

OŚWIADCZENIE PREZYDENTA MIASTA KROSNA

dot. modernizacji lotniska w Krośnie

W związku z prowadzoną przez Komitet Obrony Lotniska kampanią dezinformacyjną wśród mieszkańców miasta, (m.in. po niedzielnych nabożeństwach) oraz wśród organów administracji rządowej i samorządowej, wprowadzającą niepokój społeczny, mającą na celu zablokowanie realizowanej przez Urząd Miasta Krosna modernizacji lotniska i budowy strefy inwestycyjnej w Krośnie, pragnę przekazać prawdziwe informacje dot. realizowanych inwestycji.

Jednocześnie stanowczo oświadczam, że wszelkie działania podejmowane przez Urząd Miasta Krosna realizowane są w oparciu o wskazania niezależnych, wybitnych ekspertów w zakresie lotnictwa, w zgodzie z przepisami prawa i w uzgodnieniu z władzami zarówno na szczeblu wojewódzkim i ministerialnym jak i przez Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.

Wszelkie stwierdzenia sugerujące czy wręcz stwierdzające sprzedaż czy degradację lotniska w Krośnie są nieprawdziwe.

Rozpowszechniane przez Komitet Obrony Lotniska informacje, jakoby miasto utraciło dofinansowanie na rozbudowę lotniska są kłamstwem, a nasilająca się w ostatnim czasie negatywna propaganda w znaczący sposób utrudnia realizację projektu.

1. Informacje wstępne.

Miasto Krosno zostało właścicielem terenu krośnieńskiego lotniska w grudniu 2005 r., po zrzeczeniu się własności przez Sejmik Województwa Podkarpackiego. Niezwłocznie przystąpiono do planowania inwestycji w rozwój tego obszaru, który obecnie, ze względu na brak infrastruktury, wykorzystywany jest w ograniczonym zakresie, głównie do działalności szkoleniowej i treningowej. Ze względu na posiadanie wyłącznie trawiastego pola wzlotów, działalność lotniska jest często utrudniona przez bardziej obfite opady deszczu. Lotnisko również praktycznie zamiera w sezonie zimowym. Potencjał lotniska można wykorzystać lepiej, co wymaga zakrojonych na szeroką skalę inwestycji. Lotnisko powinno służyć szerokiemu gronu użytkowników, a nie wąskiej grupie dobrze sytuowanych osób . Powinno stanowić nowoczesną bazę dla certyfikowanych szkoleń lotniczych, dla uprawiania sportów lotniczych, być zapleczem dla firm produkujących i serwisujących sprzęt lotniczy, a także w miarę możliwości – dla przewoźników, co poprawi dostępność komunikacyjną miasta. Należy umożliwić korzystanie z lotniska przez cały rok.

Od stycznia 2010 r. miasto jest zarządzającym lotniskiem w myśl przepisów ustawy Prawo lotnicze. Obowiązki zarządzającego zostały przejęte po długich staraniach od Aeroklubu Polskiego. Dzięki temu miasto uzyskało pełną możliwość decydowania o sprawach związanych z terenem lotniska oraz realizacji projektów z nim związanych.

Projekty te mają na celu wzmocnienie roli Krosna jako ponadlokalnego ośrodka wzrostu gospodarczego i społecznego. Są one zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju. Z jednej strony

przyczynią się do zwiększenia wykorzystania lotniska, podniesienia jego rangi, a z drugiej do wzrostu innowacyjności gospodarki Krosna i tworzenia nowych miejsc pracy.

2. Założenia projektu rozbudowy lotniska.

Podstawowe założenia realizowanego projektu rozbudowy i modernizacji lotniska obejmują:

- rozwój funkcji szkoleniowo – treningowej, stworzenie odpowiednich warunków dla funkcjonowania ośrodków kształcenia lotniczego (w tym certyfikowane szkolenie pilotów, mechaników lotniczych, personelu lotniczego),
- optymalne wykorzystanie przestrzeni lotniskowej dla rozwoju funkcji szkoleniowych,
- utworzenie zaplecza dla firm branży lotniczej (produkcja, serwis),
- rozwój ruchu związanego z tzw. lotnictwem ogólnym, a także rozwój małej komunikacji pasażerskiej.

W tym celu zaprojektowane zostały następujące elementy infrastruktury lotniska:

- utwardzona droga startowa o długości 1100 m i szerokości 30 m, o nośności nawierzchni PCN=50,
- drogi kołowania,
- płyty postojowe i płyta do tankowania,
- oświetlenie krawędziowe drogi startowej, dróg kołowania i płyt postojowych,
- pomoce nawigacyjne: uproszczony świetlny system podejścia na kierunku głównym i pomocniczym, wskaźnik ścieżki podejścia PAPI, radiolatarnia NDB,
- zabezpieczenie meteorologiczne lotniska – ogródek meteo,
- nadbudowa budynku wieży, przystosowanie jej do potrzeb zarządzania lotniskiem i zapewnienia służby informacji powietrznej AFIS,
- budowa dwóch nowych hangarów lotniczych,
- ogrodzenie terenu lotniska i budowa drogi patrolowej wzdłuż ogrodzenia.

