

Jacek Brdulak

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

MOŻLIWOŚCI RACJONALNEGO WYKORZYSTANIA LOTNISK W REGIONIE

Projekt Rozwojowy nr NR 10-0023-04. System Transportu Małymi Samolotami – Analizy i Opracowanie Modelu Transportowego (STMS). Projekt finansowany przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju.

W trudnym ekonomicznie okresie nie można obecnie liczyć na wielkie inwestycje lotniskowe w naszym kraju. Tym większego znaczenia nabiera projekt uruchamiania lub czasami jedynie reaktywowania przewozów małymi samolotami¹. Powstanie sieci połączeń w ramach Systemu Transportu Małymi Samolotami (STMS) stanowiłoby ważny krok w kierunku uzupełnienia oferty usługowej transportu lotniczego. Krok możliwy do przeprowadzenia w polskich uwarunkowaniach infrastrukturalnych. Stanowiłby on przy tym szansę rozwojową dla sporej liczby lokalnych lotnisk w regionach uznawanych gospodarczo za problemowe. Dodatkowym, sprzyjającym czynnikiem wdrażania systemu STMS jest napływ środków finansowych z Unii Europejskiej na rozbudowę i modernizację polskich lotnisk².

Każda decyzja infrastrukturalna w lotnictwie wymaga wcześniejszych studiów i szczegółowej analizy przestrzennej, która obejmuje czasami tysiące elementów i czynników. Tym bardziej w sytuacji tzw. „krótkiej kołdry” inwestycyjnej. Jednak w przypadku Polski wszelkie studia nad uruchamianiem lokalnych i regionalnych lotnisk są niestety bardzo utrudnione. Wybrzeże Środkowe wraz z Pojezierzem Pomorskim i wschód kraju są obecnie zupełnie pozbawione infrastruktury lotniskowej. Jest ewenementem na skalę Unii Europejskiej, że duże miasta, które pełnią w swoich regionach rolę metropolitarne – Lublin, Białystok i w mniejszym stopniu Koszalin – są pozbawione transportu lotniczego. Lublin wraz z pobliskim Świdnikiem ma niespełna 400 tys. mieszkańców. Porównywalną wielkość ma Białystok. Tymczasem na całej tzw. Ścianie Wschodniej jedynym lotniskiem komunikacyjnym jest lotnisko Rzeszów-Jasionka w województwie podkarpackim. Poprawa dostępności zewnętrznej i wewnętrznej regionów oraz zapewnienie większego bezpieczeństwa ruchu drogowego i sprawności obsługi komunikacyjnej oznaczać będzie zmniejszenie peryferyjności komunikacyjnej Środkowego Wybrzeża i wschodniej Polski. Ważne dla ich rozwoju jest także

¹ Działania w tej sprawie podjął Instytut Lotnictwa we współpracy z Politechniką Warszawską i Szkołą Główną Handlową w Warszawie.

² W lutym 2009 r. na ten cel przyznano Polsce z programu spójności 251,5 mln euro.

rozwięnięcie w regionach komunikacji lotniczej dzięki m.in. planowanemu wykorzystaniu istniejącej bazy lotnisk³.

Nie sposób w krótkim opracowaniu przedstawić możliwości wykorzystania każdego lotniska uwzględnianego w modelu STMS. W województwie zachodniopomorskim przykładem jest **lotnisko Zegrze Pomorskie** w okolicach Koszalina⁴. Obecnie słabo wykorzystywane. Odbywa się na nim bardzo mały ruch lotniczy. Z lotniska korzysta Aeroklub Koszaliński, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, które latem ma tu swoją, sezonową bazę oraz Straż Graniczna. Lotnisko w Zegrzu Pomorskim utraciło status pasażerskiego portu lotniczego i często wykazywane jest na mapach infrastruktury lotniczej jako tzw. „inne miejsce”. Tym samym nie jest chronione w planach przestrzennego zagospodarowania i nie ma wokół niego wyznaczonej strefy ochronnej. Niesie to groźbę powstawania w okolicy (ale i na samym lotnisku) zabudowy, która mogłaby uniemożliwić loty.

