



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(400)

17. posiedzenie
Komisji Obrony Narodowej
w dniu 21 września 2006 r.

VI kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja na temat przygotowania infrastruktury lotniskowej i drogowej do przyjęcia samolotów wielozadaniowych F-16, ze szczególnym uwzględnieniem przebiegu drogi ekspresowej S8.

(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 11)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Franciszek Adamczyk)

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Dzień dobry państwu.

Zanim formalnie otworzę siedemnaste posiedzenie, chciałbym poprosić o rozdanie, również gościom, projektu naszego stanowiska w sprawie tej infrastruktury. Mamy tutaj stanowisko ministerstwa i wstępnie przygotowane stanowisko komisji. Chodzi o to, żeby móc później ewentualnie dyskutować na ten temat i wykluczyć pewne sprzeczności, gdyby takie były, między stanowiskami ministerstwa a naszym. Dziękuję.

(Głos z sali: Można zadać pytanie techniczne, do tekstu?)

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Otwieram siedemnaste posiedzenie Komisji Obrony Narodowej.

Witam pana ministra i towarzyszących mu gości, witam panów senatorów.

Tematem posiedzenia jest informacja o przygotowaniu infrastruktury lotniskowej i drogowej do przyjęcia samolotów wielozadaniowych F-16.

Na wstępie chciałbym podzielić się paroma spostrzeżeniami z ceremonii przekazania tych samolotów, ponieważ miałem okazję być w Fort Worth na pierwszej części tej uroczystości, w której uczestniczyli również: pan premier Jarosław Kaczyński, minister obrony narodowej oraz pani minister spraw zagranicznych. Była to dobrze przygotowana uroczystość, miała charakter nie tylko handlowy, podkreślano także rolę przyszłych sił zbrojnych w ramach NATO i dobrą sojuszniczą współpracę między Polską a Stanami Zjednoczonymi. Wiele osób ze strony amerykańskiej wybiera się do Krzesin 9 listopada, myślę, że jeśli nawet uroczystość przyjęcia tych samolotów nie odbędzie się z taką pompą, z jaką odbyła się ich prezentacja, strona polska na pewno dobrze się zaprezentuje. Komisja Obrony Narodowej wybiera się tam w pełnym składzie. Jeżeli nie będzie możliwości transportu z wojska, z Sił Powietrznych, skorzystamy z mikrobusa z Senatu, mamy taką możliwość, aby pojechać na tę uroczystość, a myślę, że warto.

Oddaję teraz głos przedstawicielom rządu. Nie wiem, kogo pan minister uzna za stosowne wyznaczyć, żeby przedstawił tę informację.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej
Marek Zająkała:**

Panie Przewodniczący, mam przygotowane w miarę krótkie wprowadzenie i jeśli panowie senatorowie będą mieli jakieś pytania, będą na nie odpowiadać panowie,

którzy są tu ze mną: pan pułkownik Arkadiusz Gmurzyński, szef Szefostwa Infrastruktury w Dowództwie Sił Powietrznych, pan pułkownik Andrzej Wąsiewicz, zastępca dyrektora Biura Pełnomocnika Ministra Obrony Narodowej do spraw Wdrażania do Wyposażenia Sił Zbrojnych RP Samolotu Wielozadaniowego, pan pułkownik Andrzej Sarna, szef służb materiałowych w Siłach Powietrznych oraz pan pułkownik Andrzej Petrulowicz, główny specjalista w Departamencie Infrastruktury w MON.

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie!

Decyzja o wyposażeniu Sił Zbrojnych RP w samoloty wielozadaniowe i w konsekwencji zakup samolotów F-16 firmy Lockheed Martin stały się początkiem koncentracji zadań inwestycyjnych z dziedziny infrastruktury lotniskowej na dwóch lotniskach: Poznań-Krzesiny i Łask niedaleko Łodzi, wytypowanych do stacjonowania tych samolotów. Istniejące dotychczas, czyli do momentu wybrania F-16, elementy infrastruktury spełniały wymogi bazowania, wykonywania lotów, naziemnej obsługi i szkolenia pilotów wojskowych samolotów używanych dotychczas w Siłach Zbrojnych RP, to znaczy: MiG-29, Su-22, MiG-21 i TS „Iskra”.

Realizowane obecnie zadania inwestycyjne zapewnią bazę stacjonowania dla dwóch eskadr F-16 w Krzesinach i jednej eskadry w Łasku. Równocześnie zapewnione zostaną warunki startów i lądowań tych samolotów na sześciu innych lotniskach z infrastrukturą NATO: w Dęblinie, Malborku, Mirosławcu, Mińsku Mazowieckim, Powidzu i Świdwinie. Niezbędna przebudowa dostosowywanych lotnisk jest przedsięwzięciem inwestycyjnym na bardzo znaczącą skalę, największym przedsięwzięciem inwestycyjnym w siłach zbrojnych na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat. Krajowy program dostosowania lotnisk dla samolotów F-16 jest wspomagany programem inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w dziedzinie bezpieczeństwa NSIP, czyli NATO Security Investment Program, który zapewnia finansowanie dostosowania infrastruktury narodowej, niezbędnej na potrzeby sił odpowiedzi NATO. Zadania w ramach programu NSIP nie dublują przedsięwzięć inwestycyjnych realizowanych ze środków narodowych, lecz je uzupełniają, a w konsekwencji pozwolą szybciej przygotować wytypowane obiekty do przyjęcia samolotu F-16.

