

Większe Heathrow

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 23 listopada 2007

Ruth Kelly, brytyjska sekretarz transportu, przedstawiła szczegółowe propozycje dotyczące rozbudowy portu lotniczego Heathrow. Zakładają one, że do 2020 powstanie trzeci pas startowy i obsługujący je oddzielny, szósty już terminal. Jednak rozbudowa wpłynie na standard życia wielu okolicznych mieszkańców.

W 2003 brytyjski rząd przyjął program zwiększenia potencjału macierzystych lotnisk. W 2030 mają one mieć możliwość przyjmowania i odprawiania trzykrotnie większej liczby pasażerów niż obecnie. W odniesieniu do największego wyspiarskiego portu lotniczego, przyjęto, że powinno się na nim wybudować trzeci pas startowy i szósty terminal. Wczoraj Ruth Kelly przedstawiła szczegóły propozycji dotyczącej Heathrow. Mogą one jeszcze zostać zmienione w wyniku dodatkowych analiz ekspertów i dyskusji publicznej.

Rząd zakłada wybudowanie trzeciego pasa startowego o długości 2200, a nie jak planowano 4 lata temu - 2000 m. Będzie go obsługiwał odrębny, szósty terminal (piąty terminal będzie oddany do użytku w 2008). Inwestycja ma zostać zakończona do 2020. Dzięki niej będzie możliwe zwiększenie liczby przyjmowanych samolotów z obecnych 480 tys. rocznie przez 605 tys. w 2020 do 702 tys. w 2030. Powolne zwiększanie liczby startów i lądowań w trzeciej dekadzie związane jest z przepisami ochrony środowiska. O ile - ze względu na wchodzenie do służby nowych modeli - tuż po zakończeniu budowy nie trzeba byłoby obawiać się przekroczenia emisji spalin, to przez kolejne 10 lat problemem pozostanie hałas. Dopiero całkowite wykruszenie się starych modeli samolotów pozwoli na wykorzystanie maksymalnych możliwości trzeciego pasa startowego.

Według analiz ekspertów, rozbudowa lotniska nie spowoduje zwiększenia obszaru o zwiększonym natężeniu hałasu (powyżej 57 decybeli). Przeciwnie, liczba mieszkańców żyjących w tym rejonie zmniejszy się z obecnych 260 do 140 tys. w 2030. Jednak hałaśliwa strefa zmieni nieco kształt, wpływając na standard życia kilkudziesięciu osiedli i miejscowości. Co więcej, budowa szóstego terminala spowoduje konieczność wysiedlenia wielu okolicznych mieszkańców, w tym całej wsi Sipson. Nie dziwi więc, że propozycje już teraz spotykają się ze sporym oporem części opinii publicznej, a wielu ekspertów wzywa do rozwoju lotnisk regionalnych, zamiast do powiększania najliczniej odwiedzanego lotniska w Europie.

Rząd jest jednak zdania, że warto ponieść te koszty. Przede wszystkim, już teraz Heathrow jest przepełnione. Przyjmuje dziennie 60 tys. pasażerów więcej, niż

przewidywali projektanci. I o ile otwarcie piątego terminalu może zmniejszyć tłok na ziemi, nierozwiązywalnym problemem staje się brak wolnego miejsca w powietrzu i związana w tym wzrastająca liczba opóźnień. Po drugie, zwiększenie się ruchu lotniczego ma przynosić gospodarce Wielkiej Brytanii rocznie dodatkowe 9 mld GBP, a także dodać kolejne miejsca pracy (obecnie dzięki lotnisku pośrednio i bezpośrednio ma pracę 170 tys. osób). Wreszcie - choć nikt do tego nie przyznaje się otwarcie - trwa walka o miano największego lotniska europejskiego.

Obecnie Heathrow jest liderem, jeśli chodzi o liczbę pasażerów - prawie 68 mln rocznie. Kolejne na liście lotniska w Paryżu, Frankfurt nad Menem i Amsterdamie przyjmują 46-57 mln ludzi. Jednak już pod względem liczby przyjmowanych samolotów Anglików wyprzedzają Francuzi, a pod względem liczby pasów startowych i powierzchni lotniska, Heathrow wygląda na ubogiego krewnego swoich konkurentów. Nie bez przyczyny brytyjska sekretarz transportu straszyla, że bez poważnych inwestycji podlondyńskie lotnisko wkrótce straci swoje kluczowe znaczenie.

