

## Oświadczenie złożone przez senatora Witolda Idczaka na 45. posiedzeniu Senatu w dniu 3 grudnia 2009 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka

Szanowny Panie Ministrze!

Przegląd dokumentów programowych dotyczących lotnictwa, przygotowywanych w ostatnich latach przez Pański resort, tworzy następujący obraz.

Dysponujemy obecnie siecią lotnisk komunikacyjnych, funkcjonującą w prawie niezmięnionej postaci od wielu lat, na którą składają się, oprócz Okęcia i Rębiechowa, lotniska wykorzystywane niegdyś wspólnie przez wojsko i PLL LOT, dziś niekiedy przez jednostki wojskowe już opuszczone. Istnieje ponadto na terenie kraju sieć kilkudziesięciu lotnisk wojskowych, z których siły zbrojne wykorzystują tylko część. Pozostałe, zwykle te zlokalizowane dalej od miast, są niekiedy traktowane przez miejscową społeczność jako szansa na powstanie w przyszłości komunikacji lotniczej. I wreszcie mamy w Polsce kilkadziesiąt lotnisk od wielu dziesięcioleci wykorzystywanych przez małe lotnictwo, w tym przez aerokluby.

Komunikacja lotnicza koncentruje się dziś na kilku lotniskach ze sztuczną nawierzchnią w tak zwanych portach lotniczych. Do tego ekskluzywnego klubu usiłują dołączyć inne, duże obiekty, jak na przykład podwarszawski Modlin. W najbliższym dziesięcioleciu sieć cywilnych portów lotniczych, jeśli zachowane zostaną korzystne tendencje, powiększy się może o kilka, może o kilkanaście istniejących lotnisk. Nie wydaje się możliwe, aby w przewidywalnej perspektywie do obsługi komunikacji została włączona większość małych lotnisk *general aviation* o trawiastych i betonowych drogach startowych długości poniżej 2000 m (cyfry kodu referencyjnego ICAO od 1 do 3).

Choć obecnie samoloty komunikacyjne nie korzystają z takich lotnisk, należy liczyć się z tym, że w odleglejszej perspektywie niż objęta strategiami rozwoju lotnictwa komunikacja lotnicza wewnątrz kraju znacznie się rozwinie, a względy ekonomiczne pozwolą na szersze zastosowanie w niej statków krótkiego startu i lądowania (STOL) lub śmigłowców. Wtedy lotnisko, na którym TODA (*take off distance available*) wynosi około 1000 m może stać się obiektem w pełni użytecznym do celów komunikacyjnych, zwłaszcza wówczas, gdy leży, jak wiele lotnisk aeroklubowych, wewnątrz aglomeracji, blisko jej centrum. Wtedy lotniska sportowe, dziś mniej istotne, staną się cennym elementem przestrzeni publicznej, pod jednym wszakże warunkiem, takim mianowicie, że uda się zapewnić bezpieczne procedury podejść do tych lotnisk poprzez zachowanie w ich rejonie stosownych ograniczeń zabudowy.

W związku z tym zwracam się do Pana Ministra z pytaniem, czy w opinii resortu obowiązujące obecnie zasady ustalania lokalizacji obiektów budowlanych w rejonie lotnisk sportowych gwarantują zachowanie ich cennej substancji dla lepszej, lotniczej przyszłości – wprost mówiąc – dla przyszłych pokoleń pasażerów.

Witold Idczak