

Lotniskowa pułapka Camerona

18 lipca 2015

Raport Komisji ds. Lotnisk rekomenduje rządowi budowę trzeciego pasa startowego na Heathrow. Ostateczna decyzja ma zapaść do końca roku ale już wiadomo, że cokolwiek zadecyduje David Cameron, spadnie na niego fala krytyki.

Kwestia rozbudowy przepustowości londyńskich lotnisk od lat budzi wiele kontrowersji. Problem usiłowano już rozwiązać na szereg sposobów – rozważanych było kilka wariantów rozbudowy Heathrow, budowa nowego pasa startowego na Gatwick, rozbudowa Stansted czy nawet zbudowanie od podstaw nowego lotniska u ujścia Tamizy.

Każde z nich miało swoich zwolenników i przeciwników a żeby uciąć wszelkie jałowe dyskusje rząd Camerona jesienią 2012 roku powołał specjalną komisję pod przewodnictwem sir Howarda Daviesa, której celem było przeanalizowanie dostępnych opcji i wybranie najbardziej optymalnej z nich.

Zaprezentowany właśnie raport komisji z całą pewnością wątpliwości i dywagacji nie zlikwiduje, wręcz przeciwnie – zapowiada się naprawdę gorące lato i jesień wokół dyskusji na ten temat.

TRZECI PAS, ALE Z WARUNKAMI

W ostatnim etapie przygotowywania raportu pod uwagę brane były trzy opcje – dwie z nich dotyczyły budowy nowego pasa na Heathrow (tzw. wariant północny oraz północno-zachodni) a ostatni zakładał budowę drugiego pasa na Gatwick. Już wcześniej komisja odrzuciła, mający równie wiele zwolenników jak i przeciwników, rewolucyjny pomysł burmistrza Londynu Borisa Johnsona, który proponował budowę nowego lotniska w estuarium Tamizy.

Choć zapowiedzi robiły wrażenie, podobnie jak publikowane we

wszystkich mediach wizualizacje nowego lotniska, które miało stać na sztucznej wyspie pośrodku ujścia rzeki, to znaków zapytania było tak wiele, że komisja postanowiła nie brać tego pomysłu pod uwagę.

Ostatecznie, komisja jednogłośnie poparła pomysł budowy nowego pasa startowego na Heathrow w tzw. wariancie północno-zachodnim. Został on uznany za dający największe możliwości zwiększenia przepustowości lotniska przy jednoczesnej minimalizacji wpływu na środowisko i warunki życia ludności.

Bardzo ważne są jednak zastrzeżenia, jakimi komisja obwarowała swoją rekomendację. Wychodzą one bowiem naprzeciw licznym protestom ze strony ekologów oraz mieszkańców okolicznych dzielnic i podlondyńskich wiosek.

Pierwszym i kluczowym jest wprowadzenie zakazu startów i lądowań pomiędzy 23.30 a 6 rano. Obecnie nocą tuż nad głowami mieszkańców Hounslow i okolicznych dzielnic przelatuje nawet kilkanaście samolotów. Drugim – zapewnienie przez rząd, że nie będzie zabiegał o dalszą rozbudowę lotniska. Komisja stoi bowiem na stanowisku, że czwarty pas startowy na Heathrow jest nierealny zarówno z punktu widzenia operacyjnego jak i środowiskowego.

Oprócz tego rząd miałby również zagwarantować nieprzekraczalny poziom hałasu wytwarzanego przez port lotniczy, wprowadzić dodatkową opłatę lotniskową, która miałaby być przeznaczana w całości na ograniczenie negatywnego wpływu Heathrow na lokalną społeczność (np. na izolację akustyczną domów czy innych budynków) czy zapewnić mieszkańcom okolicznych dzielnic szkolenia czy staże dające im możliwość maksymalizacji korzyści z sąsiedztwa portu lotniczego.

ROZBUDOWA HEATHROW NAKRĘCI GOSPODARKĘ

Według komisji, nowy pas startowy nie zwiększy poziomu hałasu, a może przynieść wymierne korzyści całej brytyjskiej gospodarce. Może on przynieść brytyjskiemu PKB nawet 147 mld

funtów w perspektywie 60 lat oraz wygenerować 70 tys. miejsc pracy do 2050 roku. Dzięki jego budowie z Londynu będzie można polecieć do około 40 nowych miast świata, z czego 10-12 mają stanowić dalekie trasy międzykontynentalne.

W tym ostatnim punkcie komisja dostrzegła kluczową przewagę rozbudowy Heathrow nad projektem na Gatwick. W przypadku tego drugiego lotniska, nowe połączenia dotyczyłyby w ogromnej większości miast europejskich.

Reakcje na sam raport były w większości pozytywne – oczywiście za wyjątkiem organizacji ekologicznych sprzeciwiających się jakiegokolwiek rozbudowie Heathrow oraz części mieszkańców, którzy nie chcą nowego pasa tuż obok swoich domów.

