



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(933)

75. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 8 października 2003 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Prezentacja przez wiceprezydenta miasta Radomia projektu „Radom jako drugi lotniczy port krajowy”.

(Początek posiedzenia o godzinie 8 minut 39)

(Posiedzeniu przewodniczą przewodniczący Marian Noga i zastępca przewodniczącego Jerzy Suchański)

Przewodniczący Marian Noga:

Otwieram kolejne posiedzenie senackiej Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury. Dzisiaj zajmiemy się projektem „Radom jako drugi lotniczy port krajowy”.

Na dzisiejsze posiedzenie zaprosiłem dużo gości. Wśród nich są: wiceprezydent Radomia Józef Nita, przewodniczący Rady Miejskiej Radomia Tadeusz Derlatka, radni z Rady Miejskiej w Radomiu, przedstawiciele Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, zastępca prezesa Agencji Mienia Wojskowego Tadeusz Bałdyga, przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Obrony Narodowej oraz szefostwa logistyki Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, a także pan minister Wikiński z Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

(Głos z sali: Serdecznie gratulujemy awansu.)

Tak, serdecznie gratulujemy panu awansu.

Są obecni przedstawiciele innych komisji senackich, oprócz Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury, a także posłowie Rzeczypospolitej.

Sądzę, że możemy rozpocząć nasze dzisiejsze posiedzenie.

Pierwszym referentem będzie pan Józef Nita, wiceprezydent Radomia.

Panie Prezydencie, oddaję panu głos.

Wiceprezydent Radomia Józef Nita:

Panowie Przewodniczący! Wysoki Senacie Rzeczypospolitej!

Chciałbym przede wszystkim serdecznie podziękować za możliwość zaprezentowania naszych atutów w wyścigu, mówiąc językiem mediów, jakim jest ta duża rządowa inwestycja dotycząca drugiego portu krajowego, obok Międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie im. Fryderyka Chopina. Panie Profesorze, to dla mnie zaszczyt, że mogę dzisiaj przedstawić nasze argumenty.

Niektórzy z państwa znają już ten materiał, ale chciałbym pokazać jego nowe elementy w stosunku do poprzedniej prezentacji. Radomskie lotnisko wraz z infrastrukturą towarzyszącą obejmuje powierzchnię około 372 ha. Od strony północnej, wschodniej i południowej istnieje zabudowa rozproszona typu wiejskiego. Są to gminy Gózd oraz Jedlnia-Letnisko. Dla zobrazowania całej sytuacji pokażemy odpowiednie przezrocze. Od strony zachodniej zaś istnieje zabudowa miejska Radomia. Na podstawie zarządzenia prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 9 kwietnia 1934 r. teren

lotniska został na rzecz Skarbu Państwa wyłączone na cele wojskowe i do tej pory pozostaje w gestii zarządu dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, podlegającego MON.

Podczas tegorocznych Międzynarodowych Pokazów Lotniczych Air Show, które odbyły się 30 i 31 sierpnia na Sadkowie, dzielnicy Radomia, gdzie właśnie znajduje się lotnisko, wiceminister obrony narodowej Janusz Zemke w obecności generała Ryszarda Olszewskiego, dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, oświadczył, że wojsko jest gotowe przekazać miastu cały teren lotniska. Tym samym jednostka wojskowa zostałaby przeniesiona do Dębłina. Pan minister Zemke zapytany, czy jest to oficjalne stanowisko MON, potwierdził, że tak.

Slajd pierwszy. Szczegółowy opis infrastruktury lotniska zamieszczony jest w przedłożonych państwu materiałach. Dlatego też wskażę tylko na niektóre jego aspekty. I tak mamy drogę startową o wymiarach 2000 m na 60 m w dobrym stanie. Gdyby była taka potrzeba czy konieczność, istnieje możliwość rozbudowy pasa, według ekspertów wojskowych, w kierunku wschodnim o dalsze 400–500 m oraz w kierunku zachodnim o 100–200 m. Szanowni Państwo, oczywiście mamy świadomość, że strona zachodnia to jest granica zurbanizowanego Radomia i w tym kierunku już nie ma ruchów zasadniczych. Bez przesuwania aktualnych granic lotniska, które stanowi odnawiany płot, ta droga startowa portu, czyli w ramach aktualnego portu lotniczego, oznaczonego za pomocą kropek, może wynosić do 2700 m. Nawierzchnia pasa startowego jest bitumiczna. Jego końce o długości 200 m z jednej strony i 230 m z drugiej strony są betonowe. Aktualne wymiary drogi startowej oraz wytrzymałość jej nawierzchni pod względem nacisku na powierzchnię pozwalają przyjmować samoloty transportowe o średnim tonażu od około 20 t do 25 t i samoloty pasażerskie zabierające na pokład około stu pasażerów, na przykład airbusy. Pas bezpieczeństwa dla drogi startowej o wymiarach 2500 m na 285 m, usytuowany niesymetrycznie względem drogi startowej, został oznaczony jasnozielonym kolorem. Drogi kołowania są oznaczone ciemnymi powierzchniami i szerokość każdej z nich wynosi 14 m. Charakteryzujące się dobrym stanem pozostałe drogi manewrowe posiadają nakładki asfaltowe położone w latach 1999–2000.

Przestrzeń powietrzna jest zróżnicowana. I tak płaszczyzny podejścia do drogi startowej od strony wschodniej są o pochyleniu 1:72, a od strony zachodniej – 1:50. Według danych wojska pochylenie płaszczyzn podejścia spełnia wymagania aneksu nr 14 ICO dla lotnictwa cywilnego. Zasadniczy kierunek lądowania wschodni jest wolny od zabudowy, natomiast pomocniczy kierunek lądowania zachodni charakteryzuje zabudowa miejska.

Jeżeli chodzi o zabezpieczenia nawigacyjne, to istniejące wyposażenie lotniska w urządzenia nawigacyjne umożliwia statkom cywilnym lądowanie bez ograniczeń przy dziennych zwykłych warunkach atmosferycznych oraz w ograniczonym zakresie przy dziennych trudnych warunkach atmosferycznych, a także przy nocnych zwykłych warunkach atmosferycznych. Wyposażenie lotniska w system wspomaganie lądowania ILS oraz w nowy system lądowania świetlnego, bo obecny jest, niestety, w nie najlepszym stanie, umożliwiłoby starty i lądowania samolotów cywilnych we wszystkich warunkach atmosferycznych.

Slajd drugi. Teren lotniska posiada sieć kanalizacji deszczowej. Zostały odwodnione pasy startowe – to znajduje się w tych materiałach, które państwu przekazaliśmy

– i płyta lotniska poprzez zastosowanie sieci drenażowej i studzienek kontrolnych. Odprowadzenie wód opadowych z całego terenu lotniska następuje poprzez kolektory główne o średnicy przy wlocie 600 mm. Kolektory te są w bardzo dobrym stanie, przygotowane do odbioru dużej ilości wód opadowych z płyty lotniska. Na terenie lotniska istnieje sieć kanalizacji sanitarnej, za pomocą której odprowadzone są ścieki socjalno-bytowe. Odprowadzane są one za pośrednictwem kolektorów o średnicy 300 mm i 400 mm do miejskiej sieci kanalizacyjnej. Istnieje możliwość odbioru ścieków z dodatkowych obiektów. Cały kompleks posiada zmodernizowany w latach 1995–2000 system ciepłowniczy zasilany z sieci miejskiej centralnego ogrzewania z dużym nadatkiem. Do istniejącej sieci ciepłowniczej można podłączyć dodatkowe obiekty, gdyż występuje znaczna rezerwa mocy cieplnej. Do terenu lotniska jest doprowadzona sieć centralnego ogrzewania o wysokich parametrach, gdzie średnica rury wynosi 250 mm.

Slajd trzeci. Teren lotniska posiada wewnętrzną zmodernizowaną sieć wodociągową z możliwością zasilania w wodę dodatkowych odbiorców. Zasilanie w wodę odbywa się z sieci miejskiej. Instalacja ta składa się z rur o średnicy 200 mm. Do kompleksu koszarowo-lotniskowego, który także pokażemy, doprowadzona jest sieć gazowa o średnich parametrach rur wynoszących 200 mm i 250 mm. Istnieje możliwość podłączenia nowych obiektów do istniejącego systemu. Teren lotniska posiada dwustronne zasilanie energetyczne. W ciągu ostatnich lat zostały wymienione kable średniego napięcia. Poza tym system posiada awaryjne zasilanie z własnego źródła. Istnieje możliwość podłączenia nowych obiektów i urządzeń do istniejącego systemu, a także jego rozbudowy przez zakład energetyczny w przypadku zaistnienia takiej potrzeby.

Slajd czwarty. Dla potrzeb lotnictwa cywilnego mogą zostać wykorzystane, oczywiście w trybie uzgodnień z aktualnie zarządzającym, czyli z Ministerstwem Infrastruktury, następujące budynki modernizowane w trakcie przygotowań do kolejnych edycji Air Show.

Slajd piąty. Port lotniczy wraz ze znajdującą się w tym budynku stacją meteorologiczną wyposażony jest w urządzenia pomiarowe wymagane stosownymi przepisami. Są trzy hangary lotnicze, każdy z nich o powierzchni 5000 m², budynek wielofunkcyjny, w którym można wydzielić pomieszczenia biurowe, a istniejące pokoje hotelowe – jest ich trzydzieści dwa – można wykorzystać do przyjmowania podróżnych i załóg samolotów. Jest klub garnizonowy wraz z zapleczem gastronomicznym, w tym sala restauracyjna, mieszcząca od sześćdziesięciu do osiemdziesięciu osób, która może być wykorzystana do organizowania różnych konferencji. W budynku są dwie sale konferencyjne: większa może pomieścić sto pięćdziesiąt osób, a mniejsza czterdzieści. W budynku kasyna, który może zaspokoić potrzeby gastronomiczne, znajdują się: sala główna na sto dwadzieścia osób, kasyno lotnicze na czterdzieści osób i bufet na dwadzieścia cztery osoby. Jest także domek pilota z bufetem dla trzydziestu dwóch osób. Budynek sztabu to najbardziej reprezentacyjny obiekt infrastruktury całego lotniska z możliwością przeznaczenia go na główny budynek portu.

Jeśli chodzi o ośrodek rekreacyjny, to o sposobie jego przeznaczenia czy wykorzystania trudno w tym momencie mówić. Trzy kolejne przezrocza prezentują ten ośrodek w obrysie lotniska. Budynek straży pożarnej posiada trzy stanowiska dla wozów strażackich. Izba chorych tuż po modernizacji składa się z około dwudziestu łóżek. Ponadto w obrębie lotniska znajdują się dwa składy MPS: nowy o pojemności 2600 m³ paliwa posiada urządzenia monitoringowe oraz łapacz par paliw i starszy o pojemności

2400 m³. Poza tym znajduje się jeszcze – pokażę na dalszych przezroczach, teraz tylko o tym wspomnę – bocznicą kolejową z rampą poddana kapitalnemu remontowi w latach dziewięćdziesiątych. Kasyno, klub garnizonowy oraz domek pilota w zupełności mogą zaspokoić potrzeby gastronomiczne portu. Obiekt rekreacyjny, o którym przed chwilą mówiłem, może być wykorzystywany jako zaplecze sportowo-rekreacyjne.

