

Strategia budowy i funkcjonowania pomorskiego węzła lotniczego

Andrzej Ruciński

Region Pomorza i miasta nad Zatoką Gdańską dysponują unikatowymi warunkami dynamizacji rozwoju nowoczesnej komunikacji lotniczej. W artykule pt. Strategia budowy i funkcjonowania Pomorskiego Węzła Lotniczego zaprezentowano niektóre wyniki zespołowych badań zawartych w obszernym raporcie, zatytułowanym Strategia budowy i rozwoju Pomorskiego Węzła Lotniczego, przygotowanym dla Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Skoncentrowano się w nim na wybranych zagadnieniach dotyczących: przesłanek budowy Pomorskiego Węzła Lotniczego (PWL), oceny i rankingu przedsięwzięcia, inwestycji w niezbędną infrastrukturę lotniczą w województwie pomorskim, funkcji i zadań poszczególnych elementów Węzła oraz korzyści z budowy i funkcjonowania PWL.

Zasadniczymi elementami Pomorskiego Węzła Lotniczego będą: Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy i dwa lotniska wojskowe w tym Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo i lotnisko w Pruszczu Gdańskim. Uruchomienie Węzła spowoduje wzrost infrastrukturalnego potencjału transportu lotniczego w regionie, znaczną deglomerację ruchu lotniczego, zmniejszy uciążliwość gałęzi i przyczyni się do zrównoważonego rozwoju Aglomeracji Miast Zatoki Gdańskiej. Niezbędne będzie powołanie jednego podmiotu zarządzającego w formie spółki prawa handlowego np. pod nazwą Trójmiejski Węzeł Lotniczy Spółka z o. o.



Andrzej Ruciński, autor opracowania jest profesorem zwyczajnym w Katedrze Rynku Transportowego na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego

Region Pomorza i miasta nad Zatoką Gdańską dysponują unikatowymi warunkami dynamizacji rozwoju nowoczesnej komunikacji lotniczej. W artykule pt. Strategia budowy i funkcjonowania Pomorskiego Węzła Lotniczego zaprezentowano niektóre wyniki zespołowych badań zawartych w obszernym raporcie, zatytułowanym Strategia budowy i rozwoju Pomorskiego Węzła Lotniczego, przygotowanym dla Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Skoncentrowano się w nim na wybranych zagadnieniach dotyczących: przesłanek budowy Pomorskiego Węzła Lotniczego (PWL), oceny i rankingu przedsięwzięcia, inwestycji w niezbędną infrastrukturę lotniczą w województwie pomorskim, funkcji i zadań poszczególnych elementów Węzła oraz korzyści z budowy i funkcjonowania PWL.

Wprowadzenie w problematykę

Niniejsze opracowanie jest syntetyczną prezentacją wyników badań ogłoszonych w ponad dwustustronicowym raporcie pt. „Strategia budowy i rozwoju Pomorskiego Węzła Lotniczego” przygotowanym dla Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w grudniu 2010 roku [1]. Autorski charakter

Raportu i brak w Polsce wzorów proponowanych rozwiązań wpłynął na celowe pominięcie w artykule załączonej do oryginału obszernej bibliografii (74 pozycje), prezentacji teoretycznych założeń metodologicznych, oceny i rankingu przedsięwzięcia na tle innych zadań inwestycyjnych w regionie oraz oceny niekwestionowanego, ekonomicznego wpływu portu lotniczego na rozwój struktur miejskich i regionu Pomorza.

Przesłanki budowy Pomorskiego Węzła Lotniczego (PWL)

Dynamiczny rozwój transportu lotniczego w ostatnich latach wpłynął na wzrost ruchu pasażerskiego w polskich, regionalnych portach lotniczych. Porty te już w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia podlegały organizacyjnej i własnościowej transformacji. W większości zostały one radykalnie przebudowane i zmodernizowane, co pozwoliło na skokowy wzrost liczby obsłużonych w nich pasażerów, w szczególności po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Silnym impulsem wzrostu ruchu lotniczego były przedakcesyjne działania na rzecz europejskich regulacji umożliwiających swobodną wymianę towarową, przepływ pracy, kapitału i usług i wreszcie realizacja podjętych względem gałęzi i rynku postanowień. Od 1 maja 2004 r. na rynku usług lotniczych zaczęły obowiązywać stricte formalnoprawne reguły funkcjonowania w strukturach unijnego rynku. W wyniku ich aplikacji, głównie liberalizacji i deregulacji oraz polityki otwartego nieba nad Europą i na świecie na rynkach usług lotniczych 27 państw Unii Europejskiej i niektórych, pozostających poza ugrupowaniem, pojawił się fenomen w postaci tzw. niskokosztowych przewoźni-

