

# Propozycje intensyfikacji działań funkcjonalnych lotniska Modlin jako lotniska metropolitalnego versus CPK

## Proposals for intensification of functional activities of Modlin Airport as a metropolitan airport versus CPK



**Grzegorz Brychczyński**

EKSPERT LOTNICZY  
Stowarzyszenie Inżynierów i  
Techników Komunikacji RP

[kslitk@sitkrp.org.pl](mailto:kslitk@sitkrp.org.pl)

**Streszczenie:** Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP na bazie swych kompetencji zawodowych oraz eksperckich Krajowej Sekcji Lotniczej w oparciu o współpracę z Marszałkiem Województwa Mazowieckiego przedstawia analizę istniejącego systemu komunikacyjnego dla stolicy polski i województwa mazowieckiego w obliczu wyzwań globalizacyjnych, nadania nowych impulsów dla gospodarki i wymiany handlowej regionu i przeciwdziałaniu wykluczeniu komunikacyjnemu.

**Słowa kluczowe:** lotnisko Modlin; lotnisko metropolitalne; Centralny Port Lotniczy; Centralny Port Komunikacyjny; CPK

**Abstract:** The Association of Communication Engineers and Technicians of the Republic of Poland, based on its professional competences and the expert competences of the National Aviation Section based on cooperation with the Marshal of the Mazovian Voivodeship, presents an analysis of the existing communication system for the capital of Poland and the Mazovian Voivodeship in the face of the challenges of globalization, giving new impulses to the economy and trade of the region and counteracting communication exclusion.

**Keywords:** Modlin Airport; Metropolitan Airport; Central Airport; Central Communication Port; CPK

### Wstęp

Metropolizacja jest jednym z najważniejszych wyznaczników współczesnego modelu rozwoju. Większość wielkich miast krajów wysoko rozwiniętych i niektóre z wielkich miast krajów rozwijających się stało się ośrodkami nowoczesnej, wysoko wydajnej gospodarki o dominacji usług – w tym naukowych, doradczych, finansowych, publikacyjnych i medialnych. Ośrodki te są siedzibami zarządów globalnych korporacji, stając się centrami podejmowania decyzji o zasięgi międzynarodowym, często ogólnosięciowym. Są to jednocześnie miejsca, w których rodzą się nie tylko innowacje technologiczne, ale także nowe wzorce kulturowe, style życia i wartości. Metropolie są dobrze skomunikowane ze światem. Ich zasoby kulturowe powodują, iż są atrakcyjnymi miejscami odwiedzin, przyciągając

turystów z całego niemal świata, w tym szczególnie turystów „biznesowych”.

Metropolie są centrami wymiany dóbr, kapitału i idei. Wymiana ta dokonuje się głównie w światowej sieci metropolitalnej. W sieci tej krążą także przedstawiciele „klasy metropolitalnej” – wysoko kwalifikowani menedżerowie, uczeni, twórcy kultury i pracownicy mediów.

Przedmiotem wymiany są zasoby wysokiej jakości, co powoduje, iż wymiana ta jest znacznie bardziej intensywna między poszczególnymi ośrodkami metropolitalnymi, niż między nimi a ich zapleczem regionalnym. W rezultacie, różnice terytorialne w większości krajów rosną, bowiem metropolie – koncentrując sektory o wysokim tempie wzrostu – rozwijają się szybciej, niż większość obszarów poza metropolitalnych.

Jak wynika z przeprowadzonych

porównań, Warszawa jest jedynym polskim miastem, które można nazwać wykształconą metropolią, choć – w skali międzynarodowej – relatywnie niskiego rzędu. Poza Warszawą dość dobrze rozwinięte funkcje metropolitalne demonstrują miasta ponad 500-tysięczne – Poznań, Wrocław, Kraków, Trójmiasto, a także konurbacja Śląska oraz Łódź. Pozostałe polskie miasta, znacznie mniejsze ludnościowo, nie wykształciły funkcji metropolitalnych.

### Transport metropolitalny

Użyteczność transportu jest tym większa, im silniejsze i bardziej systemowe są powiązania między jego poszczególnymi formami, aż do zintegrowania jego poszczególnych elementów (sieć i infrastruktura, taryfy i systemy biletowe, informacja i marketing) w ramach poszczególnych rodzajów

transportu obsługiwanych przez różnych operatorów. Rezultatem zintegrowania jest poprawa poziomu i jakości usług komunikacji publicznej.

Transport jest działalnością społeczno-gospodarczą warunkującą wszelką inną aktywność. Cechuje go złożoność powiązań technicznych, eksploatacyjnych i organizacyjno-prawnych oraz różnorodność procesów przemieszczania osób i ładunków. Wynika z tego konieczność systemowego podejścia do analizy zjawisk kreujących potrzeby transportowe oraz zdolność rynku do ich zaspokojenia, postrzegając je w triadzie współczesnych determinant: społeczeństwo, gospodarka, środowisko.

O wyborze intermodalnego systemu publicznego transportu zbiorowego decydują m.in.: krótki czas podróży, atrakcyjna cena i jakość, łatwy dostęp do infrastruktury komunikacyjnej, wygoda, poczucie bezpieczeństwa i wysoki komfort podróży.

Po latach inwestycji powstaje pytanie, na ile inwestycje w przedsięwzięcia infrastruktury komunikacyjnej przyczyniły się do integracji publicznego transportu zbiorowego, a przez to do zwiększenia atrakcyjności oferty przewozowej w stosunku do transportu indywidualnego. Czy podmioty odpowiedzialne za rozwój i zarządzanie tym transportem uwzględniają przy tym faktyczne potrzeby mieszkańców Województwa Mazowieckiego.