Infrastrukturę zaprojektowały firmy posiadające wymagane uprawnienia i doświadczenie w projektowaniu lotnisk. Przyjęte rozwiązania zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, który w dniu 27 stycznia 2012 r. wydał decyzję o wyrażeniu zgody na zmianę istotnych cech lotniska w zakresie planowanej inwestycji.

Wojewoda Podkarpacki wydał pozwolenie na budowę przedmiotowej inwestycji:

- 21 marca br. – na budowę dwóch hangarów wraz z płytami przedhangarowymi i drogami kołowania,
- 16 kwietnia br. - dla pozostałego zakresu inwestycji.

Świadczy to o prawidłowości zaprojektowanych rozwiązań i ich zgodności z obowiązującymi przepisami oraz zasadami bezpieczeństwa.

Przedstawiciele Komitetu Obrony Lotniska zarzucają natomiast, że projekt został przygotowany niewłaściwie i bez uwzględnienia współczesnych trendów w zakresie budowy lotnisk. Komitet zaleca

realizację koncepcji opracowanej w 1977 r. , przewidującej budowę drogi startowej o wymiarach 2150 m x 45 m. Realizacja tej koncepcji jest niemożliwa z następujących względów:

- Od 1977 r., kiedy opracowano wspomniany projekt rozbudowy lotniska, wiele uwarunkowań uległo zmianie. Zmieniły się przepisy prawne, zainwestowane zostały tereny w sąsiedztwie lotniska, zwłaszcza w dzielnicach Polanka, Suchodół i na osiedlu Traugutta. Z uwagi na obecny stan własności, a także istniejącą zabudowę mieszkaniową w dzielnicach Polanka i Suchodół, maksymalna długość głównej drogi startowej lotniska może wynieść 1710 m. W przypadku wykupienia prywatnych gruntów od strony wschodniej, możliwe byłoby wydłużenie drogi startowej do ok. 2000 m.
- Dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej, jakie zostało zarezerwowane na realizację projektu, zakłada budowę lotniska o funkcji szkoleniowej, a nie komunikacyjnej. Dlatego też projekt musi obejmować infrastrukturę o takich parametrach, które są wystarczające dla rozwoju funkcji szkoleniowej. Droga startowa o wymiarach 1100 m x 30 m spełnia ten warunek. Umożliwia wykonywanie operacji wszystkimi typami samolotów, na których obecnie prowadzone są szkolenia. Nośność drogi startowej PCN=50 zapewnia możliwość jej przyszłej rozbudowy bez znacznej ingerencji w powstałą infrastrukturę. Próba uzyskania dofinansowania na lotnisko komunikacyjne zakończyła się niepowodzeniem, gdyż Unia Europejska nie wspiera lotnisk komunikacyjnych, które nie należą do sieci TEN-T. Przyjęte rozwiązania należało więc dostosować do celów realizowanego projektu.

Komitet zarzuca, jakoby obecne rozwiązania uniemożliwiły rozbudowę drogi startowej w przyszłości.

Tymczasem projektanci lotniska od samego początku prac mieli na uwadze kwestie związane z potencjalną rozbudową drogi startowej w przyszłości. Wymóg zaprojektowania głównej drogi startowej w sposób zapewniający jej poszerzenie do 45 m w przyszłości, bez konieczności przebudowy wykonanej drogi, był elementem umowy z wykonawcą i został przez niego spełniony. Współczesne technologie budowy dróg startowych umożliwiają zarówno wydłużenie drogi startowej, jak i jej poszerzenie, bez konieczności wyburzania czy też przebudowy wykonanej wcześniej drogi startowej. Zgoda na zmianę istotnych cech lotniska, uzyskana w styczniu br., zawiera m.in. ograniczenia wysokości zabudowy uwzględniające docelową (przy obecnym stanie własności) długość głównej drogi startowej. Zabezpiecza to przestrzeń w okolicy lotniska, uniemożliwiając realizację inwestycji, które w przyszłości uniemożliwiłyby wydłużenie drogi startowej.

Należy zauważyć, że przedstawiciele Komitetu Obrony Lotniska nie posiadają kompetencji w zakresie projektowania lotnisk. Ich nieuzasadnione oskarżenia, uderzające w profesjonalnych projektantów, a także w Urząd Lotnictwa Cywilnego, który projekt zaakceptował, nie zasługują na uwzględnienie.

3. Finansowanie projektu rozbudowy lotniska.

Rozpowszechniane przez Komitet Obrony Lotniska informacje, jakoby miasto utraciło dofinansowanie na rozbudowę lotniska, są nieprawdziwe.