ków (linii) lotniczych (LCC-Low Cost Carriers). Niskokosztowi przewoźnicy oferują usługi o znacznie niższym poziomie cenowym w porównaniu do cen tradycyjnych (sieciowych) operatorów ograniczając atrakcyjność rynkowej oferty i dostęp do wielu usług towarzyszących podróży (np. operują z mniej dogodnie zlokalizowanych lotnisk względem tego samego obszaru ciężenia, często ograniczają przestrzeń dla pasażera na pokładzie samolotu poprzez zagęszczenie foteli, wyłączają klasę pierwszą i biznes, catering, prasę i czasopisma na pokładach samolotów, nie podejmują praktyk koordynacji przesiadek lotniczych, itp.). Oferty LCC znalazły nowych nabywców usług kreując nowy segment na rynku przewozów pasażerskich tj. użytkowników transportu, którzy wcześniej, z ekonomicznych względów nie wyrażali zainteresowania podróżami lotniczymi. Dodatkowym, popytotwórczym czynnikiem rozwoju rynku i tego segmentu europejskich, pasażerskich przewozów lotniczych było systematyczne otwieranie się zagranicznych rynków pracy, w wyniku czego obywatele Polski, Czech, Słowacji itp. chętnie podejmowali podróże lotnicze do Wielkiej Brytanii, Irlandii, Francji, Włoch, Hiszpanii, Holandii i innych krajów w zachodniej Europie.

Przedstawione fakty spowodowały, że regionalne porty lotnicze w Polsce, po latach marazmu i zastoju spowodowanego celową polityką państwa stanęły przed nową, rozwojową szansą i inwestycyjnymi wyzwaniem. Ich modernizacji, jeszcze w połowie lat dziewięćdziesiątych minionego stulecia dokonywano dzięki dalekowzroczności i „entuzjazmowi” niektórych władz lokalnych i polityków, często wbrew stanowiskom kolejnych ministrów transportu i władz lotnictwa cywilnego.



1. Orientacyjny schemat układu Pomorskiego Węzła Lotniczego
Źródło: opracowanie własne

W porcie lotniczym Gdańsk–Rębiechowo, w warunkach znacznie odbiegających od europejskich standardów, jeszcze w 1996 r. obsługiwano nieco ponad 100 tys. pasażerów w skali roku. Dopiero modernizacja lotniska, w tym budowa nowoczesnych świateł drogi startowej, nowego terminalu pasażerskiego oraz przebudowa i modernizacja pozostałych obiektów infra- i suprastruktury stworzyły warunki do obsłużenia ok. 2,1 mln pasażerów różnych linii lotniczych w 2010 r.

Utrzymująca się, dobra koniunktura na przewozy lotnicze powoduje zarówno potrzebę rozbudowy portu w Gdańsku, jak i w dalszej perspektywie, konieczność wykorzystania innych lotnisk w obrębie aglomeracji. Podkreślić przy tym należy, że Trójmiasto jest unikatowym w skali kraju zespołem miejskim, w którym zlokalizowane są aż trzy obiekty infrastruktury lotniskowej. Oprócz Rębiechowa są to: wojskowe lotnisko Babie Doły-Kosakowo w Gdyni i wojskowe lotnisko w Pruszczu Gdańskim (por. rys.1). W tej sytuacji niezbędne stało się opracowanie wstępnej koncepcji wykorzystania wymienionych lotnisk do celów cywilnych, a następnie zasad ich współpracy w ramach węzła trójmiejskich lotnisk.

Podstawowymi przesłankami określającymi konieczność i celowość budowy Pomorskiego Węzła Lotniczego są:

- realizacja założeń polityki zrównoważonego rozwoju gałęzi transportu i regionów,
- poprzez ograniczanie nadmiernej koncentracji ruchu lotniczego na jednym lotnisku,
- dążenia do utworzenia Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej,
- wzrost ruchu lotniczego w Polsce i Gdańsku,
- ograniczone możliwości rozbudowy Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy,
- wyczerpanie się stosunkowo prostych rezerw adaptacyjnych lotniska w Gdańsku przy liczbie 3,5- 5,0 mln pasażerów,
- istnienie unikatowego układu trzech lotnisk w obrębie jednej aglomeracji i konieczność zachowania ich obiektów w nieuszczerplonym stanie.

