

Wpływ nowego "Lotniska Lublin" w Świdniku na rozwój ekonomiczny miasta i jakość życia mieszkańców

Krystyna Guranowska-Gruszecka



prof. ndzw. dr hab. inż. arch.
Krystyna Guranowska-Gruszecka

Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, Katedra Projektowania Urbanistycznego i Krajobrazu Wiejskiego

ka@post.pl

Autorka w artykule przedstawia kilka wybranych problemów badawczych, wyzwań współczesnej urbanizacji i rozwoju cywilizacyjnego, które syntetycznie można określić w następujący sposób:

- Hierarchia ważności : przyroda czy człowiek i jego potrzeby? Lotnisko dla susła perełkowanego czy dla transportu lotniczego - pozytywne i negatywne cechy dokonanych zmian lokalizacji lotniska;
- Tradycje lotnicze w Świdniku nośnikiem akceptacji przez lokalną społeczność nowego "Lotniska Lublin" - wyważone dyskusje o uciążliwościach dla miasta i jego mieszkańców, jakie niesie ta nowa inwestycja;
- Kształtowanie lotniska i jego najbliższego otoczenia w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego 2011-2014; ocena wpływu na bezpośrednie sąsiedztwo z punktu widzenia projektanta kształtującego lokalne prawo terenów przyległych;
- Rozwój systemu transportowego usprawniającego dojazd pasażerskie i towarowe do lotniska -dzieło ostatnich kilku lat;
- Strefa aktywności gospodarczej Świdnika, porównanie możliwości rozwoju z istniejącym stanem miejsc pracy

Artykuł zakończą wnioski z przeprowadzonych analiz, zaprezentowanych procedur i podjętych decyzji. Przedstawione będą pozytywy i negatywy nowej inwestycji i jej wpływ na rozwój miasta i życie mieszkańców. Autorka zamierza także wskazać te elementy przeprowadzonych działań, które, wprawdzie dokonane w dobrej wierze i w zgodzie z obowiązującymi przepisami, budziły w trakcie tych procesów pewne kontrowersje, albo mogą się wiązać z utrudnieniami w realizacji inwestycji w przyszłości.

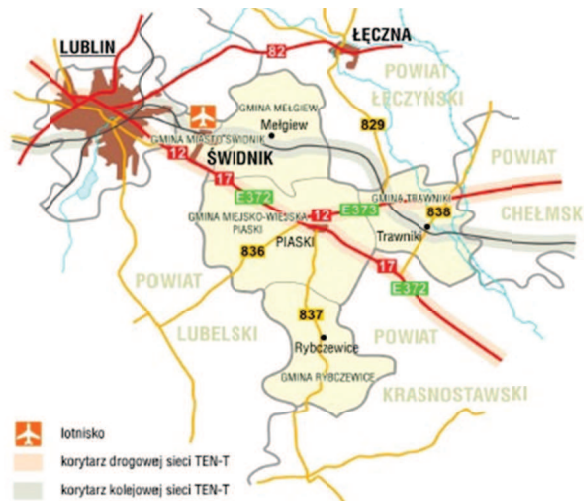
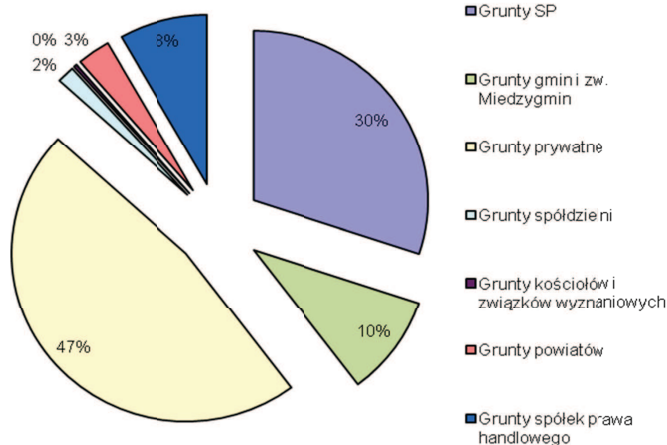
Przyroda czy człowiek i jego potrzeby?

Tereny w granicach administracyjnych miasta Świdnik na północ od równoleżnikowo usytuowanej linii kolejowej objęte zostały ścisłą ochroną i włączone w poprzedniej dekadzie do sieci Natura 2000. W tej sytuacji susł perłkowany jako gatunek ginący, zapisany w Czerwonej Księdze zagrożonych gatunków, występujący na stepach Ukrainy, Mołdawii, a w Polsce tylko na Lubelszczyźnie, w tym na lotnisku w Świdniku, stał się nagle najważniejszym tematem w obliczu decyzji o budowie nowoczesnego międzynarodowego lotniska pasażerskiego. Dla współczesnych planów budowy Cywilnego Portu Lotniczego w Świdniku istotny jest rok 2007 r., kiedy Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego podpisał promesę zezwolenia na utworzenie lotniska komunikacyjnego w Świdniku. Tymczasem na trawiastym terenie obecnego lotniska w Świdniku znajdowała się największa kolonia susła perełkowanego, zwierzęcia wiewióropodobnego, obejmująca przy najbardziej sprzyjających warunkach, ok. 11 tys. osobników, dla której planowana

rozbudowa lotniska była zagrożeniem. Powstrzymano jednak budowę lotniska, w obecnym niepokoju, że mając na uwadze znaczenia tej enklawy przyrodniczej i siedliska o znaczeniu wspólnotowym, Komisja Europejska może nie wydać właściwej decyzji środowiskowej dla lotniska. Przygotowania do budowy lotniska stanęły na kilka lat.

