

wplynelo dn. 14.01.2010

nr. 217 podpis



Warszawa, dnia 12 stycznia 2010 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TL1k-0701- 3/10

SECRETARIA T  
Biura Prac Senackich  
Wplynelo dn. 15.01.10  
nr. 301 podpis

Pan  
**Bogdan Borusewicz**  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku!*

Dotyczy: stanowiska Ministra Infrastruktury wobec oświadczenia złożonego przez senatora Witolda Idczaka podczas 45. posiedzenia Senatu RP w dniu 3 grudnia 2009 r.

W odpowiedzi na pismo, znak: BPS/DSK-043-2210/09, w sprawie oświadczenia złożonego przez senatora Witolda Idczaka podczas 45 posiedzenia Senatu RP w dniu 3 grudnia 2009 r., niniejszym przedstawiam stanowisko resortu wobec kwestii podjętych w oświadczeniu.

1. Trafnie nakreślony w oświadczeniu Pana Senatora Witolda Idczaka obraz infrastruktury lotniskowej jest przedmiotem zainteresowania resortu w wytyczaniu priorytetowych zadań mających na celu poprawę i rozwój istniejącej infrastruktury lotniskowej w Polsce w średnim (5 lat) i dalekim (20 lat) horyzoncie czasowym. Realizowane programy i wytyczone cele zgodne są ze strategicznymi dokumentami rządowymi dotyczącymi transportu w ogólności. Kierunkowym programem działania Ministerstwa Infrastruktury w dziedzinie rozwoju infrastruktury lotniskowej jest *Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych* przyjęty Uchwałą Rady Ministrów w dniu 8 maja 2007 r.
  - a) W chwili obecnej w Polsce znajduje się 10 aktywnie działających portów lotniczych znajdujących się na lotniskach: Warszawa – Okęcie, Kraków – Balice, Gdańsk – Rębiechowo, Katowice – Pyrzowice, Wrocław – Strachowice, Poznań – Ławica, Rzeszów - Jasionka, Szczecin – Goleniów, Bydgoszcz - Szwederowo, Łódź – Lublinek. Pierwszych 8 portów lotniczych należy do podstawowej sieci lotnisk w Polsce wkomponowanych w transeuropejską sieć transportową TEN-T. Lotniska znajdujące się w sieci TEN-T mają zapewnione finansowanie rozwoju z funduszy europejskich. Wszystkie powyższe lotniska mają utwardzone (betonowe lub asfalto - betonowe) drogi startowe o TODA rzędu 2,5 km. Wszystkie te lotniska spełniają funkcje lotnisk komunikacyjnych w połączeniach krajowych i zagranicznych, z Europą i światem (głównie na kierunku atlantyckim). Za wyjątkiem Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie im. F. Chopina zarządzanego przez Przedsiębiorstwo

Państwowe „Porty Lotnicze” wszystkie pozostałe porty lotnicze zarządzane są przez spółki prawa handlowego.

- b) Na skutek realizacji zaprojektowanej przez Ministerstwo Infrastruktury ustawy z dnia 10 lipca 2008 r. *o zmianie ustawy o gospodarowaniu niektórymi składnikami mienia Skarbu Państwa oraz Agencji Mienia Wojskowego oraz o zmianie niektórych innych ustaw* (Dz.U. z 2008 r. Nr 144, poz. 901) oraz *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2008 r. w sprawie wykazu lotnisk wojskowych, które mogą być wykorzystane na potrzeby lotnictwa cywilnego* (Dz.U. z 2009r. Nr 3, poz. 12) w chwili obecnej przybyło kolejnych 9 lotnisk z utwardzonymi drogami startowymi o TODA rzędu 2,5 km i jedno lotnisko w Darłowie z pasem trawiastym o TODA równym 600 m. Nowymi lotniskami z utwardzonymi drogami startowymi są: Zielona Góra – Babimost, Biała Podlaska, Modlin, Sochaczew, Radom - Sadków, Szczytno - Szymany , Gdynia – Kosakowo, Zegrze Pomorskie k/Koszalin, Piła i Darłowo. Lotnisko w Darłowie spełnia również bardzo istotną rolę w systemie ratownictwa i poszukiwania ASAR, jednocześnie na użytek lotnictwa cywilnego i państwowego. Tych 10 lotnisk przekazane są właściwym samorządom ze Skarbu Państwa w drodze darowizny lub użyczenia na co najmniej 30 lat na skutek realizacji przywołanej wyżej ustawy. Ustawa przewiduje, żeby samorzady (mające tytuł prawny do użytkowania lotnisk) przekazywały, w drodze umownej, zarządzanie tymi lotniskami podmiotom zewnętrznym, czyli wyspecjalizowanym spółkom prawa handlowego na zasadach komercyjnych.