Lokalizacja lotniska. Szanowni Państwo, czerwona plama na tym przezroczu oznacza lotnisko. Jest ono położone we wschodniej części miasta w odległości 3 km 500 m od centrum. W bezpośrednim sąsiedztwie lotniska przebiega droga krajowa nr 9 Radom – Rzeszów i Radom – Lublin, łącząca Warszawę, Piotrków, Łódź, Kielce, Kraków. Te obwodnice, ulice, te główne trakty krajowe bądź wojewódzkie, bądź powiatowe łączą w sposób dogodny lotnisko z otoczeniem. W pobliżu lotniska przebiega linia kolejowa relacji Kraków – Warszawa oraz Radom – Dęblin.

Z kolei układ głównych ulic, alei Wojska Polskiego, którą widzimy na tym przezroczu, wybudowanej w ostatnich dwóch latach, i ulicy Lubelskiej, która przecina teren jednostki wojskowej, umożliwi bardzo dobre skomunikowanie lotniska z miastem. Aleja Wojska Polskiego zapewnia doskonale połączenie z północną i południową częścią Radomia, natomiast ulica Lubelska z jego częścią centralną.

Istnieje możliwość rozbudowy lotniska w kierunku wschodnim niezurbanizowanym. Czerwoną linią został zaznaczony obrys aktualnych granic lotniska z drogą startową i pasem bezpieczeństwa. Ten teren jest bardzo słabo zurbanizowany. Chciałbym jednak państwa poinformować, że odbyliśmy rozmowy z przedstawicielami sąsiednich gmin: Jedlnia-Letnisko oraz Gózd. W swoim stanowisku mówią wprost, że ten teren będzie przeznaczony i uchwalany w planie miejscowego zagospodarowania pod potrzeby rozwoju lotniska. Dodam, że mamy bardzo duże poparcie tych dwóch sąsiednich gmin dla rozwoju tej idei we wszelkich jej aspektach.

Połączenia komunikacyjne Radomia to jest bardzo istotny element, jeżeli chodzi o państwa rozważania. Obecny jest dzisiaj z nami autor tego przezrocza, pan architekt Derlatka, przewodniczący Rady Miasta. Jest on autorem rysunku zrobionego na zupełnie inną okoliczność, wskazującego, opierając się na analizach urbanistycznych, na nową wersję COP 2. Państwo doskonale pamiętacie, jaką rolę Radom pełnił jeszcze do niedawna jako jedno z centrów przemysłowych Polski. Obecna sytuacja miasta też jest państwu znana, powiem o niej na końcu. Chcielibyśmy wskrzesić idee COP 2 na zasadzie przedstawionej w formie tego dziwnego rombu. Jest to z naszej strony tendencyjne i subiektywne, ale proszę zobaczyć, że można zakreślić okrąg oddziaływania portu radomskiego, obejmujący Radom, Warszawę, Łódź, Kielce, Lublin, na dalszy obszar.

Radom znajduje się 100 km od Warszawy, 70 km – od Kielc, 130 km – od Łodzi i 100 km – od Lublina. W radomskim węźle kolejowym krzyżują się trasy pociągów dalekobieżnych, łączące duże ośrodki miejskie. Być może projekt planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego już został uchwalony przez stronę rządową, ale otrzymaliśmy go na razie do zaopiniowania. W każdym razie w rządowych planach rozwoju uwzględniona została modernizacja linii kolejowej na odcinku Radom – Warszawa. Podjęte przez PLK SA prace w pierwszym etapie pozwolą skrócić czas przejazdu pociągu na tej trasie do siedemdziesięciu pięciu minut, w następnych etapach jest przewidziana koncepcja dalszego skrócenia jego przejazdu.

Poprawa uwarunkowań lokalizacyjno-komunikacyjnych Radomia została uwzględniona w przygotowanym przez Mazowiecki Urząd Marszałkowski projekcie

planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego. W dokumencie tym w części dotyczącej regionu radomskiego położono nacisk na dalszy rozwój infrastruktury komunikacyjnej nie tylko drogowej i kolejowej, lecz również lotniczej. Planowana jest w Radomiu budowa portu lotniczego i centrum logistycznego. Te dwa zadania: budowa portu lotniczego oraz centrum logistycznego i rozwój infrastruktury kolejowej i, co istotne, infrastruktury drogowej zostały zapisane w tym projekcie w ślad za zapisami w strategii Mazowsza i w kontrakcie dla województwa mazowieckiego.

Szanowni Państwo, zgodnie z oświadczeniem pana ministra Piłata sprzed kilkunastu dni ostatnie 33 km drogi łączącej Warszawę z Radomiem zostaną zrobione w 2005 r. jako droga o klasie S, czyli droga ekspresowa. W przyszłości droga krajowa nr 7, o której już mówiłem, zgodnie z oświadczeniem pana ministra stanowić będzie dogodną alternatywę komunikacji tranzytowej północ – południe w stosunku do płatnej autostrady A1.

Panie Przewodniczący, Wysoki Senacie, na zakończenie chciałbym przedstawić króciutko coś, co leży u podstaw naszych starań o przychylność dla naszej oferty, a mianowicie o sytuacji społeczno-ekonomicznej Radomia. Otóż to przezrocze pokazuje, jak zmieniała się w ostatnich latach sytuacja w Radomiu w najważniejszej kwestii, jaką stanowi bezrobocie. W roku 1990 poziom bezrobocia w dwustuczterdziestotysięcznym mieście, drugim pod względem wielkości na Mazowszu, wynosił niecałe czy troszeczkę ponad 10%, natomiast w roku 2003 wzrósł on praktycznie do poziomu 30%. Powodem tej sytuacji jest przede wszystkim gwałtowny upadek dużych zakładów państwowych. Upadło w latach 1990–2000 w Radomiu dwieście dwadzieścia firm i przedsiębiorstw, w tym te największe zatrudniające po kilka tysięcy osób, takie jak Zakłady Metalowe „Łuczniczka” SA, Radomskie Zakłady Przemysłu Skórzanego „Radoskór”, Radomska Wytwórnia Telefonów – Telefony Polskie SA, Zakłady Przemysłu Tytoniowego w Radomiu SA. Upadają również firmy powstające na bazie tych zakładów. Likwidacja tych firm znalazła natychmiast odzwierciedlenie na rynku pracy i w wysokości poziomu bezrobocia. Mimo że około piętnaście tysięcy radomian dojeżdża codziennie albo co tydzień do pracy w Warszawie, to na koniec marca to bezrobocie wynosiło 29,5%. Poziom bezrobocia zahamował się, ale to jest chyba spowodowane ogólnokrajową sytuacją.

Proszę państwa, jeśli chodzi o kwestię bezrobocia, to szczególnie trudna jest sytuacja młodych ludzi, zwłaszcza absolwentów szkół wyższych. Nie mam do zilustrowania tej kwestii przezrocza, ale w materiałach zostały załączone dane mówiące o tym, że spośród dwudziestu ośmiu tysięcy sześciuset bezrobotnych osoby do trzydziestego czwartego roku życia stanowią ponad 40%. W 2000 r. było stu dziewięćdziesięciu jeden bezrobotnych absolwentów wyższych uczelni oraz dwustu dziewięćdziesięciu dziewięciu szkół policealnych i średnich. W 2001 r. było już ich odpowiednio trzystu trzydziestu jeden oraz trzystu czterdziestu dziewięciu. Według najnowszych danych bez pracy pozostaje czterystu czterdziestu sześciu absolwentów wyższych uczelni i prawie tyle samo szkół policealnych i średnich. Na Mazowszu w gorszej sytuacji, jeżeli chodzi o bezrobocie, jest tylko Szydłowiec.

Proszę o następne przezrocze i już będę kończył. Cywilny Port Lotniczy w Radomiu jako drugi port pomocniczy dla Warszawy uważamy za największą szansę i to w wielu aspektach nie tylko dla Radomia, lecz również dla całego regionu radomskie-

go. Nie bez powodu wspominałem o dwóch sąsiadujących z nami gminach. Temu, że jest to największa dla nas szansa, dały wyraz władze miasta Radomia, podejmując uchwałę, w której Cywilny Port Lotniczy uznano za główny kierunek rozwoju miasta.

Dlaczego wytypowano Radom? Poddając to pod rozważenie Wysokiego Senatu, można odpowiedzieć krótko: dobra infrastruktura lotniska oraz możliwość jej adaptacji dla potrzeb Cywilnego Portu Krajowego poprzez jego rozbudowę w kierunku wschodnim. Mamy ekspertyzę międzynarodowej firmy projektującej lotniska Beak z siedzibą w Belgii. Ona stwierdziła bardzo jednoznacznie, że ten port rozbudowujący się w kierunku wschodnim może urastać co najmniej do rangi portu kontynentalnego. Co przemawia na korzyść Radomia? Bezkolizyjne umiejscowienie lotniska w sieci połączeń drogowych i kolejowych, o czym już mówiłem. Przede wszystkim, proszę państwa, wskazujemy – jeszcze raz chciałbym to podkreślić – że od głównego dworca kolejowego w Radomiu jest bezpośrednie połączenie kolejowe z centrum lotniska.

Możliwość rozbudowy tego lotniska w kierunku wschodnim, o czym już mówiłem, zaznaczyliśmy na poprzednim przezroczu. Gminy Gózd i Jedlnia-Letnisko dysponują w planach miejscowego zagospodarowania pod ewentualną rozbudowę w kierunku wschodnim. I wreszcie naszym zdaniem bardzo atrakcyjne położenie Radomia w stosunku do tych sąsiednich miast i zwłaszcza nasza rola, którą sobie sami bez przymusu nadajemy, jako miasta pomocniczego dla stolicy. Przy okazji dyskusji na temat nowego kształtu administracyjnego kraju rozmawialiśmy o Radomiu jako o mieście pomocniczym dla Warszawy, ale jednocześnie mieście, które będzie żyło we współpracy i z owoców tej współpracy ze stolicą. Panie Przewodniczący, o to bardzo proszę w imieniu wszystkich mieszkańców Radomia Wysoką Komisję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję panu prezydentowi za przedstawienie projektu „Radom jako drugi lotniczy port krajowy”.

Teraz poprosiłbym o zabranie głosu pana Tadeusza Derlatkę, przewodniczącego Rady Miejskiej Radomia.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Miejskiej Radomia Tadeusz Derlatka:

Panie Przewodniczący! Wysoki Senacie!

Chciałbym również bardzo serdecznie podziękować za stworzenie nam możliwości prezentacji naszego stanowiska w sprawie lotniska radomskiego. Na ostatniej sesji Rada Miejska uchwaliła strategię rozwoju Radomia. Stało się to okazją do rozpoznania sytuacji i postawienia diagnozy. Rzeczywiście miasto znajduje się w dramatycznej sytuacji. Miasto, które liczy ponad dwieście tysięcy mieszkańców, ma trzydziestoprocentowy poziom bezrobocia. W ciągu trzech, czterech ostatnich lat bezrobocie wzrosło trzykrotnie. Ani w Polsce, ani w Europie nie ma miasta liczącego powyżej dwustu tysięcy mieszkańców, gdzie jest tak wysoki poziom bezrobocia. Analiza tej sytuacji została już w skrócie przedstawiona przez pana prezydenta. Jest to związane między innymi z tym, że przestały istnieć wielkie zakłady, takie jak Radomskie Zakłady Przemysłu Skórzanego „Radoskór”, Zakłady Metalowe im. Waltera, Zakłady Metalowe „Łucznicz” SA.

Radom zmienia swój profil. W strategii rozwoju Radomia zwróciliśmy uwagę, że to robotnicze miasto będzie musiało znaleźć w inny sposób swoje miejsce na mapie gospodarczej Polski. Staje się prężnym ośrodkiem akademickim. W tej chwili jest około trzydziestu tysięcy studentów, sama Politechnika Radomska liczy dwadzieścia tysięcy studentów. Strategia przewiduje kilka istotnych spraw, wokół których należy się skupić w najbliższych latach. Jest to rozwój małej i średniej przedsiębiorczości, stworzenie parku technologicznego, rozwój strefy ekonomicznej, która jeszcze przez pięć lat będzie mogła funkcjonować, ale wiadomo, że przepisy unijne uniemożliwią dalsze jej egzystowanie.