Czy poszczególne inwestycje zrealizowano efektywnie? Odpowiedzi na te pytania pozwalają wskazać władzom samorządowym, na jakim etapie integracji znajduje się system oraz jakie działania należy podjąć, żeby zapewnić jego dalszy rozwój.

Niewątpliwie intermodalny system publicznego transportu powinien się wpisywać Rządową Strategię Transportu obejmującą trzy podstawie rodzaje transportu jakimi są transport, lotniczy, kolejowy i drogowy.

W obliczu zapowiadanych przez Rząd wielkich projektów infrastrukturalnych w sektorze transportu i komunikacji formuła METROPOLITALNEGO WĘZŁA KOMUNIKACYJNEGO nabiera

szczególnego znaczenia zarówno w sferze planowania inwestycji i ponoszonych kosztów ich realizacji.

Podstawowym kryterium klasyfikacji pasażerskich potrzeb transportowych jest cel podróży. Wyznacza on odległość, wybór środka transportu i częstotliwość podróżowania. Cel podróży stanowi podstawę rozlicznych klasyfikacji omawianej grupy potrzeb transportowych. Najbardziej ogólne z nich, jako główne kryterium ich różnicowania przyjmują m.in. cele: rekreacyjne, bytowe, zawodowe. Inne, szczegółowe kryteria celu podróży przyjmują, jako bazę badania generowania (powstawania) ruchu.

Wśród pasażerskich potrzeb przewozowych na uwagę zasługują tzw. podróże wielocelowe, podejmowane dla realizacji różnych celów w jednym lub kilku docelowych miejscach - celach podróży. Ich źródłem mogą być sprawy służbowe, edukacja, sprawy administracyjne, osobiste, turystyczno-rekreacyjno-sportowe, towarzyskie itp.

Przyjmując kryterium ruchliwości komunikacyjnej ludności, można wyodrębnić potrzeby transportowe:

- systematyczne i obligatoryjne, związane z koniecznością codziennych dojazdów do pracy i szkół, odbywane w ściśle określonych relacjach i czasie lub też zróżnicowane pod względem czasowym (przejazdy o charakterze służbowym, związane z pełnioną funkcją lub stanowiskiem, przejazdy w celach zaopatrzeniowych),
- niesystematyczne o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością ochrony zdrowia, załatwianiem spraw urzędowych itp.,
- fakultatywne, których realizacja w znacznej mierze jest determinowana indywidualnymi decyzjami potencjalnych pasażerów, związanymi z zaspokajaniem potrzeb kulturalnych, udziałem w życiu społecznym, politycznym, rodzinnym, towarzyskim, rekreacją, uprawianiem sportu i turystyki.

Wymagania dotyczące sposobów zaspokajania potrzeb komunikacyjnych określane są mianem postulatów przewozowych. Ich lista i kolejność są praktycznie nieograniczone, gdyż wraz ze zmianami w technikach i technologiach przemieszczania oraz stylach życia społeczeństw ewoluują preferencje, oczekiwania i aspiracje użytkowników transportu dotyczące, jakości podróżowania (Transport – nowe wyzwania PWN).

## Ogólna charakterystyka województwa mazowieckiego.

Mazowsze jest największym regionem w kraju zamieszkałym przez ponad 5 mln ludności. Jest to region aktywnego rozwoju gospodarczego i postępującej urbanizacji. W otoczeniu krajowym i międzynarodowym województwo wyróżniają dwie cechy, stołeczność oraz wewnętrzne różnice w poziomie rozwoju pomiędzy Warszawą, a obszarami poszczególnych podregionów, mierzone wielkością PBK/mieszkańca.

Szczególne miejsce w hierarchii ośrodków zajmuje Metropolia stołeczna Warszawa. Jej rola wynika z pełnionej funkcji stolicy państwa. W skali kraju Warszawa wyróżnia się największą liczbą mieszkańców (1,6 mln), jak również wyższym poziomem wykształcenia ludności, potencjałem naukowym, usługowym, administracyjnym, infrastrukturą biznesową, informatyczną, telekomunikacyjną. Warszawa koncentruje około jednej trzeciej wszystkich inwestycji zagranicznych napływających do Polski, a także większość zarządów firm międzynarodowych. Obszar bezpośrednich wpływów stolicy, jakim jest ukształtowana aglomeracja warszawska, z gęstą siecią miast (27), skupia prawie połowę ludności regionu (ok. 2,5 mln osób) zajmując 7,5 % powierzchni województwa. W miejskiej sieci, liczącej 85 miast, istotną rolę odgrywają ośrodki subregionalne, położone w odległości po około 100 km od stolicy, którymi są: Radom - 232 tys. mieszkańców, Płock - 131 tys. mieszkańców, Siedlce - 77 tys. mieszkań-

ców, Ostrołęka – 56 tys. mieszkańców, Ciechanów – 48 tys. mieszkańców. Większą sieć tworzy 9136 miejscowości zamieszkałych przez ponad 1,8 mln ludności.

## Komponent lotniczy

Infrastruktura transportu lotniczego wykazuje całkowitą analogię do infrastruktury innych gałęzi transportu. Składają się na nią elementy liniowe - drogi lotnicze i elementy punktowe - lądowiska, lotniska, porty lotnicze bądź międzynarodowe porty lotnicze. O ile problematyka punktowych elementów transportu lotniczego - lotnisk i portów lotniczych - jest od dawna uznanym przedmiotem z zakresu gospodarowania w transporcie lotniczym, o tyle zdarzają się poglądy, że transport lotniczy nie ma infrastruktury liniowej.

