

Rozwój strefy okołolotniskowej a port lotniczy – efekt synergii

Michał Stangel

Strefy w pobliżu węzłów komunikacyjnych są często uprzywilejowanymi lokalizacjami, które przyciągają inwestycje i gdzie występuje intensywny rozwój gospodarczy. Tak jak w przypadku stacji kolejowych, portów czy węzłów drogowych, także strefy okołolotniskowe są miejscami, gdzie występuje efekt synergii, polegający na zwielokrotnieniu korzyści dzięki połączeniu różnych funkcji, bezpośrednio lub pośrednio związanych z lotniskiem. W efekcie funkcjonalnej i przestrzennej ewolucji terminalu pasażerskiego lotniska wraz z zespołem przylegających funkcji okołolotniskowych powstają nowego rodzaju struktury funkcjonalno-przestrzenne, obejmujące parki przemysłowe, bazy logistyczne, centra biznesowe itp. W ostatnich latach w Polsce ma miejsce szybki rozwój lotnictwa cywilnego, a równocześnie intensywne zagospodarowanie stref okołolotniskowych.



dr inż. arch. Michał Stangel
Politechnika Śląska
Wydział Architektury
Katedra Urbanistyki
i Planowania
Przestrzennego
michal.stangel@polsl.pl

Intensywny rozwój portów lotniczych w Polsce w ostatnich latach jest istotnym elementem budowy konkurencyjności gospodarczej miast i regionów. Rozwój ten przestrzennie i funkcjonalnie związany jest z wzajemnym otoczeniem lotniska i stref okołolotniskowych w różnych skalach. W skali kraju jest to przede wszystkim zapewnienie dostępu różnym częściom kraju i powiązanie z ogólnopolską siecią transportu drogowego i kolejowego. W skali regionalnej występuje już szereg powiązań funkcjonalno-przestrzennych z otoczeniem lotniska: z sąsiednimi gminami i miastami, z metropolią, ze strefami aktywności gospodarczej i korytarzami transportowymi. Występuje cały szereg zależności bezpośrednich, oraz pośrednich, o charakterze efektów mnożnikowych i sprzężeń zwrotnych. W skali lokalnej rozpatrywać można rozwój przestrzenny samych portów lotniczych – strefy landside i airside - jak i ich relacji z bezpośrednim sąsiedztwem.

Strefa okołolotniskowa – ewolucja funkcjonalno-przestrzenna

Wraz ze wzrostem ilości przewożonych pasażerów i ładunków w portach lotniczych, nasila się tendencja rozwoju dodatkowych funkcji komercyjnych w strefie okołolotniskowej. Terminal pasażerski obrasta szeregiem dodatkowych funkcji dla podróżnych. W największych portach lotniczych są to już nie tylko sklepy wolnocłowe i gastronomia, ale wyspecjalizowane usługi: butiki,

restauracje i bary różnej kategorii, galerie handlowe, kina i inne atrakcje rozrywkowe i kulturalne, kaplice, centra biznesowe, spa, salony kosmetyczne, salony fryzjerskie, centra sportowe. Na polskich lotniskach trend ten nie jest jeszcze tak rozwinięty, a dodatkowe funkcje ograniczają się do handlu i podstawowych usług, z których podróżni mogą skorzystać czekając na samolot. Na największych światowych lotniskach jest to już cały szereg wyspecjalizowanych funkcji, przykładowo na lotnisku Changi w Singapurze znajdują się kina, centra fitness i palmiarnia, w amsterdamskim Schiphol – kasyno i filia galerii sztuki Rijksmuseum [1].

Dodatkowe funkcje rozwijają się także w strefie ogólnodostępnej lotniska (landside), oraz w pobliżu terminali. Są to m.in. centra biznesowe, handel i usługi, obsługa komunikacyjna: przystanki autobusowe, dworzec kolejowy, wypożyczalnia samochodów, itp. Istotne pozostają oczywiście nadal funkcje związane z obsługą samolotów: bazy paliw, serwis – jak i funkcje przemysłowe, w tym logistyka i dystrybucja; cargo, obróbka dóbr szybko psujących się, przemysł lotniczy, specjalne strefy ekonomiczne. Jak zauważają Kasandra i Appold (2010) [2] w miarę swojego rozwoju strefy okołolotniskowe przyciągają funkcje, które nie są bezpośrednio związane z lotnictwem, ale są powiązane z tymi firmami, które są z nim związane. W konsekwencji Strefy okołolotniskowe przyciągają funkcje tradycyjnie zarezerwowane dla centrów miast. Mathias i Michael Guller (2001) [3] wyróżniają podział na trzy kategorie aktywności gospodarczych w strefie okołolotniskowej:

- główna aktywność lotnicza – techniczna działalność lotniska, bezpośrednio związana z obsługą transportu lotniczego;
- aktywności związane z lotniskiem, bezpośrednio związana z ruchem pasażerskim i towarowym; oraz
- aktywność zorientowana na lotnisko [3].

