lidostu vides jaudas uzlabošana un jaunas lidostas infrastruktūras plānošanas sistēma,
- rentablu tehnoloģisko risinājumu attīstīšana un īstenošana.

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām apstiprināja steidzamas koordinētas darbības nepieciešamību. Šajā dokumentā tiek piedāvāts konkrētu pasākumu saraksts, kurus vislabāk varētu pieņemt ES līmenī. Izveidojot novērošanas iestādi, Eiropas Komisija uzraudzīs to virzību.

3. PAŠREIZĒJĀS LIDOSTU JAUDAS LABĀKA IZMATOŠANA

3.1. Jaudas novērtējums un vidējā termiņa plānošanas metodes

- (13) Jaudas novērtējumam vajadzētu balstīties uz precīzu pašreizējās un plānotās lidostu caurlaides spējas **uzskaiti**. Pašlaik Eiropas mērogā šādas uzskaites nav. Bez tam savas jaudas novērtēšanā lidostas izmanto dažādas metodes un taksonomiju. Tāpēc ir grūti veikt salīdzināšanu un salīdzinošu novērtēšanu.

Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācija *Eurocontrol* atbalsta Komisiju projekta Eiropas vienotā gaisa telpa īstenošanā, uzņemoties virkni tehnisku pasākumu, lai sagatavotu īstenošanas noteikumu projektu, kuru varētu izmantot par pamatu Komisijas priekšlikumam, kas ir jāpieņem saskaņā ar komitejas procedūru – komitoloģiju.

Komisija izvirza priekšlikumu izmantot šos darba pasākumus, lai izstrādātu īstenošanas noteikumus par kopējām definīcijām un kopējiem analīzes instrumentiem lidlauku jaudas novērtēšanā, kā arī procedūras lidostu operatoru iesaistīšanai vidēja termiņa jaudu plānošanā.

⁶ EK Līguma 87.–89. pants un Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām, OV C 312, 9.12.2005.

- (14) *Eurocontrol* ir izstrādājusi sistemātisku un labi funkcionējošu kārtību gaisa satiksmes jaudas plānošanai Eiropas mērogā. Komisija izvirza priekšlikumu paplašināt šo darbu līdz lidostu jaudas plānošanai, kas sektoram dotu globāla mēroga pārskatu par lidostu jaudas jautājumiem Eiropā. Komisija aicinās dalībvalstis, attiecīgās iestādes un ieinteresētās personas izveidot lidostu jaudas novērošanas iestādi, kuras **pārraudzībā** būs šis plānošanas process. Novērošanas iestāde, kas varētu sākt darbu 2007. gadā, būtu forums lidostu jaudas datu un informācijas apmaiņai un pārraudzībai, lai izveidotu Viseiropas novērošanas centru šajā svarīgajā jautājumā.

Komisija nodrošinās *Eurocontrol* pilnvarojumu 2007. gada sākumā izstrādāt saskaņotus lidostu jaudas un novērtēšanas metodiskos instrumentus.

Novērošanas iestāde lidostu jaudas vidēja termiņa plānošanai Komisijas uzraudzībā izmantos ES mēroga jaudas novērtējuma uzskaiti, lai uzlabotu izpratni un informētību par reģionālajām jaudas vajadzībām, un par to sniegs gada pārskatu.

3.2. Lidostu laika nišas un lidojumu plāni

- (15) Eiropā lidostu operatoriem ir jāiesniedz lidojuma plāns vismaz vienu stundu pirms lidojuma sākuma. Pretī viņi saņem gaisa satiksmes plūsmas vadības (*Air Traffic Flow Management (ATFM)*) laika nišu, kas atbilst laikam, kurā gaisa kuģis var pacelties, neradot pārslodzi gaisa satiksmes vadības sistēmā. Parasti *ATFM* laika nišas tiek piešķirtas, kad gaisa satiksmes kontroles centros vai lidostās trūkst iekšējās jaudas⁷ vai kad ir neparedzēti jaudas ierobežojumi (piemēram, migla, pērkona negaiss, tehniskas sistēmas kļūmes utt.).