Tego typu podejście wynika z istoty środowiska funkcjonowania gałęzi - przestrzeni powietrznej. Przestrzeń ta jest głównym elementem infrastruktury liniowej, jednak nabiera ona cech infrastrukturalnych dopiero po zainstalowaniu na ziemi odpowiednich urządzeń prowadzenia, nadzoru i kontroli ruchu lotniczego. Urządzenia te, obiekty naziemne kontroli ruchu naziemnego mają w sensie technicznym charakter punktowy (radary, radiostacje komunikacyjne, radiostacje nawigacyjne), służą jednak do zabezpieczenia ruchu samolotów na odcinkach pomiędzy punktami infrastrukturalnymi - lotniskami.

Infrastruktura liniowa lotnictwa i transportu lotniczego, mająca szereg cech typowych dla infrastruktury liniowej innych gałęzi transportu, w tym cech ekonomicznych, kosztuje i przynosi jednocześnie korzyści ekonomiczne.

Nowoczesna infrastruktura lotnicza jest niewątpliwie stymulatorem wzrostu gospodarek miast i regionów poprzez generowanie miejsc pracy i dochodów. Dodatkowo przepływ pasażerów i towarów stymuluje aktywność gospodarczą przedsiębiorstw znajdujących się pod wpływem bezpośredniego i pośredniego oddzia-



1. Widok lotniska z infrastrukturą. Foto Autora

wania portów lotniczych. Większa dostępność transportowa regionu dzięki transportowi lotniczemu oddziałuje na decyzje lokalizacyjne przedsiębiorstw, wzrost ich innowacyjności i konkurencyjności. Prognozowany rozwój ruchu lotniczego i portów lotniczych wymaga spójnych strategii rozwoju regionów, miast, linii i portów lotniczych, które pozwalałyby na maksymalizację efektywności pod względem społecznym, ekonomicznym i środowiskowym.

Powiązania gospodarcze regionów na poziomie krajowym oraz międzynarodowym skutkujące zwiększeniem wymiany handlowej oraz mobilności społeczeństwa zarówno między mniejszymi obszarami miejskimi oraz dużymi ośrodkami krajowymi i zagranicznymi, będą zwiększały popyt na połączenia lotnicze.

## Lotnisko Modlin - Nowy Dwór Mazowiecki.

Atutem tej lokalizacji jest planowane wykorzystanie istniejącego lotniska zlokalizowanego w odległości 2 km od miasta. Powierzchnia lotniska wynosi 581 ha. W sąsiedztwie jest możliwe do wykorzystania 544 ha terenu Skarbu Państwa. Odległość od Warszawy około 30 km. Podstawowe połączenia ze stolicą drogą ekspresową Nr 7 po lewej stronie Wisły oraz w części drogą krajową i drogą wojewódzką po stronie prawej.

Lotnisko w Modlinie wraz z in-

frastruktura obejmuje obszar o powierzchni 581 ha, tym ok. około 100 ha lasu stanowiące tereny izolacyjne. Zarządcą jest Agencja Mienia Wojskowego. Do Skarbu Państwa należy położone w sąsiedztwie 544 ha terenu w zarządzie Agencji Nieruchomości Rolnych. Lotnisko zlokalizowane w administracyjnym obszarze miasta Nowy Dwór Mazowiecki, w odległości ok. 2 km od zabudowy miejskiej.

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego ustalenia dla terenu lotniska stanowią o możliwości wielofunkcyjnego wykorzystania, w tym na potrzeby lotnictwa cywilnego typu cargo i lotnictwa pasażerskiego. Od strony północnej, zachodniej i wschodniej istnieje rozproszona zabudowa gmin Zakroczym i Pomiechówek. Od strony południowej sąsiedztwo stanowi twierdza Modlin będąca własnością Skarbu Państwa. Za ujściem Narwi do Wisły zabudowa Nowego Dworu Mazowieckiego.

Dane techniczne lotniska. Lotnisko o wymiarach 4500 m x 1300m położone jest na terenie równinnym. Istnieje jedna zasadnicza droga startowa o wymiarach 2500m x 80m i 8 dróg kołowania. Podstawowa betonowa droga kołowania równoległa do drogi startowej ma 18 m szerokości. Pomocnicze drogi kołowania łączą drogę startową z drogą kołowania w odległości 600 m od obu końców drogi startowej. Na końcach drogi startowej znajdują się pasy bezpieczeństwa o długości po 400 m i szerokości 440

m.

Na lotnisku znajdują się 4 płaszczyzny postoju samolotów, z czego pierwsza, druga i trzecia przystosowane są do spełniania funkcji stałych punktów tankowania. Istnieją dwa magazyny paliw i smarów o łącznej pojemności zbiorników 2400 m<sup>3</sup>. Loty można wykonywać od wschodu do zachodu słońca.

*Rozwój lotniska w Modlinie to pomysł na rozwój całego północno-zachodniego Mazowsza, plany zakładają uczynienie portu centralnym elementem mazowieckiej strefy rozwoju gospodarczego.*

Analicyści rynku lotniczego przygotowujący ostatnie edycje prognoz szacują, że średnioroczny wzrost gospodarczy na świecie będzie wynosił 2,9%, co ma wygenerować wzrost ruchu pasażerskiego około 4,7% (Airbus 4,5%, Boeing 4,8%). Wzrost przewozów większy od gospodarczego wynikać będzie głównie z: rozbudowy siatki połączeń, dalszej obniżki cen biletów, a także silnego wpływu wymiany handlowej i międzynarodowej turystyki. Jednak głównymi czynnikami stymulującymi rozwój ruchu lotniczego będzie wzrost populacji ludności i sukcesywne powiększanie się klasy średniej. Analicyści Airbusa szacują, że w ciągu 20 lat liczba mieszkańców globu wzrośnie o 22% (z 7,2 do 8,8 mld), a klasa średnia o 78% (z 2,72 do 4,83 mld). Należy nadmienić, że klasa średnia stanowi obecnie 38% globalnej populacji, za dwadzieścia lat jej udział wyniesie 55%, podczas gdy 20 lat temu stanowiła 23% (1,3 mld ludzi). Popyt na podróże drogą powietrzną będzie skutkował rozwojem portów lotniczych, w tym przesiadkowych hubów, zlokalizowanych przy mega-miastach. W 2035 r. aż 62% światowej populacji będzie mieszkać w miastach, a liczba mega-miast wzrośnie z 55 do 93. W ciągu 20 lat liczba pasażerów na dalekich trasach zaczynających się, kończących lub przebiegających pomiędzy tymi mega-miastami wzrośnie dwukrotnie (2,5 mln dziennie). Te generujące za-  
możność centra, z których wiele już