Należy zauważyć, że Ministerstwo Infrastruktury tworząc cywilną sieć lotnisk komunikacyjnych przy pomocy obiektów pozyskanych dla samorządów od Sił Zbrojnych kieruje się nie tylko wąskim interesem wzbogacenia cywilnego zasobu lotniskowego, lecz ustala priorytety strategiczne dla całego państwa w sektorze lotniczym. Polega to na tym, że cała tak wzbogacona sieć lotnisk cywilnych udostępniana jest Siłom Powietrznym Wojska Polskiego dla wzmocnienia potencjału obronnego Sił Zbrojnych. Lotniska oddane samorządom są utrzymywane na wysokim poziomie eksploatacyjnym, gdyż co pół roku zarządzający lotniskami składają (zgodnie z przepisami przywołanej ustawy) Ministrowi Infrastruktury raporty ze stanu zagospodarowania lotnisk i ich utrzymywania na wysokim poziomie użytkowym w trakcie bieżącej eksploatacji. Swoje zadania zarządzający lotniskami wykonują na własny rachunek dla utrzymania międzynarodowych standardów wymaganych normami Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego EASA i Zrzeszenia Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ICAO. Spełnianie najwyższych norm eksploatacyjnych w cywilnej sieci lotnisk jednocześnie zapewnia możliwość korzystania z tych lotnisk przez najnowsze samoloty wojskowe skonstruowane i eksploatowane na wyrafinowanym poziomie technologicznym dla treningu w różnorodnych warunkach lokalizacyjnych, różnych od dobrze znanych w jednej tylko bazie Sił Powietrznych. Taka różnorodność możliwości treningowych dla samolotów wojskowych wzmacnia gotowość i sprawność bojową polskich Sił Powietrznych na obecnym, zglobalizowanym teatrze działań wojskowych. Takie wzmocnienie zdolności bojowej lotnictwa wojskowego nie wymaga ponoszenia specjalnych i dużych nakładów finansowych ze strony Sił Zbrojnych dla utrzymania swojego wysokiego potencjału bojowego. Taka strategia działa korzystnie w dwie strony. Z jednej strony mobilizuje cywilnych zarządzających lotniskami dla utrzymywania wysokich standardów eksploatacyjnych (co poprawia bezpieczeństwo cywilnych operacji lotniczych) a z drugiej strony pozwala na znaczną oszczędność środków dla MON w celu utrzymania wysokiego poziomu gotowości bojowej, co

w konsekwencji przekłada się na wzrost bezpieczeństwa państwa. Taka symbioza interesu cywilnego i wojskowego stanowi interes korzystny obopólnie. Samorządy nie ponoszą dodatkowych obciążeń finansowych, gdyż i tak są zobowiązane ponosić niezbędne nakłady na utrzymanie wysokich międzynarodowych standardów eksploatacyjnych. Wszelkie sprawy związane ze współużytkowaniem lotnisk przez podmioty cywilne i wojskowe regulowane są na zasadzie bilateralnych umów operacyjnych pomiędzy zarządzającymi lotniskami a stroną wojskową w celu harmonijnej współpracy, nie prowadzącej do uszczerbku w działalności gospodarczej samorządów. Interes gospodarczy samorządów kontrolowany jest przez Ministerstwo Infrastruktury poprzez zatwierdzanie raportów nadsyłanych do resortu infrastruktury w odstępach pół rocznych. Taka strategia resortu zaczyna być obecnie stosowana również co raz częściej na świecie. W tym sensie Polska jest w czołówce prekursorów na świecie.