Proces funkcjonalnej i przestrzennej ewolucji terminalu pasażerskiego lotniska wraz

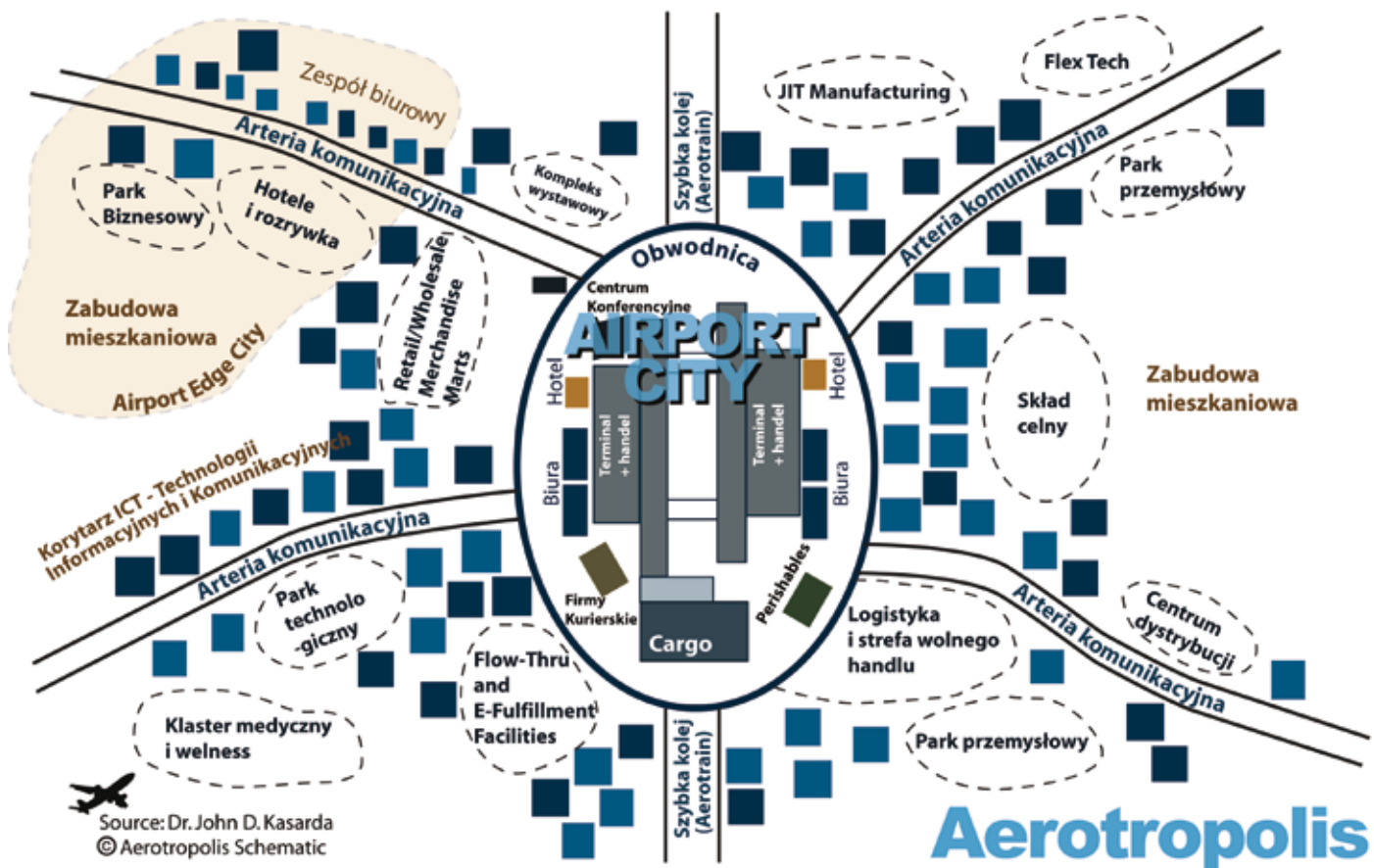
z zespołem przylegających funkcji „okołolotniskowych” nazywany bywa powstawaniem „miast lotniskowych” (ang. „airport city”). Strefy okołolotniskowe rozwijały się zazwyczaj w sposób organiczny, gdy lotniska „obrasały” kolejnymi funkcjami, jednak obecnie powstają też kompleksowe plany zagospodarowania stref okołolotniskowych, jako wielofunkcyjnych obszarów miejskich. Wśród lotnisk rozwijających zespoły komercyjne w strefie landside wymienić można m.in.: Amsterdam - Schiphol, Brema, Bruksela, Düsseldorf, Dublin, Frankfurt nad Menem, Manchester, Wiedeń czy Zurych. Ze względów wizerunkowych, oraz by rozwijać dodatkowe funkcje wykraczające poza operacje lotnicze generujące przychody porty lotnicze na całym świecie promują rozwój zespołów komercyjnych, nadając im chwytliwe nazwy, takie jak *Airport City*, *Air City*, *Aerotropolis*, *Aeropolis*, *Aeropark*, *Aviopolis*, *Aviport*, *Flight Forum*, *Sky City* czy *Airpark* (Schlaack, 2010) [4].