Na zadania inwestycyjne do końca 2005 r. wydatkowano kwotę 611 milionów zł, w tym na lotniskach: Poznań-Krzesiny – 335 milionów zł, Łask – 250 milionów zł, na pozostałych sześciu lotniskach, które wymieniłem – 26 milionów zł. W ramach przygotowania elementów infrastruktury NATO na tych lotniskach jest finansowana, między innymi, budowa urządzeń hamujących, utwardzonych wybiegów, oświetlenia nawigacyjnego głównego podejścia i modernizacja składów paliwowych. Łącznie na lotniska objęte programem NSIP wydatkowano już 416 milionów zł w tym 246 milionów zł ze środków NATO.

W roku bieżącym główny wysiłek skupiono na zadaniach realizowanych w Poznaniu-Krzesinach, co powoduje, że wszystkie elementy niezbędne do prawidłowego funkcjonowania nowoczesnego lotniska zostaną przygotowane przed 8 listopada, czyli przed przylotem pierwszych czterech polskich samolotów F-16. Ten etap oczywiście nie zakończy całego procesu modernizacji bazy lotniczej i w kolejnych latach będą podejmowane kolejne przedsięwzięcia, mające na celu zapewnienie jak najlepszych warunków stałego szkolenia pilotów, utrzymania sprawności technicznej samolotów i zapewnienia gotowości bojowej tych trzech eskadr. Lotnisko w Łasku ma być przygotowane do przyjęcia samolotów 28 lutego 2008 r. Stan zaawansowania robót po-

zwala na sformułowanie oceny, iż lotniska będą właściwie przygotowane do przyjęcia samolotów F-16.

Jak zawsze, przy takich dużych przedsięwzięciach inwestycyjnych pewnym zagrożeniem są wielkości środków finansowych, które muszą być wykorzystane na ten cel. Jest to dla nas przedsięwzięcie na wielką skalę i pionierskie ze względu na swoją złożoność. Na etapie programowania i opracowania dokumentacji w celu poszerzenia i skorygowania wiedzy użytkowników, inwestorów oraz projektantów w szerokim zakresie konsultowano się ze stroną amerykańską. Konsultacje te i w rezultacie doprecyzowanie wymagań spowodowały konieczność wprowadzenia szeregu zmian dotyczących zarówno samych programów, jak i dokumentacji. Z tych powodów zwiększyły się również potrzeby finansowe dotyczące realizacji tych inwestycji. Wykonanie niezbędnej infrastruktury na lotniskach Poznań-Krzesiny i Łask będzie wymagało dofinansowania, przeznaczenia na wydatki majątkowe w latach 2007–2008 kwoty o mniej więcej 82 miliony zł większej niż pierwotnie planowano.

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie!

Odnosząc się do kwestii problemów budowy drogi ekspresowej S8, zgłoszonej przez pana senatora Czesława Rybkę, informuję, iż resort obrony narodowej w pełni popiera potrzebę podjęcia niezwłocznie decyzji o realizacji tej inwestycji. Wybudowanie tej drogi w naszym przekonaniu poprawiłoby komunikację w rejonie Łodzi i Wrocławia, a jednocześnie byłaby ona elementem zwiększającym możliwości transportowe sił zbrojnych w okolicach lotniska Łask. Dążąc do jak najszybszego rozpoczęcia budowy tej drogi, zgodnie z ustawowo określonymi zadaniami Ministerstwa Obrony Narodowej, niezwłocznie po przedstawieniu doprecyzowanego jej przebiegu zaopiniuję jej lokalizację oraz zajmę stanowisko w sprawie zaliczenia jej do dróg o znaczeniu obronnym. Obecnie mogę tylko zasygnalizować, iż wstępna ocena proponowanych tras wskazuje na brak kolizji z elementami infrastruktury wojskowej oraz że zasadne będzie ujęcie tej drogi w wykazie dróg o znaczeniu obronnym.

Panie Przewodniczący, Panowie Senatorowie, tyle tytułem wstępu i jeśli będą pytania, postaramy się bardzo szczegółowo na nie odpowiedzieć.

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Przyspieszyliśmy to spotkanie i zdaje się zastępca dyrektora, pan Janusz Szonert jest jeszcze w drodze, tak?

(Dyrektor Departamentu Spraw Obronnych w Ministerstwie Transportu Ryszard Piwowarczyk: Panie Przewodniczący, ja mogę zabrać głos.)

Pan może zabrać głos w tej sprawie? Dobrze, zaraz udzielę panu głosu. Chciałbym tylko, żeby najpierw pan minister potwierdził informację, które otrzymałem, choć nie na piśmie, one są zasłyszane.

Czy to prawda, że w tym roku otrzymamy w sumie osiem samolotów, w przyszłym – dwadzieścia cztery samoloty, czyli to, co będzie w Krzesinach, a w 2008 r. właśnie te szesnaście samolotów, które będą w Łasku? To by oznaczało, że w wypadku Łasku jest jeszcze czas, cały 2007 r. i część roku 2006, na przygotowanie w 100% tego lotniska na przyjęcie tych samolotów. Czy to jest rzeczywiście tak?

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej
Marek Zająkała:**

Tak, Panie Przewodniczący, potwierdzam, że w tym roku cztery samoloty przylecą 9 listopada i cztery 22 grudnia, w przyszłym roku również czwórkami będą przylatywać: 30 stycznia, 29 marca, 31 maja, 31 lipca, 28 września i 29 listopada. I te wszystkie samoloty będą stacjonowały w Krzesinach. W 2008 r. również czwórkami będą przylatywać: w lutym, kwietniu, sierpniu, ostatnia czwórka przyleci do Łasku 17 grudnia 2008 r. I to będzie te czterdzieści osiem samolotów, które zakupiliśmy od Amerykanów.