Z przeprowadzonej przez nas analizy wynika, że atutem Radomia jest jego położenie geograficzne i takie elementy infrastruktury jak lotnisko. W tej chwili jest ono wykorzystywane jedynie dla celów wojskowych, niemniej jednak co roku odbywają się słynne pokazy Air Show. W tym roku około stu pięćdziesięciu tysięcy ludzi brało udział w tej imprezie, więc było to wydarzenie na ogromną skalę.

Na przedstawionej mapce „Determinanty urbanistyczne przestrzeni polskiej” chcieliśmy zwrócić uwagę na historyczne uwarunkowania. Radom w koncepcji Stanisława Staszica, jednego z większych ekonomistów polskich, był brany pod uwagę jako główny ośrodek Staropolskiego Okręgu Przemysłowego. Drugi wybitny ekonomista Eugeniusz Kwiatkowski umieścił Radom w ramach Centralnego Okręgu Przemysłowego. Norman Davies w swojej książce podaje, że właśnie te koncepcje przyczyniły się do awansu cywilizacyjnego Polski. W tym czasie Polska znacznie wyprzedziła i Belgię, i Francję w rozwoju przemysłowym dzięki takim właśnie koncepcjom. Chcielibyśmy powrócić do tych koncepcji, z tym że już nieco w innej topografii. Widzimy taki euroregion obejmujący Łódź, Warszawę, Lublin, Kielce na przecięciu tras szybkiego ruchu. E7 jest już trasą ekspresową, natomiast T12 Berlin – Kijów przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad została zakwalifikowana również jako trasa szybkiego ruchu. Radom dokładnie leży w połowie drogi między Kijowem a Berlinem. Jest to duży atut dla nas i wydaje nam się, że Warszawa, która ma przed sobą konfrontację z Budapesztem, Wiedniem, Berlinem i Kijowem również może upatrywać swoją szansę rozwoju, opierając się na takim regionie. To spowoduje, że ta nadkoncentracja w Warszawie rozplynie się w sposób zrównoważony na ten obszar, który jest gotowy do jej przyjęcia.

Myślę, że ta koncepcja, gdyby znalazła poparcie Wysokiego Senatu, miałaby pewne szanse funkcjonować w planach rozwoju województwa mazowieckiego, świętokrzyskiego i w planach rozwoju kraju. To jest w naszym przekonaniu szansa dla nas. Jeden z elementów właśnie już został podjęty. Niedawno, bo dwa tygodnie temu, powstała taka grupa inicjatywna z udziałem wojewody, marszałka województwa mazowieckiego, brała w niej udział również Krajowa Izba Gospodarcza. Chodzi mianowicie o powstanie Centrum Logistycznego Warzyw i Owoców. Instytut Marki Polskiej pracuje nad flagowym produktem krajowym, ale ciągle jego nie mamy. Wszystko wskazuje na to, że tym produktem może zostać jabłko. I tak polska krajem najlepszych jabłek, Radom stolicą polskiego jabłka. Przez tych uczestników, o których wspomniałem przed chwilą, zostało podpisane pismo intencyjne. A więc to mogłoby stanowić tę dodatkową możliwość wykorzystania lotniska.

Połączenie tych wszystkich działań da szansę na wyjście z tej dramatycznej sytuacji, w jakiej się znaleźliśmy. Trzydziestoprocentowy poziom bezrobocia jest czer-

wonym światłem dla nas wszystkich, nie tylko dla Radomia, bo protesty radomskich robotników mogą zakwestionować całe przemiany społeczne w kraju. Jeśli nie pojawią się inicjatywy, które stworzyłyby nowe miejsca pracy, to można się spodziewać takich protestów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję panu przewodniczącemu.

Otwieram dyskusję.

Proszę państwa, można zadawać referentom pytania. Chciałbym tylko powiedzieć gościom, że całe posiedzenie komisji jest nagrywane i za kilkanaście dni znajdzie się w Internecie. Tym samym nie tylko społeczeństwo Radomia się dowie, co państwo mówili na tym spotkaniu. W związku z tym proszę mówić do mikrofonu.

Pierwsza do zadania pytania zgłosiła się pani senator Christowa, potem pan senator Grzegorz Lipowski.

Proszę bardzo, Pani Senator.

Senator Czesława Christowa:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałabym zadać trzy pytania.

Pierwsze pytanie. Czy zostało zrobione studium wykonalności budowy i eksploatacji portu lotniczego i jakie będą ekonomiczne efekty wynikające z jego funkcjonowania?

Drugie pytanie. Czy przeprowadzono dokładny długofalowy rachunek ekonomicznej efektywności?

Trzecia kwestia. Zakładając, że ten projekt jest zawarty w strategii rozwoju województwa, a także miasta, czy istnieje szansa pozyskania środków unijnych na ten cel, jak daleko są zaawansowane ewentualne prace w tym zakresie i jakie będą proporcje finansowania tych prac zarówno ze środków budżetu, jak i środków unijnych czy innych źródeł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję.

Mam nadzieję, że pan prezydent zanotował pytania. Udzielę panu głosu w odpowiednim momencie.

Teraz proszę bardzo, pan senator Grzegorz Lipowski.

Senator Grzegorz Lipowski:

Dziękuję bardzo.

Z tego, co pan prezydent był uprzejmy nam przedstawić, można tę sytuację porównać chociażby do adaptacji i przebudowy portu lotniczego wojskowego we Wrocławiu na międzynarodowy port lotniczy. Miałem akurat przyjemność być generalnym wykonawcą tej przebudowy i widzę, że w Radomiu port lotniczy jest doskonale wyposażony. Te obiekty, które zostały nam zaprezentowane, faktycznie stwarzają warunki do utworzenia dobrego portu nie tylko krajowego. W zasadzie brakuje tylko systemu

bezpiecznego lądowania ILS. Nic nie było powiedziane o oświetleniu pasa. Czy ono istnieje, czy nie? Zdaje się, że to też chyba trzeba wkalkulować.

Szanowni Państwo, biorąc pod uwagę nasze wejście do Unii Europejskiej, zresztą koleżanka senator zadała już pytanie dotyczące kosztów, jesteśmy ciekawi, ile taka adaptacja ma kosztować i jak te sprawy zostały omówione z Agencją Mienia Wojskowego. Wydaje mi się, że jedyną drogą jest odstąpienie tego obiektu czy odprzedanie go przez agencję. Na pewno interesować nas będą w sumie koszty, jakich należałoby się spodziewać, bo mówienie dzisiaj o tym, że to będzie drugi krajowy port lotniczy, jest mało istotne. Przecież od maja przyszłego roku ci, co będą chcieli z daleka lądować w Radomiu, to też będą uzyskiwali na to zgodę, jeżeli tylko warunki ku temu będą stworzone. Jeżeli tam są możliwości przedłużenia tego pasa do 3000 m, to w zasadzie jest szansa na stworzenie takich warunków. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję panu senatorowi.

Zgłosił się do zadania pytania pan senator Jerzy Suchański, zastępca przewodniczącego komisji, a następnie pani senator Sadowska.

Senator Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Miałbym pytanie do przedstawicieli PLL LOT SA oraz Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”. Jak się zapatrują na pomysł budowy lotniska? Czy ten prezentowany pomysł jest przez państwa popierany? Czy zapoznaliście się państwo z nim dogłębnie i jakie jest wasze zdanie w tym względzie?

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo panu senatorowi.

Pani senator Sadowska, proszę bardzo.

Senator Wiesława Sadowska:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Suchański zadał pytanie zasadnicze, bo właściwie do tego momentu wszystko zostało doprowadzone do decyzji na szczeblu Ministerstwa Obrony Narodowej. Mam tylko jeszcze jedno pytanie uzupełniające. Przed wakacjami doszło do spotkania u wicemarszałka Nałęcz, na którym podjęte zostały pewne zobowiązania ze strony Ministerstwa Infrastruktury i ze strony władz Radomia. Miało zostać opracowane studium opłacalności i obydwaj decydenci mieli po połowie partycypować w kosztach tego opracowania. Na jakim to jest etapie i czy w ogóle podjęto prace zmierzające w tym kierunku? Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję.

Proszę bardzo, pan minister Wikiński.

Sekretarz Stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Marek Wikiński:

Marek Wikiński. Jako poseł ziemi radomskiej mam pytanie do przedstawicieli Wojska Polskiego.

Szanowni Panowie, czy jest możliwość kohabitacji między jednostką wojskową a – tak jak prezentował pan prezydent Józef Nita – częścią lotniska dla celów cywilnych. O ile się nie mylę, takie rozwiązanie funkcjonowało w pierwszym okresie na lotnisku w Balicach w Krakowie. Osobiście jestem zwolennikiem, aby w Radomiu pozostała jednostka wojskowa, służący tam żołnierze i całe otoczenie jednostki wojskowej, tak aby mieszkańcy, którzy żyli się z polskim wojskiem, dalej mogli na co dzień widywać mundury wojskowe. To pierwsze sprawa.

Drugie pytanie. Nawiązując do pytania pani senator Wiesławy Sadowskiej, chciałbym zapytać, jak daleko jest zaawansowane studium wykonalności opłacalności, które było uzgodnione między Przedsiębiorstwem Państwowym „Porty Lotnicze” a władzami Radomia.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję.

Czy są jeszcze pytania? Jeżeli nie ma, to po kolei będę wywoływał tych, którzy byli pytani.

Pan prezydent Nita zacznie odpowiadać jako pierwszy, proszę bardzo.

Wiceprezydent Radomia Józef Nita:

Panie Przewodniczący, będę odpowiadał na pytania w takiej kolejności, w jakiej zostały zadane.

Kwestia dotycząca studium wykonalności pojawiła się w trzech pytaniach. Faktycznie na spotkaniu u pana wicemarszałka Nałęcza padła ze strony pana Lesieckiego, dyrektora PPL, deklaracja o partycypacji w tym opracowaniu. Są obecni z nami przedstawiciele pana dyrektora, więc sądzę, że państwo również mogliby na to pytanie odpowiedzieć. Ze swojej strony dodam tylko, że rozmawiamy na ten temat z PPL. Proszę państwa, 23 października wylatujemy wspólnie z PPL do Brukseli, a właściwie do Charleroi, w którym, że tak powiem, zacumował tani przewoźnik. Dlaczego tam lecimy? Dlatego, żeby do studium wykonalności wprowadzić trzeciego zainteresowanego. Myślę o tej firmie belgijskiej projektującej lotniska, a która ma bardzo dobre, że tak powiem, rozeznanie w aktualnej sytuacji w tych przewozach niskokosztowych. Ta firma belgijska podjęłaby się wykonania studium wykonalności głównie w zakresie tych tanich przewozów. Zajęłaby się trzema kwestiami: szansami skierowania strumienia przelotów do Radomia w ramach tanich przewozów, infrastrukturą konieczną w związku z obsługą tego strumienia przewozów i kosztami z tym związanymi.