W trwającej od niedawna dyskusji na temat rozwoju przestrzennego obszarów wokół lotnisk wyróżnić można kilka modeli. Wśród koncepcji opisywanych w literaturze wyróżnić można kilka typów (Schlaack, 2010) [4] *Airport City*, *Aerotropolis*, *Airport Corridor*, *Airport Region* oraz *Aeria*. Pierwsze ujęcie – *Airport City* – koncentruje się na otoczeniu lotniska i funkcjach zlokalizowanych w bliskiej odległości od terminalu. Podkreśla się tu gęstą zabudowę o funkcjach paramiejskich. Określenie to stało się najbardziej popularne także ze względów marketingowych. *Airport Corridor*, *Airport Region* oraz *Aeria* opisują różne kształty i formy przestrzenne, związane z kierunkami rozwoju stref okołolotniskowych. Stosunkowo najpełniejszym modelem wydaje się zaproponowane przez Johna Kasardę *Aerotropolis*.

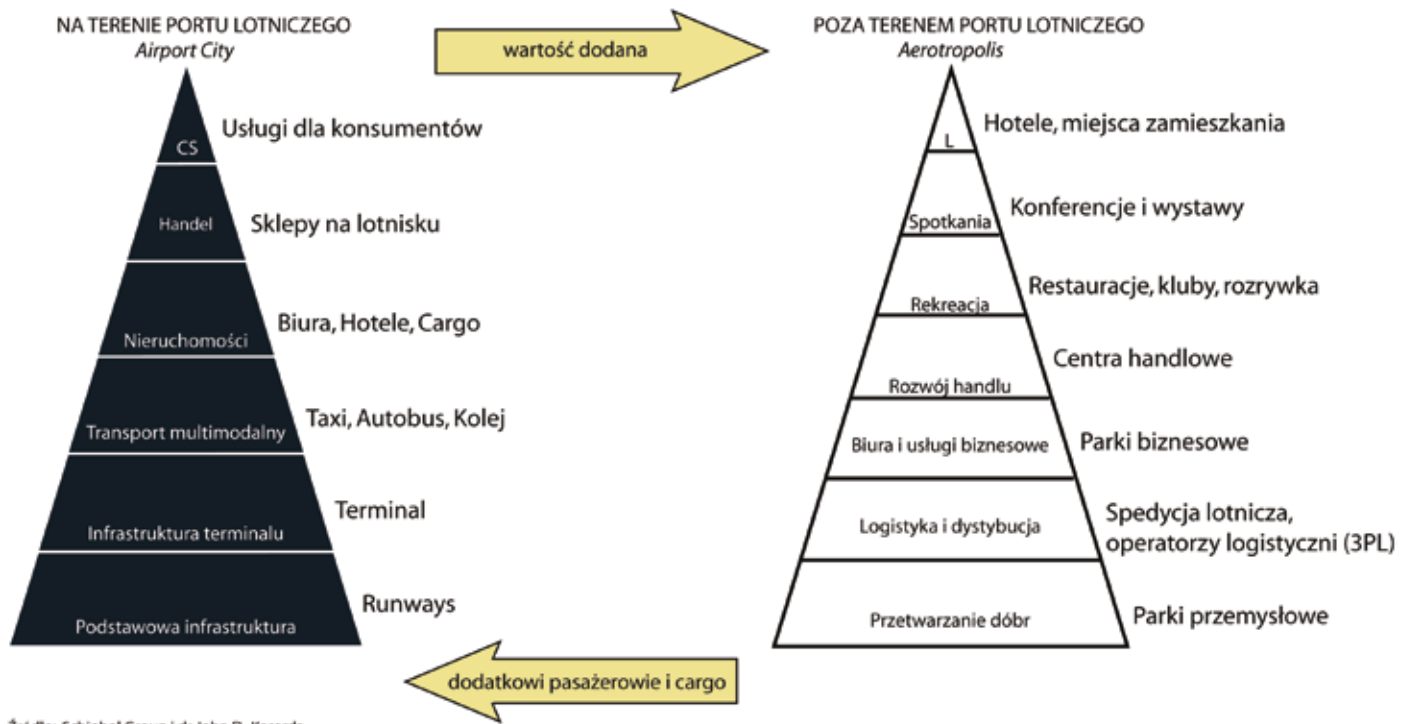
John Kasadra (2000) [1] proponuje określenie *Aerotropolis* jako model dalszego etapu rozwoju stref okołolotniskowych, gdy wokół *airport city* pojawiają się nowe inwestycje bezpośrednio, lub pośrednio zwią-



1. Tereny komercyjne i lekka kolejka w porcie lotniczym w Dusseldorfie (fot. aut.)



2. Schemat Aerotropolis © John Kasarda (tłumaczenie własne)



Źródło: Schiphol Group i dr John D. Kasarda

3. Schemat synergii pomiędzy portem lotniczym i strefą około lotniskową w Aerotropolis wg. Johna Kasardy (tłumaczenie własne)

zane z obsługą lotniska. Kasadra uważa, że podobnie jak tradycyjny model metropolii składa się z centralnie położonego śródmieścia - „city” - i pierścieniowo rozłożonych przedmieść / dzielnic satelitarnych, tak Aerotropolis składa się z zespołu lotniska - „airport city” – oraz łączących je z otoczeniem korytarzy transportowych i położonych wśród nich w promieniu do 30 km zespołów o różnych funkcjach: od firm związanych z przemysłem lotniczym, przez usługi dla pasażerów, po zespoły biurowe, a nawet osiedla mieszkaniowe zorientowane na pracowników lotniska lub ludzi często latających samolotami. Kasadra proponuje uproszczony model Aerotropolis (prognozując, że choć żadna strefa wokół lotniska nie będzie wyglądać dokładnie w ten sposób, to im mniej ograniczeń lokalizacyjnych w danym lotnisku, tym bardziej rozwój będzie przebiegał podobnie do zaproponowanego modelu).