W chwili obecnej do lotniska można dojechać z Koszalina tylko samochodem. Prowadzą tam dwie drogi:

- połączenie Koszalin-Świeszyno-Strzekęcino-Niedalino-Zegrze Pomorskie (droga lokalna nr 167, odległość 19,5 km, orientacyjny czas przejazdu w optymalnych warunkach – 23 min),
- połączenie Koszalin-Kretomino-Manowo-Rosnowo-Zegrze Pomorskie (droga krajowa nr 11, odległość 26,7 km, orientacyjny czas przejazdu w optymalnych warunkach – 29 min).

Wylot drogi krajowej nr 11 w Koszalinie ma parametry drogi ekspresowej, podobnie jak przebiegająca przez miasto droga międzynarodowa E 28, której dwa wyloty z miasta (w kierunku Gdańska i Goleniowa, Szczecina) będą w najbliższych latach gruntownie przebudowywane i modernizowane. W dalszych latach planuje się wzmocnienie i uzupełnienie o obwodnice drogi krajowej nr 11 (do Szczecina i dalej – Piły, Poznań). Droga lokalna nr 167 jest w niezłym stanie i jedynym poważniejszym problemem eksploatacyjnym pozostaje konieczność zimowego odśnieżania. W momencie ponownego uruchomienia lotniska planowane jest przywrócenie połączenia autobusowego Koszalin – Zegrze Pomorskie. Możliwy będzie również dojazd mikrobusami (taką usługę oferuje przewoźnik prywatny z taborem mikro- i autobusowym z siedzibą w Rosnowie, 9 km od lotniska).

Największe znaczenie dla kształtowania popytu na przewozy małymi samolotami w regionie koszalińskim będą miały dwa miasta:

- Koszalin – ważny ośrodek edukacyjny i gospodarczy, stawiający na rozwój usług turystycznych w obszarze swojego oddziaływania oraz
- Kołobrzeg – atrakcyjne, ściągające kapitał zagraniczny, całoroczne uzdrowisko morskie.

Pewną rolę odegrają również Ustronie Morskie i kąpielisko Koszalina, dobrze z nim skomunikowane Mielno, a także mniejsze miejscowości nadmorskie.

³ Por. J. Brdulak, Szanse transportu małymi samolotami w regionie, Kwartalnik Celny, 2009, nr 2(8), s. 5-6.

⁴ Uzasadnienie wyboru przykładu w: J. Brdulak, Analiza zasadności wprowadzenia STMS w Polsce. R 1.3 Infrastruktura Transportu STMS, Instytut Lotnictwa, Warszawa 2009 (maszynopis), s. 9-11.

Szansę na rozwój biznesowych przelotów STMS daje przede wszystkim Specjalna Słupska Strefa Ekonomiczna – Podstrefa Koszalin o powierzchni 90,93 ha w zachodniej części miasta. Zlokalizowana jest ona w bezpośrednim sąsiedztwie międzynarodowych dróg E 28 Berlin-Kaliningrad oraz krajowej nr 11 Kołobrzeg-Koszalin-Poznań. Dotychczas w strefie powstały zakłady produkcyjne dziewięciu inwestorów. Największe z nich to: producent szyb do samochodów ciężarowych i szyb pancernych NORDGLASS II oraz chiński producent rowerów Athletic Manufacturing.

