

Wniosek do Prezesa Rady Ministrów o wpisanie Międzynarodowego Portu Lotniczego Łódź – Lublinek im. Władysława Reymonta do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T jako uzupełnienie Decyzji Nr 1692/96 przyjętej przez Parlament Europejski i Radę z dnia 23 lipca 1996 r. oraz decyzji ją uzupełniających.

Wnosimy o wpisanie Międzynarodowego Portu Lotniczego Łódź – Lublinek im. Władysława Reymonta do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

Uzasadnienie

Transeuropejskie sieci transportowe zostały powołane do życia artykułem G, tytułem II, Traktatu o Unii Europejskiej z 17 lutego 1992 r. z Maastricht, zaktualizowanym Traktatem z Amsterdamu z 2 października 1997 zmieniającym Traktat o Unii Europejskiej, Traktaty Ustanawiające Wspólnoty Europejskie i niektóre związane z nimi akty, który wszedł w życie 1 maja 1999 r. Zgodnie z powyższymi zapisami transeuropejskie sieci transportowe mają przyczynić się do sprawnego działania i rozwoju rynku wewnętrznego oraz zapewnienia dostępu do tych sieci, w tym w szczególności połączenia rejonów peryferyjnych, zamkniętych i wyspiarskich z centralnymi regionami Wspólnoty Europejskiej. Aby osiągnąć wyróżnione cele Wspólnota ustaliła zbiory wytycznych obejmujących cele, priorytety, kryteria oraz ogólne kierunki działań wskazujące projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania. Wspólnota Europejska ustaliła wspomniane wytyczne w Decyzji Nr 1692/96 przyjętej przez Parlament Europejski i Radę z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Wskazana decyzja obowiązuje do dziś w brzmieniu zmienionym Decyzją Nr 1346/2001 oraz Decyzją Nr 884/2004. Na mocy Decyzji Nr 1692/96 transeuropejska sieć transportowa jest tworzona etapami do 2020 r. poprzez integrację infrastruktury sieci transportu lądowego, morskiego i lotniczego we Wspólnocie Europejskiej. Wytyczne te podlegają przeglądowi co pięć lat w celu dostosowania do zmian zachodzących w rozwoju gospodarczym i technologicznym w sektorze transportu.

Kryteria zaliczenia europejskich portów lotniczych do sieci TEN – T wymagają wypełnienia warunków określonych w następujących zapisach Decyzji Nr 1692/96 zaktualizowanej Decyzją Nr 884/2004.

Artykuł 1 Decyzji Nr 1692/96 zaktualizowany Decyzją Nr 884/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady określający infrastrukturę transportową do, której zalicza sieci drogowe, kolejowe, śródlądowe, autostrady morskie, porty żeglugi morskiej i śródlądowej oraz inne punkty wewnętrznych powiązań między sieciami modalnymi.

Artykuł 5 Decyzji Nr 1692/96 zaktualizowany Decyzją Nr 884/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady wskazujący kwestie priorytetowe i główne wytyczne, do których należą przede wszystkim:

- stworzenie i rozbudowa połączeń i głównych linii połączeń wewnętrznych do eliminacji „wąskich gardeł”, uzupełnienie brakujących odcinków i dokończenie głównych tras, w szczególności na ich odcinkach transgranicznych, pokonywanie przeszkód naturalnych i polepszenie interoperacyjności głównych tras,
- stworzenie i rozbudowa infrastruktury, która zachęca do połączenia sieci krajowych, aby umożliwić połączenie regionów wyspiarskich lub regionów porównywalnych do wysp oraz enklaw, regionów peryferyjnych i ultraperyferyjnych w stosunku do regionów centralnych Wspólnoty w szczególności w celu zmniejszania wysokich kosztów transportu w tych regionach,
- środki niezbędne dla integracji kolei i transportu lotniczego, w szczególności poprzez dostęp kolei do portów lotniczych, gdzie stosowne oraz wymaganą infrastrukturę i urządzenia, optymalizacja pojemności infrastruktury, wspieranie intermodalności i poprawa niezawodności sieci,
- rozwój stałej mobilności osób i towarów, zgodnie z celami Unii Europejskiej w zakresie stałego rozwoju;

Sekcja 6 Załącznika II Decyzji Nr 1692/96 określająca kryteria kwalifikacyjne jakie muszą spełniać porty lotnicze stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania, z zapisem kwalifikującym jako regionalne punkty węzłowe i punkty lotnicze:

- z rocznym wolumenem ruchu pomiędzy 500.000 a 899.999 przelotów pasażerskich, z których przynajmniej 30% stanowią przeloty niekrajowe, lub
- z rocznym wolumenem ruchu pomiędzy 250.000 minus 10% a 499.999 przelotów pasażerskich, lub z rocznym wolumenem ruchu pomiędzy 10.000 a 49.999 ton ładunków, lub zlokalizowane na wyspie należącej do Państwa Członkowskiego, lub
- zlokalizowane na obszarze pozbawionym dostępu do morza należącym do Wspólnoty z komercyjnymi usługami realizowanymi przez samoloty z maksymalnym załadunkiem powyżej 10 ton.

Biorąc pod uwagę wymienione uregulowania Unii Europejskiej wspierające tworzenie i rozwój sieci TEN – T , zasadnicze znaczenie dla uzupełnienia sieci o polski port lotniczy spełniający kryteria kwalifikacyjne, ma sytuacja transportu lotniczego w Polsce oraz lokalizacja lotniska.