Realizowany przez miasto projekt rozbudowy lotniska nosi nazwę „Utworzenie Ponadregionalnego Centrum Szkolenia Lotniczego w oparciu o zmodernizowaną infrastrukturę lotniska w Krośnie – I etap”. Znajduje się on na liście indywidualnych projektów kluczowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2007-2013, z maksymalnym dofinansowaniem w wysokości **46,3 mln zł**. Szacowana całkowita wartość projektu (opracowanie dokumentacji, wykonanie robót, nadzór inwestorski, promocja projektu) wynosi **ok. 135 mln zł** brutto. Jest to wstępna wartość kosztorysowa. Wartość robót określana w drodze postępowania przetargowego jest zazwyczaj znacznie niższa. Ponadto miasto posiadać będzie prawo do odliczenia naliczonego podatku VAT, dlatego wkład finansowy miasta będzie faktycznie mniejszy o wartość VAT.

Projekt został wpisany do wykazu projektów kluczowych 20 listopada 2007 r. i od tego czasu nieprzerwanie się na nim znajduje. W dniu 12 kwietnia 2010 r. zawarta została umowa z Województwem Podkarpackim, określająca zasady przygotowania projektu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego (tzw. preumowa).

Do końca maja br. kompletny projekt zostanie złożony do oceny przez Zarząd województwa Podkarpackiego.

4. Przyczyny przedłużenia terminu przygotowania projektu rozbudowy lotniska.

Przygotowanie inwestycji wydłużyło się w czasie ze względu na następujące problemy, wynikające z uwarunkowań zewnętrznych:

- Warunkiem koniecznym dla przeprowadzenia inwestycji było, oprócz pozyskania własności terenu lotniska, także przejęcie funkcji zarządzającego w myśl przepisów prawa lotniczego. Negocjacje w tej sprawie prowadzone były z Aeroklubem Polskim przez ponad dwa lata. Dopiero podpisanie porozumienia z AP w sprawie przekazania zarządzania lotniskiem w dniu 12 listopada 2009 r. umożliwiło podjęcie dalszych kroków – uzyskanie zgody ULC na zmianę granic lotniska, podpisanie tzw. preumowy z Zarządem Województwa oraz wyłonienie w przetargu projektanta inwestycji.
- Prawie dwa lata (od listopada 2009 r. do sierpnia 2011 r.) zajęło uzgadnianie z gminami ościennymi (przede wszystkim z gminami Miejsce Piastowe i Krościenko Wyżne) zmienionego planu ograniczenia wysokości zabudowy w sąsiedztwie lotniska. Uzgodnienie to było niezbędne dla uzyskania zgody ULC na zmianę istotnych cech lotniska m.in. w zakresie wybudowania utwardzonej drogi startowej. Brak zgody wójtów Miejsca Piastowego i Krościenka Wyżnego spowodowany był faktem istnienia na terenie tych gmin lotniska Iwonicz, którego zarządzający oraz główny użytkownik sprzeciwiali się planom miasta.
- Niemal cały 2011 r. (od stycznia do grudnia) trwało opracowanie i uzgodnienie z Aeroklubem Polskim (zarządzającym lotniskiem Iwonicz) planu organizacji ruchu lotniczego w otoczeniu lotniska. Na ten czas złożyło się: zlecenie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wykonania planu, opracowanie go przez PAŻP, a następnie trójstronne wypracowywanie rozwiązania, które w opinii Aeroklubu Polskiego gwarantowałyby bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych z obydwu lotnisk. Plan organizacji ruchu był jednym z elementów niezbędnych do uzyskania zgody ULC, o której mowa wyżej. Porozumienie z Aeroklubem Polskim w tej sprawie zostało podpisane 9 grudnia 2011 r.

5. Strefa przemysłowa.

Komitet Obrony Lotniska zarzuca, jakoby utworzenie strefy inwestycyjnej naruszało zasady bezpieczeństwa i stwarzało zagrożenie dla wykonywanych na lotnisku operacji lotniczych. Twierdzenie to nie ma obiektywnego, merytorycznego uzasadnienia.

Bezpośrednie sąsiedztwo lotniska jest idealnym miejscem dla firm przemysłowych, a szczególnie firm branży lotniczej. Kilku producentów prowadzi już działalność w Krośnie, jednak ogranicza ją brak utwardzonej drogi startowej, do której byłby zapewniony dogodny dostęp. Z myślą o rozwijającej się branży lotniczej oraz innych innowacyjnych branżach przemysłu, miasto przystąpiło do budowy uzbrojenia terenu w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska w celu udostępnienia go inwestorom. Pełne uzbrojenie zostanie wykonane do końca listopada br., w ramach projektu „Zwiększenie atrakcyjności miasta Krosna poprzez kompleksowe przygotowanie terenów pod inwestycje”. Projekt jest współfinansowany ze środków Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013.