Koszalin jest ważnym centrum usługowym w regionie. Posiada trzy wyższe uczelnie, które borykają się z poważnymi brakami kadrowymi. W rezultacie znacząca część zajęć np. w Wyższej Szkole Zawodowej w Koszalinie prowadzona jest przez kadrę naukową ze Szczecina, Trójmiasta, Warszawy i Poznania. Sytuacja taka utrzymuje się już od wielu lat. Koszalińskie wyższe uczelnie zapewniają sobie w związku z tym stałe rezerwacje pokoi w hotelu „Gromada” w centrum miasta, by umożliwić dojazd wykładowcom we właściwym czasie. W przeszłości, gdy Koszalin miał połączenie lotnicze np. z Warszawą, większość dojeżdżającej kadry rekrutowała się ze stolicy. Obecnie już tylko z najbliższych ośrodków akademickich. Bariera komunikacyjna wymusza takie rozwiązania. Znając realia akademickie Koszalina już w chwili obecnej można wyszacować, że w ciągu roku wykładowcy z różnych miast mogliby odbyć co najmniej 600 lotów do tego miasta na zajęcia. Bez połączeń STMS wszelkie rozważania na ten temat stają się bezprzedmiotowe.

Wokół Koszalina powstają pensjonaty i agrogospodarstwa o bardzo wysokim standardzie oferujące usługi turystom z Niemiec i Skandynawii. W pasie nadbrzeżnym zachodniopomorskiego realizowana jest przez zagranicznych inwestorów budowa trzech dużych pól golfowych z pełnym wyposażeniem technicznym i treningowym. Powstają jedne z najpiękniejszych i najciekawszych tras jeździeckich dla uprawiających hippikę. W Kołobrzegu zagraniczni klienci wykupili w ostatnich latach kilkaset mieszkań i apartamentów. Kryzys przyniósł wprawdzie osłabienie aktywności deweloperów, ale mimo tego nadmorski kurort jest uważany za „zagłębnie budowlane” koszalińskiego. Na mniejszą skalę zjawiska te obserwuje się także w Ustroniu Morskim, Sarbinowie, Mielnie. Dlatego też władze miejskie Kołobrzegu zawierają porozumienie partnerskie z Koszalinem w sprawie reaktywowania lotniska w Zegrzu Pomorskim, licząc, że tereny Bagicza staną się przedmiotem obrotu deweloperskiego. Najważniejsze, iż w trudnych obecnie czasach ekipy budowlane nie schodzą w Kołobrzegu z budów. Trwa realizacja obiektów hotelowych, sanatoryjnych, rekreacyjno-wypoczynkowych i mieszkalnych. Ich przyszli właściciele i użytkownicy są potencjalnymi konsumentami usług STMS. Warto pamiętać, że choć Kołobrzeg przyciąga zagranicznych inwestorów i chętnych na apartamenty lub mieszkania, to ich głównymi nabywcami są Polacy – zamożna klientela z polskich metropolii, a głównie Warszawy i Poznania. W ostatnich kilku latach było ich ok. tysiąca.

W Polsce wschodniej przykładem potencjalnego lotniska regionalnego jest **Lublin-Świdnik**. Lokalizacyjnie lotnisko ma doskonałe położenie – we wnętrzu aglomeracji lubelskiej, ok. 2,5 km na północny-wschód od centrum Świdnika oraz ok. 10 km na wschód od centrum Lublina. Od strony północnej lotnisko styka się z drogą lokalną Lublin-Mełgiew, która w przypadku budowy lotniska regionalnego zostanie przesunięta i poprowadzona inną trasą. Tereny sąsiadujące z planowanym przebiegiem tej drogi, szczególnie z racji jej skomunikowania z planowaną międzynarodową drogą S 17 w węźle „Mełgiewska”, mogą w przyszłości stanowić tereny aktywizacji gospodarczej. Lublin jest w trakcie realizacji poważnych projektów drogowych, które radykalnie usprawnią komunikację miasta z innymi ośrodkami regionu. Chodzi przede wszystkim o budowę drogi ekspresowej Warszawa-Garwolin-Ryki-Lublin-granica państwa z Ukrainą (Hrebenne i odgałęzienie do Dorohuska), czyli drogi