Praktiski lidojumu plānu pārbaude salīdzinājumā ar lidostas laika nišām nenotiek sistemātiski, tādēļ tiek izjaukta lidostu laika nišu optimāla izmantošana. Blakus efekts ir tāds, ka gaisa kuģis aizņem manevrēšanas un skrejceļa jaudu ilgāk, kā nepieciešams, līdz ar to nelabvēlīgi ietekmējot vidi.

Eurocontrol 2005. gadā saņēma pilnvarojumu ciešā sadarbībā ar Komisiju izstrādāt *ATFM* īstenošanas noteikumus⁸. Paredzams, ka īstenošanas noteikumu projekts tiks iesniegts Eiropas vienotās gaisa telpas komitoloģijas procedūras komitejai 2007. gada sākumā.

- (16) Ja nepieciešams, Laika nišu regulas 14. pantu⁹ varētu grozīt tā, ka kompetentās gaisa satiksmes vadības iestādes būtu spiestas noraidīt gaisa kuģa operatora lidojuma plānu, ja gaisa pārvadātājam nav nepieciešamo lidostas laika nišu.

⁷ 50 % *ATFM* kavējumu Eiropā ir lidostu dēļ.

⁸ Gaisa telpas regulas 9. pants. Regula (EK) Nr. 551/2004, 31.3.2004.

⁹ Padomes 1993. gada 18. janvāra Regulā (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās, kurā grozījumi izdarīti ar 2004. gada 21. aprīļa Regulu (EK) Nr. 793/2004.

- (17) Saskaņā ar Eiropas vienotās gaisa telpas pamatregulu¹⁰ *Eurocontrol* ir aicināta sniegt tehnisko palīdzību Komisijai, lai līdz 2007. gada 20. aprīlim sagatavotu progresa ziņojumu Padomei un Eiropas Parlamentam par Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu īstenošanu.

Ciešā sadarbībā ar Komisiju *Eurocontrol* piešķirtais pilnvarojums par *ATFM* pasākumiem piedāvās risinājumus, lai nodrošinātu atbilstību starp lidostas laika nišām un lidojumu plāniem, un ieteiks nepieciešamos grozījumos attiecīgajos tiesību aktos. *ATFM* īstenošanas noteikumu projekts tiks iesniegts atzinumam Eiropas vienotās gaisa telpas komitoloģijas procedūras komitejai. Komisija novērtēs arī Eiropas vienotās gaisa telpas 2007. gada īstenošanas ziņojumā par lidostu pasākumiem izklāstītos atzinumus un iespējamo ietekmi.

3.3. Prognozējamības palielināšana un lidostu kavējumu samazināšana ar kopīgas lēmumu pieņemšanas palīdzību

- (18) Prognozējamībai ir galvenā nozīme aviosabiedrību un lidostu darbības vadībā. Piemēram, aviosabiedrības savos lidojumu grafikos iestrādā t.s. “buferi”, kas ļauj absorbēt neparedzētus kavējumus gaisa kuģu atlidošanā vai izlidošanā. Samazinot šo buferi par 5 minūtēm, būtu iegūts aviosabiedrību un lidostu resursu izmantošanas uzlabojums aptuveni 1 000 miljonu EUR vērtībā.
- (19) Bez tam “aviosabiedrībām, lidostām, gaisa satiksmes kontrolei un *ATFM* kopienai ir jāvirzās no ierobežotas perspektīvas uz daudz plašāku uzmanības pievēršanu gaisa transporta darbībai kopumā”¹¹. **Lēmumu pieņemšanas iespēju** uzlabošana ar informācijas apmaiņas palīdzību starp visiem lidostas partneriem dod virkni kvantitatīvu un kvalitatīvu ieguvumu ne tikai atsevišķu lidostu darbībai, bet arī, kas ir daudz būtiskāk, lidostu tīklam. Šo plašo informācijas apmaiņas procesu starp institūcijām sauc par kopīgu lēmumu pieņemšanu. Lidostu kopīga lēmumu pieņemšana samazinātu ķēdes reakcijas kavējumus lidostu tīklā un uzlabotu darbības izlīdzināšanu pēc sliktiem laika apstākļiem vai citiem traucējošiem notikumiem, kuru dēļ tiek nelietderīgi izmantota lidostu jauda.
- (20) Komisija uzskata, ka lidostu kopīga lēmumu pieņemšana var sniegt būtiskus ieguvumus lidostu tīkla darbībai kopumā, ja piedalās partneru kritiskā masa. Tiek uzskatīts, ka darbības efektivitātes palielināšana sniegs arī vēlamu labumu videi.