Teren, na którym projekt jest realizowany, został wyłączony z granic rejestracyjnych lotniska w 2010 r. Za takim rozwiązaniem przemawiał m.in. fakt, iż był on w ostatnich latach całkowicie wyłączony z eksploatacji i niewykorzystywany do działalności lotniczej. Zgodnie z przeprowadzonymi przez projektantów lotniska analizami, teren ten jest także zbędny dla lotniska przy uwzględnieniu jego rozbudowy do maksymalnych możliwych parametrów. Należy przy tym zauważyć, że władze miasta, dokonując zmiany granic lotniska, równocześnie z wyłączeniem terenu strefy przemysłowej, włączyły do lotniska teren o powierzchni ok. 30 ha, zlokalizowany po stronie wschodniej. Dzięki temu możliwa jest budowa utwardzonej drogi startowej o odpowiednich parametrach, pozwalająca znacząco zwiększyć jej długość na kierunku głównym.

Odległości zabudowań od dróg i pasów startowych są ściśle określone przepisami międzynarodowymi i polskimi. Kwestie te regulują: załącznik 14 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym z 1944 r. oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska. Rozporządzenie określa m. in. powierzchnie ograniczające, których nie może naruszać wysokość obiektów budowlanych. Co do zasady, maksymalna wysokość obiektów budowlanych wzrasta wraz ze wzrostem odległości od lotniska.

Jednakże ze względu na występowanie wiatrów południowych na krośnieńskim lotnisku, w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Przemysłowa I”, wprowadzone zostały ograniczenia znacznie bardziej rygorystyczne niż to wynika z przepisów powszechnie obowiązujących. Ograniczenia te zostały nałożone po przeprowadzeniu dwóch specjalistycznych analiz, wykonanych przez eksperta ds. przeszkód lotniczych, pracującego na co dzień na lotnisku Kraków – Balice.

Zgodnie z jego wytycznymi, obowiązujący plan miejscowy „Przemysłowa I” w zakresie dotyczącym terenów strefy nakłada następujące zasady zagospodarowania:

- wysokość budynków do 7 m,
- lokalizowanie budynków o kształcie prostokątnym, z dłuższym bokiem prostopadłym do osi głównej drogi startowej lotniska,

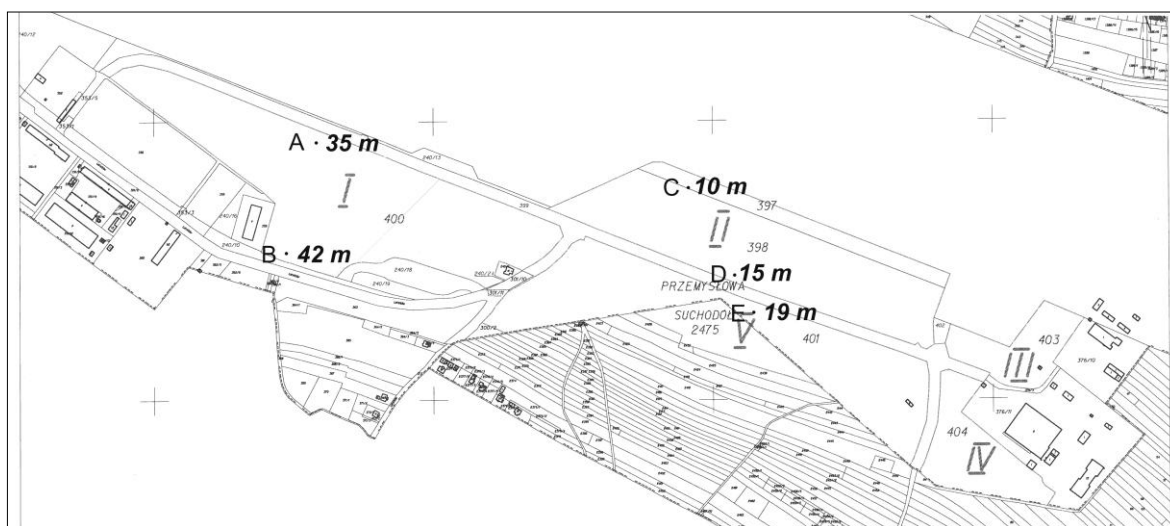
- odległości między budynkami równe co najmniej dwukrotnej ich wysokości.

Zdaniem eksperta, nałożenie powyższych ograniczeń zapewni wysoki standard bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych i wyeliminuje ryzyko powstawania niebezpiecznych turbulencji.

Poniżej przedstawiono sposób zagwarantowania bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych. Na całym obszarze, między granicą lotniska a drogą G, ograniczono wysokość zabudowy do 7 m. Tymczasem, zgodnie z zatwierdzonym przez ULC planem ograniczenia wysokości zabudowy, sporządzonym na podstawie rozporządzenia w sprawie warunków, jakie powinny spełniać objekty budowlane oraz naturalne w sąsiedztwie lotniska, wysokość zabudowy mogłaby być taka, jak przedstawiono na rysunku:

- punkt A – nieprzekraczalna linia zabudowy od strony lotniska w kompleksie I (35 m),
- punkt B – nieprzekraczalna linia zabudowy od strony drogi G w kompleksie I (42 m),
- punkt C – nieprzekraczalna linia zabudowy od strony lotniska w kompleksie II, na przedłużeniu osi pasa startowego PS-2 (10 m),
- punkt D - nieprzekraczalna linia zabudowy od strony nowej drogi w terenach inwestycyjnych w kompleksie II, na przedłużeniu osi pasa startowego PS-2 (15 m),
- punkt E - nieprzekraczalna linia zabudowy od strony nowej drogi w terenach inwestycyjnych w kompleksie V, na przedłużeniu osi pasa startowego PS-2 (19 m).