- c) W ostatnim roku kalendarzowym sieć lotnisk z utwardzonymi drogami startowymi powiększyła się o 9 lotnisk i jedno lotnisko z pasem trawiastym. Na tych lotniskach powstają nowe porty lotnicze (w chwili obecnej w fazie rozbudowy), co stanowi, że łącznie w Polsce będzie sieć 20 portów lotniczych przeznaczonych do komunikacji międzynarodowej i regionalnej.
- d) Średnia ilość mieszkańców przypadająca na jedno lotnisko komunikacyjne w Polsce w 2006 r. wynosiła 3,18 mln osób, podczas gdy średnia dla EU15 (kraje o najbardziej rozwiniętej sieci lotnisk komunikacyjnych w Europie) wynosiła 459202 osób. W chwili obecnej, po roku intensywnych prac w resorcie, w Polsce średnia ilość mieszkańców przypadająca na jedno lotnisko komunikacyjne wynosi 1 907 400 osób, co stanowi poprawę o 67 % w zakresie wzrostu dostępności mieszkańców kraju do lotnisk komunikacyjnych. Należy podkreślić, że stworzono szansę dostępu ludności do lotnisk komunikacyjnych w regionach do tej pory izolowanych dla połączeń lotniczych regionalnych i zagranicznych – przybyły 2 lotniska na izolowanym do tej pory środkowym wybrzeżu bałtyckim oraz 2 lotniska na tzw. „Ścianie Wschodniej” – Szczytno – Szymany i Biała Podlaska. Średnia powierzchnia kraju przypadająca na jedno lotnisko komunikacyjne wynosiła w 2006 r. 26 881 km<sup>2</sup>, podczas gdy w chwili obecnej – 15 634 km<sup>2</sup>, co stanowi poprawę o 72 %. Rozkład sieci lotnisk w chwili obecnej jest bardziej równomierny i zrationalizowany. Oznacza to, że niektóre lotniska komunikacyjne zlokalizowane są na przykład w pobliżu centrów przemysłu elektronicznego - Piła (Philips – preferencja do lotów cargo), ośrodków turystycznych – Zegrze Pomorskie k/Koszalin, Darłowo, Gdynia – Kosakowo i Szczytno - Szymany. Stwarza to szansę ożywienia gospodarczego dla regionów, w których te lotniska są zlokalizowane, co skutkuje możliwością pozyskania nowych miejsc pracy w rejonach o dużym bezrobociu. Z kolei lotniska w Modlinie i Sochaczewie stanowią węzeł lotnisk około warszawskich stanowiących lotniska zapasowe i odciążające ruch dla lotniska Warszawa – Okęcie. Należy podkreślić, że bardziej gęsta i równomiernie rozłożona sieć lotnisk zwiększa bezpieczeństwo lotów pasażerskich nad Polską, gdyż zwiększa się ilość lotnisk zapasowych w przypadkach wyłączeń pewnych dużych portów lotniczych czy to z powodu złych warunków meteorologicznych czy z innych, technicznych powodów. W planach inwestycyjnych nowo pozyskanych lotnisk komunikacyjnych przewidziane jest instalowanie najnowszej generacji urządzeń nawigacyjnych wspomagających lądowanie w każdych warunkach meteorologicznych, w dzień i w nocy. Do tej pory tylko na lotnisku Warszawa – Okęcie i tylko jedna droga startowa (na kierunku 15 – 33) była dopuszczona do lądowania instrumentalnego

(system ILS) w kategorii 2 (tzn. w gorszych niż zwykle warunkach meteorologicznych). Obecnie, praktycznie każde nowe lotnisko, ma możliwość instalacji systemu ILS nowej generacji dopuszczonego technicznie do kategorii 2.