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Dziękuję bardzo.
Proszę teraz przedstawiciela...

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej
Marek Zająkała:**

Jeszcze dodam, że jeśli chodzi o inwestycję krzesińską, są tam pewne napięcia, ale tak jak powiedziałem, przyjęcie i obsługa tych samolotów nie są zagrożone. A jeśli chodzi o Łask, sytuacja jest tam dobra i jesteśmy całkowicie spokojni o ten termin 2008 r.

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Jak już mówiłem, będziemy tam 9 listopada i na miejscu zapoznamy się z sytuacją. Pan minister wspomniał o tych poważnych inwestycjach, które trzeba było tam zrobić, ponieważ wcześniej tam stacjonowały samoloty Su i MiG. Na czym polega różnica w infrastrukturze lotnisk? Dlaczego trzeba było dokonać takich inwestycji, żeby przyjąć ten typ samolotu, jakim jest F-16? Chcielibyśmy otrzymać taką informację, żeby zorientować się w tym zakresie.

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Marek Zająkała: Poproszę pana pułkownika Wąsiewicza o wyjaśnienia.)

**Zastępca Dyrektora Biura Pełnomocnika Ministra Obrony Narodowej
do spraw Wdrażania na Wyposażenie Sił Zbrojnych RP
Samolotu Wielozadaniowego Andrzej Wąsiewicz:**

F-16 ma swoją specyfikę obsługi i trzeba było wybudować takie obiekty, których do tej pory u nas nie było, między innymi chodzi o „fuel” – do instalacji, naprawy i obsługi instalacji paliwowej. HydrAZYNA to paliwo raketowe stosowane w tym samolocie jako czynnik roboczy do napędzania w wypadku zgaśnięcia silnika instalacji hydraulicznej i elektrycznej. Potrzebny jest hangar do obsługi poziomu pośredniego, którego do tej pory nie mieliśmy, no i szereg takich obiektów towarzyszących, jak strefa rozśrodkowania samolotu. Wiadomo, że każdą strefę, każdy hangar robi się pod określony samolot i musi on spełniać pełne warunki związane z gabarytami, odległościami. I dlatego budujemy dwie strefy, na przykład w Krzesinach. Poza tym dużo inwestycji jest związanych z koniecznością spełnienia wymogów dla środków uzbrojenia, które, po pierwsze, są bardzo drogie, po

drugie, bardzo niebezpieczne. I muszą być spełnione określone warunki, międzynarodowe standardy, żeby móc je przechowywać w rejonie polskich baz. Dziękuję.

Przewodniczący Franciszek Adameczyk:

Dziękuję bardzo.

Czy do tej części, jeśli chodzi o infrastrukturę lotniskową stricte wojskową, bo drogową zajmiemy się w drugiej części posiedzenia, panowie senatorowie mają jakieś pytania, uwagi?

Senator Rafał Ślusarz:

Może takie pytanie w stylu raczej mojego syna. Te samoloty będą leciały do nas rozbrojone, oczywiście?

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej
Marek Zająkała:**

Oczywiście, one będą uzbrojone dopiero w przyszłym roku.

**Zastępca Dyrektora Biura Pełnomocnika Ministra Obrony Narodowej
do spraw Wdrażania na Wyposażenie Sił Zbrojnych RP
Samolotu Wielozadaniowego Andrzej Wąsiewicz:**

Środki bojowe docierają do nas w określonych momentach, dopasowanych do naszych potrzeb i zobowiązań. Jest to związane także z resem i chodzi o to, żeby nie mieć ich za wcześnie, bo resem liczy się od momentu przyjęcia środka bojowego. A ponieważ jeden kosztuje 500 milionów, byłaby po prostu strata, gdyby przyleciały razem z samolotami, aczkolwiek na samolotach będą zamontowane belki do podwieszania tych środków bojowych. Dziękuję.

Przewodniczący Franciszek Adameczyk:

Proszę, Panie Senatorze.

Senator Henryk Górski:

Mam pytanie, które nie jest „militarne”. Chodzi mi o problem, który się pojawił i na posiedzeniu Komisji Rolnictwa i Ochrony Środowiska. To jest kwestia odszkodowań, o jakie mieszkańcy wystąpili z racji hałasu. Akurat w Poznaniu był ten problem, widać, że kancelarie adwokackie są tam dobre. I jak nam referowano, żeby spełnić życzenia tych mieszkańców, trzeba by wypłacić odszkodowania rzędu 1 miliarda zł. Czy ten problem maleje, jak to się mówi, czy narasta, czy ktoś wygrał? To jest precedens, a jeżeli ktoś wygra sprawę, wtedy to pójdzie dalej. Czy ten problem jest opanowany i Skarb Państwa, ministerstwo nie będzie płaciło mieszkańcom za uciążliwość?

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Marek Zająkała: Poproszę pana pułkownika o odpowiedź na to pytanie.*)

**Główny Specjalista w Departamencie Infrastruktury
w Ministerstwie Obrony Narodowej
Andrzej Petrulewicz:**

Dziękuję.

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie!