Opisując swój model Kasadra zauważa, że choć dotychczasowy wzrost Aerotropolis był organiczny i spontaniczny, to w przyszłości strefy okołolotniskowe powinny być starannie planowane i projektowane, m.in. z uwzględnieniem poniższych zasad:

- Dogodne powiązania drogami ekspresowymi i liniami szybkiej kolei
- Zmniejszenie ruchu samochodowego przez dostosowanie lokalizacji w optymalnej odległości od lotniska
- Segregację przestrzenną funkcji przemysłowych i logistycznych od usług, zespołów biurowych i obsługi pasażerów
- Lokalizację stref mieszkaniowych i usługowych z najmniejszym oddziaływaniem hałasu i zanieczyszczeń emitowanych przez lotnisko

- Przewaga klastrów funkcji nad rozmieszczeniem pasmowym, z zapewnieniem zieleni izolacyjnej między zespołami
- Poczucie lokalnej tożsamości miejsca i ułatwienie orientacji przez zastosowanie wyróżniających się, ikonicznych, czy wręcz „tematycznych” form architektonicznych
- Formowanie zespołów mieszkaniowych, w których mieszkać będą pracownicy lotniska i często podróżujący jako kompletnych dzielnic z pełnym zakresem usług [1].

Intensywny rozwój stref około lotniskowych, obserwujemy w ostatnich latach także w Polsce. Najbardziej wyrazistym przykładem jest ostatnio Chopin Airport City w Warszawie – plan przekształcenia terenów zlokalizowanych przy dojeździe do lotniska w park biznesowo-handlowy z funkcjami rekreacyjnymi i rozrywkowymi. Zmiana planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Śląskiego z 2010 roku przewidziała tereny inwestycyjne wzdłuż drogi dojazdowej do lotniska Katowice. Dzielnice biznesowe i przemysłowe przy lotniskach powstają w Gdańsku, Wrocławiu i innych miastach.

Gdańsk

Port lotniczy im. Lecha Wałęsy położony jest ok. 10 kilometrów na zachód od śródmieścia Gdańska. Bezpośrednio przy nim znajduje się już centrum biznesowe Allcon@park – zespół trzech budynków biurowych o powierzchni użytkowej przeszło 22 000 m², zwany gdańską doliną krzemową za względu na zlokalizowane tu biura przedsiębiorstw z branży informatycznej, w tym firmy Intel. Władze lotniska podpisały też umowę na budowę w sąsiedztwie hotelu na działce

wielkości ok. 4,5 tys. metrów kwadratowych.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdańska [5] zakłada, że w otoczeniu lotniska powstaną różne obiekty wykorzystujące walory położenia tego obszaru – obiekty, w których rozwinie się produkcja w segmencie wysokich technologii, tereny rekreacyjne o znaczeniu ponadlokalnym oraz usługi towarzyszące. Rejon lokalizacji firm wysokich technologii przekształci się w park technologiczny. Na południe od lotniska na tzw. Kokoszkach Przemysłowych zaplanowano przekształcenie obecnych ogrodów działkowych i gruntów rolniczych o łącznej powierzchni ok. 160 ha w tereny przemysłowe, a na zachód – fragment tzw. zachodniego pasma handlowo-usługowego.

Z portem lotniczym związane są dwie istotne inwestycje komunikacyjne: rozbudowa pomorskiej kolei metropolitarnej oraz przebudowa ulicy Nowej Słowackiego. Kolej Metropolitarne ma na celu rozbudowę sieci trójmiejskiej Szybkiej Kolei Miejskiej; w pierwszym etapie powstanie linia łącząca Gdańsk Wrzeszcz z portem lotniczym, co pozwoli na dojazd z lotniska do centrum gdańska w ciągu ok. 25 minut.

Ulica Słowackiego ma usprawnić komunikację samochodową między śródmieściem a rejonem portu lotniczego. Planowana jest częściowo budowa nowej ulicy (ul. Nowa Słowackiego), a częściowo poszerzenie istniejącej ulicy do dwu jezdni oraz modernizacja węzłów i wiaduktów. Dotychczas zrealizowano pierwszy etap (tzw. „etap lotniskowy”) o długości 2,8 km. Kolejne etapy mają doprowadzić trasę do stadionu (co nie uda się jednak przed mistrzostwami Euro



4. Allcon@park – park przemysłowy w pobliżu portu lotniczego w Gdańsku



5. Ścieżka rowerowa prowadząca do portu lotniczego

2012) oraz usprawnić połączenie z centrum. Planowane jest też docelowo przedłużenie linii tramwajowej do lotniska i dalej do Osowej i Gdyni.