Rozwój mobilności pasażerskiego transportu lotniczego w Polsce zgodnie z danymi Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych IATA charakteryzuje się najwyższą dynamiką wzrostu na świecie. Dla lat 2005 – 2009 dynamika ta szacowana jest na poziomie 11,2% wzrostu przewozów pasażerskich rocznie, przy średnim wzroście przewozów pasażerskich na świecie szacowanym na 5,2% rocznie. Uwzględniając aktualne prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego dla Polski wzrost ruchu pasażerskiego dla naszego kraju będzie się plasował na poziomie 61 milionów pasażerów przewiezionych do 2030 r. z pozycji 11 milionów pasażerów przewiezionych w 2005 r. Przewozy pasażerskie w Polsce zgodnie z danymi Urzędu Lotnictwa Cywilnego miały skokowe wzrosty w ostatnich latach. Z poziomu 7,1 mln w 2003 r. do 9 mln w 2004 (wzrost o 26 %) i z poziomu 9 mln w 2004 r. do poziomu 11,5 mln w 2005 r. (wzrost o 31%).

Międzynarodowy Port Lotniczy Łódź – Lublinek im. Władysława Reymonta znajdujący się na obszarze administracyjnym miasta Łódź wchodzi w skład intermodalnego układu transportowego uwzględniającego elementy transeuropejskiej sieci transportowej TEN – T. Przez Łódź przebiega VI Paneuropejski Korytarz Transportowy w śladzie, którego biegnie autostrada północ – południe A1, a na północy aglomeracji łódzkiej przebiega przecinający go w okolicach Strykowa, II Paneuropejski Korytarz Transportowy zawierający autostradę wschód – zachód A-2. Układ uzupełniają drogi ekspresowe S-8 i S-14 zamykające pierścień drogowy wokół miasta. Tworzący się Centralny Węzeł Komunikacyjny dopełnia projektowana linia kolejowa wysokich prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa.

Uwzględniając wytyczne Unii Europejskiej, sytuację rynku przewozów pasażerskich w Polsce oraz lokalizację łódzkiego lotniska zasadnym jest zaliczenie go do sieci TEN – T. Międzynarodowy Port Lotniczy Łódź – Lublinek im. Władysława Reymonta znajduje się w pasie bezpośredniego oddziaływania Korytarzy Paneuropejskich VI i II jak również pozostałych elementów Centralnego Węzła Komunikacyjnego. Lotnisko Łódź – Lublinek jest zaliczane do 12 polskich lotnisk o randze regionalnej co potwierdzają strategiczne dokumenty rządowe – Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013. Port Lotniczy Łódź Lublinek znajduje się w fazie intensywnego rozwoju. Lotnisko łódzkie,

jako prężnie rozwijający się międzynarodowy port lotniczy dysponuje stałymi połączeniami lotniczymi oraz stale poszerza ofertę przewozów, zwiększając swój udział w rynku przewozów pasażerskich. Aktualnie (marzec 2006 r.) łódzkie lotnisko posiada 6 połączeń międzynarodowych obsługiwanych przez trzech przewoźników, tj. do Londynu, Nottingham, Dublina, Kijowa, Berlina oraz Lwowa.

Lotnisko przeprowadza kolejne inwestycje w infrastrukturę naziemną. Rozbudowa pasa startowego do 2100 m, płyty postojowej i drogi kołowania oraz budowa II Terminala zakończyło się w 2005 r. Pozwoliło to na przystosowanie lotniska do obsługi samolotów typu Boeing 737 i budowy atrakcyjnej siatki połączeń. W Ustawie Budżetowej Państwa na rok 2006 ujęte zostały środki na rozbudowę Portu Lotniczego Łódź – Lublinek w wysokości 25 mln zł. Środki te przeznaczone zostaną na wydłużenie pasa startowego o dalsze 400 m., budowę strażnicy dla Lotniskowych Służb Ratowniczych, odpowiednią rozbudowę systemu świateł podejścia oraz awaryjne zasilanie energetyczne portu.

Celowość dalszego rozwoju lotniska w Łodzi podkreślona została również w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Łódzkiego na lata 2007-2013. Stanowi ona bowiem priorytet w Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego na lata 2007-2020 określony w celu strategicznym „Zwiększenie dostępności gospodarczej regionu”.

Podsumowując, istnieją wszelkie przesłanki prawne, planistyczne i materialne do rozbudowy na lotnisku Łódź – Lublinek przy równoczesnym spełnieniu wymagań odpowiednich przepisów dotyczących infrastruktury naziemnej, bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz ochrony środowiska.

Prognozy zawarte w Planie Generalnym - Master Planie Lublinka jednoznacznie wskazują, że wymagany roczny wolumen ruchu - 250.000 przelotów pasażerskich, lotnisko osiągnie w 2007 r., w kolejnych latach stale zwiększając dynamikę wzrostu wielkości przewozów.

Powstanie Międzynarodowego Portu Lotniczego Łódź – Lublinek jako istotnego ogniwia wspierającego intermodalność komunikacyjną regionu łódzkiego i wzmacniającego jego strukturę gospodarczą będzie również zasadniczym dopełnieniem sieci TEN – T predysponując do wpisania tego lotniska na listę portów regionalnych Unii Europejskiej.

Ujęcie łódzkiego lotniska w sieci TEN – T, umożliwi wsparcie rozwoju jego infrastruktury w ramach funduszu TEN – T, funduszu Schengen oraz Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Uwzględnienie Lotniska Lublinek w sieci TEN – T umożliwi, zgodny z celami Unii Europejskiej, stały rozwój mobilności osób i towarów oraz da poważny impuls rozwojowy dla

całego regionu, generując efekty mnożnikowe kreujące rozwój przedsiębiorczości i miejsc pracy w obszarze województwa łódzkiego.