Sytuacja jest taka: rzeczywiście jest to bardzo duży problem, przy czym obszar ograniczonego użytkowania wokół lotniska Krzesiny został ustalony dla samolotów wówczas tam latających, czyli MiG-21, ale przede wszystkim „Iskra”, które są bardzo głośne. Termin zgłaszania roszczeń minął się 31 grudnia ubiegłego roku. Wszystkie roszczenia z tego obszaru zostały zgłoszone, kilka spraw, które były w sądzie, zakończyło się wyrokami, nie pamiętam w tej chwili, ale chyba jest pięć czy siedem wyroków oddalających zaskarżenie, wnioski o wypłatę odszkodowań, jeden wyrok jest taki, że powinniśmy zapłacić, w pozostałych wypadkach sądy odroczyły sprawy, twierdząc, że należy rozpatrywać ten problem dopiero po ustanowieniu nowego obszaru ograniczonego użytkowania. Po zmianie samolotów, kiedy te samoloty rozpoczną operacje lotnicze, będziemy musieli zrobić tak zwaną mapę hałasu, a więc sprawdzić, jaki hałas powodują te samoloty i dopiero wtedy, w drodze rozporządzenia wojewody wielkopolskiego, zostanie ustanowiony nowy obszar ograniczonego użytkowania, skutkujący, być może, koniecznością wypłaty odszkodowań. Z tym że, według wszystkich symulacji, według badań, które udostępniła nam strona niemiecka i amerykańska, wynika, że będzie to znacząco mniejszy obszar niż w tej chwili. Nie możemy jednak złożyć w tej chwili deklaracji, jaki on będzie, po prostu go zmierzmy, przedstawimy wyniki badań i wówczas wojewoda będzie mógł wydać nowe rozporządzenie. W tych wypadkach, w których będzie to rzeczywiście niezbędne, będziemy musieli wypłacić odszkodowania. Liczymy się z tym, że trzeba będzie je wypłacić tam, gdzie trzeba będzie poprawić klimat akustyczny w budynku, gdzie ktoś wymieni okna, ktoś uszczelni dach czy coś takiego. Te koszty będzie musiała ponieść strona wojskowa. Jeśli natomiast chodzi o problem utraty wartości gruntu, bardzo przepraszam, ale to lotnisko istniało tam już w latach czterdziestych i wszyscy, którzy się budowali, doskonale wiedzieli, że budują się przy lotnisku. Każdą sytuację będziemy rozpatrywać indywidualnie. Dziękuję.

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Dziękuję bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej
Marek Zająkała:**

Dodam jeszcze, że jeśli chodzi o tę skalę zagrożenia odszkodowaniami na kwotę ponad 1 miliarda zł, już w tej chwili jest to nieaktualne. Przewidujemy, że koszty tych odszkodowań będą dużo mniejsze. Takie niekorzystne dla nas rozstrzygnięcia będą oczywiście orzekane przez sąd, ale mamy nadzieję, że będzie ich niewiele. Przecież to miliardowe odszkodowanie musiałby wypłacić Skarb Państwa poprzez budżet MON.

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Dziękuję bardzo.

Czy w tej części panowie senatorowie mają pytania? Jeśli nie ma pytań, to dziękuję. I teraz proszę przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad... Ministerstwa Transportu, tak? Przepraszam, Panie Dyktorze.

Ryszard Piwowarczyk, dyrektor Departamentu Spraw Obronnych w Ministerstwie Transportu.

**Dyrektor Departamentu Spraw Obronnych w Ministerstwie Transportu
Ryszard Piwowarczyk:**

Tak, to ja, dziękuję.

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie! Panie Ministrze! Panie i Panowie!

Jeszcze tytułem uzupełnienia w odniesieniu do Krzesin, bo dla państwa senatorów istotna będzie świadomość, że nie lekceważymy tych tematów. Minister obrony narodowej zwrócił się 19 maja do ministra transportu z prośbą o nowelizację zarządzenia w sprawie wykazu dróg o znaczeniu obronnym, polegającą na dopisaniu do wykazu wskazanych odcinków dróg jako niezbędnych do bezkolizyjnego transportu lotniczych środków bojowych na potrzeby F-16.

Chcę poinformować państwa senatorów, że do tej pory przeklasyfikowano drogi samorządowe gminne i powiatowe na drogi znaczenia obronnego, co umożliwi poprawę sytuacji, o których mówił pan pułkownik, jeśli chodzi o bazę i uzupełnienia obiektów lotniskowych na potrzeby F-16. To jest informacja, która pokazuje, jakie kroki podejmuje zarówno w Ministerstwo Obrony Narodowej, jak i Ministerstwo Transportu. Myślę, że wszystko jest już na dobrej drodze, aby przyjąć ten samolot F-16 i żeby zapewnić to, co później będzie potrzebne, całe to zabezpieczenie logistyczne.

Wracając teraz, jeżeli pan przewodniczący i państwo pozwolą, do drogi S8, chciałbym powiedzieć, że oczywiście trudno nie zgodzić się ze stanowiskiem Komisji Obrony Narodowej i ze wszech miar należy popierać inicjatywę, którą komisja senacka podjęła. Chciałbym państwu zakomunikować, że jest wskazane, aby ta droga, ta „ósemka”, która jest wytypowana jako centralna droga samochodową wśród całej sieci dróg, krajowych czy wojewódzkich, typowanych jako drogi znaczenia obronnego, biegnąca aż do granicy, którą również komisja proponuje, była drogą znaczenia obronnego, zwłaszcza że przedstawione argumenty za tym przemawiają. Jeśli chodzi o mnie, czuję pewien niepokój i pragnąłbym, aby panowie senatorowie zwrócili uwagę na to, że ta droga będzie przecinała park krajobrazowy na wysokości Sieradza, w kierunku Ostrzeszowa i Wieruszowa. Mam nadzieję, że będą protesty ekologów, partii zielonych czy innych. Trzeba brać to pod uwagę.