nr 17. W obszarze ciężenia do miasta Lublina, droga ta przyjmie postać obwodnicy, która ominie aglomerację lubelską od północy. Oba miasta z lotniskiem znajdują się między drogą ekspresową, która na tym odcinku będzie autostradą miejską, a dotychczasowym wlotem S 17 (w obrębie aglomeracji S 12) do Lublina biegnącym na południe od Świdnika. Inwestycja ta zmieni układ drogowy w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska. Przykładowo, doprowadzenie drogi ekspresowej do węzła „Dąbrowica” na północny-zachód od Lublina pozwoli zamienić dotychczasową ulicę Warszawską w drogę osiedlową a ruch samochodowy skierować nową trasą. Usprawnieniu ulegnie dodatkowo komunikacja z Nałęczowem.

Opracowane przez specjalistów prognozy przepływu pasażerów wskazują, że w pierwszym etapie zagospodarowywania lotniska Lublin-Świdnik można będzie obsłużyć w nim 70 tys. pasażerów rocznie⁵. Szanse jego dalszego rozwoju należy wiązać ze zróżnicowaniem działalności usługowej: rozwojem przewozów STMS, doprowadzeniem do rozkładowych usług pasażerskich – nawet kosztem tanich linii, rozwijaniem czarterowych przewozów w obsłudze przede wszystkim ruchu turystycznego, przelotami biznesowymi, przewozami cargo (towarowymi), szkoleniem lotniczym, prowadzeniem szkół latania, serwisem technicznym dla statków powietrznych.

Lotnisko w Białej Podlaskiej jest największym lotniskiem we wschodniej Polsce. Z punktu widzenia modelu STMS jego reaktywowanie ma głęboki sens przestrzenny. Miasto Biała Podlaska jest wprawdzie dobrze skomunikowane z Warszawą i Lublinem, ale dalsza podróż w kierunku północno-zachodnim lub Wybrzeża Środkowego jest nie mniej uciążliwa, niż pokonywanie takich tras z Rzeszowa lub Krosna.

Szanse na rozwój infrastruktury transportowej Podlasia Południowego z Białą Podlaską stwarza zlokalizowanie w korytarzu komunikacyjnym Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa. Dlatego w bliżej nieokreślonej przyszłości powstanie tu ostatni odcinek autostrady A 2, umiejscowiony do 15 km na północ od miast Międzyrzec i Biała Podlaska, trwa modernizacja linii kolejowej E-20 z Łukowa do Terespoła oraz wzmocniono istotnie obecną „dwójkę” (międzynarodowa E-30) z Siedlec do Terespoła (ciężka nawierzchnia, poszerzenie poboczy, nowe mosty i przepusty wodne, oddzielenie ruchu w miejscowościach). Trwa również likwidacja „wąskich gardeł” na drodze krajowej nr 19, czego przykładem jest bezkolizyjne skrzyżowanie obwodnicy Międzyrzecza. Możliwości rozwojowe lotniska w Białej Podlaskiej może zapewnić powstanie w tym regionie nowoczesnego centrum logistycznego, w którym mogłyby się spotykać gałęzie transportu samochodowego, kolejowego i lotniczego. Na 30 km w głąb Polski wchodzi w wielkim, „suchym” porcie kolejowym Małaszewicze/Terespol szeroki tor z Białorusi. Formalnie funkcjonuje w Małaszewiczach wolny obszar celny, który także ma bocznice kolejową normalno- i szerokotorową. W pierwszym etapie reaktywowania lotniska w Białej Podlaskiej w naturalny sposób dominowałyby przewozy cargo. Przewozy pasażerskie STMS stanowiłyby istotną funkcję uzupełniającą usługi transportowe świadczone w tym regionie.

⁵ H. Paw, Rozbudowa Regionalnego Portu Lotniczego: Port Lotniczy S.A. (Świdnik). Koncepcja programowo-przestrzenna, Wrocław, listopad 2007, s. 6 i nast.