Na rys. 2 przedstawiono prognozę rozwoju ruchu lotniczego do 2010 r. dla Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Odwołując się do przedstawionej na rys. 2 prognozy ruchu lotniczego należy zauważyć, że około 2015 r. w Gdańsku mogą pojawić się problemy ze sprawną obsługą ponad 3,5 mln pasażerów w skali rocznej. Będą one dotyczyły zarówno wykorzystania gdańskiego lotniska o stosunkowo niewielkiej powierzchni (209 ha) i braku możliwości jego przestrzennej ekspansji, jak również nierozwiązanych problemów skomunikowania lotniska z centrami miast Gdańska, Sopotu i Gdyni. Wraz z narastającym ruchem lotniczym systematycznie wydłuża się bowiem realny czas dojazdu do lotniska lub z lotniska do centrów Gdańska, Gdyni i Sopotu. Niekiedy wymaga on kilkudziesięciu minut podróży samochodem lub autobusem, a średnia prędkość przejazdu na trasach spada do 10–15 km/godz. W takiej sytuacji dodatkowych kilka tysięcy pojazdów w przyszłości, podążających do portu lotniczego w Gdańsku przyczyni się do paraliżu komunikacyjnego w tej części aglomeracji. Zatem uruchomienie nowych, cywilnych lotnisk dla Aglomeracji Zatoki Gdańskiej (Trójmiasta) może okazać się konieczne, m. in. z uwagi na linearny (pasmowy) układ obszaru miejskiego o długości ok. 60 km, a w przyszłości, z uwzględnieniem Tczewa i Wejherowa – ponad 100 km pasma przestrzennego zagospodarowania.

Infrastruktura lotnicza w rejonie Gdańska ma charakter unikatowy w porównaniu z innymi, ważnymi ośrodkami miejskim w Polsce. W wielkich aglomeracjach w Polsce, z Warszawą włącznie, brakuje lotnisk o wystarczająco dużych powierzchniach. Fakt lokalizacji trzech, dość dobrze doinwestowanych lotnisk w pobliżu Gdańska można oceniać, być może, w kategorii pewnej rozrzutności i nieliczenia się z kosztami budowy a następnie ich utrzymania. Lecz aktualnie stanowią one cenny kapitał sprzyjający dynamicznemu rozwojowi komunikacji lotniczej w Polsce i Europie.

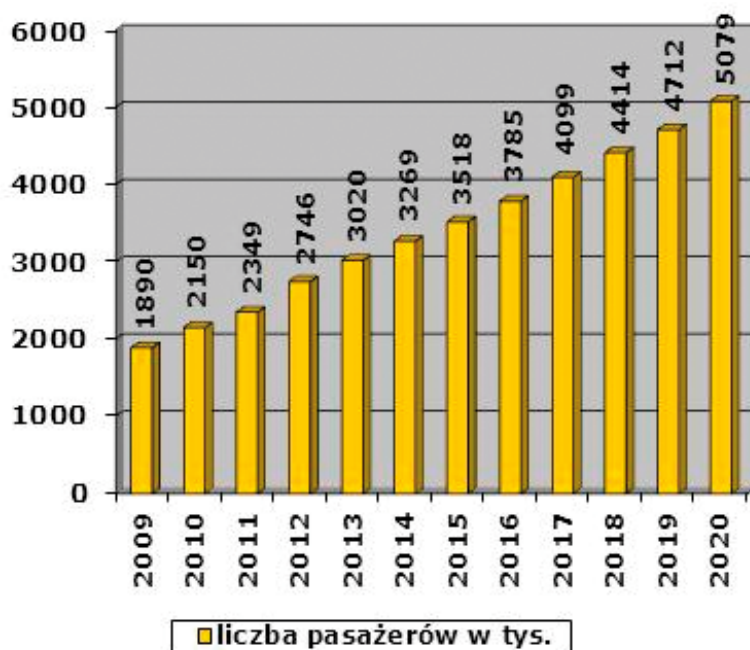
Podsumowując dotychczasowe rozważania należy stwierdzić, że:

- rozwój lotnisk w regionie Pomorza jest szansą na wykorzystanie unikatowych możliwości społeczno-gospodarczego rozwoju regionu na bazie nowoczesnego transportu lotniczego w Polsce,
- Pomorski Węzeł Lotniczy będzie nowoczesną, funkcjonalną strukturą transportu w Polsce i w regionie pomorskim,
- strukturę Pomorskiego Węzła Lotniczego będą tworzyły następujące elementy: Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo i lotnisko w Pruszczu Gdańskim.