w tej chwili zмага się z problemem ograniczonej przepustowości pobliskich portów, odpowiadać będą za 35% globalnego PKB.

*Wychodząc z założenia, że port lotniczy Modlin nie ma być portem konkurencyjnym dla lotniska Chopina, Radomia czy CPK w Baranowie, wskazanym jest zaznaczenie wagi dotyczącej obsługi tras krótkich i średnich ze szczególnym naciskiem na linie niskobudżetowe (tanie linie) jak również obsługę segmentu General Aviation*

- I. Ciekawym kierunkiem rozwoju mogłoby być podjęcie współpracy z liniami takimi jak Baltic Air, współpraca z liniami Pegasus (tureckie linie niskobudżetowe) czy Tap Air (portugalskie linie). Do czasu wygaśnięcia trwającej umowy wskazującej na dominację operacyjną z lotniska Modlin linii Ryanair, należy z tym operatorem w dalszym ciągu współpracować po dokonaniu wnikliwej analizy dotychczasowych doświadczeń. W kolejności należy rozważyć możliwość szerszej współpracy z liniami Easy Jet czy Wizz Air. Dobrym kierunkiem może też być Skandynawia czy kraje wschodnioeuropejskie ze strefy UE.
- II. Ważnym elementem rozwojowym idącym w kierunku aktywizacji gospodarczej Mazowsza, a szczególnie gmin w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska Modlin jest koncepcja uruchomienia, – jako baza krajowa- Sytemu Transportu Małymi Samolotami.

System Transportu Małymi Samolotami (STMS) powinien stanowić komponent zintegrowanego Multimodalnego Transportu Europejskiego realizującego cel FP 2050 (Europejska Strategia Lotnictwa Flight Path 2050).

Z uwagi na istnienie zidentyfikowanego zjawiska tzw. „białych plam” na mapie lotniczej Polski (m.in. na środkowym Pomorzu i w północno-wschodniej oraz południowo – wschodniej części Polski), tj. obszarów, w których dostęp do komunikacji lotniczej jest

bardzo ograniczony, należy brać pod uwagę wykorzystanie istniejących lotnisk trawiastych (dawane Aerokluby) i lądowisk prywatnych zdolnych do obsługi Systemu Transportu Małymi Samolotami.

To segment rynku szybkiego transportu specjalizującego się w obsłudze lokalnych i regionalnych połączeń o niewielkich potokach pasażerskich. System ten obsługują samoloty – 4-19 miejsc, załoga jednoosobowa. Infrastruktura – lokalne/regionalne lotniska z zarządzaniem ruchem zintegrowanym z SESAR - Single European Sky ATM Research - system informatyczny na poziomie UE zintegrowany z centrami krajowymi zarządzania ruchem lotniczym.

System ten ma na celu;

- Przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu w zakresie dostępu do transportu lotniczego opartego na racjonalnych ekonomicznie przesłankach, który dotyczy wielu regionów polski,
- Aktywizację - również na bazie zamówień rządowych w tym dotyczących bezpieczeństwa narodowego, firm komercyjnych w zakresie "małego międzywojewódzkiego cargo" czy też lotów dyspozycyjnych,
- Aktywizację lotów turystycznych i widokowych na rzecz ośrodków wypoczynkowych i organizacji turystycznych,
- Wprowadzenie mechanizmów ekonomiczno – operacyjnych dających bardziej elastyczne możliwości wykorzystywania lokalnych lotnisk aeroklubowych dla stałej oraz doraźnej lotniczej działalności cywilnej i pro- obronnej,
- Optymalne wykorzystanie na bazie stosownych dokumentów opracowanych przez Polski Nadzór Lotniczy i Resort Infrastruktury dotyczących Polskiej Strategii dla Lotnictwa Cywilnego, a tym samym zapobieżenie postępującej degradacji istniejącej infrastruktury lotniskowej.
- Stymulację i rozwój POLSKIEGO PRZEMYSŁU LOTNIKCZEGO mającego nowoczesną ofertą na

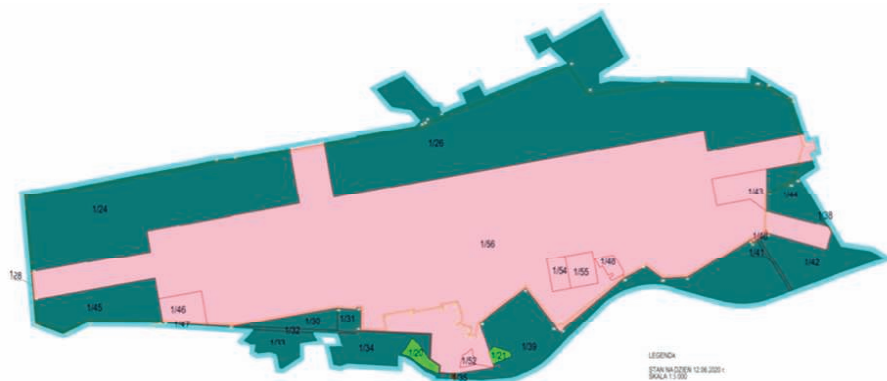
samoloty obsługujące STMS , na bazie zamówień rządowych.