Komisija izvirza priekšlikumu piešķirt pilnvarojumu *Eurocontrol* izstrādāt īstenošanas noteikumus lidostu kopīgas lēmumu pieņemšanas ieviešanai Eiropas lidostās 2008. gadā.

¹⁰ 2004. gada 10. marta Regulas (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai, 12. panta 2. punkts.

¹¹ Ziņojums par precizitātes faktoriem lielākajās Eiropas lidostās, 48. lpp. Ziņojumu sagatavojusi Darbības pārbaudes nodaļa – 2005. gada maijs.

4. KONSEKVENTA PIEEJA GAISA DROŠUMA OPERĀCIJĀM LIDOSTĀS

4.1. EASA pienākumu paplašināšana līdz lidlauku drošuma noteikumiem

- (21) Intensīva lidlauka izmantošana un lielāki satiksmes apjomi prasa drošuma līmeņa uzlabošanu. Lidlauki ir vismazāk regulētais posms aviācijas ķēdē attiecībā uz drošumu. Lidlauku drošuma regulatoru grupas (*GASR*)¹² brīvprātīgie centieni ir devuši jūtamus rezultātus. Tomēr ir nepieciešami kopēji saistoši noteikumi, lai Eiropas iedzīvotājiem nodrošinātu vienotu aviācijas drošuma līmeni, kas ir atbalstīts jaunajās *ICAO* prasībās par lidlauku drošumu. Bez tam, tā kā dalībvalstis *ICAO* noteikumus neīsteno vienoti, lidostu operatoriem nav vienādu iespēju¹³, un tādēļ uzņēmumi, kas dažādās dalībvalstīs vada lidlauku darbību, ir spiesti piemērot nesavienojamu valsts vai pat vietējo drošuma noteikumu kopumu.
- (22) Kā paziņots, Komisija tādēļ pieņems likumdošanas priekšlikumu paplašināt *EASA* darbības jomu līdz lidlauku drošumam¹⁴. Sākotnējais ietekmes novērtējums par "paplašināto *EASA*" tika veikts 2005. gadā. 2006. gada laikā *EASA* pati izstrādās atzinumu šajā jautājumā pēc detalizētas apspriešanās ar ieinteresētajām personām, izmantojot procedūru "paziņojums par grozījumu priekšlikumu".

Tiek plānots, ka Komisija pieņems likumdošanas priekšlikumu šajā jautājumā 2008. gada sākumā.

4.2. Globālās satelītu navigācijas sistēmas (*GNSS*) izmantošana drošuma uzlabošanai lidostās

- (23) ES ir ilgstoši investējusi uz satelītiem pamatotas navigācijas attīstībā. Neskatoties uz *ICAO* rekomendācijām un sertificētu aviācijas elektronisko iekārtu pieejamību, šīs sistēmas šodien netiek plaši izmantotas. No drošuma viedokļa *GNSS* varētu piedāvāt vēl vienu pozicionēšanas informācijas avotu. *GNSS* veicina izvairīšanos no "ietriekšanās reljefā kontrolēta lidojuma laikā" (*Controlled Flight into Terrain*), kas aizvien vēl ir galvenais fatālo negadījumu cēlonis, jo īpaši mazāk moderniem gaisa kuģiem. Ar *GNSS* varētu būt elastīgāka pieeja piezemēšanās un pacelšanas ceļa plānošanā, lai izvairītos no šķēršļiem, samazinātu trokšņa ietekmi vai ļautu droši darboties tuvāk izvietotajām lidostām vai skrejceļiem.

