

Port Lotniczy

im. Władysława Reymonta w Łodzi - obsługa ruchu skierowanego z warszawskiego Okęcia

Bartłomiej Krawczyk, Michał Wojciechowski

Przejęcie większości ruchu lotniczego skierowanego z Warszawy we wrześniu 2010 (w związku z remontem drogi startowej) było dla portu lotniczego w Łodzi zarówno dużym wyzwaniem, jak i olbrzymią szansą. Łódzkie lotnisko udowodniło, że dobra organizacja i zaangażowanie mogą zrównoważyć braki w infrastrukturze. Jednak tylko od Portu Lotniczego oraz władz Miasta i Regionu zależeć będzie to, czy sukces „kampanii wrześniowej” przyczyni się do dalszego rozwoju w dłuższej perspektywie.



1. Na dwóch płytach o łącznej powierzchni ok. 65 tys. m² odprawiano równocześnie 8 samolotów B737

Wprowadzenie

Port Lotniczy w Łodzi zaczął przygotowania do przejścia skierowanego ruchu z Warszawy praktycznie od momentu ogłoszenia decyzji o planowanym remoncie skrzyżowania pasów startowych na lotnisku im. Chopina. Dokładny termin remontu oraz czas jego trwania były wątpliwe do ostatniej chwili, ale w drodze kompromisu zawartego pomiędzy lotniskiem w Warszawie, wykonawcą robót, a przewoźnikami, ostatecznie usta-

lono, że zamknięcie stołecznego lotniska przypadnie na trzy kolejne weekendy września, tj. w dniach 3-6.09; 10-13.09 i 17-19.09.

Ze względu na swoje położenie Łódź od razu stała się potencjalnym partnerem dla linii lotniczych obecnych na lotnisku im. Chopina, szukających alternatywnego portu dla swoich operacji w objętym remontem okresie. Ze względu na duże zainteresowanie ze strony linii lotniczych oraz ograniczoną przepustowość terminala pasażerskiego, władze lotniska postanowiły, że o wyborze

linii lotniczych decydować będzie kolejność zgłoszeń. Wiązało się to z podpisaniem listów intencyjnych, gwarantujących miejsce na płycie oraz umów na obsługę samolotów i podróży w objętym remontem okresie.

Wyjątkiem od reguły kolejności zgłoszeń było pierwszeństwo udzielane przewoźnikom, którzy na stałe korzystają z łódzkiego lotniska – Ryanair, Sun d'Or, Koralblue, Air Memphis, Air Italy Polska oraz Wizz Air. Najbardziej skorzystała na tym linia Wizz Air, która we wrześniu przeniosła z Warszawy do Ło-

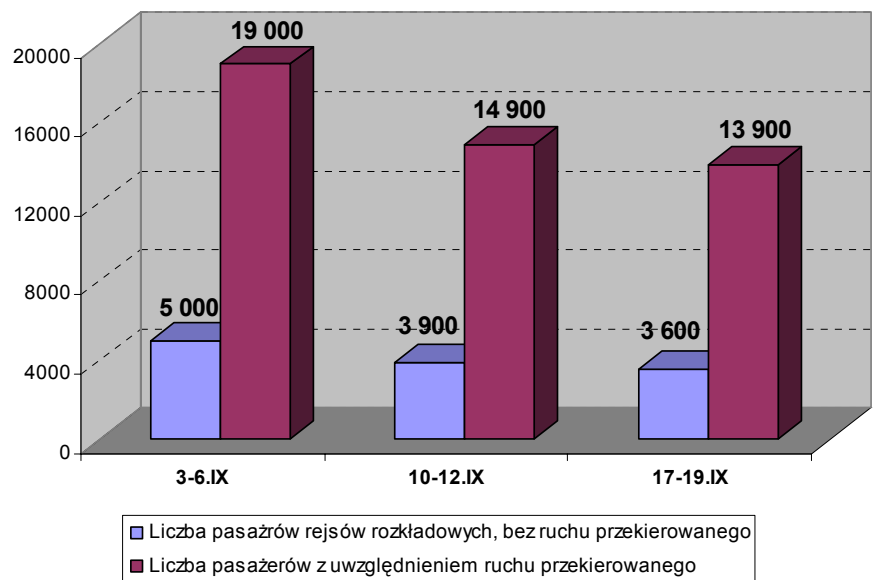
dzi 4 samoloty. Ustalono, że należące do niej A380 będą przylatywały do Łodzi w każdy piątek wieczorem i będą bazowały do niedzieli, wykonując w ten sposób 60 rejsów podczas 3 kolejnych wrześniowych weekendów. Pozostałe linie lotnicze, które przeprowadziły wszystkie lub część swoich lotów do Łodzi to Norwegian Air Shuttle, Lot Charters, Air Italy Polska, Travel Service, Euro-cypria oraz Isair.