Na pierwszy plan powinny wysuwać się możliwości rozwoju gospodarczego całego regionu, jak również kierunkiem rozwoju oferty operacyjnej lotniska Modlin. Jest to możliwość świadczenia usług „dowozu pasażera” na planowane przez rząd jedno z większych lotnisk przesiadkowych w Polsce, jakim ma być w ramach nowy Centralny Port Lotniczy.

III. W ocenie ekspertów Krajowej Sekcji Lotniczej i Technik Kosmicznych SITK RP pożądanym operacyjnie i ekonomicznie kierunkiem rozwoju Spółki Modlin byłby silne położenie akcentu w swej działalności w stronę Terminalu Cargo. Wiąże się to oczywiście z potrzebą opracowania projektu terminalu i rozważenia rozbudowy istniejącej drogi strażowej, lub budowy nowego pasa startowego o długości, co najmniej 3000 metrów.

IV. Pod względem przewozowych kanałów lądowych Polska jest ważnym korytarzem transportowym towarów. Transport lotniczy odpowiada jedynie za 0,003% całkowitej ilości towarów przewożonych w Polsce wszystkimi kanałami transportu. Głównymi węzłami transportu lotniczego towarów w Polsce są Warszawa, Katowice i Gdańsk. Te trzy porty lotnicze odpowiadają za 95% całego wolumenu cargo w Polsce. Duże komercyjne porty lotnicze w Polsce z reguły przejmują większość odpowiadającego im rynku cargo w porównaniu z małymi portami. Istnieje tylko pięć lotnisk o istotnym udziale transportu powietrznego cargo: w Warszawie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu i Rzeszowie. Warszawa ma największy udział, wynoszący niemal 80% wszystkich ton cargo transportowanych w Polsce drogą lotniczą.

Podsumowując powyższe założenia należy zauważyć, że położenie portu lotniczego Modlin w pobliżu aglo-



2. Planowany Projekt zaawansowanego serwisu i bazy remontowej dla statków powietrznych ukierunkowanego na obsługę lotnictwa General Aviation, przewiduje budowę nowego pasa startowego dla lotniska o kodzie międzynarodowym A-1 o długości 1200 m dla lotnictwa GA, oraz płyty lądowiska helipotru według standardów dla maksymalnej długości śmigłowca D=15m, a maksymalną masę startową 6,5 t, oraz płyt postojowych. Lokalizacja po północnej stronie lotniska na działce nr 1/26 – Własność Województwa Mazowieckiego; status - Umowa Dzierżawy

meracji Warszawskiej jest bardzo korzystne i stwarza unikalne możliwości rozwoju w kierunku stania się podstawowym komponentem WARSZAWSKIEGO METROPOLITALNEGO WĘZŁA KOMUNIKACYJNEGO.

Położenie lotniska Modlin zapewnia większą swobodą działania i rozbudowy zgodnie z miejscowymi planami zagospodarowania, warunkami zabudowy i ochrony ekologicznej gmin graniczących z lotniskiem, co jest związane m.in. z wymogami dotyczącymi hałasu.

Port Lotniczy Chopina w Warszawie posiada ograniczone możliwości rozwoju, a jego potencjał do obsługi coraz większego zapotrzebowania sięga poziomu nasycenia. Lotnisko w Radomiu, mimo zainwestowania dużych środków finansowych jest daleko od Warszawy oraz znajduje się w obszarze ograniczonym zabudowaniami

miejskimi.

Struktura działalności zarobkowej Portu Lotniczego Modlin powinna być bardziej zdywersyfikowana. Zarówno działalność lotnicza jak i poza lotnicza powinna przynosić bardziej wymierne korzyści finansowe. Dotyczy to zwiększenia działalności handlowo-usługowej na terenie Spółki. Priorytetem jest oczywiście zwiększenie działalności Spółki w obszarze lotniczym poprzez:

1. Zintensyfikowanie rozmów o współpracy z liniami lotniczymi z Krajów UE oraz poza UE (szansą dla Spółki jest wygasająca umowa między nią a Liniami Lotniczymi Ryanair, której warunki należałoby stanowczo renegecować mając na uwadze interes Portu Lotniczego oraz regionu. Obecna pozycja monopolisty jest wysoce niekorzystna i nie przynosi Spółce zy-



3. Uzupełnienie infrastruktury Modlina dla General Aviation Centrum Obsługowe Lotnictwa Ogólnego (Sektor General Aviation)

sków na takim poziomie, na który pozwala wielkość i możliwości Spółki Modlin),

2. W świetle ostatnich konstruktywnych uzgodnień pomiędzy udziałowcami Spółki Modlin rysuje się realna szansa na pozyskanie kredytu na inwestycje związane z modernizacją i rozbudową infrastruktury lotniskowej w celu zwiększenia możliwości przewozowych i atrakcyjności dla partnerów, (aby zwiększyć swoją pozycję w negocjacjach z przyszłymi partnerami należałoby zwiększyć atrakcyjność Portu Lotniczego intensyfikując kluczowe inwestycje - dalszą rozbudowę Terminala oraz modernizację infrastruktury technicznej i handlingowej),
3. Budowa terminalu Cargo dla obsługi transportu na krótkich i średnich dystansach. Obsługa transportu lotniczego towarów stanowi szansę dla Spółki Modlin w dalszej perspektywie czasowej. Opracowanie projektu terminala cargo ukierunkuje strategię na dalsze lata.
4. Zbudowania zaawansowanego serwisu i bazy remontowej dla statków powietrznych ukierunkowanego na obsługę lotnictwa General Aviation. W wariantcie tym należy przewidzieć budowę nowego pasa startowego dla lotniska o kodzie międzynarodowym A-1 o długości 1200 m dla lotnictwa GA, oraz płyty lądowiska helipotru według standardów dla maksymalnej długości śmigłowca D=15m, a maksymalną masę startową 6,5 t. po północnej stronie lotniska. Rozwój infrastruktury dla lotnictwa GA, które stanowi podstawową bazę szkoleniową dla LOTNICTWA CYWILNEGO i PAŃSTWOWEGO jest w obecnym stanie wynikiem żywiołowych procesów rynkowych, sukcesów lokalnych inicjatyw i grup interesów i niestety nie jest przedmiotem świadomej polityki transportowej rozwoju kraju.