W następnej kolejności chcę się podzielić jeszcze taką informacją. Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy generalnym dyrektorze dróg krajowych i autostrad 28 czerwca rozpatrywała „Studium techniczno-ekonomiczne z elementami wykonalności dla drogi ekspresowej S8 odcinek Wieruszów – autostrada A1”. Po dyskusji komisja podjęła uchwałę o uzupełnieniu studium, między innymi o analizę porównawczą trzech wariantów dla tej trasy, które są opisane w punkcie drugim protokołu komisji. Uzupełnione studium zostanie przedłożone kolejny raz 30 września, już z tymi trzema wariantami. Myślę, że dobrze by było, żeby panowie senatorowie, pojedynczo czy w jakimś wytypowanym składzie, przyszli do generalnego dyrektora na posiedzenie tej komisji, gdzie można jeszcze nad pewnymi wariantami procedować i negocjować. Możemy to umożliwić i już teraz zapraszamy. Chcę powiedzieć, że ob-

wodnice wokół Łodzi zachodniej i południowej w klasie dróg „S” mogą być budowane niezależnie od wyboru wariantu, po podpisaniu tego porozumienia. Decyzja o wskazaniu najkorzystniejszego wariantu dla trasy S8 może być podjęta właśnie po tym posiedzeniu, które odbędzie się 30 września.

To tyle z mojej strony. Istotna dla panów senatorów jest jeszcze informacja, w związku z artykułem, który był zamieszczony w „Gazecie Wyborczej” 21 lipca, dotyczącym przebiegu tej drogi w pobliżu Łodzi, że podjęto te czynności. Chciałbym tylko powiedzieć, że zgodnie z ustawą, dotyczącą spółek znaczenia obronnego, dysponentem jest minister transportu.

Zaraz odszukam sobie kartkę, która mi się gdzieś zawieruszyła, bo chciałbym przekazać tę informację dokładnie.

Chodzi o to, że minister transportu jest w stanie powołać w tym roku tylko jedną spółkę, która będzie budowała drogi, eksploatowała je, pobierała z tego tytułu określone należności. Kapitał zakładowy spółki wynosi około miliona złotych. Kolejne spółki będą tworzone w następnych latach, tak aby był inwestor wykonawczy zastępczy do utrzymania eksploatacji itd. To są te wszystkie sprawy, które chciałem panom senatorom przedstawić.

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Dziękuję panu dyrektorowi za te informacje. Jak z tego wynika, te drogi lokalne, które prowadzą do lotnisk i których wojsko będzie używać, są już przekwalifikowane na krajowe, jak w Krzesinach.

Dyrektor Departamentu Spraw Obronnych w Ministerstwie Transportu Ryszard Piwowarczyk:

Jeżeli chodzi o Krzesiny, jest to uporządkowane.

(Przewodniczący Franciszek Adamczyk: To jest uporządkowane, a jeżeli chodzi o Łask, dopiero będzie.)

Jeśli chodzi Łask, państwo senatorowie wystąpili w tej sprawie.

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Dobrze. I teraz mam następną sprawę. Myślę, że dobrze byłoby, żeby ta infrastruktura drogowa była odpowiednia, żeby nie było tam później protestów. Do takiej bazy będą dowożone różne materiały i jeżeli nie będzie odpowiednich dróg, to ludzie będą protestować. Jeśli nie załatwimy tego problemu teraz, to będziemy mieli kłopot, z którym w przyszłości i tak trzeba będzie się uporać.

Teraz poproszę pana senatora Rybkę. Wszyscy już mamy ten tekst, nie będę więc go czytać. A jeśli chodzi o tę propozycję, żeby w posiedzeniu tamtej komisji uczestniczyli senatorowie, o czym wspominał pan dyrektor, zapraszając nas, myślę, że wydelegujemy pana senatora Rybkę i pana senatora Owczarka jako przedstawicieli komisji, ponieważ są bardzo dobrze obeznani z tą sprawą.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Senator Owczarek nie? No to pan senator Rybka i któryś z panów senatorów, jeśli zechce uczestniczyć w posiedzeniu tej komisji w dykcji generalnej.

(Dyrektor Departamentu Spraw Obronnych w Ministerstwie Transportu Ryszard Piwowarczyk: Ja przyślę stosowną informację.)

Dobrze, pan przyśle informację, kiedy to się odbędzie i wtenczas pojedzie senator czy dwóch senatorów.

(Głos z sali: Czy to będzie dotyczyło tylko S8?)

(Dyrektor Departamentu Spraw Obronnych w Ministerstwie Transportu Ryszard Piwowarczyk: Tylko S8.)

Dziękuję za tę otwartość na współpracę z komisją.

Czy są uwagi do przedstawionego tutaj stanowiska komisji, dotyczącego tej trasy S8?

Proszę bardzo, pan senator Ślusarz.

Senator Rafał Ślusarz:

Do pana ministra mam pytanie, nie ukrywam, że bardzo trudne i będę patrzył mu w oczy.