Ocena i ranking przedsięwzięcia

Uwzględniając aktualną i potencjalną rolę transportu lotniczego w procesie podnoszenia konkurencyjności europejskich regionów oraz ambicje polskich województw w aspekcie budowy i modernizacji lokalnych oraz regionalnych lotnisk, należy program budowy i funkcjonowania Pomorskiego Węzła Lotniczego uznać jako priorytetowy dla województwa pomorskiego i przyznać mu najwyższe oceny w rankingu najważniejszych parametrów uwzględnianych w procesach planowania rozwoju struktur przestrzennych. W związku z powyższym wyodrębniono oraz zhierarchizowano w skali 0-6 następujące parametry i priorytety [2]:

- priorytet gospodarczy, w randze 6 punktów; najwyższa ocena wynika z roli nowoczesnego transportu lotniczego w gospodarczo-społecznym wzroście i rozwoju współczesnych struktur zagospodarowania przestrzeni,
- priorytet społeczny, w randze 6 punktów, najwyższa ocena wynika z konieczności zagwarantowania możliwości najwyższej, możliwej mobilności społeczeństwu, realizowanej przez nowoczesny, nacechowany innowacyjnością transport lotniczy,
- priorytet terenowy; najwyższa, 6-punktowa ranga wynika z międzynarodowego znaczenia gałęzi i jej przewagi nad innymi gałęziami transportu,
- priorytet finansowy, oszacowany również najwyższej, tj. w randze 6 pkt. zarówno z uwagi na wysoki, przekraczający w niektórych przedsięwzięciach 70% udział środków bezzwrotnych, ewentualną siłę przyciągania kapitałów prywatnych do atrakcyjnych elementów programu (przykład lotniczego terminalu pasażerskiego w Gdyni) oraz na relatywnie niewysokie koszty przedsięwzięcia; w przypadku budowy Pomorskiego Węzła Lotniczego stosunek ewentualnych nakładów inwestycyjnych do korzyści społecznych i gospodarczych wydaje się wyjątkowo korzystny,
- priorytet ekologiczny, oszacowany na 6



2. Prognoza ruchu lotniczego do 2020 r. dla Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań

punktów w przyjętej skali; najwyższa pozycja w rankingu wynika z faktów:

- o stosunkowo niskiej i systematycznie zmniejszającej się uciążliwości transportu lotniczego,
- o realizacji koncepcji dekoncentracji ruchu lotniczego w Aglomeracji Zatoki Gdańskiej pomiędzy trzy lotniska, co ograniczy wzrost ekologicznej uciążliwości lotniska w Rębiechowie.

Jakkolwiek teoretyczna przepustowość lotniska i rozbudowanego Portu Lotniczego Gdańsk im. L. Wałęsy została oszacowana na 7 mln pasażerów rocznie, to już przy 3,5 mln pasażerów mogą wystąpić poważne problemy związane z kongestią lotniska po jego miejskiej stronie. Ponadto, wraz z narastającą uciążliwością w wyniku zwiększonej liczby operacji i lotów ocenia się, że deaglomeracja ruchu lotniczego zmniejszy skalę ekologicznych problemów związanych z rozwojem gałęzi i jej rynku. Łącznie zatem ocenę parametrów zadania inwestycyjnego pod nazwą: Pomorski Węzeł Lotniczy określono na 30 punktów, tj. maksymalną w przyjętej punktacji [3].

Trzeba jednak pamiętać, że jest to ocena kompleksowego projektu, wyłącznie wobec jego realizacji w całości. Niezrealizowanie jakiegokolwiek z elementów projektu bądź zmiany w zakresie wykorzystania branych pod uwagę lotnisk zmienią założenia budowy i funkcjonowania PWL. Najwyższa ocena projektu odnosi się zatem wyłącznie do zarysowanej w Raporcie koncepcji odnoszącej się do Portu Lotniczego Gdańsk, Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo i lotniska wojskowego w Pruszczu Gdańskim, struktur branych pod uwagę w projekcie budowy, funkcjonowania i rozwoju PWL.

Inwestycje w infrastrukturę lotniczą w województwie pomorskim

Strategia ciągłego inwestowania w infrastrukturę jest odpowiedzią na wzrost popytu na usługi świadczone przez podmioty funkcjonujące na rynku usług lotniczych. Określenie wysokości nakładów inwestycyjnych na poszczególne lotniska Pomorskiego Węzła Lotniczego na obecnym etapie prac studialnych ma charakter szacunkowy m. in. ze względu na możliwość ujawnienia się nowych źródeł finansowania i potrzeb w przyszłości. Dalsze rozważania będą dotyczyły poszczególnych elementów proponowanej struktury – Pomorskiego Węzła Lotniczego.

Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy jest trzecim pod względem rozmiarów operacyjnej działalności regionalnym portem lotniczym w Polsce i posiada status lotniska zapasowego dla portu Warszawa-Okęcie. Operują na nim przewoźnicy rozkładowi (tradycyjni i niskokosztowi), operatorzy świadczący usługi w ruchu czarterowym, pocztowe oraz obsługujący mały ruch lotniczy tzw. general aviation. W 2008 r. na gdańskim lotnisku operowało 11 towarzystw, które oferowały połączenia do 30 destynacji. W 2011 r. regularnie operuje na nim 24 przewoźników obsługujących 26 krajowych i międzynarodowych w tym pozaeuropejskich destynacji. Silnie wzrastający ruch lotniczy, perspektywy dynamicznego rozwoju i atrakcyjnej siatki oferowanych połączeń sprawiają, iż koniecznością stało się uruchomienie drugiego portu lotniczego w Aglomeracji Zatoki Gdańskiej. Aktualna

przepustowość terminalu w Gdańsku, wynosząca ok. 1 mln pasażerów, przy ponad 2,2 mln obsłużonych w 2010 r. pasażerów wyraźnie wpływa na pogarszanie się jakości świadczonych usług. Ponadto czynnikiem determinującym pożądaną rozwój infrastruktury lotniczej w Gdańsku jest ograniczona przestrzeń w najbliższym otoczeniu lotniska i wzrastające ceny ziemi wokół portu.

W 2010 roku władze portu lotniczego w Gdańsku podjęły budowę drogi kołowania, równoległej do dotychczasowej drogi startowej (46 mln PLN), terminalu pasażerskiego T2 o przepustowości 5 mln pasażerów wraz z wyposażeniem (200 mln PLN), przedterminalowej płyty postojowej (20 - 25 mln PLN) i inne inwestycje, głównie o proekologicznym charakterze. Łączną wartość realizowanych inwestycji określa się na kwotę 350 mln PLN. Na kolejne projekty inwestycyjne w gdańskim porcie lotniczym do 2015 r. przeznaczony jest ok. 250 mln PLN. Wśród nich przewidziano:

- modernizację drogi startowej polegającą na zainstalowaniu centralnej osi świetlnej (20 - 25 mln PLN),
- przedłużenie drogi startowej wraz ze światłami nawigacyjnymi przedłużonej DS i nowych płyt postoju samolotów PPS (10-15 mln PLN),
- zakup oświetlenia nawigacyjnego (4-5 mln PLN),
- rozbudowę bagażowni głównej w terminalu pasażerskim (2-3 mln PLN),
- budowę drogi patrolowo - technicznej (3-4 mln PLN),
- budowę budynku dla Straży Granicznej i Urzędu Celnego (8-10 mln PLN),
- budowę nowego terminalu cargo (40-50 mln PLN),
- budowę bazy technicznej (5-17 mln PLN);
- budowę płyty postojowej dla general aviation (2-5 mln PLN),
- budowę układu drogowego przed terminalem 1 i 2 (1-3 mln PLN),
- oznakowanie pionowe (1 mln PLN),
- nabycie gruntów (8-10 mln PLN),
- pozostałe (36-40 mln PLN).

Zatem, całość nakładów w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy do 2015 r. z obecnie realizowanymi inwestycjami można oszacować na około 500 - 540 mln PLN.

W Programie Inwestycyjnym na lata 2009-2012 dla Portu Lotniczego Gdańsk założono pozyskanie kapitału z następujących źródeł:

- środki unijne z Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – 170 mln PLN,
- emisja obligacji - 140 mln PLN,
- podwyższenie kapitału przez wspólników - 55 mln PLN,
- środki własne – 31 mln PLN.

Łączna wartość Programu Inwestycyjnego opiewa na kwotę 396 mln PLN [4].

Port Lotniczy Gdynia -Kosakowo

Do Pomorskiego Węzła Lotniczego włączono aktualne, wojskowe lotnisko w Gdyni-Babich Dołach zwane również lotniskiem Gdynia-Oksywie. W celu prowadzenia działalności na rzecz lotnictwa cywilnego w lipcu 2007 r. powołano spółkę pod nazwą Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo. Lotnisko jest wyposażone w dwa pasy startowe, drogi dojazdowe, płyty postojowe, zaplecze techniczne, magazyny paliwowe i niezbędne dla ruchu samolotów wyposażenie nawigacyjne ILS (Instrument Landing System). Obecnie pełni ono funkcję lotniczego zaplecza Bazy Morskiej NATO. Niewątpliwie, do największych zalet lotniska w Gdyni-Kosakowie należą m.in.