Komisija darīs iespējamu *EGNOS/Galileo* signāla izplatījumā sertifikāciju, ietverot *GNSS* ekspluatāciju Eiropas radionavigācijas plānā. Visaptveroša *GNSS* ietveršana *ATM* operacionālajos procesos ir paredzama no *SESAR* programmas, no kuras labumu iegūs tīkls "no vārtiem līdz vārtiem".

¹² *GASR* tika izveidota 1996. gadā, un pašlaik tajā ir 27 Eiropas valstis.

¹³ 14. pielikums, 1. nodaļa, 1.3. sadaļa un Lidlauku sertifikācijas rokasgrāmata (Doc 9774 2001. gada oktobris).

¹⁴ Paziņojums par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbības paplašināšanu. Programma 2010. gadam, COM (2005) 578, 2005. gada 15. novembris.

5. TRANSPORTA VEIDU KOMODALITĀTES VEICINĀŠANA

5.1. Piekļuves lidostām un komodalitātes uzlabošana

(24) Gaisa un dzelzceļa transportam vajadzētu vairāk vienam otru papildināt. Pastāv vismaz trīs saskarnes starp gaisa un dzelzceļa transportu, katra no kurām sniedz īpašus labumus sabiedrībai kopumā un pozitīvi ietekmē vidi:

- savienojums ar pilsētu, atslodot autosatiksmi un iegūstot labāku gaisa kvalitāti lidostu apkārtnē,
- savienojums ar reģionu ar tādiem pašiem ieguvumiem, kā minēts augstāk, un papildus labumu no lidostas aptvertās zonas paplašinājuma,
- savienojums starp lidostu un galvenajiem metropoles rajoniem pa ātrgaitas dzelzceļu ar tādiem pašiem ieguvumiem, kā minēts augstāk, un papildus potenciālu īso pārvadājumu laika nišu atbrīvošanai garo pārvadājumu lidojumiem, kas lidostām un gaisa pārvadātājiem veido augstāku laika nišu produktivitāti.

Parastajam dzelzceļam var būt būtiska nozīme, un tā attīstīšana sekundārās nozīmes un reģionālo lidostu savienošanai ir jāveicina ar dalībvalstu un Kopienas finansējumu.

Stokholmas Arlandas lidostā (aptuveni 17 miljoni pasažieru gadā) ir trīs pazemes dzelzceļa stacijas. Viena ir tālsatiksmes dzelzceļa pārvadājumiem un abas pārējās, kas atrodas lidostas pretējās malās, izmanto *Arlanda Express* ātrvilciens. *Arlanda Express* savieno lidostu ar pilsētu 4–6 reizes stundā un veic 45 km braucienu 20 minūtēs ar ātrumu līdz 200 km/h. Ja kāda iemesla dēļ vilciens kavējas vairāk nekā divas minūtes, pasažieri var pieprasīt pilnu biļetes atmaksu.

(25) Lidostu piekļuvei ir nepieciešamas efektīvas komodālas infrastruktūras un modālā sadalījuma uzlabošana. Komisija turpinās pievērst uzmanību un nodrošināt resursus intermodālās infrastruktūras veicināšanai un finansēšanai. Šādus projektus var veicināt ar Eiropas kohēzijas politikas palīdzību, un tiem arī turpmāk būs tiesības uz finansējumu no Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Kohēzijas fonda.

Finansējums no TEN-T un no Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Kohēzijas fonda komodalitātes projektiem vēl ir pieejams laikposmam no 2007. līdz 2013. gadam. Komisija arī aicina dalībvalstis atbalstīt intermodālās apmaiņas attīstību lidostās (dzelzceļa pievadus un dzelzceļa stacijas lidostās), kas veicina gan dzelzceļa, gan gaisa transporta efektivitāti.