Panie Ministrze, to nasze stanowisko zostało sformułowane na podstawie wniosku, że lotnisko wojskowe potrzebuje dobrej drogi, która do niego prowadzi i jakby cała reszta z tego wynika. Państwo natomiast zajmujecie dość chłodne stanowisko w tej sprawie, stwierdzając, że kiedy będzie lokalizacja, zaopiniujecie ją. Czy z punktu widzenia strategii wojskowej – myślę, że tak to potraktuję – tego typu obiekty powinny mieć takie połączenie, które jest dobre dla transportu cywilnego? Dojadą tam wprawdzie środki bojowe, ale też terroryści. To znaczy oni przejdą i przez las, to są tego typu dywagacje. Oczywiście ja poprę to stanowisko, bo odnoszę wrażenie, że wybudowanie tej drogi państwu mało szkodzi, nawet w najgorszym wariantcie, a cywilom bardzo pomaga, tak więc pana odpowiedź nie spowoduje, że zagłosuję przeciwko, nawet gdyby pan mi powiedział, że nie jesteście państwo zainteresowani tą drogą. Chciałbym się jednak dowiedzieć, czy z punktu widzenia takiej strategii wojskowej i w związku z tym, że garnizony często były lokalizowane gdzieś eksterytorialnie, na uboczu, podobnie jak lotniska, naprawdę jesteśmy całkowicie zgodni z logiką wojskową, używając argumentu, że skoro tam będzie lotnisko, powinna być też droga.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej

Marek Zająkała:

Panie Senatorze, jeśli chodzi o ten aspekt czysto wojskowy, chciałbym panom oddać głos, jeśli natomiast chodzi o współużytkowanie drogi, jest to kwestia, o której mówiłem podczas poprzedniego posiedzenia. Część lotnisk ma podwójne użytkowanie: cywilne i wojskowe. Tak się stanie z Krzesinami i w pewnym momencie może się tak stać również z Łaskiem. To jest tendencja, jak mówiłem, ogólnoswiatowa, dzięki temu minimalizuje się koszty, na tym polega również ekonomizacja sfery obronności. Tak więc tego bym się nie obawiał. Zlokalizowanie tego lotniska blisko autostrady, jak to jest w Krzesinach, jest bardzo korzystne. Podobne starania podejmujemy o lokalizację AGS w Powidzu, naszym atutem jest bliskość autostrady. Dla zagranicznych, natowskich specjalistów, którzy mieliby tam pracować, ma to wielkie znaczenie w tym ewentualnym wyborze Powidza jako bazy AGS. Jak się niedawno dowiedziałem, Powidz jest obecnie na pierwszym miejscu na liście rankingowej, jeśli chodzi o wybór tej

lokalizacji. Tak więc z tego punktu widzenia, nie ma obaw. Co zaś do ewentualnego zagrożenia militarnego czy terrorystycznego, prosiłbym o wypowiedź wojskowych. Jako cywilowi wydaje mi się, że we współczesnej dobie już nie ma takiej tendencji ukrywania tych obiektów gdzieś głęboko w lasach, wszystko stało się dużo bardziej jawne i wymogi bezpieczeństwa współczesnego świata militarnego też są inne niż były za czasów Układu Warszawskiego. Tak bym to generalnie określił.

**Zastępca Dyrektora Biura Pełnomocnika Ministra Obrony Narodowej
do spraw Wdrażania na Wyposażenie Sił Zbrojnych RP
Samolotu Wielozadaniowego Andrzej Wąsiewicz:**

Jeżeli może to w czymś pomóc, wyjaśniam, że bardzo ważna jest łączność drogowa między tymi dwoma lotniskami: Krzesiny i Łask, z uwagi na to, że te dwie struktury nie są symetryczne. W Krzesinach mamy obiekty do wykonywania obsługi na wyższym poziomie. Niewykluczone, że w przyszłości będzie trzeba drogą przebazować samolot. Jest to też związane z wszelkiego rodzaju mostami i tym górnym pułapem i to musi być przeanalizowane.

Kolejna sprawa. Jeśli są takie lotniska, to można podejmować partnerskie przedsięwzięcia, jak ćwiczenia międzynarodowe. Byłoby niedobrze, gdyby środki, które do nas przybywają tą drogą, która jest, nie mogły się przedostać tam, gdzie powinny, czyli do tych baz.

Następna sprawa. Centrum obsługi silników jest w Krzesinach, a nie w Łasku i jeśli silnik będzie wymagał obsługi wyższego rzędu, będzie musiał być przebazowany, a transport lotniczy jest droższy niż drogowy, a więc dobra droga ułatwiłaby to zadanie. Tyle mogę powiedzieć, jeżeli to w czymkolwiek może pomóc.

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze pytania?

(Szef Szefostwa Infrastruktury w Dowództwie Sił Powietrznych Arkadiusz Gmurzyński: Można?)

Proszę bardzo.

**Szef Infrastruktury w Dowództwie Sił Powietrznych
Arkadiusz Gmurzyński:**

Pułkownik Gmurzyński.

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie!

Chciałbym uzupełnić informację, którą przekazał mój przedmówca, dotyczącą transportu, sprawy dla nas bardzo ważnej w tej chwili. Wiemy, jaki dzisiaj jest układ sieci, które będą szły główne transporty, dostawy nowego sprzętu, który będzie montowany, instalowany, a jest to dość ważne zadanie. Ten sprzęt będzie transportowany właśnie pomiędzy tymi dwiema bazami, w przyszłości takiego zapotrzebowania na transport sprzętu wielkogabarytowego może być mniej niż w latach 2007–2008, ale potrzeby związane z tą drogą S8 wybiegają poza rok 2008. Tak więc to tyle uzupełnienia.