- lokalizacja w niewielkiej odległości od północnej części Gdyni (ok. 5-7 km) i centrum miasta,
- dogodna droga dojazdowa do portu Trasa Kwiatkowskiego stanowiąca początek autostrady A1,
- tory kolejowe na terenie lotniska umożliwiające bezpośrednie ich połączenie z projektowaną koleją metropolitalną, która w przyszłości zapewni bezpośrednie, kolejowe połączenie z terminalem pasażerskim [5].

Powstający port lotniczy w Gdyni jest usytuowany w bliskim sąsiedztwie terminalu promowego, portu morskiego i planowanego na jego terenie centrum logistycznego. Duża, 700 ha powierzchnia lotniska i możliwość celowej adaptacji bazy logistycznej Marynarki Wojennej mogą przyspieszyć rozwój lotniczego ruchu cargo w regionie. Znaczny, infrastrukturalny potencjał w najbliższym otoczeniu Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo jest niekwestionowaną szansą dla uruchomienia nie tylko general aviation, cargo i poczty, lecz przede wszystkim rozkładowego ruchu pasażerskiego.

Nakłady inwestycyjne na modernizację lotniska w Gdyni-Kosakowie są w części związane z militarnymi funkcjami lotniska i ponoszone przez wojsko. Kosztem kilkadziesiąt milionów PLN podjęto prace nad wymianą nawigacyjnego układu oświetlenia i radionawigacyjnych pomocy. Po modernizacji lotnisko będzie całkowicie spełniało wymagania militarne i lotnictwa cywilnego.

Nakłady na przystosowanie lotniska do funkcji cywilnych (60-70 mln PLN) dotyczą wybudowania terminalu pasażerskiego o przepustowości 500-750 tys. pasażerów/rocznie, płyty postojowej, dróg kołowania i układu komunikacyjnego (ok. 40 mln PLN). Łączne koszty tych obiektów pochłoną 100-110 mln PLN. Ponadto należy przeznaczyć ok. 10 mln PLN na niezbędny sprzęt lotniskowy (wozy strażackie, autocysterny, pojazdy zimowego utrzymania lotniska itd.), oświetlenie nawigacyjne (10 mln PLN) i inne inwestycje na szacowaną kwotę 10-20 mln PLN.

Koszty modernizacji i adaptacji lotniska do realizacji funkcji cywilnych określić można na łączną kwotę 130-150 mln PLN [6].

Lotnisko w Pruszczu Gdańskim

Lotnisko w Pruszczu Gdańskim jest najmniejszym elementem Pomorskiego Węzła Lotniczego. Jest to lotnisko wojskowe, wyposażone w drogę startową bez oświetlenia o długości 2000 m, drogę dojazdową i niewielkie płyty postojowe. Jego głównym atutem jest dobra lokalizacja względem aglomeracji, znajduje się ono bowiem w odległości ok. 10 km od centrum Gdańska, blisko trójmiejskiej obwodnicy, autostrady A1, drogi krajowej nr 7 i linii kolejowej łączącej porty morskie z południem kraju.

Głównym zadaniem lotniska w Pruszczu Gdańskim byłoby odciążenie gdańskiego portu poprzez przejęcie lotów general aviation, obsługi samolotów sportowo-rekreacyjnych, jak również spełniałoby rolę zapasowego lotniska dla Gdańska.

Z uwagi na przewidywane dla tego lotniska funkcje modernizacja i adaptacja dla celów cywilnych jest zamierzeniem finansowo najskromniejszym i łączne koszty niezbędnych inwestycji można określić na kwotę 45-50 mln PLN. Złożyłyby się na nie koszty:

- systemu oświetlenia i pomocy radionawigacyjnych (ok. 15 mln PLN),
- niewielkiego terminalu pasażerskiego wraz z modernizacją istniejących obiektów lotniska (ok. 30 mln PLN).

Łączne nakłady na utworzenie Pomorskiego Węzła Lotniczego można w przybliżeniu oszacować na kwotę ok. 655-710 mln PLN tj. 163-170 mln EUR. Najważniejszym źródłem finansowania powinny być środki z budżetu Unii Europejskiej, wstępnie preliminowane na dofinansowanie ośmiu lotnisk w Polsce w ramach osi priorytetowej VI Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Z tego źródła jest w 50% finansowana budowa terminalu T2 w Gdańsku i rozbudowa infrastruktury po stronie airtaxi portu lotniczego w Gdańsku. Ponadto podmioty tworzące w przyszłości Pomorski Węzeł Lotniczy mogą aplikować o kredyty bankowe. Istnieje też możliwość sfinansowania inwestycji w oparciu o metodę project finance, a także z wykorzystaniem środków w zamian za potencjalne uczestnictwo operatorów, organizatorów, koncesjonariuszy, banków, firm z branży TSL i innych. W przypadku lotnisk w Pruszczu Gdańskim i Gdyni istnieje możliwość częściowego sfinansowania inwestycji infrastrukturalnych przez wojsko. Pozyskanie środków z wymienionych źródeł winno być w pełni realne ze względu na sprzyjające zainteresowanie władz samorządowych rozwojem transportu lotniczego [7].