5.2. Gaisa un dzelzceļa transporta intermodalitāte

(26) Galvenie faktori, pasažieriem izvēloties transporta veidu, ir relatīvi stabili un vienlīdz nozīmīgi visā Eiropā. Pasažieri izvēlēsies dzelzceļa iespējas, ja laiks, braukšanas maksa, biežums, piekļuve utt. būs tiem izdevīga, un izvēlēsies gaisa transportu, ja šis veids ir izdevīgs. Tādēļ intermodālajā attīstībā ir jāmeklē iespējas strādāt ar pasažieru tirgus izvēles variantiem un atbalstīt tos. Tādi faktori kā informācija, biļešu pārdošana, valodu zināšanas, pakalpojumu integrācija un citi jautājumi spēlē noteiktu lomu turpmākajā pakalpojuma optimizācijā.

Tā kā galvenais iemesls dzelzceļa veicināšanai ir gaisa transporta papildināšana, vajadzētu koncentrēties uz dzelzceļa produkta pievilcības uzlabošanu. Tas veicinās pasažieru izvēli izmēģināt dzelzceļu gan ceļošanai no viena punkta uz otru, gan tranzīta nolūkā. Ņemot vērā pieprasījuma pieaugumu, daudzi otršķirīgas nozīmes jautājumi tiks atrisināti, turpinot operatoru sadarbību un atgriezenisko saiti ar klientiem. Gaisa un dzelzceļa transporta intermodalitāti nevar uzskatīt par galveno veidu, kā atbrīvot lidostas no pārslodzes, jo kopumā atslogošanas ietekme atbilst vienam līdz diviem gadiem gaisa satiksmes pieauguma. Tomēr ir lietderīgi panākt lielāku transporta sistēmas, jo īpaši lidostu, efektivitāti. Bez tam tiks samazināts vides slogs uz lidostām. Dzelzceļa un gaisa transporta intermodalitātes veicināšanas forumā, kas notika no 2003. gada septembra līdz 2004. gada jūnijam, secināja, ka apvienotu gaisa un dzelzceļa transporta biļešu trūkums tika uzskatīts par šķērslī tālākai gaisa un dzelzceļa transporta intermodalitātes attīstībai pakalpojumu un pasažieru interešu nozīmē.

Komisijas nodoms ir veicināt apvienotu gaisa un dzelzceļa transporta biļešu ieviešanu, un 2007. gada sākumā tā publicēs apspriežu dokumentu par šo jautājumu.

6. JAUNĀ LIDOSTAS INFRASTRUKTŪRA IR UZMANĪGI JĀAPSVER

6.1. Lidostu vides kapacitātes uzlabošana (troksnis)

(27) Jūtīgums pret gaisa kuģu radīto troksni ir galvenais lidostu attīstības šķērslis. Vislielāko troksni izraisošo, vecāko gaisa kuģu (tā saukto 2. nodaļas gaisa kuģu) pilnīga izņemšana no aprites no 2002. gada 1. aprīļa bija strauja virzība uz priekšu vides uzlabošanā ap lidostām attiecībā uz troksni. Tomēr, ņemot vērā paredzamo aviācijas darbības pieaugumu, šis uzlabojums drīz var kļūt nenozīmīgs. Direktīva 2002/30EK par trokšņa ierobežojumiem ļauj pakāpeniski izņemt no ekspluatācijas vistrokšņainākos "3. nodaļas" gaisa kuģus atkarībā no virknes nosacījumu, kuru mērķis ir īstenot tā saukto "līdzsvaroto pieeju".

– Līdzsvarotā pieeja trokšņa jautājumam, par kuru tika panākta vienošanās 2001. gada *ICAO* asamblejā, sniedz *ICAO* līgumslēdzējām valstīm starptautisku metodi gaisa kuģu radītā trokšņa problēmu risināšanā atsevišķās lidostās, ņemot vērā atbildību pret vidi un ekonomiku. Tā ietver četrus galvenos elementus:

- trokšņa samazināšana tā avotā,
- zemes izmantošanas plānošana un vadība,
- trokšņa apkarošanas darbības,
- troksni izraisošo darbību ierobežojumi gaisa kuģos.