Wrocław

Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu położony jest w południowo-zachodniej części Wrocławia, w odległości ok.

10 km od centrum miasta, w pobliżu Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. W strategii rozwoju miasta przewiduje się dynamiczny wzrost znaczenia Portu Lotniczego wraz z otoczeniem, tworzącego zespół urbani-



6. Wielopoziomowy parking i strefa dojazdu przed nowym terminalem, Warszawa (fot. aut.)

styczny Starachowice Lotnisko. Obok rozwoju infrastruktury lotniczej w tym budowy nowego terminala służyć ma temu poprawa obsługi komunikacyjnej i przygotowanie terenów inwestycyjnych. Studium postuluje, by drogi łączące lotnisko i centrum jako bramy do miasta miały reprezentacyjny i prestiżowy charakter i otoczone były wysokiej jakości zabudową. Dotyczy to nowej Alei Stabłowickiej, która będzie stanowić główny dojazd do nowego terminala, oraz ul. Robotniczej prowadzącej ruch z centrum do portu lotniczego [6].

Wokół nowego terminala zaplanowano strefę rozwoju aktywności gospodarczej związanej z Portem Lotniczym, w tym: logistycznej, magazynowej, przewozowej, handlowej i produkcyjnej; a także kompleks targowo-wystawienniczy. Strategicznym celem Wrocławia jest przyciąganie ośrodków biznesowych, pełniących zasadniczą rolę we współczesnej gospodarce opartej na wiedzy. Studium zakłada, że dla tego rodzaju działalności preferowaną lokalizacją, oprócz prestiżowych lokalizacji w centrum, będą także miejsca dobrze skomunikowane wzdłuż tras łączących centrum z portem lotniczym.

Planuje się połączenie kolejowe nowego terminala z dworcami Wrocław Główny i Wrocław Świebodzki miejską linią kolejową, która obsługiwać będzie równocześnie znajdujące się na trasie osiedla.

W pobliżu lotniska planowany jest nowy element układu pasmowego Wrocławia – *Południowo-Zachodnie Pasma Aktywności Gospodarczej* z główną trasą transportową zwaną w *Osią Inkubacji* łączącą węzeł „Bielany” autostrady A4 z wylotem drogi krajowej nr 94 w kierunku Zielonej Góry. Projektowane pasmo, m.in. dzięki powiązaniom z portem lotniczym, ma w perspektywie stać się *jednym z najbardziej atrakcyjnych miejsc inwestycji dla przedsiębiorstw wymagających lokalizacji w wielkim mieście i jednocześnie dobrych powiązań transportowych w skali europejskiej* [6].

Chopin Airport City

Lotnisko Chopina w Warszawie, położone w granicach miasta, ok. 10 km na południowy zachód od centrum jest największym portem lotniczym w Polsce, obsługującym ponad 8 milionów pasażerów rocznie (około połowę całkowitego ruchu pasażerskiego w Polsce) [10]. W ostatnich latach lotnisko było intensywnie rozwijane i modernizowane, m.in. powstał nowy, dwupoziomowy terminal 2, parkingi wielopoziomowe przed terminalem, pięciogwiazdkowy hotel bezpośrednio przy terminalu oraz połączenie kolejowe z centrum Warszawy. W roku 2010 przeprowadzono konkurs architektoniczno-urbanistyczny na koncepcję

zagospodarowania wielofunkcyjnego zespołu urbanistycznego na terenie lotniska, w którym zwyciężyło biuro architektoniczne JEMS Architekti. *Chopin Airport City* to długofalowy plan przekształcenia terenów zlokalizowanych przy dojeździe do lotniska w park biznesowo-handlowy z funkcjami rekreacyjnymi i rozrywkowymi. Projekt ma służyć zarówno pasażerom lotniska, jak również mieszkańcom Warszawy zapewniając sprawną i efektywną komunikację z miastem i regionem.

W oparciu o pracę konkursową została rozwinięta koncepcja, która jest obecnie podstawą do szukania inwestorów. W efekcie projektu, realizowanego przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” ma powstawać w ciągu najbliższych dziesięciu lat nowoczesny park biznesowy z funkcjami rekreacyjnymi i rozrywkowymi, o łącznej powierzchni 22,5 ha. *Dzięki nowatorskiemu połączeniu koncepcji komercyjnego zagospodarowania terenu z kreatywnym podejściem do wykorzystania przestrzeni publicznej, kompleks stanie się unikalną formą urbanistyczną. Wysokiej klasy nowoczesne biurowce, centrum konferencyjne z jedną z największych sal w Warszawie, hotele klasy premium i ekonomicznej oraz ośrodki rekreacyjne zostaną wpisane w otoczenie zieleni miejskiej parku, z którego będą mogli korzystać zarówno biznesmeni, turyści jak i warszawianie* [7].