W końcu dzięki porozumieniu ekologów i samorządowych władz lokalnych, przesunięto lokalizację nowego pasa startowego, a kolonia susłów pozostała. Dla ochrony najliczniejszej z siedmiu zwartych kolonii susła perełkowanego w Polsce, utworzony został Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Świdnik” PLH060021, powołana Fundacja Ochrony Susła Perełkowanego, a na zielonej płycie lotniska utworzony użytek ekologiczny. Po trzech latach w dniu 18 października 2010 r. Wojewoda Lubelski wydał Decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji celu publicznego: „Rozbudowa Regionalnego Portu Lotniczego: Port Lotniczy Lublin S.A. (Świdnik)”. Lata 2010 – 2012 to prace budowlane. Lotnisko zostało otwarte 17 grudnia 2012 r. Chociaż Urząd Miasta Świdnik podjął uchwałę o zmianie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego terenu w 2008 r., prace projektowe rozpoczęto dopiero w maju 2011 roku, kiedy „prawo susłów” do indywidualnego użytkowania tego terenu zostało usankcjonowane.

Konsekwencją ustalenia formy ochrony w postaci użytku ekologicznego były wszelkie możliwe zakazy jakichkolwiek zmian w użytkowaniu i przekształcaniu terenu płyty lotniska. Ustalono ze względu na susła obowiązek utrzymywania niskiej trawiastej murawy przez sezon wegetacyjny, co wymagało koszenia



1. Struktura własności gruntów Świdnika [Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Świdnik, Studio KA, 2014]

2. Korytarze sieci TEN-T. Świdnik na tle komunikacji ponadlokalnej [Zmiana Studium UikZP, Studio KA, 2014]

trawy minimum 3-krotnie w roku, dokonywanego tam zresztą standardowo. Wpisano jedynie w uchwałę dopuszczenie prawa przejazdu przez lotnisko i położenia podziemnych kabli oraz wzniesienia planowanej radiolaterni DVOR/DME.

Lokalne środowisko przyrodnicze płyty lotniska od tamtego czasu okazało się jednak mało przyjaznym dla chronionego susła, a decyzja pozostawienia tu zwierzęcia nietrafiona. Obok uciążliwości, hałasów i dokonywanych przez ostatnie lata zmian inwestycyjnych w tym rejonie, prac budowlanych itp działalności, co niewątpliwie zakłócało dawną oazę spokoju tych terenów autorka dodaje jeszcze kolejne argumenty. Powstanie lotniska w Świdniku to też awans rozwojowy miasta. Już nastąpiła a nastąpi jeszcze bardziej w najbliższych latach intensyfikacja zabudowy w granicach administracyjnych miasta. Przez miasto przechodziły liczne „kliny” zieleni, które wobec potrzeb inwestycyjnych sukcesywnie są zabudowywane. Uprzednio tereny lotniska łączyły się w różnych kierunkach z innymi terenami zieleni, z otwartymi terenami sąsiednich gmin oraz np lasem Szpitalnym, którego część musiała być wycięta. W kończonym Studium UikZP lotnisko jest enklawą - wyspą zieloną otoczoną terenami zainwestowanymi [por. ryc. 4 artykułu] w tym chociażby rozbudowaną siecią komunikacyjną. Susły nie mają możliwości poszerzenia swojego terytorium i wymierają. Kolejne, sprowadzane tu przez instytucje ekologiczne kolonie również się nie

utrzymały. Użytek ekologiczny przestał być dobrym siedliskiem dla susła. Przy intensyfikacji zabudowy dzieje się tak w wielu rejonach kraju. Niezbędne jest postawienie wniosku o rozprawę i opieranie się na szerszej wiedzy w sytuacjach podobnych do tej, gdzie nie zbadano do końca jak duży teren jest siedliskiem susła i jak powinno wyglądać otoczenie siedliska. Nie przewidziano, że te wysiłki w kierunku ochrony, nie dadzą pozytywnych rezultatów.

Pozytywnym aspektem tej sytuacji jest fakt, że jednak we współpracy między przyrodnikami, ekologami, przedsiębiorcami, Urzędem Lotnisk Cywilnych i władzami samorządowymi wynegocjowano przyjęte rozwiązanie i doprowadzono do odsunięcia płyty lotniska w kierunku północnym, czyli dalej od miasta, co niewątpliwie jest z korzyścią dla komfortu życia mieszkańców.