- Troksni izraisošo darbību ierobežojumiem gaisa kuģos nevajadzētu būt pirmajam izmantotajam līdzeklim, bet tikai pēc ieguvumu apsvēršanas no citiem aspektiem. Līdzsvarotā pieeja sniedz pamatu novērtējumam, apspriešanai un lēmumu pieņemšanai, ņemot vērā ieinteresēto personu viedokļus.
- Līdzsvarotās pieejas principi attiecībā uz troksni ir ietverti Kopienas tiesību aktos¹⁵.

2006. gadā tika uzsākts pētījums, lai pārbaudītu direktīvas īstenošanu un analizētu notikušās izmaiņas attiecībā uz trokšņa līmeni Kopienas lidostās kopš tās stāšanās spēkā.

Apsverot līdzsvaroto pieeju trokšņa problēmai, dalībvalstīm būtu arī attiecīgi jāņem vērā Vides trokšņa direktīva (2002/49/EK), kura tiks pārskatīta 2009. gadā.

2007. gadā tiks sagatavots ziņojums par direktīvas īstenošanu, un Komisija nolems, vai ir nepieciešams priekšlikums par direktīvas grozījumiem.

6.2. Uzlabot jaunas lidostas infrastruktūras plānošanas sistēmu

- (28) Ir jāveic ievērojami **daudz uzlabojumu** zemes izmantošanas plānošanā un vadībā ES.
- Tikai neliela daļa dalībvalstu sniedz plānošanas iestādēm un sabiedrībai lidostu plānus ar informāciju par ilgtermiņa pasākumiem attiecībā uz lidostu infrastruktūru, ietverot apgabalus, kurus ietekmēs šķēršļu ierobežojumi un augsts trokšņu līmenis.
 - Tikai puse dalībvalstu ņem vērā visu informāciju par lidostām un to darbības ietekmi uz apkārtējiem apgabaliem.
 - Ilgtermiņa lidostu plānu un zemes izmantošanas plānu publicēšana kā normāla prakse uzlabotu sabiedrībai pieejamās informācijas pieejamību un kvalitāti un palīdzētu nodrošināt atbilstošu sabiedrības informētību.
- (29) Laba zemes izmantošanas politika arī ir jāvērtē kontekstā ar **līdzsvarotu pieeju** trokšņa problēmai un *GNSS* piedāvāto iespēju nozīmē. Ir jāpārskata pašreizējie pasākumi ar mērķi nodrošināt to, ka kompetentās iestādes saņem ilgtermiņa lidostu plānus un ka šāda informācija tiek atbilstoši koordinēta ar zemes izmantošanas plānošanu.
- (30) Nolūkā veicināt efektīvu gaisa transporta sistēmu, koordinējot un novērtējot reģionālo vai tīkla lidostu jaudas vajadzības kopumā, ir jāņem vērā informācija, kas ir iegūta no jaudas aprēķiniem, kā arī no zemes izmantošanas plānošanas.

¹⁵ Direktīva 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni, OV L 85/40, 28.3.2002.

- (31) Plānošanas procedūru vienkāršošanai un paātrināšanai ir nepieciešama dalībvalstu sadarbība un koordinācija starp dalībvalstīm un Komisiju, jo īpaši attiecībā uz tiem projektiem, kas ir saistīti ar kopējām Eiropas interesēm. Saglabājot attiecīgus standartus un atbilstību attiecīgiem vides tiesību aktiem, tostarp vides ietekmes novērtējuma un stratēģiskā vides novērtējuma pamatnostādņem, plānošanai, apstiprināšanai un celtniecībai būtu jānosaka piecu gadu laika periods.

Komisija kopā ar ekspertiem no dalībvalstīm un ieinteresētajām personām centīsies vienkāršot procedūras, kā arī izstrādāt ieteikumus par **labākās prakses pamatnostādņem**, lai veicinātu lidostu plānu labāku saskaņošanu un plašākus zemes izmantošanas plānus.

