

PEŁNOMOCNIK RZĄDU DO SPRAW
CENTRALNEGO PORTU KOMUNIKACYJNEGO
DLA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ



03980200003672
RPW/1553/2018 P
2018-01-17

Zgodnie z dyspozycją dyrektora: *Godek*
otrzymuje do realizacji: *G. Timmo*

10.01.2018 k.w.
(data i podpis)

NK: *582515*

Mikołaj Wild
KANCELARIA SENATU
Kancelaria Ogólna
17. 01. 2018
nr RPW *1553/2018* z zał. *1*
Sz. Pawłowski
(podpis)

Warszawa, dnia 15 stycznia 2018 roku

Pan
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

W odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatorów Andrzeja Misiółka i Leszka Piechotę na 51. posiedzeniu Senatu w dniu 07 grudnia 2017 roku, przesłane do Prezesa Rady Ministrów w załączeniu do pisma z dnia 13 grudnia 2017 roku (BPS/043-51-1403/17), przekazane następnie Pełnomocnikowi Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej, celem udzielenia odpowiedzi na zadane w nim pytania, uprzejmie wyjaśniam, co następuje:

Pyt. nr 1: „Dotąd polskie lotnictwo cywilne rozwijało się przy założeniu, że ruch, także ruch międzynarodowy, jest rozłożony na sieć wielu lotnisk. Jakie jest uzasadnienie zmiany tej filozofii na centralizacyjną?”

W koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej (http://www.mr.gov.pl/media/46820/RM_CPK.pdf) przyjęto, że rozwój ruchu lotniczego opartego na systemie węzła (hub-u) w największym stopniu przyczynia się do zwiększenia dostępności komunikacji lotniczej. Polska jest w tym zakresie szczególnie poszkodowana. Zgodnie z badaniami z 2014 roku wskaźnik dostępności komunikacji lotniczej dla Polski jest o 77 punktów procentowych niższy od średniej dla 15 krajów „starej” Unii oraz o 27 punktów procentowych niższy od średniej dla regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Brak powstania dotychczas w okolicach Warszawy hub-u dla regionu CEE, szczególnie trudno zrozumieć, jeżeli uwzględnić, że wszelkie uwarunkowania (geograficzne, gospodarcze, ekonomiczne) za tym przemawiają.

Budowa węzła lotniczego stanowi konieczne uzupełnienie sieci lotnisk świadczących obsługę linii lotniczych oferujących loty bezpośrednie na krótkich i średnich dystansach.

Pyt. nr 2: „Jak rząd ocenia obecne i prognozowane (planowane) wykorzystanie sieci istniejących lotnisk o nawierzchni sztucznej, pozostających własnością Skarbu Państwa, będących przed laty w dyspozycji naszych i sowieckich wojsk lotniczych?”

Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej odnosi się do rozwoju ruchu cywilnego, a tym samym nie rozstrzyga kwestii wykorzystania sieci istniejących lotnisk będących w dyspozycji wojsk lotniczych. W ocenie Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego wykorzystanie sieci ww. lotnisk powinno uwzględniać potrzeby obronności Państwa oraz prognozy popytu na krótko i średniodystansowe usługi lotnicze na danym obszarze.

Szczegółowe informacje w tym zakresie mogą pozostawać w dyspozycji ministra właściwego zgodnie z art. 1 ust. 6 ustawy Prawo lotnicze z dnia 03 lipca 2002 roku (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 959).

Pyt. nr 3: „Czy Baranów jest przesądzoną lokalizacją portu?”

Lokalizacja położona w gminie Baranów jest rekomendowana w Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, ponieważ w największym stopniu pozwala zrealizować misję CPK. Wymieniona rekomendacja nie wyklucza jednak wskazania alternatywnych lokalizacji w procesie inwestycyjnym w zakresie, w jakim wymagają tego przepisy prawa.