Rys. 1. Potencjalnie dopuszczalne wysokości obiektów budowlanych w strefie inwestycyjnej wg przepisów powszechnie obowiązujących.



Jak widać z powyższego, przyjęte w planie miejscowym ograniczenia są bardzo restrykcyjne, choć nie są wymagane, zwłaszcza dla kompleksu I specjalnej strefy ekonomicznej.

Ponadto plan miejscowy zakłada przeznaczenie trzech kompleksów strefy, o łącznej powierzchni ponad 14 ha wyłącznie pod działalność lotniczą i okołolotniczą. Są to tereny zlokalizowane najbliżej lotniska, posiadające bezpośredni dostęp do drogi startowej.

Plan miejscowy „Przemysłowa I” został pozytywnie uzgodniony przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, co potwierdza zgodność jego zapisów z zasadami bezpieczeństwa.

6. Specjalna Strefa Ekonomiczna „EURO – PARK” Mielec. Procedura udostępniania nieruchomości inwestorom.

Wbrew zarzutom Komitetu Obrony Lotniska, udostępnienie terenów strefy prowadzone będzie w sposób zgodny z obowiązującym prawem, w drodze przetargu, podejmowanego na podstawie publicznego zaproszenia.

Tereny o powierzchni 36 ha, sąsiadujące z lotniskiem, zostały włączone do Specjalnej Strefy Ekonomicznej „EURO – PARK” Mielec rozporządzeniem Rady Ministrów z 13 września 2011 r. Dzięki temu przedsiębiorcy decydujący się na lokalizację inwestycji na terenie strefy uzyskają preferencyjne warunki prowadzenia działalności – zwolnienia z podatku dochodowego. Pomoc publiczna udzielana przedsiębiorcom w formie zwolnień podatkowych stanowi pomoc regionalną z tytułu kosztów nowej inwestycji lub kosztów utworzenia nowych miejsc pracy. Wielkość zwolnienia wynosi 50% kosztów inwestycji lub kosztów utworzenia nowych miejsc pracy – w przypadku dużych przedsiębiorców, 60% - w przypadku średnich przedsiębiorców i 70% - w przypadku małych przedsiębiorców.

Uzyskanie prawa do zwolnienia wymaga zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie strefy, które jest wydawane przez Agencję Rozwoju Przemysłu Oddział w Mielcu. W tym celu przeprowadzany jest przetarg łączny, w wyniku którego przedsiębiorca uzyskuje zezwolenie i jednocześnie nabywa prawo do nieruchomości. Przetarg przeprowadza Agencja Rozwoju Przemysłu we współpracy z miastem Krosnem. Kwestie z tym związane reguluje rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 15 listopada 2004 r. w sprawie przetargów i rokowań oraz kryteriów oceny zamierzeń co do przedsięwzięć gospodarczych, które mają być podjęte przez przedsiębiorców na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK Mielec. Przedsiębiorca przystępujący do przetargu składa ofertę, której elementem jest m.in. biznes plan przedsięwzięcia. Przedsiębiorca określa także wysokość oferowanej ceny zakupu nieruchomości. Cenę wywoławczą ustala miasto na podstawie wyceny nieruchomości, sporządzonej przez uprawnionego rzeczoznawcę.

Oferta przedsiębiorcy podlega ocenie, w której brane są pod uwagę następujące kryteria:

- przedmiot i zakres działalności gospodarczej oferenta prowadzonej dotychczas oraz działalności, której prowadzenie planuje na terenie strefy;
- wartość i warunki realizacji przedsięwzięć gospodarczych, w tym inwestycji planowanych na terenie strefy;
- udział w tworzeniu i modernizacji infrastruktury gospodarczej w strefie;

- udział w powiązaniach gospodarczych, w tym kooperacyjnych, z przedsiębiorcami działającymi na terenie kraju;
- zgodność przedsięwzięć gospodarczych planowanych na terenie strefy z celami rozwoju strefy oraz przedsięwzięciami gospodarczymi realizowanymi lub planowanymi na terenie strefy przez innych przedsiębiorców;
- stopień zagrożenia dla środowiska oraz planowanych przedsięwzięć w zakresie jego ochrony;
- stopień innowacyjności technologii przedsięwzięć i działalności planowanej na terenie strefy.