W związku z pojawieniem się w przestrzeni publicznej informacji dotyczącej intensywnych prac związanych z modernizacją sieci drogowych w dzielnicy Bemowo, a bardziej precyzyjnie w rejonie lotniska Babice, działająca w ramach naszej organizacji notowskiej, Krajowa Sekcja Lotnicza i Technik Kosmicznych występująca w stosunku do władz państwowych i samorządowych jako reprezentant środowiska Lotnictwa Ogólnego - General Aviation (GA), zapoznała się z projektem modernizacji trasy S7/S8 na Bemowie.

*Po przeprowadzonej analizie eksperckiej stwierdzamy, że planowane zmiany trasy S-7/S-8 w rejonie lotniska Babice prezentowanej przez GDDKiA, w sposób drastyczny doprowadzą do zlikwidowania części cywilnej tego lotniska, co spowoduje poważne zmniejszenie odporności infrastruktury krytycznej miasta stołecznego Warszawa.*

Na tym etapie planowania inwestycji nieznany jest jeszcze wpływ tego projektu na działalność dziesiątek firm lotniczych zlokalizowanych na lotnisku na Babicach. Nie mniej jednak będzie się to wiązało się ze zubożeniem zaplecza technicznego jak i miejsc pracy specjalistów lotniczych dla GA.

Lotnisko Warszawa-Babice jest największym obiektem General Aviation w Polsce, na którym rocznie odbywa się kilkadziesiąt tysięcy operacji lotniczych.

Na lotnisku tym działa Aeroklub Warszawski ze swoimi kilkoma sekcjami, liczne szkoły lotnicze, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe oraz stacjonują także statki powietrzne pozostające w gestii MSWiA i Lotnictwa Państwowego. Do tego dochodzą dziesiątki prywatnych podmiotów gospodarczych, realizujących swoją działalność w oparciu o możliwość korzystania z tego obiektu.

Ze względu na wysokie koszty operacyjne dla GA obowiązujące na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA), Babice pozostają aktualnie jedynym lotniskiem w aglomeracji warszawskiej, na które można przylecieć do

stolicy prywatnym statkiem powietrznym z uwagi na relatywnie niskie koszty operacyjne.

*Lotnictwo ogólne (General Aviation – GA) to część rynku lotniczego, która obejmuje wszystkie loty, które nie są wykonywane w ramach zarobkowego transportu lotniczego odbywającego się zgodnie z rozkładem oraz lotnictwa państwowego (w tym wojskowego).*

GA to kategoria lotnictwa, która w wielu wypadkach uzupełnia system regularnych połączeń lotniczych komunikacji krajowej i międzynarodowej.

Ponad 90% wszystkich statków powietrznych zarejestrowanych w Polsce należy do sektora General Aviation poruszających się w polskiej przestrzeni powietrznej.

W związku z przedstawioną powyżej sytuacją dotyczącą nieuchronnej likwidacji lotniska Bemowo ciekawym kierunkiem rozwoju spółki Lotnisko Modlin, mogłoby być powstanie Centrum Obsługowego Lotnictwa Ogólnego (Sektor General Aviation) na lotnisku Modlin.

Należy wskazać bardzo wątpliwą z punktu widzenia społecznego jak i ekonomicznego decyzję wydaną przez zarządzającego lotniskiem Babice to jest Centrum Usług Logistycznych MSWiA, dotyczącą nowego cennika usług lotniczych na tym lotnisku.

MSWiA bez konsultacji z użytkownikami Lotniska Babice poinformowało użytkowników, że u podstaw decyzji leżały względy bezpieczeństwa, konieczność podwyższenia standardu infrastruktury jak i wysoki poziom ogólnokrajowej inflacji mający wpływ na wynik ekonomiczny CUL oraz niski poziom operacji GA operacji lotniczych na Babicach.

Cytaty z Uzasadnienie CUL

- Zważywszy na galopującą inflację, wzrost cen mediów i płacy minimalnej proponowane przez CUL stawki nie powinny być dla GA zaskoczeniem,
- Zarządzający lotniskiem BABICE wprowadzając Nową Taryfę

rozważyć możliwość rezygnacji przez GA z kontynuowania działalności na terenie lotniska Warszawa-Babice, jak również ewentualne ograniczenie przez GA ilości wykonywanych operacji lotniczych..... I dalej .....  
"W przeciwnym wypadku pozostanie Państwu podjęcie działań mających na celu zmianę lokalizacji świadczonych przez ośrodki usług".....