Pyt. nr 4: „Jaka jest odległość lokalizacji baranowskiej od istniejącego lotniska w Sochaczewie?”

Precyzyjne określenie lokalizacji, na której zrealizowana zostanie inwestycja Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej nastąpi po przeprowadzeniu szczegółowych badań środowiskowych. Wtedy również powstanie możliwość udzielenia dokładnej odpowiedzi na to pytanie. Odległości lotniska w Sochaczewie od granic gminy Baranów wynosi ok. 7 kilometrów (dane za *google maps*).

Pyt. nr 5: „Czy rozważano wykorzystanie lotniska w Sochaczewie jako części nowego portu? Jeśli nie, to dlaczego?”

Lokalizacja w Sochaczewie była brana pod uwagę w analizach, których wyniki posłużyły do wyboru lokalizacji rekomendowanej w Koncepcji. Z uwagi na swoje położenie względem infrastruktury kolejowej i drogowej, odległość od Warszawy, a także uwarunkowania środowiskowe i gęstość zaludnienia, lokalizacji tej nie uznano za możliwą alternatywę przy realizacji założeń Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej. Z tych samych względów lotnisko w Sochaczewie nie może stanowić części planowanego Portu Solidarność.

Pyt. nr 6: „Jaka jest maksymalna przepustowość Okęcia (wyrażona w liczbie pasażerów rocznie) w świetle standardów międzynarodowych, z uwzględnieniem możliwej rozbudowy dworca (terminal i obiekty związane) i z wykorzystaniem w maksymalnej skali szerokokadłubowych samolotów?”

W oparciu o informacje uzyskane od Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” należy wskazać, iż wszelkie szacunkowe wartości przepustowości w skali roku, zwłaszcza, jeśli mówimy o wartościach maksymalnych obarczone są dużym błędem wynikającym z trudności w prawidłowym

uwzględnieniu wszystkich parametrów wpływających na przepustowość. Jako przykład niech posłuży choćby stary Terminal 1 Lotniska Chopina – o którym pisano, że ma przepustowość około 3,5 mln pasażerów rocznie, a obsługiwał około 6 mln pasażerów rocznie.

Ponadto, poza samym lotniskiem, należy przy obliczeniach uwzględnić jeszcze inwestycje miejskie zapewniające poprawną eksploatację powiększonego lotniska oraz poprawną komunikację nowych terminali z miastem, m. in. przyłącza energetyczne, odbiór ścieków, kanalizację wodociągową, układ drogowy, czy kolejowy.

Kolejnym ważnym aspektem są ograniczenia środowiskowe tzn. zmiana Obszaru Organicznego Użytkowania, czy też nowe pozwolenie wodno-prawne powiązane ze zmianą wielkości powierzchni biologicznie czynnej.

Dzisiejsza przepustowość środowiskowa lotniska limitowana jest uwarunkowaniami wynikającymi z ustalanego dla Lotniska F. Chopina Obszaru Organicznego Użytkowania i wynosi ok. 610 operacji (przyłotów, przelotów, odlotów lub podejść do lądowania) na dobę (ok. 560 w dzień, ok. 50 w nocy), a po wprowadzeniu Quota Count (metoda naliczania pkt dla wykonanych operacji, przewiduje przyznawanie punktów operacjom lotniczym w ramach dostępnego limitu punktów) na dzień spodziewana przepustowość wyniesie ok. 650 operacji na dobę (600 w dzień, 50 w nocy).

Możliwość wykonania większej ilości operacji uwarunkowana jest podjęciem przez Sejmik Województwa Mazowieckiego Uchwały w sprawie zwiększenia zasięgu lub ustalenia nowego Obszaru Organicznego Użytkowania. Koszty jego ustalenia są trudne do oszacowania w chwili obecnej jednak należy liczyć się z tym, że w przypadku zwiększenia przepustowości do ok. 800 operacji będą to kwoty liczone w sumie w dziesiątkach milionów złotych.