- e) Poza siecią 20 tzw. „dużych” lotnisk komunikacyjnych znajdują się jeszcze 32 lotniska aeroklubowe i co raz więcej prywatnych spełniających warunki do lokalnej komunikacji lotniczej pasażerów, towarów i poczty. Lotniska te posiadają utwardzone drogi startowe oraz trawiaste pasy startowe o TODA rzędu 1000 m. W zakresie dostosowania tych lotnisk do lokalnej komunikacji pasażerskiej, lotów dyspozycyjnych oraz szerokiego zakresu usług lotniczych w sektorze lotnictwa ogólnego (*General Aviation*) rola resortu sprowadza się przede wszystkim do tworzenia systemu naprowadzania nawigacyjnego do lotnisk bez ponoszenia przez nie dużych nakładów inwestycyjnych i eksploatacyjnych, jak na skalę aktywności tego rodzaju lotnisk. Z założenia lotniska powinny utrzymywać się z działalności na własny rachunek. Nadmierne obciążania finansowe lotnisk na etapie rozruchowym mogłoby prowadzić do „zdławienia” ich potencjału rozwojowego. Od 17 grudnia 2009 r. obowiązuje nowy podział przestrzeni powietrznej w Polsce (w początkowym etapie w TMA Warszawa i następnie sukcesywnie w kolejnych sektorach przestrzeni powietrznej w rejonie informacji powietrznej FIR Warszawa). Reorganizacja przestrzeni powietrznej nad Polską jest niezbędnym etapem do wprowadzenia nowego, bardziej niż dotychczas, precyzyjnego systemu nawigacji terminalowej P-RNAV (przewidywany rozruch techniczny w lutym 2010 r.). Jest to najnowszy system nawigacyjny w oparciu o nawigację satelitarną i specjalny układ naziemnych pomocy radionawigacyjnych. Koszty aplikacji systemu (nieznaczne w relacji do ceny samolotu) dedykowane są użytkownikom statków powietrznych a nie lotniskom. Lotniska w zasadzie (poza kosztem zakupu map podejścia oraz procedur do lądowania i startu oraz ewentualnie kosztu instalacji świateł podejścia do lądowania) nie ponoszą istotnych kosztów a na pewno nie będą ponosić dużych kosztów bieżącej eksploatacji systemu nawigacji terminalowej. Te koszty wzięło na siebie państwo w celu stymulowania rozwoju lotnisk, zarówno dużych jak i małych. Spowodowanie większej dostępności nawigacyjnej lotnisk aeroklubowych i prywatnych wprowadzi je szerzej do przestrzeni publicznej. Następnym etapem jest pozyskanie mechanizmu finansowania dla niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych na tych lotniskach, zależy to jednak od podmiotów zarządzających i programów istniejących poza resortem. Powinny być tu zaangażowane Regionalne Programy Operacyjne oraz pozyskiwanie funduszy europejskich z programu wspierania małej przedsiębiorczości. Takie mechanizmy finansowania inwestycji na tzw. „małych” lotniskach już są wdrażane z powodzeniem na niektórych lotniskach (np. Kaniów k/Czechowic – Dziedzic, Rzeszów – Jasionka OKL). Lotniska te w większości realizować będą cele publiczne, na przykład będą wykorzystywane do systemu ratownictwa medycznego lub do akcji przeciwpożarowych przy gaszeniu kompleksów leśnych oraz ich dozoru przeciwpożarowego. Są również niezbędne w sytuacjach klęsk żywiołowych. W głównej mierze wykorzystywane są do szkolenia pilotów, co przy obecnej dynamice wzrostu ruchu lotniczego jest bardzo istotnym celem publicznym, gdyż Polska jak i inne kraje na świecie w bliskiej przyszłości będą notowały braki wykwalifikowanych pilotów zawodowych.

Należy zauważyć, że wprowadzany obecnie w Polsce precyzyjny system nawigacji terminalowej P-RNAV udostępniony jest wszystkim użytkownikom polskiej przestrzeni powietrznej, w tym Siłom Powietrznym, bez ponoszenia kosztów ze

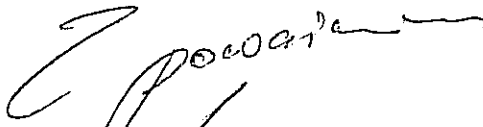
strony MON. Zwiększy to możliwości operacyjne samolotów wojskowych. Samoloty wojskowe najnowszej generacji mają już fabrycznie zainstalowane kody dostępu do systemu P-RNAV, a zatem Siły Powietrzne nie ponoszą żadnych kosztów, wzrasta natomiast bezpieczeństwo i skuteczność operacji lotniczych, gdyż system P-RNAV działa „nakładkowo” na ściśle wojskowe systemy nawigacji. Polska należy do czołówki krajów na świecie aplikujących system P-RNAV w swojej przestrzeni powietrznej. Innym pozytywnym aspektem wprowadzenia systemu P-RNAV jest zmniejszenie ilości gazów cieplarnianych emitowanych z silników lotniczych oraz możliwość tworzenia bardziej przyjaznych dla środowiska naturalnego procedur podejścia do lądowania. System P-RNAV pozwala na odejście od „sztywnych” procedur instrumentalnego podejścia do lądowania (ILS) na rzecz ich uelastycznienia i omijania dużych skupisk ludności oraz parków narodowych. System ten będzie korzystnie odbierany przez mieszkańców kraju, zwłaszcza w okolicach dużych aglomeracji miejskich, gdyż P-RNAV realnie ograniczy niekorzystny wpływ hałasu na jakość życia mieszkańców.