Nasze uzgodnienia z PPL na dziś wyglądają w następujący sposób. PPL wykonywałby tę część studium w zakresie tej swojej działalności, którą chciałby przekazać w świetle deklaracji złożonych na spotkaniu u pana marszałka Nałęcza do Radomia. Była mowa o czarterach, definiowany był ten strumień w sposób cząstkowy. W tej

chwili pan minister Piłat również mówi, że w zasadzie to można myśleć o całym czarterze warszawskim do Radomia. Stąd głównie PPL zajęłoby się opracowaniem tej części studium dotyczącym czarterów, a miasto Radom w zakresie cargo lokalnego. Taki jest podział ról. 23 października lecimy do Charleroi po to, aby już w gronie trzech zainteresowanych stron ustalić zasady. Oczywiście będzie jedno studium wykonalności, bo tylko to ma sens, i będzie ono w głównej części za pieniądze prawdopodobnie unijne przy wspomaganie PPL i prezydenta miasta Radomia w zakresie, który wcześniej deklarowaliśmy. Czekamy na 23 października. To tyle, jeżeli chodzi o studium wykonalności.

Pani Senator, jeżeli chodzi o rachunek ekonomiczny, to wszystko, co dotychczas robiliśmy w tym zakresie, również analizy, dotyczyło zadania, które umownie nazywamy regionalnym portem czy subregionalnym portem lotniczym w Radomiu. A zatem przewidujemy na części lotniska wojskowego, na około 20 ha łącznie, uruchomienie własnym sumptem tych trzech obszarów działalności, o których przed chwilą mówiłem, we współpracy z PPL, sąsiednimi gminami i marszałkiem. Rachunek ekonomiczny wskazuje, że w ciągu czterech lat powinniśmy zainwestować około 60 milionów zł, aby te trzy obszary: czarter, cargo i tani przewoźnik zaczęły funkcjonować. Trudno mówić w tej chwili jeszcze bez tego studium wykonalności o ostatecznym rozliczeniu tej inwestycji, bo ono ma dotyczyć tej naszej inicjatywy regionalnej. Jeżeli chodzi o port krajowy, to nie podejmujemy się takich analiz, bo gdyby była to decyzja wskazująca Radom, to będą pracować zespoły rządowe i one wygenerują wszystkie aspekty, parametry, decyzje.

W związku z tym to, co powiedziałem, dotyczy naszej inicjatywy powstania portu regionalnego. Jeżeli chodzi o środki unijne, to parę dni temu rozmawiałem na tę okoliczność z panem marszałkiem Struzikiem. Jest deklaracja pana marszałka, nie sejmiku, bo to musi przejść przez sejmik mazowiecki, partycypowania w środkach, ale przede wszystkim jako udziałowiec tej spółki Cywilny Port Lotniczy w Radomiu. Proszę państwa, to otwiera natychmiast łatwiejszą drogę do środków unijnych, ponieważ te zadania: centrum logistyczne i port lotniczy, są wpisane w program Mazowsza, a to daje priorytety dostępu do środków unijnych. Taki projekt już z poziomu tej spółki, o której tutaj mówimy, jest przygotowywany.

Chciałbym odnieść się do kwestii podniesionych przez pana senatora Lipowskiego. Dziękuję za pozytywną ocenę infrastruktury. Jest to zasługa wszystkim dowódców, a przede wszystkim generała Olszewskiego i jego poprzednika generała Dulęby, którzy w ostatnich czterech latach wyłożyli bardzo duże pieniądze w ramach przygotowań Air Show. I stan tej infrastruktury jest absolutną zasługą tych dwóch ostatnich dowódców: generała Dulęby i generała Olszewskiego. Ona jest faktycznie dobra. Gdybyśmy mieli porównywać z innymi lotniskami kandydującymi do miana drugiego portu krajowego, to w naszej, ale nie tylko naszej, lecz również naszych ekspertów ocenie ta infrastruktura wyróżnia się w sensie pozytywnym. Niestety, nie ma w tej infrastrukturze zadawalającego oświetlenia pasa, jest szczątkowe i ono jest reanimowane na okoliczność pokazów lotniczych. Trzeba zbudować nowe oświetlenie. Nie ma również systemu ILS i to jest zasadniczy mankament tej infrastruktury.

Jeżeli chodzi o uzgodnienia z Agencją Mienia Wojskowego, to w sprawie tego portu cywilnego regionalnego jest uzgodnienie z Agencją Mienia Wojskowego ze strony ministra obrony narodowej, który wskazuje na Radom w zakresie udostępnienia do 20 ha na warunkach ustanowionych przez Agencję Mienia Wojskowego. Odbyłem

spotkanie w tej sprawie w Agencji Mienia Wojskowego. Jest bardzo przychylna ścieżka udostępnienia tego terenu po uzgodnieniach lokalizacyjnych. Mielśmy różne propozycje lokalizacji i sądzę, że ta ostatnia, którą przedłożyliśmy 16 września panu generałowi Olszewskiemu, będzie już ostateczna.

Jeżeli chodzi o pytanie pana senatora Suchańskiego, czy PPL popiera inicjatywę, to... Przepraszam to nie było pytanie skierowane do mnie.

Pani senator Sadowskiej już odpowiedziałem na pytanie dotyczące studium wykonalności.

Jeżeli chodzi o pytanie pana Wiklińskiego, to ono również dotyczyło studium wykonalności, więc już odpowiedziałem.

Szanowni Państwo, ta współpraca wojska i cywilów na tym lotnisku w trybie lotniska regionalnego absolutnie nam nie przeszkadza, a wprost przeciwnie, jest potrzebna. Jest to szansa na współfinansowanie problemów infrastruktury, jest to szansa na kolejne Air Show itd. A więc jesteśmy za tym, aby wojsko pozostało, dlatego że 20 ha w stosunku do 372 ha po prostu powinno te relacje w sposób jednoznaczny ustalić.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ad vocem pan senator Grzegorz Lipowski.

Proszę bardzo.

Senator Grzegorz Lipowski:

Zapomniałem zapytać o jedną kwestię. Czy aeroklub funkcjonuje na tym terenie?

Wiceprezydent Radomia Józef Nita:

Nie, aeroklub jest na innym lotnisku, na Piastowie, ale nie brałmy pod uwagę tej lokalizacji, ponieważ tam nie ma tej infrastruktury, przede wszystkim nie ma pasa startowego, ale poza tym aeroklub jest doskonały.

(Senator Grzegorz Lipowski: Chodziło mi tylko o to, czy to nie zagraża funkcjonowaniu aeroklubu.)

Wprost przeciwnie, sądzę, że wiceprezes aeroklubu radomskiego nie zgodziłby się na to. Notabene jest nim prezydent Radomia. Nie przeszkadza, bo na dwóch zupełnie przeciwnych krańcach Radomia znajdują się te dwa porty, ten trawiasty na Piastowie i ten na Sadkowie. Dokładnie linie przechodzą przez centrum miasta po przeciwnych stronach.

Przewodniczący Marian Noga:

Ad vocem pani senator Christowa, proszę bardzo.

Senator Czesława Christowa:

Koncepcja lokalizacji centrów logistycznych w Polsce została opracowana przez zespół finansowany przez Komitet Badań Naukowych i w tej koncepcji Radom znalazł

swoje miejsce. Jest to na pewno sprawa panu znana i w związku z tym bardzo duży udział w tworzeniu centrów logistycznych na początku w ich lokalizacji, a także określeniu potoków ładunków pasażerów mają polskie ośrodki naukowe. Radom z informacji, którą pan przedstawił, ma ogromnie rozbudowany ośrodek naukowy. W związku z tym czy nie jest celowe bardziej aktywne włączenie środowiska naukowego w tę inicjatywę, ponieważ stawki zagraniczne za opracowania tego typu projektów są tak wysokie, że one często mogą stanowić 20% i więcej kosztów samej inwestycji. Mówię o tym, ponieważ posiadam doświadczenia w tym zakresie, brałam udział w opracowaniach Banku Światowego i wiem, jakie były stawki światowe i jakie stawki są płacone polskim naukowcom. Jesteśmy w stanie zrobić takie opracowania na tym samym poziomie merytorycznym. Oczywiście nie w tych zakresach, które w Polsce nie występują, ale trzy czwarte z tego projektu studium wykonalności jest w zasadzie do zrobienia przez polskie ośrodki naukowe. To jest pierwsza moja uwaga.

Druga kwestia. Dopóki studium wykonalności nie będzie gotowe, dopóty trudno będzie podjąć decyzję w sprawie funkcjonowania tego lotniska. Myślę, że nikt wcześniej nie podejmie decyzji w tej sprawie. Oczywiście jest to kwestia czasu. Ze wstępnego studium wykonalności wynika, że funkcjonowanie takiego lotniska jest uzasadnione, ale muszą być jednak konkretne wyliczenia.

I trzecia sprawa. Centrum logistyczne, które powstanie, musi być także skomunikowane z innymi centrami logistycznymi i na przykład studium wykonalności centrum logistycznego zlokalizowanego w porcie Szczecin w tej chwili uwzględnia taką komunikację z tymi centrami, które były założone w projekcie lokalizacji centrów logistycznych. Jestem akurat senatorem ziemi szczecińskiej i zapraszam państwa do Szczecina, gdzie przedstawimy ten projekt i studium wykonalności centrum logistycznego w porcie Szczecin. Jeżeli istnieje współpraca między środowiskami naukowymi w obszarze naukowym, to może także istnieć współpraca między przedsiębiorstwami w tym praktycznym obszarze. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Była to bardziej propozycja nie do odrzucenia niż pytanie.

Wiceprezydent Radomia Józef Nita:

Panie Przewodniczący, chciałbym powiedzieć tylko tyle, że potwierdzam współpracę ośrodków naukowych Szczecina i Radomia, zwłaszcza obu politechnik. Poza tym potwierdzam, że wiemy o tym programie centrów logistycznych i mamy swoją rolę w jego opracowaniu w KBN. Poza tym dziękuję za zaproszenie.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” reprezentuje pan Rafał Marchewski, dyrektor jego jednostki organizacyjnej, jaką jest Agencja Ruchu Lotniczego.

Bardzo pana proszę o zabranie głosu.

**Dyrektor Agencji Ruchu Lotniczego
w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze” Rafał Marczewski:**

Dzień dobry.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

W zasadzie chciałbym uzupełnić niektóre wypowiedzi. Z strony PPL oczywiście musimy wziąć pod uwagę: po pierwsze, analizę wykonalności całego przedsięwzięcia i po drugie, studium opłacalności. Poczyniliśmy już wstępne uzgodnienia z władzami Radomia. PPL będzie uczestniczył częściowo w tych procesach i będziemy współfinansowali oczywiście w jakimś tam zakresie te procesy i te działania. Zresztą sam wyjazd do Charleroi, gdzie chyba pan prezydent Nita będzie leciał i przedstawiciele PPL, jest tego najlepszym dowodem.

Chciałbym dodać, bo sam jestem żywo zainteresowany problemem nowego lotniska czy drugiego lotniska dla Warszawy, że pracuje pod egidą Ministerstwa Infrastruktury grupa międzyresortowa, która bada różne lokalizacje. Dzisiaj spotkaliśmy się i rozmawiamy o możliwości potencjalnej rozbudowy lotniska w Radomiu, ale mamy również inne lokalizacje, takie jak Babusk, Mszczonów, Sochaczew i Modlin i jeszcze parę innych miejsc. To dzisiejsze spotkanie jest jednym z kilku spotkań, na których tego typu tematy są poruszane i będą poruszane.

Z tego, co wiem, to grupa, która właśnie działa w ministerstwie ma przygotować do końca roku wnioski, zalecenia i ewentualnie propozycje, co dalej należy zrobić. Jeżeli można, to chciałbym poruszyć kwestię dotyczącą pewnych zagrożeń, o których już mówiłem, ale może jeszcze raz powtórzę.