7. JAUNO TEHNOLOĢIJU ATTĪSTĪŠANA UN IEVIEŠANA

- (32) Komisija ar pētījumu pamatprogrammu palīdzību ir finansējusi virkni projektu, kas nodarbojas ar uzlabotajām virsmas kustību vadības un kontroles sistēmām (*Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS)*). Pašlaik šīs tehnoloģijas ir sasniegušas pietiekamu gatavības līmeni. Bez tam programma ir atzīta globālā mērogā un harmonizēta ar *ICAO* starpniecību.
- (33) Jo īpaši *A-SMGCS* koncepcijas uzraudzības un kontroles daļa var būt ļoti efektīva visos laika apstākļos, nodrošinot augstāko drošuma līmeni un vienlaicīgi atbalstot nepārtraukti pieaugošo gaisa kuģu kustību.

A-SMGCS jeb uzlabotās virsmas kustību vadības un kontroles sistēmas ir sistēma, kas nodrošina maršrutēšanu, vadību un uzraudzību gaisa kuģu un transportlīdzekļu kontrolei, lai saglabātu noteikto virsmas kustību apjomu visos laika apstākļos lidlauka redzamības operatīvajā līmenī, vienlaikus uzturot nepieciešamo drošuma līmeni.

Uzraudzības un kontroles funkcijas ir pārbaudītas un izmantotas tādā apjomā, ka darbības prasības ir gatavas, lai tās izmantotu kā pamatnostādnes šo divu *A-SMGCS* sistēmas funkciju īstenošanā.

- (34) *SESAR* programma izstrādās jaunas tehnoloģijas ar mērķi vēl vairāk palielināt lidostas operāciju drošumu un efektivitāti. Jo īpaši,
- jaunas gaisa virpuļu veidošanās paredzēšanas un uztveršanas ierīces ļaus droši samazināt minimālo attālumu starp gaisa kuģiem,
 - jauni sensori ļaus attālināti darboties lidojumu vadības centriem,
 - jaunās paaudzes lidostu gaisa telpas vadības ierīces ļaus optimizēt kustības uz zemes.
- (35) Sistēmu aptverošas informācijas vadības sistēmas izstrāde, kas visam gaisa transportam nodrošinās *CDM*, turpmāk palielinās gaisa kuģu un lidostas darbības prognozējamību un efektivitāti. No šādas paaugstinātas darbības efektivitātes iegūs arī vide.

- (36) Tādas tehnoloģijas kā radiofrekvenču identifikācijas ierīces (*RFID*), kas paaugstina lidostu iekšējo loģistikas efektivitāti, arī var dot ieguldījumu pārslodzes novēršanā. Pārslodotās lidostās jebkura izlidošanas aizkavēšanās var nopietni ietekmēt laika nišu un lidojumu plānošanu.

Jaunas tehnoloģijas, piemēram, iekāpšanas karšu un bagāžas radiomarķēšana, varētu būtiski samazināt 10 % no gaisa kuģu aizkavēšanās, kas saistīta ar to, ka pasažieri laikus neierodas uz iekāpšanu¹⁶. Sistēma ļautu noteikt pasažieru atrašanās vietu vai nepieciešamības gadījumā efektīvāk identificēt un izkraut viņu bagāžu.

Tomēr šādas tehnoloģijas būtu pilnībā efektīvas tikai tad, ja starptautiskā mērogā tiktu panākta vienošanās par kopējiem radiomarķēšanas savstarpējās izmantojamības standartiem, kā arī kopējs tiesiskais regulējums par pasažieru informācijas aizsardzību¹⁷.

Tādas izstrādātās tehnoloģijas kā A-SMGCS pārraudzības un kontroles funkcijas vajadzētu īstenot visās Eiropas lidostās. SESAR programmā tālāk izstrādās jaunus instrumentus un sistēmas, kas būtiski palielinās lidostu jaudu.