Następna sprawa. W tym materiale, w tej opinii, w tym stanowisku nie widzę jednego ważnego aspektu. Do Sił Powietrznych dotarł sygnał, i to jest na papierze i jest

uzgadniane w Dowództwie Sił Powietrznych, w sprawie cywilnego portu lotniczego Łask. Załączek portu powstał i otrzymujemy już do wstępnej analizy dokumenty związane z powstaniem tego portu lotniczego, oczywiście na poziomie współużytkowania. Dobrze byłoby podeprzeć się w tym stanowisku właśnie projektem wybudowania w niedalekiej przyszłości cywilnego portu lotniczego po północnej stronie naszego lotniska. Według mnie, byłby to pierwszy aspekt tej strony cywilnej, w co Ministerstwo Transportu powinno być bardziej zaangażowane, gdyż ten port będzie podlegał pod ministra infrastruktury.

Jeśli chodzi o lokalizację tej drogi, zgłaszamy pewne obawy, że jest ona zbyt blisko, o czym mówiliśmy, obszarów stref ochronnych, jakie są wyznaczone dla obiektów wojskowych. Między innymi lotnisko jest obiektem kategorii drugiej i pewne strefy, nie tylko hałasu, lecz także bezpieczeństwa, są określone. Trzeba brać pod uwagę odległość tej drogi od kompleksu lotniskowego. I w związku z tym na dzień dzisiejszy, nie mając dokładnych dokumentów, na których moglibyśmy się oprzeć, nie możemy stwierdzić, czy nie zahacza to o nasze obszary ochronne dla tego obiektu. Chodzi o to, żeby nie było kolizji z naszym systemem ochronnym tego obiektu.

I jeszcze tylko takie sprostowanie. Paliwo dostarcza się normalną koleją, wahałowo, a nie kolejką wąskotorową. Tak więc trzeba by skreślić tę wąskotorówkę, jeśli można prosić, to jest na stronie 2. Dziękuję, skończyłem.

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Dziękuję bardzo.

Rzeczywiście, jeżeli chodzi o wszelkie uzgodnienia z Ministerstwem Obrony Narodowej, jak wynika ze stanowiska sekretarza stanu, pana ministra Zająkały, dopiero po przedstawieniu wstępnego projektu czy założeń będzie można dyskutować i na pewno wszystkie te warunki będą musiały być spełnione.

Dziękuję za te uwagi do naszego stanowiska. A jeśli chodzi o tę drogę, w przyszłości ona będzie służyć i cywilnym, i wojskowym sprawom. Najważniejsze jest to, że ta inicjatywa ma poparcie Ministerstwa Obrony Narodowej i że Ministerstwo Transportu też pozytywnie się do tego ustosunkowuje. Jeżeli uda się zbudować nową drogę, która będzie służyć poprawie komunikacji w naszym kraju, a przy okazji uwzględni potrzeby wojska i tych lotnisk, to nic w tym złego. Taka jest więc idea tej trasy S8 i jako komisja nie jesteśmy tu wiodącą stroną, zwracamy tylko uwagę na to, żeby przy planowaniu tej trasy uwzględnić również ten element obronny, umożliwiający lepszą obsługę tych lotnisk w przyszłości.

Czy pan dyrektor chciałby jeszcze zabrać głos w tej dyskusji?

Dyrektor Departamentu Spraw Obronnych w Ministerstwie Transportu Ryszard Piwowarczyk:

Panie Przewodniczący, jeszcze tylko jedno uzupełnienie, bo trzeba to rozpatrywać kompleksowo, nie tylko sprawę lotnisk w Krzesinach. Pan minister i panowie z MON mnie poprą, bo są wytypowane lotniska na potrzeby naszych sojuszników i to wszystko musi mieć układ, który pozwoli na bezkolizyjne przejazdy, przegrupowania wojsk, przemarsze itd. Tak więc to jest dobra inicjatywa i w tym kierunku powinno się iść. Dziękuję.

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Chciałbym jeszcze zapytać, czy to jest inicjatywa regionalna, bo to jest na obszarze kilku województw, czy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Kto ostatecznie będzie inwestorem, kto będzie się starał o środki? Czy fundusze unijne wchodzi w grę, czy te środki będą od marszałków? Czy dyrekcja będzie tym inwestorem strategicznym?

**Dyrektor Departamentu Spraw Obronnych w Ministerstwie Transportu
Ryszard Piwowarczyk:**

Na to pytanie niestety nie potrafię odpowiedzieć, ale niezależnie od tego, czy jest to inicjatywa poselska, czy senatorska, czy rządowa, jest ona słuszna.

(Przewodniczący Franciszek Adamczyk: Inicjatywa to jedna sprawa, a druga: kto będzie ją realizował i kto po prostu czuje się...)

Jest to droga krajowa, a za drogi krajowe odpowiada generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad, patrz: minister transportu, który nadzoruje dyrektora generalnego dróg krajowych i autostrad.

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Dziękuję. Mówimy o drodze krajowej, czyli dyrekcja i ministerstwo są partnerami.

(Głos z sali: Z mocy ustawy.)

Z mocy ustawy, dobrze, bo czasami są takie wspólne inicjatywy, kiedy marszałkowie się włączają, ale tutaj sytuacja jest jasna, może dzięki temu będzie łatwiej, jeśli będą na to środki.

Czy jeszcze ktoś z panów senatorów albo z gości chciałby wypowiedzieć się w tej sprawie? Jeśli nie, to przyjmiemy stanowisko z poprawką, o której była mowa.