7. Chopin Airport City w Warszawie – wizualizacja koncepcji, źródło: <http://www.chopinairportcity.pl/multimedia/wizualizacje>

Międzynarodowy port lotniczy Katowice w Pyrzowicach i strefa okołolotniskowa

Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” zlokalizowany jest w północnej części Aglomeracji Górnośląskiej, w pobliżu miejscowości Pyrzowice, na terenie gmin Ożarówice i Mierzęcice. Obszar portu obejmuje obecnie przeszło 570 ha. Lotnisko zalicza się do kategorii C – dużych regionalnych portów lotniczych. Lotnisko posiada jedną drogę startową o długości 2800 m i dwa połączone ze sobą terminale pasażerskie A i B o dostępnej powierzchni około 22 000 m² i przepustowości około 4 mln pasażerów. Ze względu na obecną dynamikę ruchu lotniczego, nie jest planowana w budowa kolejnego terminalu. Lotnisko posiada terminal cargo – o powierzchni magazynowej 2 380 m² i powierzchni biurowej 3 600 m², umożliwiający odprawę około 18 tys. ton towarów w ciągu roku. Przed lotniskiem zlokalizowane są parkingi o łącznej ilości ok. 1800 miejsc; w pobliżu lotniska działa też kilkanaście parkingów prywatnych. W 2009 r. MPL „Katowice” obsłużył blisko 2,5 miliona pasażerów, w tym samym roku przewieziono natomiast 6 543 ton ładunku. Liczba operacji lotniczych wyniosła przeszło 20 000 (8,5% lotów w całej Polsce). Ogółem przewieziono 2 301 tys. osób (3. miejsce w kraju), co stanowiło 12,1% ruchu pasażerskiego w kraju. W najbliższym czasie planuje się m.in. rozbudowę płyty po-

stojowej z modernizacją (przebudową) dróg kołowania, strażnicy pożarowej, budynków administracyjnych, itp. Dojazd do lotniska z Aglomeracji Śląskiej zapewnia autostrada A1 i droga S1.

Możliwość rozwoju portu lotniczego i strefy okołolotniskowej przewiduje Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Śląskiego. W projekcie zmiany planu (2010) określono wizję rozwoju portu i wyznaczono strefę okołolotniskową MPL Katowice jako obszar *w szerokim kontekście powiązań przestrzennych i funkcjonalnych z bliższym i dalszym otoczeniem. Strefa okołolotniskowa zlokalizowana jest w obrębie gmin Bobrowniki, Mierzęcice, Ożarówice i Siewierz. Wobec braku oficjalnej definicji strefy okołolotniskowej przyjęto delimitację strefy, jako bezpośredniego obszaru rozwoju MPL. Przyjęta dla potrzeb zmiany Planu strefa nie jest tożsama ze strefą ograniczonego użytkowania, ani też z szeroko pojętą strefą oddziaływania lotniska. O charakterze prowadzonej zmiany Planu i o wyznaczeniu takiej, a nie innej strefy okołolotniskowej przesądził kontekst rozwoju zapisany w podstawowych dokumentach strategicznych województwa* [8].

Wizję rozwoju portu określono w „Planie Generalnym dla MPL Katowice w Pyrzowicach” sporządzonym przez Konsorcjum Egis Poland, Egis Avia i Polconsult i przyjętym w 2008 r. [9] Plan ten określa port lotniczy,

jako główny węzeł komunikacji lotniczej dla Polski Południowej, preferowany przez klientów ze względu na wysoki standard świadczonych usług i dogodne połączenia komunikacyjne. Działania rozwojowe MPL mają być zintensyfikowane dla rynku przewozów pasażerskich niskokosztowych, czarterowych i cargo. W Planie Generalnym z 2008 r. rozwój lotniska został przewidziany w trzech etapach: lata 2008-2012, 2012-2022, 2022-2032. Określone w nim zostały cztery scenariusze rozbudowy i rozwoju lotniska. Ostatecznie rekomenduje się scenariusz przewidujący koncepcję liniowej rozbudowy terminala oraz budowę nowej drogi startowej w obecnych granicach lotniska, przekształcenie obecnej drogi w równoległą drogę kołowania, a w ostatecznym etapie rozwoju budowę dodatkowej niezależnej drogi startowej na północ od istniejącej.

W roku 2010 w Katedrze Urbanistyki i Planowania Przestrzennego na Wydziale Architektury Politechniki Śląskiej na zlecenie GTL SA opracowano Koncepcję zagospodarowania przestrzennego strefy ogólnodostępnej Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach [10]. Koncepcja ilustruje możliwości kształt rozwoju przestrzennego strefy ogólnodostępnej portu lotniczego (obszaru przed terminalami pasażerskimi A, B oraz planowanym C) na bazie opracowanego w roku 2008 planu generalnego.



8. Koncepcja zagospodarowania przestrzennego strefy ogólnodostępnej Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach – wizualizacja

W strefie przedterminalowej znalazły się następujące obiekty i funkcje: terminale pasażerskie A i B, projektowany terminal C, drogi dojazdowe i parkingi, stacja kolejowa wraz z połączeniem z terminalami za pomocą mostu pieszego („sky walk-u”), hotel wraz z centrum konferencyjnym. Wzdłuż drogi 913 w strefie dojazdu do lotniska zlokalizowano tereny pod budowę obiektów komercyjnych usługowo – biurowych. Dojazd do portu lotniczego zapewniony jest od strony południowej drogą nr 913. Ponieważ nowa linia kolejowa poprowadzona będzie w poziomie terenu, skrzyżowanie drogi 913 z linią kolejową zrealizowane będzie w formie wiaduktu i wykopu – kolej w poziomie 0; droga w poziomie – 6 m. Obsługę parkingową strefy przedterminalowej zapewniać będą parkingi terenowe oraz wielopoziomowe realizowane etapowo, skomunikowane projektowanym układem dróg wewnętrznych. W oparciu o wytyczne z planu generalnego oraz planu rozwoju lotniska zaprezentowano przykładową bryłę nowego terminala C. Uwzględniono też hotel wraz z centrum konferencyjnym, oraz kompleks biurowy.