8. SECINĀJUMI

- (37) Komisija ir gatava risināt paredzamo “jaudas lūzuma” problēmu. Pēc intensīvām apspriedēm šajā dokumentā tiek piedāvāts rīcības plāns. Šis rīcības plāns (izklāstīts pielikumā) ir izstrādāts, lai ieviestu līdzsvaru starp likumdošanas priekšlikumiem, finanšu atbalstu un koordinētākas plānošanas veicināšanu.
- (38) Visiem nozares dalībniekiem jāsadarbojas, lai uzņemtos turpināt Eiropā veidot efektīvāku, drošāku un ekoloģiski pamatotāku gaisa transporta sistēmu, kas atbilst Lisabonas stratēģijas vērienīgajiem mērķiem.

¹⁶ Skatīt, piemēram, ES finansēto *OpTag* projektu: <http://www.optagconsortium.com/presentation1.htm>

¹⁷ Šie faktori tiks izskatīti kā turpinājums Eiropas Komisijas rīkotajai sabiedriskajai apspriešanai par radiofrekvenču identifikācijas ierīcēm: www.rfidconsultation.eu

PIELIKUMS

Komisija izdos pilnvarojumu <i>Eurocontrol</i> , lai attīstītu saskaņotus lidostas jaudu un novērtēšanas metodikas instrumentus	2007. gada sākums
Novērošanas iestāde lidostu vidēja termiņa jaudas plānošanai Komisijas uzraudzībā uzlabos izpratni un informētību par reģionālām jaudas vajadzībām, sniedzot par to gada pārskatu	2007. gads
<i>Eurocontrol</i> piešķirtais pilnvarojums par <i>ATFM</i> pasākumiem piedāvās risinājumus, lai nodrošinātu atbilstību starp lidostas laika nišām un lidojumu plāniem ar nepieciešamajiem grozījumiem attiecīgajos tiesību aktos	2007. gada 1. ceturksnis pilnvarojuma rezultātiem – 2008. gads tiesību aktu pielāgošanai
Likumdošanas priekšlikums par <i>EASA</i> darbības jomas paplašināšanu līdz lidostu operācijām	2008. gada sākums
Komisija darīs iespējamu <i>EGNOS/Galileo</i> signāla izplatījumā sertifikāciju un ietvers <i>GNSS</i> ekspluatāciju Eiropas radionavigācijas plānā	No 2008. gada
Visaptveroša <i>GNSS</i> ietveršana <i>ATM</i> operacionālajos procesos ir gaidāma no <i>SESAR</i> programmas	2007. gads
Finansējums no TEN-T, Eiropas kohēzijas politikas programmām ar Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Kohēzijas fonda starpniecību piemērotiem komodalitātes projektiem	No 2007. gada un turpmāk
Komisija paredz veicināt integrētu gaisa un dzelzceļa transporta biļešu pārdošanu un publicēs apspriežu dokumentu par šo jautājumu	2007. gada sākums
Ziņojuma sagatavošana par Trokšņa direktīvas īstenošanu nolūkā izdarīt grozījumus tiesību aktos, ja nepieciešams	2007. – 2008. gads
Labākās prakses pamatnostādņu izstrāde un procedūru vienkāršošana, lai veicinātu lidostu plānu koordinēšanu	2007. gads
Izstrādāto tehnoloģiju, piemēram, <i>A-SMGCS</i> pārraudzības un kontroles funkciju, ātra ieviešana visās Eiropas lidostās	No 2007. gada un turpmāk
<i>SESAR</i> programmā tālāk izstrādās jaunus	2007. – 2013. gads

instrumentus un sistēmas, kas būtiski palielinās lidostu jaudu	
Komisija izskatīs arī Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanas 2007. gada ziņojuma atzinumus un potenciālo ietekmi uz lidostas operācijām	No 2007. gada vidus un turpmāk
Komisija izdos pilnvarojumu <i>Eurocontrol</i> , lai izstrādātu īstenošanas noteikumus par <i>Airport-CDM</i> ieviešanu Eiropas lidostās	2008. gads