W przypadku, gdy złożona oferta uzyska pozytywną ocenę komisji przetargowej, przedsiębiorcy udzielane jest zezwolenie na prowadzenie działalności w strefie oraz dokonywana jest sprzedaż nieruchomości. Zezwolenie określa szczegółowe warunki prowadzenia działalności, dotyczące przede wszystkim:

- zatrudnienia przez przedsiębiorcę określonej liczby pracowników przez określony czas,
- dokonania inwestycji o wartości przewyższającej określoną kwotę,
- terminu zakończenia inwestycji,
- maksymalnej wysokości kosztów kwalifikowanych inwestycji i dwuletnich kosztów kwalifikowanych pracy.

Powyższa procedura gwarantuje właściwe zagospodarowanie terenów strefy i uniemożliwia ewentualne prowadzenie spekulacji przez nabywców nieruchomości.

7. Inne potencjalne tereny przemysłowe w mieście.

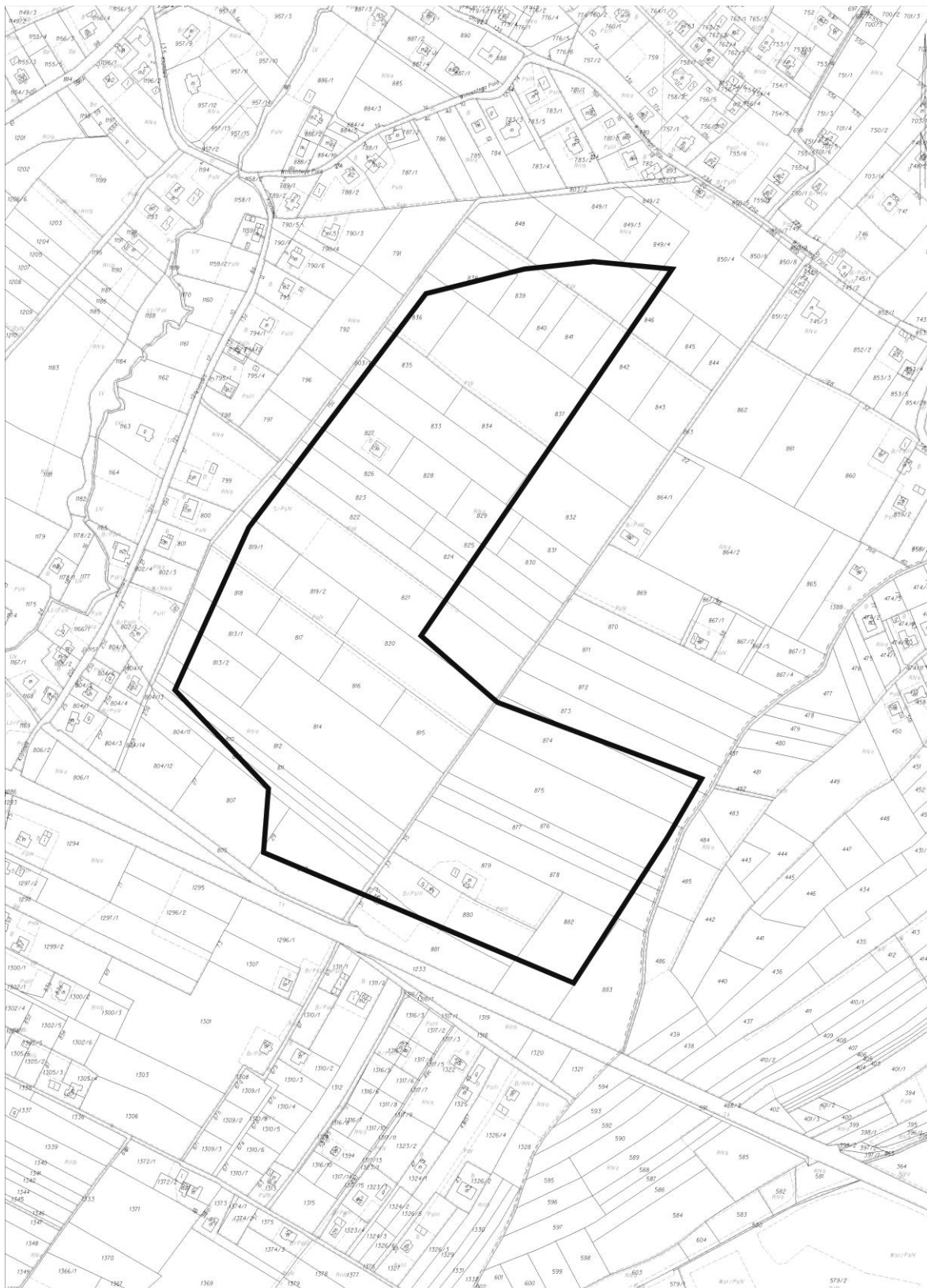
Komitet Obrony Lotniska w swoim wystąpieniu twierdzi, że w Krośnie istnieją tereny, na których można wydzielić nawet stuhektarowe strefy inwestycyjne oraz że istnieją inne wolne tereny do zainwestowania w pobliżu lotniska.