Relacje funkcjonalne portu lotniczego Katowice z regionem mają z pewnością dużo szerszy zakres przestrzenny niż strefa okołolotniskowa wyznaczona w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa. Można zakładać, że strefa oddziaływania portu lotniczego obejmuje obszar

wokół portu w promieniu kilkunastu kilometrów, obejmując sąsiednie gminy i najbliższe większe miasta (Siewierz, Tarnowskie Góry). Przyjmując hipotetyczny obszar oddziaływania Aerotropolis w promieniu 30 km, skorygowany o naturalne bariery rozwoju (obszary zielone, obszary zabudowane) można założyć „region lotniskowy” rozwijający się w kierunku południowym, sięgający Katowic i Gliwic. W takim ujęciu funkcjonalnymi przesłankami do tego, by móc mówić o powstającym aerotropolis mogą być:

- Usprawnienia komunikacji drogowej – autostrada A1, poszerzenie drogi dojazdowej do lotniska,
- Planowana linia kolejowa Katowice – Bytom - Pyrzowice
- Inwestycje i tereny inwestycyjne w gminach sąsiednich, wyznaczone w Zmianie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego i w studiach uwarunkowań i kierunków rozwoju gmin Mierzęcice i Pyrzowice
- Prywatne przedsięwzięcia w pobliżu lotniska i wzdłuż dróg dojazdowych (parkingi, restauracje, hotele)
- Uczelnie wyższe w Gliwicach i Katowicach; w tym Centrum Kształcenia Kadr Lotnictwa Cywilnego Europy Środkowo – Wschodniej na Politechnice Śląskiej
- Parki przemysłowe, parki technologiczne, specjalne strefy ekonomiczne itp. w tym w Katowicach i Gliwicach

- Instytucje organizujące wydarzenia o znaczeniu krajowym i międzynarodowym – w tym Spodek, Stadion Śląski, a w bliższej przyszłości nowa siedziba Muzeum Śląskiego i NOSPR; nowe centrum kongresowe w Katowicach

W kontekście wspomnianych globalnych trendów rozwojowych stref okołolotniskowych można wysunąć hipotezę możliwego przyszłego rozwoju strefy pomiędzy lotniskiem Katowice a głównymi miastami aglomeracji. Wydaje się, że rozwój i synergiczne relacje funkcjonalno – przestrzenne między portem lotniczym a otoczeniem mogą następować w trzech strefach:

1. „Airport city” – bezpośrednie otoczenie terminali pasażerskich, obejmujące inwestycje na terenie lotniska ujęte w planie generalnym portu lotniczego – parkingi, hotel, biura, cargo, itp. – a także w sąsiednim obszarze przy lotnisku, przy stacji kolejowej oraz drodze dojazdowej 913 – centra logistyczne, lekki przemysł, biura, dalsze hotele, gastronomia; w przyszłości może także usługi handlu i rozrywki. Budowa terminala C planowana po 2030 roku będzie związana ze wzrostem liczby pasażerów i prestiżem lokalizacji lotniska. Poprawa powiązań drogowych i budowa kolei będzie katalizować rozwój i sprawi, że „airport city” będzie dobrze skomunikowaną, dostępnym miejscem („destyna-

cją), z elementami programowymi wykraczającymi poza te związane bezpośrednio z przemysłem lotniczym.