Funkcje i zadania elementów Pomorskiego Węzła Lotniczego

Właściwe funkcjonowanie Węzła wymaga starannego określenia zadań dla poszczególnych jego elementów, ewentualnych interakcji lotnisk (zmian w organizacji ruchu lotniczego, jego koordynacji itp.) oraz zaprojektowania niezbędnych, sprawnych powiązań komunikacyjnych. Wobec lokalizacji w różnych częściach obsługiwanego obszaru i zróżnicowanego stanu elementów istniejącej infrastruktury, zadania dla poszczególnych lotnisk należy określić w trzech wariantach:

- wyłącznie dla danego lotniska,
- możliwej ich koordynacji i równoległej realizacji dla różnych lotnisk,
- dla danego lotniska w przyszłości.

Podstawowym zadaniem lotniska w Gdańsku w obrębie Węzła powinna być obsługa rozkładowego ruchu międzynarodowego, szczególnie w najdalszych relacjach. Kolejnym zadaniem byłaby częściowa obsługa rozkładowego ruchu krajowego, operatorów niskokosztowych i lotów czarterowych. Z uwagi na znaczne obciążenie ruchem winna postępować redukcja, a następnie eliminacja general aviation, obsługi samolotów sportowo-rekreacyjnych, poczty i cargo. W miarę wyczerpywania się zdolności przeładunkowych gdańskiego lotniska częściową obsługę lotów czarterowych, cargo oraz przesyłek pocztowych dla Gdyni i północno-zachodniej części obszaru aglomeracji winno przejmować lotnisko w Gdyni-Kosakowie.

Ze względu na niskie parametry techniczne działalność lotniska w Pruszczu Gdańskim winna koncentrować się na obsłudze ruchu general aviation, lotnictwa sportowego, rekreacyjnego, ratowniczego dla południowej części aglomeracji i połączeń krajowych obsługiwanych niewielkimi samolotami. Nie wydaje się niezbędne obsługiwanie na tym lotnisku ruchu międzynarodowego, tym bardziej, że po wejściu Polski do grupy Schengen, ruch europejski niemal w całości odbywa się bez kontroli granicznej.

Po ewentualnym uruchomieniu lotniczych połączeń ze wszystkich lotnisk Pomorskiego Węzła Lotniczego będzie niezbędna staranna koordynacja ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej wokół aglomeracji. Nie można też wykluczyć konieczności zmian w organizacji ruchu lotniczego, która zapewni płynność i bezpieczeństwo gałęzi. Takie problemy funkcjonowania Pomorskiego Węzła Lotniczego winny być przedmiotem dalszych, szczegółowych badań i analiz.

Korzyści z budowy i funkcjonowania PWL

W wyniku uruchomienia i funkcjonowania proponowanych elementów elementów Pomorskiego Węzła Lotniczego należy

oczekiwać następujących korzyści z tytułu:

- skokowego wzrostu potencjału infrastruktury transportu lotniczego,
- deglomeracji ruchu w rejonie ciężenia do gdańskiego portu poprzez rozłożenie go na trzy odległe od siebie lotniska o 29,8 km, 19 km i łącznie 48,8 km (33 min., 19 min. i 52 min.),
- wyeliminowania nadmiernej, punktowej koncentracji ruchu na jednym lotnisku,
- zmniejszenia uciążliwości transportu lotniczego,
- działań na rzecz polityki zrównoważonego rozwoju aglomeracji,
- poprawy koordynacji ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej wokół aglomeracji,
- efektywnego wykorzystania komunikacyjnych połączeń naziemnych – Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, trójmiejskiej obwodnicy, Trasy Kwiatkowskiego i innych dróg dojazdowych,
- wzmocnienia konkurencyjności miast województwa pomorskiego dzięki zwiększonej dostępności komunikacyjnej regionu (misja społeczna i ekonomiczna transportu),
- napływu inwestycji w tym lokalizacji technologicznie zaawansowanego przemysłu i centrów logistyczno-spedycyjno-transportowych,
- zapewnienia stałych, rozwojowych rezerw infrastruktury lotniczej dla Aglomeracji Zatok Gdańskiej do połowy XXI wieku,
- zapewnienia rozwoju działalności gospodarczej w strefach okołolotniczych i w wyniku tego wzrostu zatrudnienia, cen ziemi oraz nieruchomości wokół lotnisk.