W 2003 brytyjski rząd przyjął program zwiększenia potencjału macierzystych lotnisk. W 2030 mają one mieć możliwość przyjmowania i odprawiania trzykrotnie większej liczby pasażerów niż obecnie. W odniesieniu do największego wyspiarskiego portu lotniczego, przyjęto, że powinno się na nim wybudować trzeci pas startowy i szósty terminal. Wczoraj Ruth Kelly przedstawiła szczegóły propozycji dotyczącej Heathrow. Mogą one jeszcze zostać zmienione w wyniku dodatkowych analiz ekspertów i dyskusji publicznej.

Rząd zakłada wybudowanie trzeciego pasa startowego o długości 2200, a nie jak planowano 4 lata temu - 2000 m. Będzie go obsługiwał odrębny, szósty terminal (piąty terminal będzie oddany do użytku w 2008). Inwestycja ma zostać zakończona do 2020. Dzięki niej będzie możliwe zwiększenie liczby przyjmowanych samolotów z obecnych 480 tys. rocznie przez 605 tys. w 2020 do 702 tys. w 2030. Powolne zwiększanie liczby startów i lądowań w trzeciej dekadzie związane jest z przepisami ochrony środowiska. O ile - ze względu na wchodzenie do służby nowych modeli - tuż po zakończeniu budowy nie trzeba byłoby obawiać się przekroczenia emisji spalin, to przez kolejne 10 lat problemem pozostanie hałas. Dopiero całkowite wykruszenie się starych modeli samolotów pozwoli na wykorzystanie maksymalnych możliwości trzeciego pasa startowego.

Według analiz ekspertów, rozbudowa lotniska nie spowoduje zwiększenia obszaru o zwiększonym natężeniu hałasu (powyżej 57 decybeli). Przeciwnie, liczba mieszkańców żyjących w tym rejonie zmniejszy się z obecnych 260 do 140 tys. w 2030. Jednak hałaśliwa strefa zmieni nieco kształt, wpływając na standard życia kilkudziesięciu osiedli i miejscowości. Co więcej, budowa szóstego terminala spowoduje konieczność wysiedlenia wielu okolicznych mieszkańców, w tym całej wsi Sipson. Nie dziwi więc, że

propozycje już teraz spotykają się ze sporym oporem części opinii publicznej, a wielu ekspertów wzywa do rozwoju lotnisk regionalnych, zamiast do powiększania najliczniej odwiedzanego lotniska w Europie.

Rząd jest jednak zdania, że warto ponieść te koszty. Przede wszystkim, już teraz Heathrow jest przepełnione. Przyjmuje dziennie 60 tys. pasażerów więcej, niż przewidywali projektanci. I o ile otwarcie piątego terminalu może zmniejszyć tłok na ziemi, nierozwiązywalnym problemem staje się brak wolnego miejsca w powietrzu i związana w tym wzrastająca liczba opóźnień. Po drugie, zwiększenie się ruchu lotniczego ma przynosić gospodarce Wielkiej Brytanii rocznie dodatkowe 9 mld GBP, a także dodać kolejne miejsca pracy (obecnie dzięki lotnisku pośrednio i bezpośrednio ma pracę 170 tys. osób). Wreszcie - choć nikt do tego nie przyznaje się otwarcie - trwa walka o miano największego lotniska europejskiego.

Obecnie Heathrow jest liderem, jeśli chodzi o liczbę pasażerów - prawie 68 mln rocznie. Kolejne na liście lotniska w Paryżu, Frankfurt nad Menem i Amsterdamie przyjmują 46-57 mln ludzi. Jednak już pod względem liczby przyjmowanych samolotów Anglików wyprzedzają Francuzi, a pod względem liczby pasów startowych i powierzchni lotniska, Heathrow wygląda na ubogiego krewnego swoich konkurentów. Nie bez przyczyny brytyjska sekretarz transportu straszyła, że bez poważnych inwestycji podlondyńskie lotnisko wkrótce straci swoje kluczowe znaczenie.