CAMERON W PUŁAPCE OBIETNIC

Najwięcej kontrowersji wzbudziła jednak, mówiąc oględnie, ostrożna reakcja na raport ze strony rządu i samego premiera. David Cameron zapowiedział w wystąpieniu w Izbie Gmin, że rząd przeanalizuje raport i podejmie decyzję w tej sprawie do końca roku. W odpowiedzi na to obecna szefowa laburzystów Harriet Harman zarzuciła premierowi działanie na niekorzyść kraju poprzez niepotrzebne wstrzymywanie decyzji. Padły nawet z jej ust słowa o tym, że Cameron obawia się starcia z burmistrzem Londynu, który jest zagorzałym przeciwnikiem rozbudowy Heathrow.

Już nie tak oficjalnie ale równie chłodno o wstrzemięźliwości premiera mówią członkowie jego własnej partii. W medialnych doniesieniach pojawiały się wypowiedzi dające do zrozumienia, że każdy inny scenariusz niż ten zaproponowany przez komisję Howarda Daviesa nie ma szans na przyjęcie przez Izbę Gmin. Wydaje się to realną oceną biorąc pod uwagę, że za rozbudową Heathrow jest większość konserwatystów, laburzyści, szkocka SNP i północnoirlandzka DUP.

Skąd więc ewidentne wahanie Davida Camerona? Zapewne w oskarżeniach Harriet Harman o obawie przed konfliktem z

Borisem Johnsonem jest ziarnko prawdy – burmistrz jest bowiem wciąż uznawany za głównego faworyta do przejęcia stanowiska szefa partii po Cameronie, a do tego jest nieoficjalnym liderem bardziej eurosceptycznej frakcji w Partii Konserwatywnej, której poparcia premier będzie potrzebował w kontekście renegocjacji członkostwa w UE, a następnie w obliczu referendum unijnego.

Duże znaczenie ma zapewne jednak osobiste stanowisko premiera. Był on bowiem przeciwny planom budowy trzeciego pasa startowego na Heathrow za rządu Gordona Browna, a następnie doprowadził do anulowania tego projektu po przejęciu władzy w 2010 roku. Wypowiedział wówczas pamiętne słowa „no ifs, no buts”. Wiadomo zaś nie od dziś, że brytyjski premier przywiązuje dużą wagę do swoich deklaracji publicznych i nie lubi zmieniać zdania. Taka polityczna wolta byłaby więc kompromitacją dla Camerona.

Trudno jednak spodziewać się by tym razem zdecydował się na forsowanie swojego stanowiska wbrew woli większości własnej partii i jednocześnie całego parlamentu. Wydaje się więc, że decyzję o rozbudowie Heathrow należy już traktować jako fakt.

WIĘKSZE HEATHROW NIE ZASZKODZI KONKURENCJI

Co to oznacza dla Londynu i całej Anglii? Przede wszystkim od dawna oczekiwany oddech dla tego niezwykle zatłoczonego hubu lotniczego. Tylko od 2012 roku liczba pasażerów obsługiwanych na lotnisku wzrosła o prawie 3,5 mln do 73,4 mln rocznie. Dziennie startuje i ląduje z Heathrow prawie 1300 samolotów do 185 miast świata w 84 krajach. Heathrow ledwo zipi i jakiegokolwiek utrudnienia mogą spowodować całkowity paraliż ruchu lotniczego nad Wielką Brytanią.

Po rozbudowie, liczba samolotów obsługiwanych na lotnisku w ciągu roku ma wzrosnąć o 220 tys. co powinno według komisji zaspokoić zapotrzebowanie na około 30 lat. Nowy pas startowy pozwoli również zwiększyć wielkość przewozów towarowych o 2,6

proc. do 2030 roku, co jest dobrą wiadomością dla brytyjskiego eksportu.

Oczywiście nie obędzie się bez kosztów. Sama rozbudowa ma pochłonąć 17,6 mld funtów, a do tego doliczyć trzeba jeszcze około 5 mld funtów na rozbudowę infrastruktury transportowej. Pod budowę pasa konieczne będzie wyburzenie prawie 800 domów w trzech wioskach. Ich właściciele mogą liczyć na 25 proc. bonus w stosunku do rynkowej ceny swoich nieruchomości. Rząd będzie musiał również wydać około miliarda funtów na różnego rodzaju mechanizmy kompensacyjne dla mieszkańców okolicznych dzielnic Londynu i sąsiadujących z lotniskiem wiosek.

Zdaniem komisji wszystko to jednak błędnie w stosunku do potencjalnych korzyści szacowanych na wspomniane już 147 mld funtów do 2050 roku.

Rozbudowa Heathrow nie oznacza oczywiście, że pozostałe podlondyńskie lotniska przestaną być potrzebne. Zarówno Gatwick jak i oba lotniska na północ od Londynu (Luton i Stansted) z roku na rok notują wzrost liczby przewiezionych pasażerów i pozostaną pierwszym wyborem dla pasażerów podróżujących na trasach krajowych i europejskich, szczególnie tych korzystających z usług tzw. tanich przewoźników.

Autorstwo: Marcin Szczepański

Źródło: eLondyn.co.uk