Biorąc pod uwagę najbardziej prawdopodobny scenariusz rozwoju, przepustowość godzinową można określić na poziomie:

- Terminal przyłoty: 5.600 pasażerów;
- Terminal odloty: 3.800 – 6.500 pasażerów (parametr zależny od % transferów);
- Liczba operacji: 50 operacji na godzinę.

Przetłumaczenie tej liczby na przepustowość roczną jest czysto teoretyczne i otwarte na interpretację, stąd też podano wartości będące faktycznym odzwierciedleniem możliwości infrastruktury.

Pyt. nr 7: „Czy rozważano wybudowanie na Okęciu drogi startowej równoległej do istniejącej? Jaka byłaby wówczas przepustowość obiektu i koszty takiej inwestycji, obliczone z uwzględnieniem niezbędnych wywłaszczeń po południowej stronie obiektu i przebudowy dróg samochodowych (obwodnicy)?”

W oparciu o informacje uzyskane od Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” należy wskazać, iż w historii lotniska Chopina kilkakrotnie rozważano możliwości budowy tzw. „drugiego pasa” (mając na myśli budowę trzeciej drogi startowej równoległej do jednej z istniejących). W

ostatnim okresie zagadnienie to analizowane było w ramach opracowania „Przepustowość dla regionu Mazowsze w perspektywie 2037+”.

Powyższe opracowanie realizowane było w latach 2012 – 2013 i należy zaznaczyć, iż analizy opierały się na założeniach makroekonomicznych oraz prognozach ruchu lotniczego z tamtego okresu (zarówno w odniesieniu do liczby planowanych operacji lotniczych, pasażerów oraz struktury floty). Hipotetyczna opcja rozwoju Lotniska Chopina zakładała istnienie dwóch równoległych dróg startowych – nowa droga startowa równoległa do obecnej DS-3. W ramach prac analitycznych stwierdzono szereg skomplikowanych kwestii obniżających prawdopodobieństwo wykonalności tego wariantu rozbudowy infrastruktury:

- konieczność przekraczania aktywnej drogi startowej przez samoloty kołujące z nowej drogi do terminalu lub samoloty odlatujące, kołujące na start z nowej drogi;
- konieczność przesunięcia wieży kontroli ruchu lotniczego i głównego budynku lotniskowej straży pożarnej w nowe lokalizacje oraz przejściem terenów na zachód od obecnej granicy lotniska (w stronę Południowej Obwodnicy Warszawy);
- konieczność zapewnienia odpowiednich zabezpieczeń drogi startowej (pas drogi startowej/RESA) oraz zainstalowanie odpowiednich pomocy nawigacyjnych ze względu na bliskość Południowej Obwodnicy Warszawy oraz węzła „Lotnisko” (POW/Trasa NS);
- konieczność zmiany miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- konieczność wykupu nieruchomości gruntowych oraz likwidacji zabudowań;
- konieczność sporządzenia raportu wpływu inwestycji na środowisko oraz uzyskania stosownych decyzji;
- konieczność architektonicznego rozwiązania przejścia DS/DK nad Południową Obwodnicą Warszawy/Trasą NS;
- konieczność rozwiązania kwestii odprowadzania ścieków/wód opadowych (duże obszary powierzchni utwardzonych);
- konieczność rozbudowy płyt postojowych, terminala pasażerskiego, zmiany w pomocach nawigacyjnych oraz instalacja nowych.

Ze względu na złożoność ww. podejścia, skomplikowane procedury związane z istotną zmianą obszaru ograniczonego użytkowania, okolicznych planów miejscowych oraz kolizję z Południową Obwodnicą Warszawy, nie było ono brane pod uwagę przy dalszych analizach dotyczących możliwości rozlokowania ruchu lotniczego dla obszaru Mazowsza.