- f) Z inicjatywy Ministra Infrastruktury w roku 2009 znowelizowano ustawę – Prawo energetyczne w zakresie podwyższenia górnej granicy wielkości rocznego obrotu benzyną lotniczą na lotniskach do wysokości 1 mln Euro jako kwoty, dla której nie jest wymagane posiadanie koncesji na sprzedaż benzyny lotniczej na lotniskach. Przepis ten dotyczy w głównej mierze lotnisk aeroklubowych i innych tzw. „małych” lotnisk, dla których koszt pozyskania koncesji byłby rażąco niewspółmierny do małej w istocie wielkości obrotu benzyną lotniczą. Przed rokiem 2009 r. obce samoloty nie mogły tankować się na lotniskach aeroklubowych, gdyż te nie posiadały koncesji na obrót benzyną lotniczą i jej sprzedaż. W konsekwencji zamarł ruch turystyczny i dyspozycyjny krajowy oraz zagraniczny na „małych” lotniskach. Lotniska nie miały przychodów z tytułu opłat za lądowania, starty i parkingi samolotów turystycznych oraz dyspozycyjnych. Zdławienie ruchu pomiędzy lotniskami aeroklubowymi nie dawało szans rozwoju tych lotnisk. Po nowelizacji ustawy – Prawo energetyczne zniesione zostały jedne z głównych barier ograniczających swobodę działalności gospodarczej lotnisk aeroklubowych, co zwiększa ilość operacji lotniczych w ruchu krajowym i zagranicznym. Należy również podkreślić aspekt wzrostu bezpieczeństwa lotów, gdyż pełna dostępność benzyny lotniczej na lotniskach nie prowokuje decyzji o lotach na granicy dopuszczalnego zasięgu statków powietrznych bez właściwego zapasu paliwa (było zanotowanych kilka wypadków i incydentów lotniczych w przeszłości z tego powodu).

2. W kwestii obowiązujących obecnie zasad lokalizacji obiektów budowlanych w rejonie lotnisk sportowych w celu zagwarantowania ich cennej substancji dla lepszej, lotniczej przyszłości, stanowisko resortu jest jasno określone: ustalanie lokalizacji obiektów budowlanych w rejonie lotnisk, uzgadnianie planów zagospodarowania przestrzennego oraz ochrona powierzchni ograniczających przeszkody budowlane i inne należy do kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodnie z przepisem ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) art. 21 ust 2, pkt 28 oraz ust. 2a i także przepisu wyrażonego w brzmieniu art. 55 ust. 3 pkt 8 i 9. Minister właściwy do spraw transportu (obecnie Minister Infrastruktury) sprawuje nadzór nad Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodnie z brzmieniem przepisu wyrażonego w art. 16 ust. 4 Prawa lotniczego. W trybie nadzoru nad Prezesem ULC Minister Infrastruktury kontroluje, czy działania ULC są zgodne z polityką transportową resortu w odniesieniu do infrastruktury lotniskowej oraz ochrony lotnisk przed przenikaniem

otaczającej zabudowy przez powierzchnie (skośne i przejściowe) ograniczające przeszkody dla tych lotnisk.

Troska resortu o niedopuszczenie do sytuacji zagrażającej istnieniu obecnych i przyszłych lotnisk oraz wzmocnienie ochrony prawnej ich rozwoju wyraża się w inicjatywie Ministra Infrastruktury związanej z nowelizacją ustawy – Prawo lotnicze (obecnie w toku prac sejmowych), polegającej na wprowadzeniu do Prawa lotniczego instytucji planów generalnych dla lotnisk użytku publicznego. Plany generalne będą zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu w uzgodnieniu z Prezesem ULC. Zatwierdzanie planów generalnych przez ministra właściwego do spraw transportu obligatoryjnie wprowadzi wszelkie ograniczenia budowlane w rejonie lotnisk do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, gdyż przed zatwierdzeniem muszą być uzgadniane z miejscową władzą administracyjną w zakresie warunków zabudowy obecnie i w przyszłości. Plany generalne będą obejmować 25 letni horyzont czasowy z pięcioletnią aktualizacją. Ten mechanizm ochrony prawnej rozwoju lotnisk jest obecnie już szeroko stosowany na całym świecie; stosowany więc będzie również w Polsce.



Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Tomasz Jarmuziewicz  
Sekretarz Stanu