„Wydaje się, że obecnie, gdy nie ma już tak dużego obciążenia wykonywanych lotów, problem logistyki lądowej nie jest tak mocno widoczny, choć do bazy w Łasku można dojechać jedynie wąską drogą.” I na tym to skończyć? Czy to zdanie w ogóle jest tu potrzebne?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

**Szef Infrastruktury w Dowództwie Sił Powietrznych
Arkadiusz Gmurzyński:**

Jeżeli chodzi o tę wąską drogę, mówię o drodze publicznej, to jest droga krajowa, ona spełnia wymogi drogi krajowej i byłbym ostrożny, nazywając ją wąską.

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Może pan senator Rybka, który był inicjatorem...

Senator Czesław Rybka:

Myślę, że faktycznie można by dyskutować na ten temat. Trzeba to po prostu połączyć z wcześniejszym zdaniem, ujętym w tym stanowisku, proponowanym przez

komisję, a także z tym, o czym mówił pułkownik Wąsiewicz, że ewentualny transport do Krzesin tych wielkogabarytowych elementów wymaga zdecydowanie drogi w pełnym zakresie ekspresowej. Pan dyrektor pewnie potwierdzi, że drogą ekspresową może być.... Nie chcę wchodzić w szczegółowe aspekty, jak można wybudować drogę ekspresową, chociaż te drogi będą się różniły między sobą.

Chciałbym dodać jeszcze do tego stanowiska, jeśli można, uwagę pana pułkownika, dotyczącą portu w Łasku. Pan wspomniał o porcie pasażerskim, ale działania idą w kierunku utworzenia tam portu cargo. To jest jednak jakby inny element, faktem jest, że jest realne powstanie lotniska w Łasku, a to, czy ono będzie pasażerskie, czy towarowe, to jest inna sprawa.

(Głos z sali: Cywilne.)

Cywilne, jak najbardziej, można mówić o cywilnym.

Proponuję, Panie Przewodniczący, aby wykreślić zdanie: „W opinii Komisji jest to niebezpieczne i stwarza ogromne zagrożenie dla środowiska.” Ono jest na stronie 2 naszego stanowiska. Po wykreśleniu części tego zdania, dotyczącej tego czynnika paliwowego, reszta jest nieadekwatna do całości. Na końcu tego następnego akapitu, który kończy się wyrazami: „a to w znacznym stopniu zapewniłaby trasa S8”, dodałbym: „Ponadto realne jest powstanie w niedalekiej przyszłości cywilnego lotniska Łask”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Franciszek Adamczyk:

Prosiłbym, żeby się jeszcze zastanowić nad tym, co tu jest napisane. „Ponadto Komisja zwraca uwagę, że w bliskiej perspektywie stacjonowania w bazach samolotów wielozadaniowych, dobra łączność z resztą kraju jest rzeczą niezbędną.” I może na tym byśmy skończyli. To jest na stronie 1 na dole. To następne zdanie: „Wydaje się, że obecnie, gdy nie ma tak dużego obciążenia wykonywania lotów”... to jest powielanie, rozwijanie i zagmatwanie tego wszystkiego. Może na tym byśmy skończyli. Zdanie o wąskotorówce i zabezpieczeniu dla środowiska też wykreśliliśmy. Potem jest takie: „Baza Lotnicza w Łasku jest również alternatywą dla awaryjnych lądowań samolotów pasażerskich, obsługiwanych przez port lotniczy Lublinek”. Tak jest rzeczywiście?

(Głos z sali: Tak może być.)

Może by zmienić to zdanie i napisać, że baza w Łasku jest również alternatywą dla awaryjnych lądowań samolotów pasażerskich, obsługiwanych przez port lotniczy Lublinek. Pan pułkownik powiedział, że część lotniska Łask ma być przekształcona w lotnisko cywilne. Ostatnie zdanie brzmi: W razie potrzeby konieczny jest szybki i sprawny dojazd służb ratunkowych, a to w znacznym stopniu zapewniłaby trasa G8...

(Głos z sali: S8.)

...S8. Czy by tutaj, gdzie mówimy o awaryjnym lądowaniu, nie wpleść tej uwagi odnośnie do przyszłości?

(Senator Czesław Rybka: Rozpatrywana jest też możliwość budowy cargo przeładunkowego, tak bym to określił.)

Czyli następne byłoby to zdanie...

(Senator Czesław Rybka: Można?)

Ja nie kwestionuję tego zdania, które jest, które pan proponuje, Panie Senatorze, chodzi tylko o to, gdzie go wstawić, żeby tekst był w miarę spójny.

Senator Czesław Rybka:

Rozumiem, chciałbym tylko powiedzieć, że poruszamy w tym miejscu dwa różne zagadnienia. Lotnisko Lublinek to jest jedna rzecz, a awaryjność ewentualnych lądowań – druga. Lotnisko Lublinek istnieje, rozwija się...

(Przewodniczący Franciszek Adamczyk: To ono nie jest do likwidacji?)

Nie, nie, rozwija się, powstanie ewentualnie lotniska cargo to jest jakby inny temat.

Może powtórzę to zdanie, jeśli można. Po wyrazach: a to w znacznym stopniu zapewniłaby trasa S8, proponuję dopisać: ponadto realnym jest powstanie w niedalekiej przyszłości lotniska cywilnego Łask. Cywilnego, bo to jakby uwzględnia dwa ewentualne rozwiązania: lotnisko pasażerskie bądź towarowe. Dziękuję.

(Brak nagrania)

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 09)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851