O ile prawdą jest, że w mieście występują tereny niezainwestowane, o tyle nie ma możliwości stworzenia na ich podstawie atrakcyjnej oferty dla inwestorów. Tereny pod rozwój działalności przemysłowo – usługowej określone zostały w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego „Polanka III” i „Turaszówka VI”. Nieruchomości, które obejmują, nie są własnością miasta. Jest to podstawowa przeszkoda w doprowadzeniu do ich zagospodarowania. Występuje tutaj charakterystyczne dla obszaru Galicji duże rozdrobnienie własności, co utrudnia, a wręcz uniemożliwia wykup gruntów. Działki, tworzące obszary potencjalnego rozwoju działalności gospodarczej, mają niewielką powierzchnię i bardzo wielu właścicieli, a często także nieuregulowany stan prawny. W obecnej sytuacji nie ma żadnych podstaw, aby promować je wśród inwestorów.

Rys. 2. Rozdrobienie własności terenów przemysłowych w Dzielnicy Polanka.



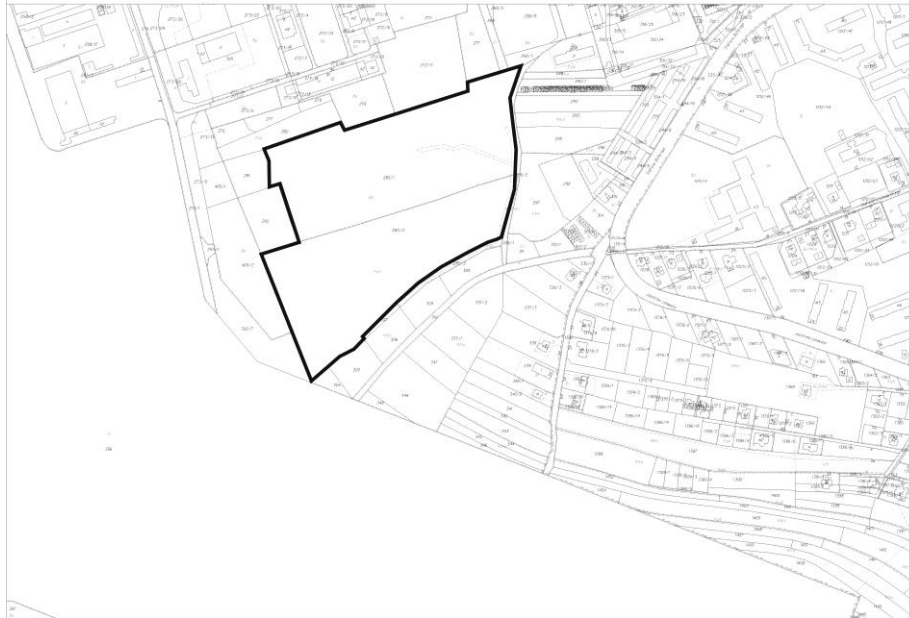
Rys. 3. Rozdrobienie własności terenów przemysłowych i usługowych na Osiedlu Turaszówka.



Podobnie jest z terenami po północnej stronie lotniska. Jedyny większy obszar, będący własnością miasta, o powierzchni 7,65 ha (w tym 3,63 ha we współwłasności z innymi osobami fizycznymi) nie