Pierwsza sprawa. Lokalizacja lotniska w stosunku do miasta jest bardzo niekorzystna. Pas startowy, który praktycznie wychodzi na osiedla i na zabudowę, to jest coś, co jest niekorzystne dla miasta. Przykład Warszawy chociażby o tym świadczy, gdzie protesty lokalnych mieszkańców są dużym kłopotem.

Druga sprawa. Z punktu widzenia typowo lotniczego aeroklub, który jest na Piastowie, i procedury dolotowe, które trzeba byłoby zmieniać, do tego istniejącego lotniska to są kwestie, którą trzeba zrobić.

Kolejna sprawa, najważniejsza z tego wszystkiego, to wyposażenie nawigacyjne, którego de facto nie ma. To wszystko trzeba zbudować od początku. Praktycznie ta jedna NDB, która jest, nie spełnia wymogów cywilnych i nie może być używana w cywilnym lotnictwie komunikacyjnym.

To są te kwestie, na które chciałbym zwrócić uwagę. Podkreślam: PPL uczestniczy i będzie uczestniczył w studium opłacalności. Będziemy wspólnie robili tę analizę wykonalności i zobaczymy, jak to będzie się rozwijało.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi.

Dowództwo Wojsk Lotniczych i Ochrony Powietrznej reprezentuje pan Marek Markiewicz i pan Jeremi Melnik.

Który z panów chciałbym zabrać głos?

Proszę bardzo.

**Szef Oddziału Służby Ruchu Lotniczego
w Wojskach Lotniczych i Obrony Powietrznej Marek Markiewicz:**

Dzień dobry, pułkownik Marek Markiewicz.

Szanowni Państwu! Panie Przewodniczący!

Skoro jestem przy głosie, chciałbym tylko powiedzieć, że podzielałam wypowiedź swojego poprzednika. Jestem szefem wojskowej służby ruchu lotniczego, ale te wszystkie zastrzeżenia, które zgłosił pan dyrektor Agencji Ruchu Lotniczego, są podzielane przez stronę wojskową. W chwili obecnej lotnisko Radom, niestety, posiada ubogą infrastrukturę ruchu lotniczego i w związku z tym wymaga sporych inwestycji. Niemniej chciałbym szerzej zabrać głos w aspekcie wypowiedzi panów senatorów i posłów. Z dostępnej mi dokumentacji wynika, że dotychczasowe próby podejmowane przez władze Radomia udostępnienia lotniska wojskowego Radom mają już pięcioletnią historię. Tylko krótko ją przytoczę, bo być może z tego wyniknie jakaś refleksja co do kierunku dalszego działania.

W roku 1998 prezydent Radomia wystąpił z pismem do szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego w sprawie udostępnienia tego lotniska dla potrzeb cywilnego transportu lotniczego. Główną tezą tego wystąpienia było utworzenie na terenie wojskowego lotniska w Radomiu cywilnego portu transportowego typu cargo. Jak już państwo byliście uprzejmi zauważyć, inicjatywa ta została poparta przez ówczesnego dowódcę WLOP. Jednocześnie określił on warunki, po spełnieniu których mogłoby nastąpić uruchomienie procedury udostępnienia lotniska wojskowego na ten cel. Do najważniejszych warunków należało: wykonanie oceny możliwości i potrzeb lotniska przystosowywanego dla ruchu cywilnych statków powietrznych, powołanie podmiotu zarządzającego portem i otrzymanie promesy koncesji ówczesnego ministra transportu i gospodarki morskiej.

W roku 1999 prezydent Radomia wystąpił do ministra obrony narodowej o udostępnienie lotniska wojskowego w Radomiu na cele cywilne. Inicjatywa ta została znowu poparta przez dowództwo WLOP i konsekwencją tego było wystąpienie dowódcy do ministra obrony narodowej o wpisanie lotniska wojskowego w Radomiu do decyzji nr 101 ministra obrony narodowej w sprawie udostępnienia lotnisk wojskowych dla ruchu cywilnych statków powietrznych. W końcu listopada 2000 r. minister obrony narodowej wydał decyzję, która uzupełniała wcześniejszą decyzję o dodanie jednego punktu w brzmieniu „Lotnisko Radom”. Krótko mówiąc, strona wojskowa uczyniła ten krok, aby lotnisko były współużytkowane przez stronę cywilną.

Kolejnym etapem działań zmierzających do utworzenia cywilnego portu było podpisanie w styczniu 2001 r. porozumienia w sprawie utworzenia Cywilnego Portu Lotniczego na lotnisku wojskowym w Radomiu pomiędzy ministrami obrony narodowej i transportu, gospodarki morskiej, wojewodą mazowieckim i prezydentem Radomia. Pozostawiam to bez komentarza, jako że to porozumienie do tej pory nie zostało skonsumowane i nie ma, że tak powiem, jego beneficjanta.

W kwietniu roku 2001 prezydent Radomia wystąpił do dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej o przekazanie części lotniska wojskowego w Radomiu o powierzchni około 48 ha na cele cywilne. W odpowiedzi na to wystąpienie dowódca WLOP odpowiednim pismem w maju roku 2001 ponownie przedstawił niezbędne do wykonania czynności proceduralne, umożliwiające udostępnienie terenów lotniska. Nie wypełniając wskazanych zaleceń, prezydent Radomia wystąpił do wojewody mazo-

wieckiego o zgodę na wygaszenie trwałego zarządu dowództwa WLOP w odniesieniu do wskazanego terenu lotniska. W związku z tym wystąpieniem wojewoda mazowiecki skierował pismo do ministra obrony narodowej o wyrażenie zgody na wygaszenie trwałego zarządu do wspomnianej działki. Na zapytanie w tej sprawie dyrektora Departamentu Infrastruktury w MON pismem z czerwca 2002 r. dowództwo WLOP udzieliło negatywnej odpowiedzi, motywując swoje stanowisko faktem niewywiązywania się władz Radomia z podjętych wcześniej w tej sprawie, a określonych w wymienionych dokumentach zobowiązań. Konsekwentnie do stanowiska dowódcy WLOP minister obrony narodowej odmówił wygaszenia trwałego zarządu oraz ponowił przypomnienie niezbędnych do spełnienia warunków przez stronę cywilną. W związku ze stanowiskiem ministra obrony narodowej wojewoda mazowiecki pismem z lipca 2002 r. odmówił wyrażenia zgody na wygaszenie trwałego zarządu MON nad wskazaną częścią terenu lotniska.

Dalszym działaniem władz Radomia było wystąpienie do dowódcy WLOP pismem z końca stycznia 2003 r. o wyrażenie zgody na czterdziestoletnią dzierżawę arealu lotniska wojskowego oraz umożliwienie dostępu do niezbędnej dla funkcjonowania portu cywilnego infrastruktury wojskowej. W odpowiedzi na to wystąpienie dowódca WLOP pismem z marca 2003 r. wyjaśnił, że przedmiotowy zakres działania po stronie Ministerstwa Obrony Narodowej regulują następujące przepisy: ustawa z 1996 r. o gospodarce nieruchomościami, ustawa z tego samego roku o gospodarowaniu niektórymi składnikami mienia Skarbu Państwa oraz o Agencji Mienia Wojskowego i decyzja nr 33/MON ministra obrony narodowej z 2002 r. w sprawie użyczenia Agencji Mienia Wojskowego przez jednostki organizacyjne podporządkowane ministrowi obrony narodowej lub przez niego nadzorowane nieruchomości oraz przekazywanie na przechowanie rzeczy ruchomych itd.

W dalszej części tej korespondencji dowódca WLOP wyjaśnił, że przedstawione akty prawne obligują jednostki organizacyjne podległe ministrowi obrony narodowej i sprawujące w imieniu ministra zadania właścicielskie nieruchomości, czyli trwały zarząd, do dysponowania mieniem czasowo lub trwale zbędnym dla obronności poprzez Agencję Mienia Wojskowego. W związku z tym faktem współużytkowanie wojskowego lotniska w Radomiu może nastąpić jedynie poprzez Agencję Mienia Wojskowego. W piśmie tym również wyjaśniono, że w celu realizacji zamierzeń związanych z tworzeniem portu lotniczego opartego na infrastrukturze wojskowego lotniska w Radomiu należy złożyć wniosek do Agencji Mienia Wojskowego, która będzie instytucją koordynującą po stronie MON podczas ustalania warunków dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Ponadto Agencja Mienia Wojskowego będzie również stroną ostatecznej umowy zawieranej z podmiotem cywilnym podejmującym działalność portową na lotnisku wojskowym w Radomiu.

Ostatnim znanym mi działaniem prezydenta Radomia było jego wystąpienie za pomocą pisma z dnia 7 lipca bieżącego roku w sprawie uzgodnienia lokalizacji portu cywilnego na lotnisku wojskowym. Po przeprowadzeniu analizy zgłoszonych wariantów szef logistyki WLOP pismem z dnia 27 sierpnia bieżącego roku zaakceptował wariant zachodni. Dla skrócenia swojej wypowiedzi nie będę przytaczał zawartej w nim argumentacji.

Krótko mówiąc, chciałbym powiedzieć, że dotychczasowe starania nie doprowadziły jednak do spełnienia tych wymogów, które były określane w korespondencji

i w porozumieniach. To znaczy nie doprowadziły one do opracowania docelowej koncepcji rozwoju lotniska wojskowo-cywilnego. Nie powołano również podmiotu zarządzającego portem i tym samym nie uzyskano promesy koncesji ministra infrastruktury.

Po zmianie obowiązujących przepisów wojskowych jest nam nieznane wystąpienie władz miast Radomia do Agencji Mienia Wojskowego o użyczenie terenów wojskowego kompleksu dla cywilnej działalności portowej. Wychodząc jednak na przeciw działaniom władz Radomia, dowództwo WLOP po zaakceptowaniu przez szefa logistyki wspomnianego wariantu zachodniego zgłosiło do planu przekazywania nieruchomości zbędnych dla MON do Agencji Mienia Wojskowego jako czasowo niewykorzystywane tereny uzgodnione z dowództwem pod przyszłą działalność portową, położone w zachodniej części kompleksu lotniskowego o powierzchni około 20 ha. Proponowane do udostępnienia poprzez agencję tereny kompleksu wojskowego powinny jednak zachować swój lotniczy charakter. Dziękuję za uwagę.

(Przewodnictwo obrad obejmuje zastępca przewodniczącego Jerzy Suchański)

Zastępca Przewodniczącego Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa chciałby jeszcze udzielić odpowiedzi?

(Wiceprezydent Radomia Józef Nita: Czy mogę, Panie Przewodniczący?)

Proszę bardzo, Panie Prezydencie.

Wiceprezydent Radomia Józef Nita:

Chciałbym się odnieść tylko do stanowiska zaprezentowanego przez pana pułkownika Markiewicza. Otóż, proszę państwa, jednoznaczne wyjaśnienia wymaga pewna sprawa. W poprzedniej kadencji władz samorządowych była cały czas przygotowywana ścieżka, którą umownie nazywaliśmy ścieżką komunalizacji części lotniska, to znaczy przekazania go w tym trybie prezydentowi. I te wszystkie porozumienia, które pan cytował, zmierzały w tym kierunku, a więc był plan przekazania prezydentowi tych 48 ha i w ślad za tym stworzenie spółki w trybie uzgodnień z PPL.