Charakterystyka Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta

Łódzkie lotnisko posiada Certyfikat Lotniska Użytku Publicznego wydany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, potwierdzający, iż posiada odpowiednią infrastrukturę, wyposażenie, potencjał ludzki i procedury operacyjne niezbędne do bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych. Posiada również zezwolenie na świadczenie usług obsługi naziemnej, uprawniające zarządzającego lotniskiem do wykonywania usług w zakresie obsługi: pasażerów, bagażu, statków powietrznych oraz obsługi: płytowej, techniczno-administracyjnej statków powietrznych, operacyjnej lotu, administracyjnej załóg statków powietrznych i transportu naziemnego.

Lotnisko Łódź – Lublinek znajduje się w odległości 4 km od stacji kolejowej Łódź Kaliska i 6 km od centrum miasta. Na powierzchni 185 ha. znajdują się: Główna Droga Startowa (GDS), trawiasta droga startowa (DS), 3 drogi kołowania dla samolotów, 2 płyty postojowe samolotów, sieć dróg patrolowych i technicznych, 2 terminale pasażerskie, strażnica Lotniskowej Straży Pożarnej (LSP), budynek administracyjno-szkoleniowy Aeroklubu Łódzkiego, hangary o łącznej kubaturze ok. 40 tys. m³, budowle techniczne wspomagające działalność lotniska – m.in. trafostacje, agregatownie, anteny i kontenery, a także światła nawigacyjne oraz wskaźnik wiatru. Główna droga startowa (GDS) o nawierzchni z betonu asfaltowego i długości 2500 m oraz szerokości 45 m (+ 2x7,5m pobocza) nadaje się do wykorzystania w ciągu całego roku, bez ograniczeń i przez całą dobę. Trawiasta droga startowa o długości 700 m i szerokości pasa 175 m wykorzystywana jest w sezonie letnim przez małe lotnictwo ogólne (szybowce, motolotnie, samoloty o maksymalnej masie startowej do 5700 kg), wykonujące głównie loty szkolne i treningowe.

Pole naziemnego ruchu lotniczego obejmuje również 2 płyty postojowe samolotów: PPS1 i PPS2 oraz 3 drogi kołowania dla samolotów – DK „A”, DK „B” i DK „C”. PPS1 o nawierzchni z betonu asfaltowego i powierzchni około 35 tys.m² umożliwia parkowanie trzech samolotów B737, jednego AT72, dwóch C500 oraz pięciu PA 34. PPS2



2. Porównanie liczby pasażerów bez ruchu skierowanego oraz z ruchem skierowanym z Warszawy w czasie 3 weekendów września

o nawierzchni z betonu cementowego i powierzchni około 30 tys.m² umożliwia parkowanie trzech samolotów B737 oraz jednego AT42.

DK „A” z betonu asfaltowego o szerokości 23 m łączy główną drogę startową z PPS1; DK „B”, również z betonu asfaltowego, o szerokości 12 m przeznaczona jest wyłącznie dla małych statków powietrznych lotnictwa ogólnego, natomiast DK „C” o nawierzchni z betonu cementowego i szerokości 23 m łączy PPS1 i DK „A” z PPS2.

Posiadana infrastruktura i wyposażenie umożliwia przyjmowanie i obsługę statków powietrznych średniego zasięgu, takich jak: B737, A320, Tu-154 i B767.