Ze względu na dynamicznie rozwijający się rynek lotniczy w Polsce coraz bardziej odczuwalny staje się deficyt lotnisk, które są w stanie zaoferować profesjonalny wysoki standard usług hangarowo serwisowych. Lotniska zlokalizowane w pobliżu większych miejscowości mogą stanowić znaczne usprawnienie procesów bezpiecznego szkolenia lotniczego niekolidującego z wymogami dotyczącymi generowania nadmiernego hałasu nad osiedlami mieszkaniowymi. Zlokalizowanie takiego Centrum w północnej części lotniska Modlin może wypełnić kilka celów, które będą miały zdecydowany wpływ na wartość dodaną dla Spółki Modlin;

- Wynajem powierzchni pod nowoczesne warsztaty serwisowe, które mogą stanowić technologiczno - badawczą synergię obsługową dla samolotów General Aviation,
- Wynajem powierzchni dla Ośrodków Szkolenia Lotniczego, które w niedalekiej przyszłości będą musiały opuścić lotnisko Babice,
- Wybudowanie w lekkiej konstrukcji szkieletowej kampusu, jako zaplecza dla części administracyjno - dydaktycznej przeznaczonej na długoterminowy wynajem przez Ośrodki Szkolenia Lotniczego

Aglomeracja warszawska w sposób zdecydowany nie zapewnia progresu dla dynamicznie rozwijających się ośrodków szkolenia lotniczego oraz możliwości serwisowania i hangarowania dla prywatnych użytkowników statków powietrznych z sektora General Aviation. W tym celu wskazane jest wybudowanie w lekkiej technolo-

gii konstrukcyjnej nowoczesnej infrastruktury lotniskowej, która zaoferuje hangarowanie wszystkich typów samolotów lotnictwa ogólnego - śmigłowców, samolotów (finansowanie budowy jest tematem do rozmów z przyszłymi użytkownikami).

Wskazane powyżej propozycje powinny brać pod uwagę nie tylko aspekty społeczne czy gospodarcze dla regionu, ale przede wszystkim uwzględniać ekonomiczną wykonalność i samodzielność finansową takiego projektu w możliwie krótkim terminie.

Dla zapewnienia rozwoju WARSZAWSKIEGO METROPOLITALNEGO WĘZŁA KOMUNIKACYJNEGO w oparciu o Port Lotniczy Modlin rekomendowana jest współpraca z uczelniami wyższymi, oraz stowarzyszeniami naukowo technicznymi, które będą w przyszłości generowały kadry lub zapewniały eksperckie zaplecze dla wszystkich zdywersyfikowanych składników Projektu (W opracowaniu wykorzystano opracowania Mazowieckiego Urzędu Marszałkowskiego oraz własne).

Powyższe propozycje w ramach Komponentu Lotniczego powinny stanowić I etap planowanego Warszawskiego Metropolitalnego Węzła Komunikacyjnego, który może być realizowany z ewidentnym sukcesem biznesowym przez Spółkę prawa handlowego - Lotnisko Modlin. Przemawia za tym istniejąca i profesjonalnie rozwijana przez władze Spółki infrastruktura lotniskowa gwarantująca przy stosunkowo niedużych nakładach inwestycyjnych rozwinięcie programu Cargo, jak i zaplecza dla lotnictwa General Aviation.

Niewątpliwie w II etapie na bazie pogłębionych opracowań eksperckich z uwzględnieniem samorządowych i krajowych planów budowy i rozwoju sieci drogowej i kolejowej należy w całość projektu Warszawskiego Metropolitalnego Węzła Komunikacyjnego włączyć;

## Komponent kolejowy

Zapewnienie możliwości dojazdu

na lotnisko transportem szynowym (a w szczególności kolejowym) jest zagadnieniem ważnym z uwagi na równoważenie podziału zadań przewozowych i kształtowanie ekologicznej mobilności. Nabiera to znaczenia w portach lotniczych wielkich i dużych, ale także warte jest rozważenia dla mniejszych lotnisk. Na świecie zaobserwować można wzrastającą rolę dojazdów na lotniska bez wykorzystania samochodu i w wielu lokalizacjach pojawiają się nowe inwestycje w infrastrukturę transportu szynowego integrowaną z terminalami lotnisk. Wyróżnić można dwa podejścia (niekoniecznie konkurencyjne względem siebie): włączenie lotniska w sieć szynowego transportu lokalnego (aglomeracyjnego); włączenie lotniska w sieć szynowego transportu dalekobieżnego.

W Polsce funkcjonują lotniska małej i średniej wielkości (z punktu widzenia przewozów europejskich). Niemniej zasadne jest realizowanie połączeń kolejowych do wszystkich lotnisk, które mają mniej lub bardziej regularne przewozy pasażerskie, także z uwagi na potencjalną intensyfikację przewozów, która z kolei może być efektem poprawy dostępności lotniska po uruchomieniu dojazdów koleją.

Dojazd do Lotniska Modlin transportem kolejowych w ruchu pasażerskim z zakończeniem praktycznie w terminalu stanowi jeden z kluczowych środków transportu zapewniający szybki i bezkolizyjny dostęp. W przypadku transportu kolejowego intermodalny transport kolejowy powinien docierać „na płytę lotniska”. Na terenie województwa mazowieckiego, wydaje się za celowe dobudowanie odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa /Modlin

Realizacja takiej koncepcji powinna zwiększyć konkurencyjność oraz poprawić jakość i dostępności usług w regionalnym transporcie kolejowym. Sugerowana tu jest linia dwutorowa, zelektryzowana z udostępnieniem wspólnej (lotniczej, drogowej i kolejowej) infrastrukturą towarzyszącej, włącznie z peronem dwukrawędzio-

wym. Realizacja takiej koncepcji wymaga rozbudowy istniejącej samej stacji kolejowej o dodatkowy tor i peron pasażerski oraz budowę stacji towarowej

### Komponent drogowy

Problematyka zaspokajania potrzeb przewozowych przez transport samochodowy była i jest jednym z najbardziej złożonych zagadnień funkcjonalnych, występujących w transporcie, jako dziedzinie gospodarki narodowej. Wynika to, z jednej strony odrębności działania sfer przewozów pasażerskich i przewozów ładunków, z drugiej zaś z:

- dużej różnorodności form organizacyjnych podaźowej strony usług transportu samochodowego,
- specyfiki rozwiązań ekonomicznych, które towarzyszą działalności przewoźników pasażerskich i przewoźników ładunków.