Przepustowość takiego rozwiązania, polegającego na budowie nowej równoległej drogi startowej, zależałaby praktycznie tylko od dostępnej przestrzeni, decyzji projektantów, oraz określenia nowego Obszaru Organicznego Użytkowania. Precyzyjne określenie kosztów takiego rozwiązania nie było konieczne, ponieważ wskazana opcja została odrzucona z innych przyczyn, wiążących się m. in. z jej kosztami społecznymi.

Analogicznie do odpowiedzi na pyt. 6 - akceptacja społeczna dla ustalenia praktycznie nowego Obszaru Organicznego Użytkowania byłaby trudna do uzyskania (budowa drugiej, równoległej DS musiała by zapewnić przepustowość na poziomie dużo większym niż 800 operacji), a koszty samych tylko odszkodowań w tym przypadku były by prawdopodobnie o wiele większe.

Pyt. nr 8: „Jakie są realne prognozy wzrostu popytu na przewozy lotnicze w Polsce, przy uwzględnieniu prognoz demograficznych? Jaka jest prognozowana niezbędna przepustowość warszawskiego węzła lotnisk za 10, 20, 30 lat? Czy przewidywania dotyczące zmian liczby Polaków i ich zamożności wyrażającej się wzrostem lotniczej mobilności można uznać za uzasadniające planowaną inwestycję?”

Z prognozami dotyczącymi popytu na przewozy lotnicze w RP można zapoznać się na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego (<http://www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-ryнку/statystyki-i-analizy-ryнку-transportu-lotniczego/3732-prognoza-ruchu-lotniczego>). Dostępny na tej stronie dokument „**Projekcja liczby obsługiwanych pasażerów oraz liczby operacji pasażerskich w Polsce do roku 2035**” został opracowany na podstawie „*Prognozy ludności dla Polski na lata 2014 – 2050*” opublikowanej przez GUS w roku 2014 oraz analiz własnych ULC. Z analiz ULC wynika, iż liczba pasażerów lotniczych w RP w 2017 roku wyniosła 39.300 tys., zaś w roku 2025 wyniesie 65.312 tys., a w roku 2035 94.462 tys. Takie prognozy wzrostu zapotrzebowania na połączenia lotnicze z pewnością uzasadniają planowaną inwestycję CPK.

Pyt. nr 9: „Co stanie się z Okęciem po otwarciu lotniska w Baranowie? Kto będzie dysponentem terenu i jakie będzie jego wykorzystanie?”

Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej nie rozstrzyga przeznaczenia gruntów pod Lotniskiem Chopina po przeniesieniu ruchu cywilnego do Centralnego Portu Komunikacyjnego. W ocenie Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej decyzje w tym zakresie powinny zostać podjęte po uwzględnieniu takich okoliczności jak koszty utrzymania nieruchomości, potrzeby obronności Państwa, potrzeby mieszkalnictwa oraz miasta stołecznego Warszawy.

Pyt. nr 10: „Jaka przyszłość czeka lotniska cywilne w Modlinie, Łodzi, Radomiu, Poznaniu, Krakowie, Wrocławiu, Katowicach, Gdańsku, Zielonej Górze po otwarciu CPK Baranów? Czy można się obawiać zarzutu marnotrawstwa środków unijnych wykorzystanych w tych portach na modernizację?”

Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego jedynie pośrednio wpłynie na warunki funkcjonowania pozostałych lotnisk w Polsce. Centralny Port Komunikacyjny, podobnie jak Port Chopina w Warszawie oferuje inny rodzaj usługi niż lotniska regionalne.

Po otwarciu Centralnego Portu Komunikacyjnego lotniska regionalne powinny pozostać lotniskami na potrzeby ruchu point to point, a także na potrzeby przewoźników dowożących pasażerów do

głównych węzłów. Wewnętrzne połączenia lotnicze będą utrzymywane tam, gdzie transport kolejowy lub drogowy będzie mniej konkurencyjny niż transport lotniczy.

Z wyrazami szacunku

Pełnomocnik Rządu ds. CPK


Michał Wild