Port Lotniczy w Łodzi posiada obecnie 2 terminale pasażerskie: T1 o powierzchni użytkowej 1672 m², wykorzystywany do obsługi ruchu krajowego, posiadający roczną przepustowość ok. 50 tys. pasażerów, w którym znajduje się 1 stanowisko kontroli biletowo-bagażowej, 2 wyjścia na płytę i 1 stanowisko kontroli bezpieczeństwa oraz T2 o powierzchni użytkowej 2913 m² do obsługi ruchu międzynarodowego i biznesowego (z podziałem na strefę Schengen i poza-Schengen) o rocznej przepustowości ok. 550 tys. pasażerów, w którym znajduje się 6 stanowisk kontroli biletowo-bagażowej, 6 wyjść na płytę i 5 stanowisk kontroli bezpieczeństwa. W terminalach pasażerskich znajdują się też: restauracja, kawiarnie, sklepy wolnocelowe, bankomaty, kantor wymiany walut, wypożyczalnia samochodów, kącik małego pasażera, a także salon VIP. Na lotnisku funkcjonują całodobowo służby ochrony lotniska, celne i paszportowe, biuro meteorologiczne oraz Lotniskowa Straż Pożarna.

Łódzkie lotnisko posiada VII kategorię w zakresie ochrony p-poż. (VIII na żądanie), zaś Lotniskowa Straż Pożarna wyposażona

jest w 3 najwyższej klasy wozy ratowniczo-gaśnicze, co umożliwia przyjmowanie m.in. samolotów: B757-200 (39,5 m długości kadłuba, 162 pasażerów, 26 ton paliwa), B737-900 (42 m długości kadłuba, 215 pasażerów, 64 tony paliwa), czy A321 (44,5 m długości kadłuba, 220 pasażerów, 29 ton paliwa). Zapopatrywaniem statków powietrznych w paliwo JET A-1 i AVGAS 100LL zajmuje się firma „Petrolot”, posiadająca 3 autocysterny (2 o pojemności po 60 000 litrów i 1 o pojemności 20 000 litrów) oraz kontenerową stację tankowania samolotów.

Lotnisko wyposażone jest w instrumentalny system nawigacyjny ILS/DME CAT I, umożliwiający lądowanie przy pułapie chmur nie mniej niż 60 m i widoczności poziomej nie mniej niż 800 m oraz system odległościowo-kątowy VOR/DME, a na pomocniczym kierunku podejścia ustawione są światła PAPI. Posiada także uproszczony system świateł podejścia „krzyż” z osią o długości 420 m na obu kierunkach podejścia.

Obecny układ płaszczyzn ruchu samolotów (GDS, DK, PPS) oraz organizacja służb kontroli ruchu lotniczego umożliwiają wykonanie 6 operacji lotniczych IFR (wg wskazań przyrządów) na godzinę. Obecna infrastruktura terminalowa oraz ilość sprzętu handlowego pozwalają na jednoczesną obsługę 2 samolotów klasy B737, przy standardzie obsługi wymaganym przepisami unijnymi.

Obsługa ruchu skierowanego z Warszawy

Decyzja o przejęciu obsługi tak dużego, skierowanego z Warszawy, ruchu lotniczego była niezwykle trudna. Przedsięwzięcie to wymagało bowiem nie tylko mobilizacji i zaangażowania wszystkich pracowników Portu oraz wyposażenia lotniska w dodatkowy sprzęt i urządzenia, ale też działań logi-



3. W hali odpraw biletowo-bagażowych równocześnie przebywać mogło do 500 osób

stycznych, umożliwiających szybką, sprawną i bezpieczną obsługę pasażerów i statków powietrznych.

Zbieranie napływających od przewoźników deklaracji i negocjacje w sprawie szczegółowych warunków obsługi w okresie wzmożonego natężenia ruchu trwały do końca sierpnia 2010. Równoległe do przydzielania slotów i ustalania rozkładów prowadzono przygotowania pod kątem operacyjnym i organizacyjnym. Port Lotniczy w Łodzi musiał sprowadzić dodatkowy sprzęt (m.in. dodatkowe schody do samolotu, agregaty prądotwórcze, autobusy i monitory) i zwiększyć liczbę miejsc parkingowych (z 350 do 700). Konieczna była również zmiana organizacji ruchu w obrębie Portu oraz, przede wszystkim, poprawienie dostępności komunikacyjnej lotniska, co okazało się szczególnym wyzwaniem, jako że tylko nieliczni przewoźnicy czarterowi zadbali o podstawienie autobusu dla swoich pasażerów. W tej sytuacji Port Lotniczy zawarł porozumienie z MPK Łódź o uruchomieniu specjalnego autobusu, kursującego co kwadrans na trasie między lotniskiem, a dworcami kolejowymi Łódź Fabryczna oraz Łódź Kaliska w godz. od 4.00 do przylotu ostatniego samolotu (około 0.30), a także z PKP o podstawieniu dodatkowego taboru kolejowego na trasie Łódź-Warszawa i Warszawa-Łódź. Rozkład pociągów zsynchronizowano z ostatnią