Pasażerski transport samochodowy współtworzy podaźową stronę rynku usług przewozowych w trzech generalnych segmentach:

- transportu miejskiego, podmiejskiego, regionalnego i międzymiastowego, których cechą charakterystyczną jest fakt ich wykonywania w ramach komunikacji regularnej,
- transportu międzynarodowego, międzyregionalnego i międzymiastowego, których dominującą formą realizacyjną są przewozy nieregularne z tendencją do ich kwantyfikacji do ram rozkładów jazdy,
- transportu turystyczno-rekreacyjnego, w którym dominują przewozy incydentalne.

W systemach infrastruktury technicznej województwo mazowieckie zajmuje centralne miejsce w kraju i dotyczy to w szczególności systemu transportowego (drogowego, kolejowego, lotniczego) oraz energetycznego. Najistotniejsze jest położenie Warszawy w węźle paneuropejskich

korytarzy transportowych, trzech ustanowionych i jednego postulowanego. Są to korytarze;

- Helsinki-Talin-Ryga-Warszawa,
- Berlin-Warszawa Mińsk-Moskwa,
- Gdańsk-Warszawa-Katowice-Zylin, postulowany – Gdańsk Warszawa-Odessa. Przesądza to o najważniejszym znaczeniu tego węzła w skali kraju.

W Warszawie krzyżują się drogi o znaczeniu międzynarodowym na kierunku Berlin Moskwa (E 30 - Nr 2), Gdańsk-Kraków (E77 - Nr 7) Warszawa-kraje nadbałtyckie (E 67- Nr 8) oraz krajowym w kierunku Lublina, Augustowa, Wrocławia, Sandomierza (drogi Nr 17, 61, 79).

Jednym z głównych celów polityki regionalnej Samorządu Województwa jest wzmocnienie Mazowsza, jako węzła transportowego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.

### Modlin versus zmodernizowany projekt CPK

Jeżeli mamy budować CPK, to zaczęła obowiązywać racjonalna ekonomicznie i inżyniersko zasada zrównoważonego myślenia. Czy jest za tym realnym obsłużenie nawet 40 mln pasażerów z Warszawy i Modlina?

Przy pewnych racjonalnych działaniach można znacząco zwiększyć przepustowość lotniska Chopina w Warszawie i lotniska w Modlinie. - Przy dobrym zarządzaniu realnym staje się osiągnąć z duoportu nawet ok. 40 mln pasażerów.

Przepustowość Okęcia to obecnie 22 mln pasażerów. - Jeżeli zostanie przeprowadzona modernizacja, do 27-28 mln pasażerów. Modlin był do tej pory był sztucznie hamowany z uwagi na pryncypia polityczne przez lat, a lotnisko w Modlinie ma potencjał ca.10 mln pasażerów.

Budowa zupełnie nowego lotniska trwa od ośmiu do dziesięciu lat, dlatego trzeba wprowadzić dla aglomeracji warszawskiej rozwiązania pomostowe. Żeby nie sparaliżować komunikacji lotniczej. Szansą dla Warszawy jest Modlin.

Teraz przed nami rozbudowa Modlina, która ma poprawić jakość obsługi pasażerów linii nisko kosztowych i zwiększyć przepustowość portu do 10 mln pasażerów już w 2029 r. Właśnie wtedy dojadą tu pociągi, do zbudowania zostało tylko 6 km torów od stacji kolejowej Modlin.

Akcjonariusze Modlina - a są nimi województwo mazowieckie (36,17 proc.), Agencja Mienia Wojskowego (31,56 proc.) oraz PPL (27,86 proc.) doszli do porozumienia i mocno przyspieszyły przygotowania do rozbudowy terminalu lotniska w Nowym Dworze Mazowieckim.

O rozbudowie i zwiększeniu przepustowości lotniska w Modlinie, a także kolejnych "przełomach" słyszymy już od tylu lat. Będąc jednak realistą, przekonam mnie rozpoczęcie procesu inwestycyjnego dopiero praca ciężkiego sprzętu budowlanego na terenie lotniska.

Marszałek województwa podkreśla, że jest przeciwny zamykaniu Lotniska im. F. Chopina w związku z budową CPK. – Jestem przeciwny zamykaniu lotniska Okęcie, co planowano w związku z budową CPK. Inwestując w Okęcie i w rozbudowę lotniska Modlin mielibyśmy dwa lotniska, które mogłyby obsługiwać razem 60 mln pasażerów rocznie. Poza tym rozbudowa Modlina byłaby dużo łatwiejsza niż budowa CPK – nie ma tam konfliktów z lokalną społecznością i nie ma problemów własnościowych, bo ziemia jest własnością państwa – zaznacza Pan Marszałek Struzik.

Zdaniem Mazowsza duoport ma swoje niezaprzeczalne zalety. Pierwszą z nich jest utrzymanie działającego lotniska Chopina, które jest bardzo dobrze położone z punktu widzenia wygody pasażerów i mieszkańców nie tylko Warszawy, ale i całego regionu. Na drugim miejscu wymieniana jest możliwość funkcjonowania i rozwoju Modlina jako lotniska wyspecjalizowanego w obsłudze linii nisko kosztowych i czarterów. – Wszystko wskazuje na to, że Modlin może obsługiwać ten segment rynku lotniczego przez kolejne dziesięciolecia. ◀