2. Strefa okołolotniskowa – strefa powiązań gospodarczych z lotniskiem. Obszar obejmujący tereny inwestycyjne przewidziane w planie rozwoju przestrzennego województwa śląskiego oraz w studiach i planach miejscowych gmin sąsiadujących z lotniskiem i położonych wzdłuż drogi S1, w którym powstawać będą zakłady przemysłowe, oraz związane z nimi mniejsze przedsiębiorstwa. Planowana infrastruktura komunikacyjna sprawi, że będzie to jeden z najlepiej skomunikowanych obszarów w regionie. Pojawienie się pierwszych dużych inwestorów przyciągnie kolejne inwestycje, w pierwszej fazie związane z lotnictwem, a następnie kolejne, poszukujące dogodnej lokalizacji i dobrego klimatu inwestycyjnego. Efektem katalizującym mogłoby być ustanowienie na tych terenach podstrefy Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Rozwój zakładów przemysłowych będzie korzystny dla lokalnych mieszkańców (zatrudnienie) i przedsiębiorstw (więcej klientów dla restauracji, hoteli, itp.). Równocześnie pojawiać się będą uciążliwości i konflikty (wzrost ruchu ulicznego, zanieczyszczenie środowiska, hałas, itp.).
3. Strefa powiązań z miastami aglomeracji („Airea / Airport corridor”). Rozwój funkcji metropolitalnych o znaczeniu ponadlokalnym w głównych miastach aglomeracji będzie wymagał i korzystał z dobrych połączeń lotniczych, zwiększając ilość korzystających z lotniska, dając synergiczny efekt wzajemnych powiązań. W Katowicach funkcje te obejmują administracyjne i gospodarcze centrum regionu, ponadlokalne funkcje kulturalne i kongresowe takie jak modernizowany Spodek czy Stadion Śląski, budowana nowa siedziba Muzeum Śląskiego, NOSPR, centrum kongresowe, itp. Czynnikiem stymulującym rozwój ponadlokalnych funkcji mogłoby być uzyskanie przez Katowice prawa Europejskiej Stolicy Kultury w 2016 roku. W Gliwicach funkcjami takimi są m.in. specjalna strefa ekonomiczna, centrum logistyczne wraz z portem, Politechnika Śląska z Centrum Kształcenia Kadr Lotnictwa Cywilnego Europy Środkowo – Wschodniej, a dzięki Autostradzie A1 czas przejazdu z miasta do portu lotniczego Katowice to ok. 20 minut. Stąd wzrost zależności funkcjonalnych między miastami aglomeracji i portem lotniczym skutkować może rozwojem typu „airport corridor” wzdłuż dróg 913/S1/86 oraz autostrady A1.

Podsumowanie

Węzły transportowe w historii rozwoju miast zawsze były miejscami intensywnych kontaktów i wymiany, a przez to ośrodkami rozwoju i wzrostu gospodarczego. Jako uprzywilejowane lokalizacje przyciągały inwestycje i stawały się ośrodkami intensywnego zagospodarowania przestrzennego. Podobne zjawisko można zaobserwować w przypadku portów lotniczych, a terminal pasażerski i cargo obrasta szeregiem dodatkowych funkcji komercyjnych zarówno usługowych, związanych z obsługą pasażerów, jak i przemysłowych. W dalszych etapach pojawiają się także inne funkcje tradycyjnie miejskie, takie jak centra konferencyjne, hotele, biurowce, itp. Proces ten następuje w różnych skalach i na różne sposoby. W największych istniejących portach lotniczych następował ewolucyjnie i „organicznie” przez lokowanie kolejnych inwestycji, natomiast coraz częściej zespoły typu „airport city” są przedmiotem planowania przestrzennego i ekonomicznego. W ostatnich latach także w Polsce ma miejsce gwałtowny rozwój lotnictwa cywilnego, a zarazem rozwój stref okołolotniskowych. Model planowanego rozwoju przestrzennego przybiera różne formy. Przykładowo dla typowo miejskiego lotniska Chopina w Warszawie planowany jest wielofunkcyjny, gęsty, miejski zespół urbanistyczny, a przy lotnisku „Katowice” w Pyrzowicach zespół usługowo - komercyjny tuż przy terminalu, oraz bardziej ekstensywnie zagospodarowana strefa przemysłowa wzdłuż korytarza transportowego łączącego lotnisko z miastami aglomeracji. W każdym przypadku kluczowe znaczenie dla rozwoju strefy okołolotniskowej mają powiązania transportowe – drogowe i kolejowe – które umożliwiają rozwijanie lotniska jako intermodalnego węzła komunikacyjnego. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Kasarda, J.: Airport Cities and the Aeropropolis: The Way Forward in Global Airport Cities edited by John D. Kasarda, London: Insight Media, 2010
- [2] Appold, S. J. i J. D. Kasarda: The Airport City Phenomenon: Evidence from Large US Airports. Urban Studies 11/2012.
- [3] Güller, M., Güller, Michael: From airport to airport city, Editorial Gustavo Gili SA, Barcelona 2003
- [4] Schlaack, J.: Defining the Airea. Evaluating urban output and forms of interaction between airport and region [w:] U. Knippenberger, Wall, A. [ed.]: Airports in cities and regions: research and practise ; 1st International Colloquium on Airports and Spatial Development, Karlsruhe, 9th - 10th July 2009, Karlsruhe 2010
- [5] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdańska (2007)
- [6] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdańska (2010)
- [7] <http://www.chopinairportcity.pl/o-projekcie/koncepcja> (dostęp 21.05.2013)
- [8] Zmiana planu zagospodarowania przestrzennego Województwa Śląskiego
- [9] Plan Generalny Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach - Studium Rozwoju, Raport Prognoz Ruchu, Egis Avia & Egis Poland & Polconsult, 2008 r.
- [10] Koncepcja zagospodarowania przestrzennego strefy ogólnodostępnej Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach, Politechnika Śląska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Przestrzennego, kierownik katedry: dr hab. inż. arch. Krzysztof Gasidło Prof. Pol. Śl., zespół autorski: dr Michał Stangel, dr Michał Sitek, mgr Damian Serwata; współpraca - studenci: K. Janyga, M. Kamińska, M. Harnasz, A. Dąbrowska, M. Janczura, K. Zaręba, G. Pawlak, A. Mazur, W. Lipka, M. Żyro