falą przylotów i pierwszą poranną falą odlotów, umożliwiając pasażerom z Warszawy sprawną i szybką podróż z i do Łodzi. W celu usprawnienia obsługi pasażerów oczekujących na odprawę wprowadzono zakaz ruchu samochodowego pod terminalem (za wyjątkiem pojazdów uprzywilejowanych) oraz wydzielono specjalną strefę postojową dla autobusów.

Dopełnieniem negocjacji z liniami lotniczymi oraz przygotowań pod kątem operacyjnym i komunikacyjnym było wzmocnienie służb lotniska w zakresie pomocy medycznej, ochrony, kontroli granicznej, a przede wszystkim informacji i obsługi pasażerskiej. Zwiększony o ponad 300 % ruch pasażerski wymagał mobilizacji personelu lotniska przez całą dobę, także osób pracujących na co dzień w biurze i skierowanie ich do pracy w punktach informacyjnych. Braki kadrowe na stanowiskach odprawy, w punktach informacyjnych i na parkingach uzupełnione zostały 24 wolontariuszami. Ustalono, że ruchem wokół lotniska w okresie wrześniowych operacji kierować będzie policja i patrole straży miejskiej oraz podjęto decyzję o kadrowym wzmocnieniu Straży Granicznej i Urzędu Celnego. Postanowiono także, że przez całą dobę na lotnisku stacjonować będzie Grupa Antyterrorystyczna.

Przez trzy kolejne weekendy września łódzkie lotnisko obsłużyło razem około 48 tys.

pasażerów, z czego 35 tys. pasażerów lotów skierowanych z Warszawy. Zrealizowano w sumie 159 rejsów (318 operacji lotniczych) do Wielkiej Brytanii, Francji, Włoch, Hiszpanii, Belgii, Szwecji, Norwegii, Holandii, Egiptu, Turcji i Izraela. Z wyjątkiem kilku opóźnień, nie wynikających z winy lotniska, odprawa wszystkich pasażerów odbyła się sprawnie i w planowanym czasie.

Przygotowania portu lotniczego do przyjęcia ruchu skierowanego z warszawskiego Okęcia nie zdołały jednak powstrzymać fali pesymistycznych prognoz i powszechnych obaw wyrażanych przez niektórych ekspertów w mediach. Nie brakowało sceptycznych uwag i komentarzy, które przedwcześnie skazywały łódzkie lotnisko na medialną i operacyjną porażkę. Najczęściej pojawiające się argumenty odwoływały się do braku doświadczenia łódzkiego portu w obsłudze tak znacznego wolumenu pasażerów oraz do zbyt małej przepustowości terminala pasażerskiego.

Jeszcze przed rozpoczęciem „Operacji Wrzesień” – jak nazwały ją media, cała Polska dowiedziała się o słynnych namiotach przed terminalem, rozstawionych z myślą o pasażerach którzy będą zmuszeni do stania w kolejkach na zewnątrz budynku, pełniących również funkcję poczekalni dla osób towarzyszących oraz polowej restauracji.

Wbrew medialnym oczekiwaniom, wrze-

śniowa akcja okazała się sukcesem. Przedstawiciele stacji telewizyjnych, które przyjechały na miejsce, by na żywo relacjonować sytuację na lotnisku, nie dopatrzyły się błędów i potknięć. Pasażerowie byli zadowoleni, a linie lotnicze usatysfakcjonowane, co potwierdzali zarówno kapitanowie załóg, jak i przedstawiciele linii lotniczych obecni w tym czasie w Łodzi.