Pod koniec kadencji poprzedniego rządu Rzeczypospolitej funkcjonował inny tryb udostępniania lotnisk wojskowych dla działalności cywilnej. Bardzo jednoznacznie powiedziano nam, że nie ma mowy, niezależnie od tych zapisów, które pan tu cytował, na tak zwaną komunalizację. Wchodzi w grę od początku kadencji tego rządu tylko dzierżawa. Stąd w ślad za tym cytowane przez pana nasze wystąpienie po niepowodzeniach tamtej całej ścieżki komunalizacyjnej, bardzo pracochłonnej i czasochłonnej, ale nieskutecznej z tego jedynie powodu, że nie było można przeprowadzić tej komunalizacji. Pan pułkownik cytował dokumenty, za pomocą których zabiegaliśmy o komunalizację. Podjęliśmy w trybie oczekiwania czy dyspozycji ministra obrony narodowej ścieżkę dzierżawy. I ta ścieżka od początku kadencji tego rządu jest podejmowana. Były cztery lokalizacje. Chciałbym wyraźnie powiedzieć, że port lotniczy regionalny ma o tyle szansę powodzenia, o ile zostanie zgromadzony kapitał na tę inwestycję. Ten kapitał może być udostępniony głównie nie z poziomu prezydenta, bo te 60 milionów zł, o których mówiłem, to jest duża kwota dla budżetu miasta. On może być zgromadzony, proszę państwa, w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego przy większościowym udziale podmiotów publicznych, ale z udziałem podmiotów prywatnych.

Z tym że tu się pojawia bardzo poważny problem. Szanowni Państwo, przedstawiciele kapitału prywatnego wyraźnie mówią, że jeżeli nie mamy prawa do terenu, to nie mamy podstaw do wchodzenia w ten interes. Dzierżawa dla nas nie jest gwarancją zwrotu naszych nakładów, które w tym przypadku musimy ponieść. I to spowodowało wykruszenie natychmiast z grona ubiegających się o współpracę z nami w ramach tej spółki podmiotów prywatnych czy niepublicznych zasadniczych kontrahentów i w tym tkwi cały problem. W tej chwili w gronie zainteresowanych zostali: prezydent, dwóch wójtów sąsiednich gmin, zabiegamy o udział pana marszałka, ale przedstawiciele kapitału prywatnego ciągle mówią: tak, ale musimy mieć jednoznacznie zdefiniowane nasze prawa do terenu. I w związku z tym podjęliśmy dalsze rozmowy. Pan pułkownik Markiewicz nie zna ostatniego pisma, z tego, co słyszę, z 16 września, w którym podaliśmy czwartą lokalizację. Dlaczego czwartą? Szanowni Państwo, trzeba powiedzieć tak, jeżeli już nie komunalizacja, to przynajmniej taka lokalizacja, która daje szansę na faktyczne uruchomienie tego interesu dla tych prywatnych przedsiębiorców.

Ostatnia decyzja, która jest przyzwalająca czy określająca tak zwany wariant zachodni, mimo że również braliśmy ją pod uwagę, jest nie do wdrożenia w życie. Na tym terenie są zlokalizowane: dziewięćdziesiąt dziewięć garaży wojskowych oraz ogródki działkowe, a więc ta decyzja jest nie do skonsumowania nie z powodu tego, że my nie chcemy. Stąd zaproponowaliśmy lokalizację, która, mam nadzieję, nie koliduje już w tej chwili z interesami wojska i zapewnia nadrzędną sprawę współpracy wojska z cywilnym lotniskiem. Ten dokument został przekazany szefowi logistyki i ten ostatni panu pułkownikowi Dębskiemu. Jesteśmy w kontakcie z panem pułkownikiem i mam nadzieję, że ta czwarta lokalizacja będzie ostatnia.

Panie Przewodniczący! Wysoki Senacie!

Na koniec chciałbym powiedzieć, że przyjechaliśmy dzisiaj przygotowani na dyskusję na temat szansy rządowego projektu lokalizacji drugiego krajowego portu w Radomiu. To, nad czym dyskutujemy, jest bardzo ważne dla nas, ale to jest jak gdyby drugi tor, którym idziemy w kierunku zbudowanego własnymi lokalnymi siłami lotniska regionalnego. Cały czas jesteśmy jednym z ośmiu, według naszej wiedzy, konkurentów, mówiąc w cudzysłowie, ubiegających się o tę lokalizację inwestycji rządowej, która będzie przecież wykonywana w sensie i studium wykonalności, projektowania, wyboru wykonawcy itd. w trybie zupełnie innym niż ten, o którym tutaj mówiłem.

(Przewodnictwo obrad obejmuje przewodniczący Marian Noga)

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Zbigniew Kuźmiuk.

Poseł Zbigniew Kuźmiuk:

W świetle wyjaśnień pana prezydenta mam pytanie do panów reprezentujących polskie lotnictwo. Jak rozumiem, przy tej formule komunalizacyjnej dowództwo WLOP postawiło pewne warunki do wypełnienia, o których pan pułkownik był uprzejmy mówić. Zmieniła się formuła ubiegania się o jakąś formę funkcjonowania na tym lotnisku. Czy przy tej zmienionej formule, o której mówił pan prezydent Nita, wojsko będzie upierało się przy tych warunkach, które były wcześniej postawione, czy

też je można złagodzić? Mamy bowiem do czynienia – tak przynajmniej rozumiem te wystąpienia – ze swoistym błędnym kołem. Państwo jako jeden z warunków stawiacie powołanie podmiotu, który zarządzałby lotniskiem. Pan prezydent mówił o tym, że tego podmiotu powołać się nie da, dlatego że w tej chwili nie dysponuje wolnym skrawkiem ziemi, na którym mogłaby zostać poczyniona ta lokalizacja. W związku z tym mam pytanie, które pozwoli MON podjąć pozytywną decyzję dla tej czwartej lokalizacji. Czy rzeczywiście te warunki zostaną złagodzone, czy wojsko będzie w dalszym ciągu podtrzymywało wcześniejsze warunki? Jeżeli będzie podtrzymywało te warunki, to odnoszę wrażenie, że za jakiś czas spotkamy się być może na tej sali albo na innej sali i okaże się, że sprawy nie posunęły się w ogóle do przodu. Czy wojsko chce złagodzić te warunki albo od nich w ogóle odejść? Rozumiem, że wtedy będzie mogła zostać podjęta ta decyzja lokalizacyjna.

Przewodniczący Marian Noga:

Pana pułkownika Markiewicza lub wyznaczoną przez niego osobę proszę o odpowiedź.

**Przedstawiciel Dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej
Jeremi Melnik:**

Podpułkownik Melnik.

Sprawa wygląda w następujący sposób: wojsko nie mówiło i nie mówi, że nie udostępni terenów lotniska. Wojsko jest za udostępnieniem kompleksu lotniczego w Radomiu dla działalności cywilnej, ale musi być wyznaczony jakiś podmiot cywilny. Warunki lokalizacyjne muszą być tak stworzone, żeby nie kolidowały z aktualnie toczącymi się szkoleniami młodych pilotów, bo to jest lotnisko szkolne.

Proszę państwa, inne są troszeczkę warunki na normalnych zwykłych lotniskach, a inne są warunki na lotniskach szkolnych, gdzie młodzież, bo inaczej tego nie można powiedzieć, uczy się latania. Warunki bezpieczeństwa są tam w pewien sposób bardziej rygorystyczne. Jeszcze raz chciałbym podkreślić, że wojsko zgodziło się na to, żeby lotnisko było współużytkowane, i jest za tym, żeby ono było współużytkowane. Pozostaje tylko do rozstrzygnięcia kwestia lokalizacji cywilnego portu i rozbudowy płyty – wchodzę w terminologię fachową – postojowej cywilnych dróg kołowania. Chodzi o to, żeby te elementy nie kolidowały z elementami wojskowymi, interesami ludzi, którzy uczą się latać. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Proszę bardzo, pan poseł Kuźmiuk.

Poseł Zbigniew Kuźmiuk:

Rozumiem, że w sprawie bezpieczeństwa wojsko się wypowie podczas rozpatrywaniu tej ostatniej lokalizacji. Ale jeszcze raz pytam, czy państwo stawiacie warunek wcześniejszego powołania podmiotu przed tym udostępnieniem, czy też z tego warunku się wycofujecie, bo jesteśmy w swoistym błędnym kole. Państwo żądają

podmiotu, a prezydent mówi, że nie może jego powołać w żaden sposób, ponieważ nie ma lokalizacji. W związku z tym prosiłbym o precyzyjną odpowiedź w tej sprawie. Względy bezpieczeństwa ponad wszelką wątpliwość są istotne, bo rozumiem, że państwo nigdy się nie zgodzicie i zresztą chyba nikt w Polsce przy zdrowym zmyśle, by się na to nie zgodził, żeby istniało niebezpieczeństwo dla pilotów wojskowych czy dla samolotów pasażerskich, czy towarowych.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję.

Pan pułkownik Markiewicz, proszę bardzo.

**Szef Oddziału Służby Ruchu Lotniczego
w Wojskach Lotniczych i Obrony Powietrznej Marek Markiewicz:**

Pułkownik Markiewicz.

Szanowny Panie Pośle, ponieważ nie znam tych ostatnich wystąpień i tej korespondencji ani zmiany stanowiska władz miasta Radomia, trudno mi się do tego precyzyjnie odnieść. Państwo pozwolicie, że po powrocie do dowództwa wypracujemy jakąś decyzję, która zostanie przekazana. Ale myślę, że jeżeli było przekazane oficjalne pytanie, to na pewno będzie odpowiedź, a jeżeli nie, to można doprecyzować i poprosić ewentualnie o zmianę, o jakieś bardziej ulgowe podejście do tych wcześniej określonych wymagań. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Pani prosiła o głos, proszę.

Radna Rady Miejskiej Radomia Marzena Wróbel:

Marzena Wróbel, radna miasta Radomia.

Na wstępie chciałabym bardzo podziękować państwu senatorom za zaproszenie, bo ono świadczy o tym, że myślicie o Radomiu poprzez pryzmat interesów całego kraju. My jako mieszkańcy Radomia oczekiwaliśmy po senatorach takiego bardziej szerokiego spojrzenia i nie zawiedliśmy się. W związku z tym jeszcze raz bardzo dziękuję za to, że mamy szansę zaprezentować swoje stanowisko. Proszę państwa, kiedy słuchałam panów z PPL i dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, miałam wrażenie, że w pewnym momencie tracimy wizję tego co najważniejsze. Państwo mówicie tak naprawdę o szczegółach, one rzeczywiście mogą się okazać bardzo istotne, ale odnoszę wrażenie, że mówimy w innych perspektywach czasowych i przestrzennych.

Radom potrzebuje przestrzeni, potrzebuje bodźca do rozwoju. Proszę państwa, jeśli ruszy Radom, to ruszy cały region. Radom to jest miasto, które wpływa mniej więcej na obszar 50 km wokół własnej osi. Jest to region niezwykle biedny, region, który potrzebuje w tej chwili jakiejś koncepcji rozwojowej i my jako radni miasta, jako radni sejmiku walczymy o taką koncepcję dla tego miasta. Dlatego przepraszam bar-

dzo, ale będę cały czas mówiła o tym, że jeśli robimy plany rozwojowe, które dotyczą państwa, to róbmy je na sto lat, a nie na dwadzieścia lat.

Pojawiła się zwłaszcza w wypowiedzi pana z PPL informacja o konkurencyjnych lokalizacjach, między innymi w Mszczonowie i Sochaczewie. Z naszego punktu widzenia Mszczonów i Sochaczew znajdują się blisko Warszawy. W związku z tym mam pytanie, czy państwo nie obawiacie się, że olbrzymie nakłady związane z budową drugiego portu lotniczego zaspokoją potrzeby PPL, ale powiedzmy w stosunkowo niewielkiej perspektywie czasowej, bo my tak sądzimy. Czy nie obawiacie się państwo, że właśnie infrastruktura wokół tychże podmiotów jest jednak zbyt słaba w stosunku do infrastruktury radomskiej? Państwo stwierdziliście, że port lotniczy w Radomiu nie jest wyposażony w stu procentach. Sądzę, że żaden z kandydatów nie jest wyposażony w tej chwili w infrastrukturę techniczną w stu procentach. Jest tylko pytanie, kto szybciej będzie w stanie nadgonić te niedociągnięcia, sądzimy, że jednak my. Determinacja mieszkańców Radomia jest olbrzymia. Mamy świadomość tego, że potrzebne są nam miejsca pracy. Port lotniczy w Radomiu to jest szansa rozwoju dla tego dwustupięćdziesięcioletniego miasta i regionu. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję pani radnej.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos?

