



# MINISTER OBRONY NARODOWEJ

604/1004/O36/08/JS

K. Nowak

SECRETARIA  
Biuro Prac Senackich

wpłynęło dn. 12.08.08. zał. ....

5940 podpis. Nowak

Warszawa, 2008-08-06

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 11.08.08. ....

nr. 4806. podpis. ....

MARSZAŁEK SENATU  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Pan Bogdan BORUSEWICZ

**Szanowny Panie Marszałku,**

Odpowiadając na oświadczenie złożone przez Pana Senatora Krzysztofa Kwiatkowskiego wspólnie z innymi Senatorami: Andrzejem Owczarkiem, Markiem Trzczańskim i Maciejem Grubskim podczas 15. posiedzenia Senatu Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 11 lipca br. dotyczące możliwości wykorzystania lotniska w Łasku również do celów cywilnych (BPS/DSK-043-688/08), uprzejmie proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Dotychczasowe działania ukierunkowane na udostępnienie lotniska wojskowego Łask podmiotowi cywilnemu oparte były na postanowieniach decyzji Nr 236/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 grudnia 1998 r. w sprawie *udostępnienia lotnisk wojskowych dla ruchu cywilnych statków powietrznych*, która w 2004 r. utraciła moc prawną.

Proces wprowadzenia na uzbrojenie samolotu wielozadaniowego F-16 spowodował, że lotnisko Łask stało się ważnym elementem sieci lotniskowej Sił Powietrznych, jak również Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO). Dlatego też w obiekcie rozpoczęto realizację inwestycji, zarówno ze środków narodowych jak i sojuszniczych, dostosowujących istniejącą infrastrukturę lotniskową do potrzeb eksploatacyjnych samolotu F-16 oraz wymogów lotnictwa NATO. Przedmiotowe inwestycje generują dodatkowe, nieuwzględniane dotychczas ograniczenia w korzystaniu z lotnisk przez innych użytkowników. Do zasadniczych ograniczeń rzutujących na możliwość współużytkowania lotniska należą przede wszystkim:

- operacyjne wykorzystanie lotniska - głównie z uwagi na planowane dyżury bojowe w systemie obrony powietrznej NATO, powodujące ograniczenia w korzystaniu z przestrzeni powietrznej w rejonie lotniska,
- wydzielane strefy ochronne - wymagane do wyznaczenia wokół kluczowych obiektów niejawnych, np. obiektów systemu dowodzenia i łączności ze statkami powietrznymi, systemów analizy danych rozpoznawczych, obiekty składów lotniczych środków bojowych oraz materiałów pędnych i smarów,
- zakłócenia radiowe - generowane przez różnorodne środki łączności cywilnej, stanowiące źródła zakłóceń dla systemów wojskowej łączności niejawnej z samolotami,

- urządzenia nawigacyjne oraz systemy podejścia i lądowania - typowe dla lotnictwa wojskowego, nie zawsze odpowiadające warunkom do naprowadzania samolotów cywilnych,
- obszar ograniczonego użytkowania - opracowany i wyznaczony wokół lotnisk jednostek eksploatujących samoloty F-16,
- parametry techniczne drogi startowej i dróg kołowania - głównie nośność i wytrzymałość tych obiektów, dostosowana do operacji startów i lądowań lekkich samolotów wojskowych, a nie ciężkiego cywilnego transportu CARGO.

Przedstawione powyżej argumenty, jak i wnikliwa analiza stanu zaawansowania procesu przygotowania do uruchomienia działalności lotniczej na lotnisku Łask, przeprowadzona w resorcie obrony narodowej, w oparciu o regulacje zawarte w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze* (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 ze zm.), dla założenia lotniska cywilnego oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 listopada 2004 r. w *sprawie warunków i zasad wykorzystywania lotnisk wojskowych przez lotnictwo cywilne oraz obowiązków zarządzających tymi lotniskami* (Dz. U. Nr 254, poz. 2552) wskazują jednoznacznie na brak możliwości bezkolizyjnego współużytkowania z podmiotami cywilnymi lotniska wojskowego w Łasku.

**Łączę wyrazy szacunku i poważania**



**Bogdan KLICH**

Do wiadomości:

**Pan Szymon JAJKO**

Dyrektor Departamentu Spraw Parlamentarnych KPRM