Podsumowanie

Dobra organizacja sprawiła, że Port Lotniczy w Łodzi poradził sobie nie tylko z ruchem skierowanym, ale także z nieprzewidzianymi wcześniej, dodatkowymi rejsami najwyższej rangi. Na łódzkim lotnisku w trakcie „Operacji Wrzesień” lądowali m.in. prezydent Bronisław Komorowski, premier Donald Tusk oraz piłkarska reprezentacja Ukrainy. Obecność tych gości świadczyć może o dużym zaufaniu, na jakie zasłużył łódzki port lotniczy i potwierdza wysoki standard obsługi, do której zdołał się przygotować.

Sukces jest zawsze względny i trudny do jednoznacznej oceny, ale wymiernych korzyści z udanej „Operacji Wrzesień” jest co najmniej kilka. Oprócz zwiększenia przychodów z działalności lotniskowej oraz usług okołolotniskowych (prowizji od sprzedaży paliwa lotniczego, marży od obrotów w strefie wolnocłowej, reklam i biletów parkingowych), port lotniczy w Łodzi zyskał przede wszystkim wizerunkowo, trafiając do serwisów informacyjnych i na pierwsze strony gazet, zyskując dzięki temu nowych potencjalnych klientów, także takich, którzy o lotnisku w Łodzi wcześniej w ogóle nie wiedzieli.

Przekaz, jaki trafił do wszystkich odbiorców jest czytelny i może być przykładem dla innych polskich portów regionalnych, szczególnie w kontekście przygotowań do Prezydencji Polski w UE i do Euro 2012. Łódź udowodniła, że nawet z będącą jeszcze w trakcie rozbudowy, nieukończoną infrastrukturą, da się, przy maksymalnej mobilizacji i zaangażowaniu oraz dobrej organizacji obsługi kilkanaście razy większy wolumen pasażerski, utrzymując przy tym usługi na najwyższym profesjonalnym poziomie.

W nagrodę za tę postawę zarząd lotniska odebrał statuetkę „Awionetki” - nagrodę dla najlepszego portu lotniczego w Polsce w 2010, ale oprócz pochwał ze strony ekspertów, mediów i samych pasażerów, najważniejszą konsekwencją września jest intensyfikacja rozmów z niektórymi liniami lotniczymi w sprawie rozpoczęcia lub zacieśnienia współpracy. To czy rozmowy z przewoźnikami zakończą się otwarciem nowych połączeń zależy tylko od wzajemnych kontaktów. Cieszy sukces, ale należy traktować go z rozsądkiem, a przede wszystkim, jako kredyt zaufania. Dlatego też podejmowane będą dalsze działania, gdyż wkrótce w cen-



4. Oczekujący na odpraw pasażerowie kierowani byli do foliowego tunelu, chroniącego przed opadami



5. Namiot dla osób towarzyszących

tralnej Polsce pojawi się kolejny konkurent, jakim będzie port lotniczy w Modlinie. Działania te wspierane będą nie tylko przez akcje marketingowe, ale przede wszystkim po przez dalszy rozwój infrastruktury lotniska. Sukcesywnie realizowany będzie docelowy program rozbudowy lotniska i portu. Już w roku 2011 oddane zostaną do eksploatacji: nowy terminal pasażerski, mogący odprawić w godzinie szczytu 1300 pasażerów oraz własna baza paliw lotniczych. Wybudowana zostanie droga kołowania z szybkimi zjazdami z drogi startowej oraz płytą oczekiwania. Zakupiony zostanie dodatkowo sprzęt przeciwpożarowy oraz sprzęt do obsługi naziemnej i utrzymania lotniska, a Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zakończy budowę wieży kontroli lotów. To tylko niektóre, ważniejsze inwestycje, które poprawią zarówno przepustowość lotniska, jak i bezpieczeństwo pasażerów i statków powietrznych, ale

także ich obsługę w standardach wymaganych przepisami UE.

Jest więc szansa, aby ruch pasażerski porównywalny z tym wrześniowym zawitał do Łodzi na co dzień już w najbliższym czasie, czego sobie życzą i czego oczekują mieszkańcy Łodzi i całego regionu. ◀

*mgr inż. Bartłomiej Krawczyk
Politechnika Wrocławska,
Instytut Inżynierii Lądowej,
Katedra Dróg i Lotnisk*

*mgr Michał Wojciechowski
Port Lotniczy Łódź
im. W. Reymonta Sp. z o.o.*