Proszę uprzejmie.

**Członek Zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT SA
Władysław Metelski:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Reprezentuję Polskie Linie Lotnicze LOT SA i jeszcze do tej pory się nie wypowiadałem. Moi koledzy z PPL powiedzieli, jakie jest ich stanowisko w tej sprawie. Nie wiem, czy jest ktoś z urzędu lotnictwa cywilnego, kto reprezentowałby rzeczywiście tę politykę transportową w zakresie transportu lotniczego. PLL LOT SA nie inwestuje, nie buduje i nie posiada lotnisk. Ponosi koszty, że tak powiem, latając. W całej strukturze kosztów Polskich Linii Lotniczych LOT SA opłaty lotniskowe połączone z obsługą samolotów na lotniskach stanowią powyżej 20% naszych wszystkich kosztów.

Na przełomie roku 1999 i 2000 opracowaliśmy strategię, którą realizujemy i ona pozostaje nadal aktualna. To znaczy zdecydowaliśmy się na zainwestowanie w Warszawie w budowę takiego lotniska przesiadkowego, który w lotnictwie nazywany *hub*. Od trzech lat praktycznie jesteśmy w Warszawie, gdzie zbudowaliśmy naszą siatkę i połączenia przez Warszawę pozwalające na trzy tysiące lotów w ciągu tygodnia w czasie pomiędzy czterdzieści pięć minut a półtorej godziny. Panowie senatorowie na pewno znają dokumenty i nasz wynik z 2001 r.

Chciałbym powiedzieć, że 2003 r. będzie pierwszym rokiem, gdzie ta nasza strategia i ta olbrzymia inwestycja przy pomocy również kolegów z Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, jeżeli chodzi o Warszawę, osiągnie wynik dodatni. Ta sprawa pojemności godzinowej tego lotniska była kluczową, że tak powiem, dla zbudowania tego *hubu*. Nasz wynik ze sprzedaży, czyli podstawowy wynik, będzie dodatni. Teraz wiemy, że ta idea plus nasze połączenia strategiczne ze Star Alians zmierzają

w dobrym kierunku. To jest wyzwanie dla pasażerów, którzy w końcu korzystają z naszych linii. Odnotowaliśmy wzrost w stosunku do zaplanowanych wielkości: przewozy wzrosły o 8% w stosunku do 2002 r. Na terenie kraju przewozimy w tej chwili 16% więcej pasażerów niż rok temu.

Dla naszej idei budowy portu przesiadkowego w Warszawie konkurencją jest oczywiście lotnisko w Wiedniu, Pradze i Budapeszcie. Ta strategia, którą wypracowaliśmy, a która zaczyna przynosić efekty ekonomiczne, oczywiście nie uwzględnia drugiego portu w okolicy Warszawy, w odległości, powiedzmy, 100 km, bo ona się kompletnie nie mieści w idei zbudowania *hubu* w Warszawie.

Zapomniałbym podziękować. Na salon lotniczy poleciliśmy naszym samolotem. Rzeczywiście było to bardzo przyjemne, że co najmniej trzy tysiące ludzi zwiedziło nasz samolot i cieszył się on olbrzymim powodzeniem. Oczywiście jest pewien obszar takich działań, które mogą rzeczywiście dla tego lotniska stanowić jakąś przyszłość i rozwój.

Jeżeli chodzi o założenia dla drugiego lotniska Warszawy, to my jako Polskie Linie Lotnicze LOT SA wiemy, że dzisiaj na lotnisku Okęcie cały ruch pasażerski jest na poziomie sześciu milionów pasażerów. Na lotnisku Okęcie przewozy pasażerskie sięgają dwunastu, piętnastu milionów pasażerów rocznie. Obecnie musimy modernizować terminal cargo, aby spełniał wymogi weterynaryjne Unii Europejskiej i ten temat państwo senatorowie znają, przecież jest w planach tego lotniska budowa drugiego terminalu cargo, gdzie jeszcze możliwości samego Okęcia w tym zakresie są bardzo duże.

Według naszej wiedzy projekt Radomia nie spełnia wymagań drugiego lotniska dla Warszawy po roku 2015, bo mówimy o lotnisku drugim, które będzie miało co najmniej dwa równoległe pasy, jeden o długości 3000 m. Mówimy o zupełnie innej wizji przyszłości i stąd nie widzimy odpowiedzi na te pytania.

Następny problem, który chciałbym poruszyć, dotyczy kosztów, które wszyscy przewoźnicy ponoszą na lotniskach. Przecież taką transformację lotniska wojskowego w lotnisko cywilne my w Polsce już mamy za sobą. Są lotniska, które przeszły tę transformację. Jeżeli państwo się spodziewają, że Polskie Linie Lotnicze LOT SA mają zdecydowanie niższe opłaty lotniskowe, to proszę nie przyjmować pasażerów. My ponosimy dużą część kosztów z tego tytułu, że latamy na te lotniska, tak w Zielonej Górze, jak w Łodzi, Gdańsku czy Krakowie.

Następna sprawa. Dzisiaj nawet istniejąca sieć lotnisk, do których latamy, jest wykorzystana według mojej oceny w 30%. Lotniskom w Poznaniu, Krakowie czy nawet we Wrocławiu jest jeszcze daleko do wykorzystania pełnej pojemności lotniczej, jak to określił pan Rafał Marczewski.

Jest jedna sprawa, którą śledzimy i musimy znać na nią odpowiedź w naszej strategii. To jest sprawa pojawiania się przewoźników niskokosztowych, z tym że oni są niskokosztowi, dlatego że wybierają lotniska bardziej oddalone od dużych miast i nie lądują na lotniskach, gdzie te koszty są rzeczywiście wysokie. Wiemy, że w krajach centralnej Europy już mamy taką jedną linię. Dzisiaj notabene odbędzie się konferencja w Warszawie, którą prowadzi Boeing, gdzie będą omawiane zagadnienia przewoźników niskokosztowych. Dzisiaj jest to największe, jak to Amerykanie mówią, *challenge*, czyli wyzwanie, na które przewoźnicy tradycyjni muszą odpowiedzieć. Stąd oczywiście istnieje taka szansa, gdyby Radom stworzył warunki i cały rejon zainwestował w taki projekt. Jakie to jest wyzwanie, to my oczywiście wiemy, że przewoźni-

cy niskokosztowi nie chcą ponosić kosztów związanych z lądowaniem. Oni bazują na zyskach, które mogą przynosić restauracje, hotele i cała pozostała infrastruktura.

Znajdziemy odpowiedź na przewoźników niskokosztowych. Nie wykluczamy stworzenie w ramach STAU projektu dużego aliansu. Jest przygotowywana odpowiedź na przewoźników niskokosztowych. Być może będziemy prowadzić również wydzieloną działalność niskokosztową opartą na Radomiu, ale o tym na razie zdecydowanie za wcześnie mówić.

Jeżeli chodzi o kwestię czarterów, które pan prezydent poruszył, to chciałbym powiedzieć, że zgodnie z ustaleniami jeszcze z 2002 r. prawie 50% czarterów wyprawiliśmy z Warszawy. Robimy czartery zagraniczne do Grecji, Turcji, Egiptu. Robimy je z Bydgoszczy i to jest dla nas olbrzymie wyzwanie, bo na razie pasażerów, którzy się muszą zebrać na ten samolot w liczbie stu pięćdziesięciu, trzymamy, że tak powiem, w hangarze, bo jeszcze nie została zakończona budowa lotniska. Robimy czartery z Gdańska, Poznania, Wrocławia i Krakowa. Większość czarterów już w tej chwili wyprawiliśmy z Warszawy. Dziękuję i przepraszam bardzo za przydługą wypowiedź.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo panu Władysławowi Metelskiemu, członkowi zarządu PLL LOT SA.

Proszę bardzo.

**Główny Specjalista w Departamencie Infrastruktury
w Ministerstwie Obrony Narodowej Jerzy Jakimeczuk:**

Szanowny Panie Przewodniczący!

Reprezentuję Departament Infrastruktury w Ministerstwie Obrony Narodowej.

Chciałbym parę słów skierować do szanownego pana pośła Kuźmiuka, aby z dzisiejszego spotkania nie odniósł wrażenia, iż Ministerstwo Obrony Narodowej stoi na stanowisku utrudniania bądź też żądania postawienia warunku, który jest trudny do wypełnienia przez władze Radomia.

W uzupełnieniu może wypowiedzi pana pułkownika Markiewicza powiedziałbym, że po raz pierwszy usłyszałem dziś z ust pana prezydenta Radomia, iż wariant trzeci zachodni nie może zostać zrealizowany. Oto dowiedziałem się, że w dniu 16 września, czyli około dwóch, trzech tygodni wstecz, kolejny wariant trafił do dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. Minister obrony narodowej zaakceptował modelowy proces udostępniania lotnisk wojskowych do współużytkowania, taki dokument powstał w ministerstwie. Ministerstwo Obrony Narodowej jest żywo zainteresowane udostępnianiem lotnisk wojskowych do celów cywilnych we współpracy z władzami samorządowymi.

Wariant zachodni został potraktowany w Ministerstwie Obrony Narodowej w następujący sposób. W trybie roboczych uzgodnień z dowództwem Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej oraz władzami miasta Radomia został zgłoszony teren do projektu planu przekazywania nieruchomości czasowo zbędnych i niewykorzystywanych do Agencji Mienia Wojskowego. Taki dokument jest w Agencji Mienia Wojskowego. Ponieważ ten wariant czwarty zachodni do dnia 16 września nie został urucho-

miony i w zasadzie jest już martwym wariantem, stąd też plan przekazania tej nieruchomości nie zostanie zrealizowany.

Ministerstwo Obrony Narodowej może przekazać teren lotniska zainteresowanemu podmiotowi na cele budowlane i współużytkowania, ale zgodnie z przepisami ustawy o gospodarowaniu mieniem Skarbu Państwa wyłącznie przez Agencję Mienia Wojskowego. Takie procedury są możliwe i każdy wariant przedstawiony w Ministerstwie Obrony Narodowej będzie naprawdę przychylnie rozpatrzony na korzyść propozycji pana prezydenta. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo.

Zastępca Prezesa Agencji Mienia Wojskowego Tadeusz Bałdyga:

Zastępca prezesa Agencji Mienia Wojskowego Tadeusz Bałdyga.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Moje wystąpienie będzie krótkie. Chciałbym tylko potwierdzić gotowość Agencji Mienia Wojskowego do współpracy zarówno z władzami miasta Radomia, jak i z PP „Porty Lotnicze” przy ewentualnym zagospodarowaniu lotniska w Radomiu. Tym niemniej – jak to podkreślił mój kolega – aby agencja mogła przystąpić do konkretnych rozmów w celu ustalenia warunków przekazania, musi posiadać tytuł prawny do tej nieruchomości. A ten tytuł prawny możemy uzyskać poprzez formalną decyzję ministra obrony narodowej w formie planu przekazania mienia do agencji. Wówczas możemy podjąć takie rozmowy. Tym niemniej potwierdzam taką gotowość. Mieliliśmy już przyjemność gościć pana prezydenta Nitę w Agencji Mienia Wojskowego, deklarujemy również następane spotkania i rozmowy na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo, Panie Prezesie.
Pan prezydent Nita, proszę.