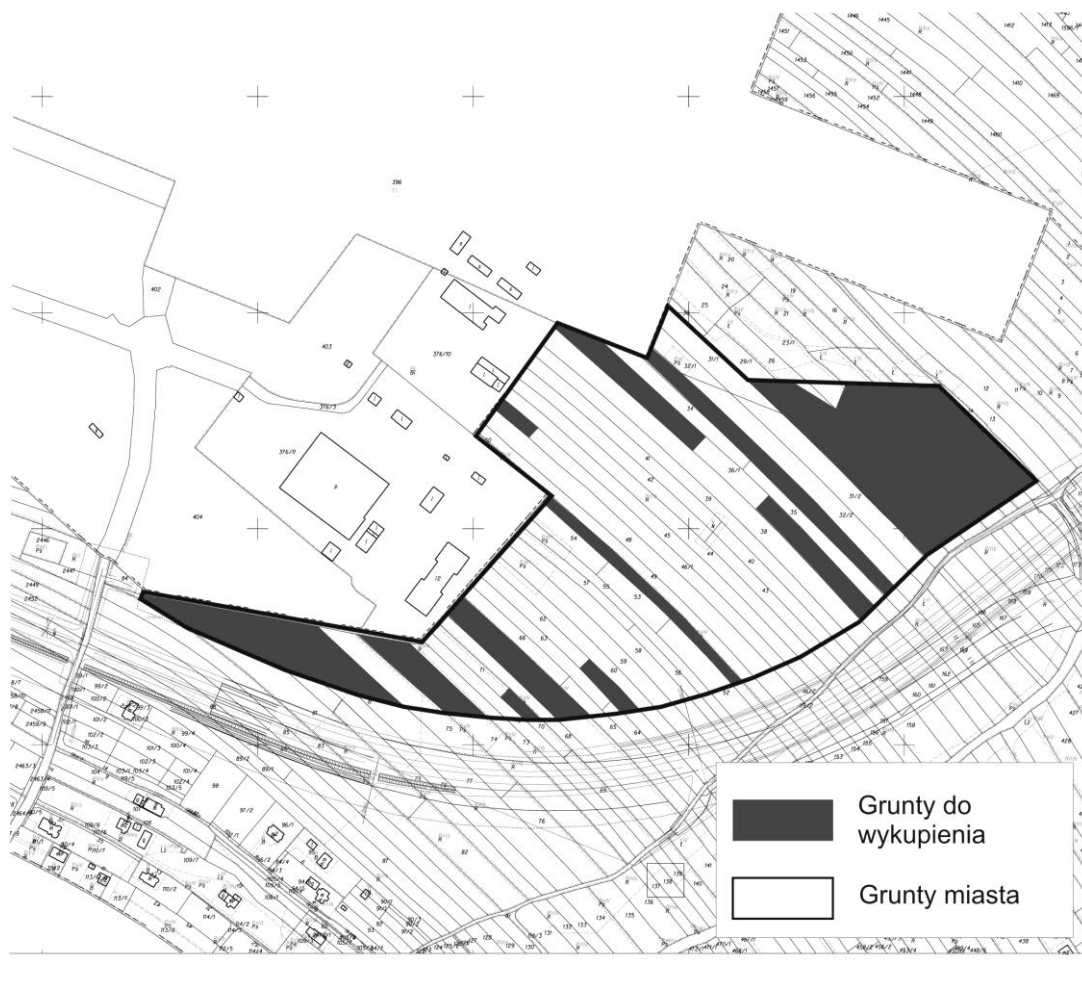
nadaje się do zainwestowania obiektami kubaturowymi, z uwagi na przepisy dotyczące likwidacji byłych składowisk odpadów. Jest to teren byłego wysypiska, który musi pozostać niezabudowany jeszcze przez co najmniej 30 lat, ze względu na ulatniający się metan. Teren jest na bieżąco monitorowany w tym zakresie przez Urząd Miasta.

Rys. 4. Teren byłego wysypiska odpadów.



Potencjalnie najlepszym terenem, który w niedalekiej przyszłości miasto mogłoby zaoferować inwestorom, jest obszar pomiędzy drogą G a zakładami lotniczymi przy ul. Lotników i obszarem włączonym do SSE. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Suchodół X”, uchwalonym na kwietniowej sesji Rady, jest to teren przeznaczony pod produkcję i usługi. Obecnie są to grunty rolne, należące w znacznej części do wielu właścicieli. Działki mają niewielką powierzchnię, są długie i bardzo wąskie, dlatego samodzielnie nie mogą stanowić potencjalnej oferty. Od dwóch lat grunty w tym obszarze są sukcesywnie wykupywane przez miasto. Jak dotąd pozyskany został obszar, który umożliwia zaoferowanie inwestorom terenu w dwóch częściach o łącznej powierzchni ok. 7,5 ha, zlokalizowanego na zboczu doliny Lubatówki poniżej zakładów lotniczych. Stworzenie z tego terenu atrakcyjnej oferty inwestycyjnej uzależnione jest od pozytywnego zakończenia negocjacji z obecnymi właścicielami gruntów oraz wybudowania części nowej obwodnicy miasta, tzw. drogi G. Realnie może to nastąpić najwcześniej za dwa lata. Obecnie opracowywana jest dokumentacja projektowa drogi G. Po kompleksowym przygotowaniu terenu możliwe będzie podjęcie starań o włączenie go do specjalnej strefy ekonomicznej.

Rys. 5. Grunty pozostałe do wykupienia w sąsiedztwie zakładów lotniczych.



Należy więc zauważyć, że obecnie miasto nie posiada alternatywnych terenów o odpowiedniej charakterystyce, które stanowiłyby atrakcyjną ofertę dla znaczących firm przemysłowych.

8. Konkluzja.

Realizowane projekty rozbudowy lotniska i uzbrojenia terenów inwestycyjnych w jego sąsiedztwie są racjonalnie uzasadnione potrzebami rozwojowymi miasta. Są to dwie, nierozdzielnie ze sobą związane inicjatywy. Rozwój Krosna jako ośrodka lotniczego, a także dbałość o ekonomiczną stronę funkcjonowania lotniska, wymagają zapewnienia jak najszerzego wykorzystywania jego infrastruktury. Teren jest na tyle duży, że przy zachowaniu wszelkich norm bezpieczeństwa operacyjnego, z powodzeniem można pogodzić potrzeby przedsiębiorców z funkcjami szkoleniową, sportową, a nawet komunikacyjną lotniska. Nieracjonalne jest utrzymywanie terenów niezainwestowanych w miejscu, gdzie inwestowanie jest nie tylko możliwe, ale wręcz wskazane.