W kategoriach dalszych, zakładanych korzyści z budowy i funkcjonowania Pomorskiego Węzła Lotniczego będzie ekonomiczne oddziaływanie portów lotniczych na rozwój aglomeracji i regionu odzwierciedlający miastotwórczą i regionotwórczą funkcję punktów transportowych. Wyraża się on wpływem:

- bezpośrednim,
- pośrednim,
- indukowanym,
- stymulowanym.

Z badań przeprowadzonych w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy wynika, że roczna kwota czterech elementów ekonomicznego wpływu wygenerowana przez jednego pasażera wyniosła w 2009 r. około 400 EUR. Zakłada się, że w 2015 r. w węźle zostanie obsłużonych ok. 3,5 mln pasażerów, co oznacza całkowity, generowany wpływ (dochodowy efekt dla regionu) w wysokości ok. 1,5 mld EUR, natomiast w 2020 r. – ok. 2,0 mld EUR [8]. Taka jest projekcja badań przeprowadzonych na jednym jego elemencie i należy oczekiwać, że synergiczny efekt funkcjonowania wszystkich lotnisk w PWL będzie znaczniejszy.

Niezbędnym jednak warunkiem osiągnięcia korzyści z budowy i funkcjonowania Pomorskiego Węzła Lotniczego będzie jego właściwa, formalnoprawna i organizacyjna struktura. Konieczne będzie powołanie jednego podmiotu zarządzającego, w formie spółki prawa handlowego np. pod nazwą Trójmiejski Węzeł Lotniczy Spółka z o.o. Jej udziałowcami, obok dotychczasowego Portu Lotniczego Gdańsk, winny zostać: Agencja Mienia Wojskowego, Gminy Pruszcz Gdański i Kosakowo. Formuła jednego podmiotu – spółki zarządzającej, winna przyczynić się do sprawnego i taniego zarządzania całością. Na wszystkich lotniskach obecne byłyby jedynie techniczne służby ich utrzymania i zabezpieczania, natomiast działy zarządzania w tym księgowości, kadr, marketingu i analiz ekonomicznych nie byłyby multiplikowane. Taka formuła zarządzania elementami Pomorskiego Węzła Lotniczego wydaje się optymalna z ekonomicznych względów, gdyż w początkowym okresie jego funkcjonowania lotniska w Gdyni i Pruszczu Gdańskim będą deficytowe. ◀

Materiały źródłowe:

- [1] Ruciński A., Rucińska D., Tłoczyński D., Gałka P., Strategia budowy i rozwoju Pomorskiego Węzła Lotniczego, Raport z badań dla Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Nr 1365/B/H03/2009/36, N 114136536, Sopot 2010, s. 1 – 204.
- [2] Ibidem, s. 96.
- [3] Ibidem, j. w.
- [4] Dane z Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.
- [5] W 2010 r. powołano samorządową spółkę pod nazwą Pomorska Kolej Metropolitalna, której celem będzie m. in. usprawnienie komunikacji pomiędzy Portem Lotniczym w Gdyni Kosakowie a innymi miastami Aglomeracji Zatok Gdańskiej.
- [6] Dane z Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo.
- [7] Na podstawie badań własnych w ramach zrealizowanego projektu dla Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego.
- [8] Ruciński A., Strategia rozwoju transportu lotniczego woj. pomorskiego, Opracowanie przygotowane w ramach „Regionalnej strategii rozwoju transportu w woj. pomorskim na lata 2007-2013” dla Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku, Gdańsk 2007.

Przegląd Komunikacyjny obejmuje patronatem medialnym X. Ogólnopolską Konferencję Naukowo-Techniczną „Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym” organizowaną przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Krakowie.

Konferencja odbędzie się w 30 listopada ÷ 2 grudnia 2011 roku w Zakopanem Kościelisku, w Wojskowym Zespole Wypoczynkowym „Zakopane”.

Tematyka konferencji będzie między innymi obejmować:

- Nowoczesne technologie w projektowaniu, budowie, utrzymaniu i eksploatacji infrastruktury kolejowej i taboru szynowego do przewozu osób i rzeczy.
- Uwarunkowania formalno-prawne, organizacyjne i ekonomiczne dla rozwoju transportu szynowego, w tym kontrakt wieloletni, kształcenie kadr.
- Możliwości usprawnienia realizacji kolejowych projektów inwestycyjnych poprzez stosowanie innowacyjnych technologii, poprzez racjonalizację przepisów prawa, itp.
- Transport szynowy w obsłudze EURO 2012

Dalsze informacje w kolejnych numerach Przeglądu Komunikacyjnego.