Wiceprezydent Radomia Józef Nita:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Dobrze się dzieje, że ten wątek, którego nie planowaliśmy, może zakończyć się jakimś przybliżeniem stanowisk. Myślę o lotnisku regionalnym, w którym sami do tej pory pracowaliśmy.

Chciałbym pójść tropem rozważań pana posła Kuźmiuka, nie tylko posła ziemi radomskiej, lecz również wybitnego realisty, który doskonale zna problem i wie, gdzie znajdują się jego newralgiczne punkty. Myślałem, że pan pułkownik Markiewicz publicznie zapytany, powie, że jeżeli prezydent nie może zorganizować spółki, ponieważ nie dostał zgody na komunalizację, nie ma czego oferować inwestorom prywatnym, którzy mają dać te pieniądze, to jako podmiot publiczny najwyższego stopnia zaufania dostanie taką deklarację wojska, że w trybie szczególnym prezydent może uzgadniać

ten teren i dostanie taką zgodę. To jest jedna kwestia. To nadawałoby tej sprawie lokalnej zupełnie inną jakość.

Proszę państwa, na chwileczkę chciałbym wrócić do tego przezrocza z tymi czterema wariantami. Pierwszy wariant tak zwany południowy liczył 48ha. Z byłym dowódcą Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej zostało to uzgodnione i za pieniądze prezydenta została z wielkim trudem urządzona księga. Po prostu zmiana rządu i ministra spowodowała, że droga komunalizacyjna nie wchodzi w grę. W związku z tym podjęliśmy tak zwaną nową ścieżkę, o której mówił pan dyrektor Bałdyga, udostępniania poprzez Agencję Mienia Wojskowego.

Pierwszy okrojony wariant zaproponowano nam w południowej części, ale tak do granicy ulicy Skaryszewskiej, drugi wariant był przy domku pilota i trzeci tak zwany wariant zachodni. Parę słów chciałbym powiedzieć o tym wariantcie zachodnim. Mamy faktycznie decyzję pana pułkownika Dębskiego, który powiedział: macie te 7 ha, to nam wystarcza. Jest to dobra lokalizacja, ale znajduje się tu dziewięćdziesiąt dziewięć garaży wojskowych i ogródki działkowe. Prezydent nie może, nie mając pieniędzy na zasadnicze działania, dać dziewięćdziesiąt dziewięć garaży w innej części miasta i dać lokalizację pod ogródki działkowe. W związku z tym, Szanowni Państwo, złożyliśmy taką propozycję. Ulica Lubelska przechodząca przez lotnisko w tej części jest zamknięta, bo jest to teren lotniska. To już jest poza obrysem lotniska. To jest jednocześnie granica lotniska i zaproponowaliśmy, na przedłużeniu jest połączenie i do dróg kołowania dojeżdża się od tej ulicy, po zawalonym hangarze teren, który po prostu w żaden sposób wojsku nie przeszkadza. I ten czwarty wariant, Panie Dyrektorze, jest zlokalizowany na 6 ha w terenie, że tak powiem, prawie że już cywilnym, bo poza obszarem lotów. Pierwsza sprawa to deklaracja, czy prezydent może być stroną przejęcia, nie mając spółki. I druga sprawa to jest lokalizacja.

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, Wysoki Senacie, tak naprawdę nam chodzi o coś innego. Dzisiaj chcieliśmy z państwem dyskutować o tym, czy na bazie tej infrastruktury, którą państwu przedstawiamy, mamy szansę na drugi port krajowy. Wystąpienie pana Metelskiego z PLL LOT SA, gratuluję wyników *hubowi*, potwierdza to wszystko, co leżało u podstaw naszej oferty co do portu krajowego. Opierając się na dokumencie przedstawionym przez pana ministra Piłata publicznie – to jest program rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010 – podjęliśmy tę inicjatywę. Nie wymyśliliśmy, że trzeba Okęciu w Warszawie pomagać. To była inicjatywa ministra infrastruktury i zostały podjęte prace. To najlepszy dowód na to, że funkcjonuje zespół rządowy powołany na tę okoliczność, i chcemy, aby nasze argumenty były brane pod uwagę w tym biegu po ten drugi port krajowy. To, o czym pan mówił, świadczy tylko o tym, że taki port w pobliżu Warszawy będzie czy w roku 2010, czy trochę później, ale będzie, i my nie możemy przepaść tej szansy dla Radomia. Jeśli chodzi o port lokalny, to moglibyśmy mówić o sukcesie, gdyby, Panie Przewodniczący, Wysoki Senacie, dzisiejsze spotkanie przybliżyło nasze stanowiska w dwóch kwestiach. Mamy na myśli kwestię tej czwartej lokalizacji, uważam bezkolizyjnej w sensie interesów i zadań wojska, z którymi się zgadzam, że one są nadrzędne, i kwestię, aby prezydent był stroną do czasu, gdy nie uda nam się znaleźć takiego inwestora, który będzie chciał wyłożyć pieniądze na dzierżawę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze chętni do zabrania głosu?

Proszę bardzo.

**Główny Specjalista w Departamencie Strategii Rozwoju Infrastruktury
w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Gawin:**

Arkadiusz Gawin z Wydziału Lotnictwa w Departamencie Strategii Rozwoju Infrastruktury w Ministerstwie Infrastruktury.

Z tej całej dyskusji wynika, że warunkiem pierwszym jest możliwość działania na tym lotnisku razem z wojskiem. Ale tu są mylone, że tak powiem, pojęcia. Jest port regionalny i takich portów w Polsce mamy w tej chwili dwanaście i mamy jeden port centralny oraz dwa porty wspomagające ten centralny, w tej chwili są to porty w Krakowie i Gdańsku. I konieczny jest drugi port, który po roku 2010 czy 2015, w zależności od rozwoju lotnictwa, będzie musiał wspomóc port w Warszawie.

W tej chwili może już startować w Radomiu port jako port regionalny i zawsze może nim być. Jeżeli będzie odpowiednia infrastruktura, zostanie zakwalifikowany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, który ma do tego swoje procedury oraz fachowców. Jeżeli spełni odpowiednie warunki wymagane przepisami lotniczymi, to zostanie zakwalifikowany do jakiejś tam kategorii portu lotniczego cywilnego, abstrahując od tego, że będzie miał takie same uwarunkowania, jak na przykład Kraków Balice czy jeszcze do niedawna Wrocław, czy inne porty wojskowo-cywilne. To jest jedna sprawa.

Druga kwestia. Pan prezydent powiedział, żeby dążyć do tego, aby w Radomiu zrobić drugi port centralny dla Warszawy czy dla aglomeracji. Tak jak pan dyrektor Marczewski powiedział, od czerwca działa komitet złożony z dwudziestu osób i w grudniu ma złożyć ministrowi sprawozdanie na temat prawdopodobnej lokalizacji tego portu. Jego zadaniem jest wybranie optymalnej lokalizacji i tam są zatrudnieni czy też uczestniczą w tym komitecie ludzie różnych specjalizacji, nie tylko od spraw lotniczych, lecz także drogownictwa, kolejnictwa. To wszystko jest, że tak powiem, ze sobą bardzo powiązane. I oni będą szukali optymalnego wyjścia spośród złożonych propozycji. Jedną z propozycji jest oczywiście Radom i na pewno wszystkie te warunki i ten lobbying, który państwo robicie, zostanie uwzględniony.

Niemniej jednak muszę powiedzieć, że zasady działania tego komitetu polegają na tym, że po pierwsze, obrady są utajnione, a po drugie, znajdują się tam specjaliści z różnych resortów, między innymi finansów i środowiska, abstrahując od specjalistów. Do tego są określone jednolite kryteria dla wszystkich portów do rozpatrzenia i jednolite działania w stosunku do określenia tych kryteriów. Ta metoda ma pozwolić skwantyfikować czy też ocenić każdy z aspektów brany pod uwagę i na tej podstawie zostanie wyciągnięty jakiś wniosek. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marian Noga:

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Jeżeli nie, to podsumowałbym to nasze spotkanie w następujący sposób...

(*Poseł Zbigniew Kuźmiuk: Jeszcze pan pułkownik miał odpowiedzieć na pytanie pana prezydenta, czy jest szansa na takie rozwiązanie, o którym mówiliśmy.*)

Aha, żeby podmiotem był prezydent.
(*Posel Zbigniew Kuźmiuk: No więc właśnie.*)
To pan pułkownik Markiewicz ma głos.

**Szef Oddziału Służby Ruchu Lotniczego
w Wojskach Lotniczych i Obrony Powietrznej Marek Markiewicz:**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Dzisiaj nie potrafię dać precyzyjnej odpowiedzi. Na to pytanie odpowiemy, tak jak powiedziałem, po uzgodnieniu stanowiska w dowództwie WLOP.

Chciałbym jeszcze tylko raz podkreślić, nawiązując do wypowiedzi moich kolegów reprezentujących ministra obrony narodowej, że my jako wojsko rozumiemy tę trudną sytuację Radomia. Ja jako pilot wojskowy wielokrotnie użytkowałem to lotnisko i mam duży sentyment do Radomia. Jestem jako oficer również patriotą, chciałbym bronić nie tylko polskiego nieba, lecz również polskiego interesu, przemysłu, rolnictwa itd. wszędzie. I jak tutaj chyba pani radna mówiła, chcemy pomóc w tej trudnej sytuacji. Zapewne lotnisko współużytkowane przez lotnictwo cywilne byłoby pewnym panaceum na obecną trudną sytuację społeczno-gospodarczą miasta Radomia. Diabeł, niestety, tkwi w szczegółach. My jesteśmy zobligowani do przestrzegania przepisów i musimy przez te regulacje prawne przebrnąć i zakończyć je pomyślnie. Według mnie szkoda tych pięciu lat. Czy są to trudne problemy czy nie, pewnie trudne, ale od tego są ludzie i specjaliści, żeby je rozwiązać i wydaje mi się, że w krótkim czasie doczekamy się pozytywnego rozwiązania tej kwestii.

Wydaje mi się i mówię to raczej jako człowiek i obywatel, a nie jako oficer, że największym wrogiem tej koncepcji jest, niestety, brak rynku na usługi lotnicze. Członek Zarządu PLL LOT SA i przedstawiciel PPL przedstawiali tę sytuację. Niestety, na rynku lotniczym w Polsce panuje mizeria i obecnie istniejące porty regionalne również borykają się z wieloma problemami, mimo terminali, wyposażenia w pomoce nawigacyjne itd. Życzę władzom Radomia sukcesu, popieram tę inicjatywę i chciałbym powiedzieć, że my jako wojsko na pewno nie będziemy przeszkadzali. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący Marian Noga:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, kończąc, chciałbym oświadczyć w imieniu swoim i piętnastu członków senackiej Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury, że popieramy tę inicjatywę. Zrobimy wszystko we współpracy zarówno z Ministerstwem Obrony Narodowej, Ministerstwem Infrastruktury, władzami Radomia, jak i z panem Januszem Piechocińskim, przewodniczącym sejmowej Komisji Infrastruktury, żeby ten projekt został zrealizowany. Oczywiście może zostać zrealizowany, tak jak państwo mówią, najpierw jako lotnisko regionalne.

Dziękuję. Zamykam posiedzenie.

(Koniec posiedzenia o godzinie 10 minut 23)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Jolanta Sierakowska-Pelczarska

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851