Wpływ tradycji lotniczych w Świdniku na społeczny odbiór lokalizacji lotniska w mieście

Świdnik posiada przedwojenną tradycję lotniczą, która sięga 1934 r., kiedy zapadła decyzja o budowie lotniska. Docelowo miało ono zajmować powierzchnię 146 ha. W 1937 r. rozpoczęto realizację dwóch hangarów, obiektów technicznych z podziemną bazą paliwową i budynku administracyjno-internatowego dla przyszłej cywilnej szkoły pilotów. Inwestycję sfinansował w całości Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Szkołę

Pilotów LOPI im. Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza otwarto w dniu 4 czerwca 1938 roku. Inwestycja ta odciążała inne lubelskie lotniska.

Do Świdnika przeprowadził się Aeroklub Lubelski. W 1939 roku, w wyniku ataków wojsk niemieckich, lotnisko zostało zbombardowane, a jego zaplecze zniszczone. W czasie kampanii wrześniowej w dniu 9 września 1939 r. samoloty niemieckie zbombardowały szkołę pilotów oraz stojące na lotnisku samoloty. Powtórnie lotnisko zostało zbombardowane 11 września 1939 r. Wkrótce zostało przejęte i odbudowane przez Niemców. Z tego okresu pochodzą zachowane do dziś pozostałości betonowego pasa startowego. Niemcy przez całą wojnę korzystali ze świdnickiego lotniska, a w 1941 posłużyło im do ataku militarnego na ZSRR. W lipcu 1944 r. lotnisko zostało zajęte i wykorzystywane przez lotnictwo sowieckie do celów toczonej wojny. Po wojnie władze państwowe podjęły decyzję o lokalizacji i budowie przedsiębiorstwa lotniczego. Powołana do życia z dnia 1 stycznia 1951 r. Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego nr 5 w Świdniku, miała być pierwszą zbudowaną od podstaw w powojennej Polsce wytwórnią lotniczą.

Powstające obok osiedle mieszkaniowe otrzymało w 1954 roku prawa miejskie. Pierwsze hale produkcyjne, w których rozpoczęto produkcję zespołów do odrzutowego samolotu myśliwskiego MIG-15, powstały w latach 1950-52. W 1952 roku zapadła decyzja o umiejscowieniu w WSK Świdnik produkcji śmigłowców. Historia miasta ściśle powiązana jest z dziejami tego zakładu przemysłowego i zabezpieczeniem potrzeb socjalno-bytowych oraz techniczno-administracyjnych pracującej w zakładzie załogi. Wraz z rozwojem fabryki powiększały się też osiedla miejskie. Miasto rozbudowało się w kierunku wschodnim i południowym. W Świdniku powstawały szkoły, ośrodek sportowo-rekreacyjny, nowe pawilony handlowe oraz reprezentacyjne jak na tamten czas – kino „LOT”. Z czasem powstawały inne zakłady produkcyjne i usługowe, rozbudowała się sieć handlowa, a przede wszystkim nowe zasoby mieszkaniowe.

Dziś miasto zajmuje 20,35 km² powierzchni. Według stanu z 31.12.2012 r. liczba mieszkańców wynosiła - 40 373 osób. Świdnik należy do najgęściej zaludnionych gmin w województwie lubelskim. Średnia gęstość zaludnienia wynosi 1984 osoby/km².

Dla oceny potencjału demograficznego miasta charakterystyczne jest, że chociaż w okresie dynamicznego rozwoju miasta w latach 1960-1990 nastąpił trzykrotny wzrost liczby ludności, od 1990 r. liczba mieszkańców utrzymuje się prawie na poziomie, a nawet okresowo trochę spada. Budowa lotniska, przy okazji sprawnego połączenia z Lublinem to znakomita perspektywa dla miasta, być może nawet wzrostu liczby mieszkańców, ale przede wszystkim podniesienia poziomu usług, wzro-



3. Plan Świdnika. Strefy polityki przestrzennej: A - strefa śródmiejska, B - strefa mieszkaniowa (zabudowa wielorodzinna i jednorodzinna oraz rekreacja), C - strefa aktywności gospodarczej. [oprac. Studio KA, B. Fita].

stu nowych miejsc pracy, większych kontaktów z interesariuszami z zewnątrz.

Dla współczesnych czasów charakterystyczna trwała, ciągła mobilność, dzięki międzynarodowemu lotnisku cywilnemu staje się atrybutem miasta i życia jego mieszkańców, budząc w Świdniku także nadzieje na lepsze warunki życia i pracy. Dzięki tradycji przemysłu lotniczego, nowe inwestycje z tej dziedziny są w mieście postrzegane jako twórcza działalność w kierunku rozwoju i nowoczesności. Istnieje znaczna tolerancja społeczna w odniesieniu do potencjalnych i rzeczywistych uciążliwości, jakie niesie lokalizacja lotniska. Wielokrotnie autorka mogła się o tym przekonać w czasie wyłożenia dokumentacji planistycznej do publicznego wglądu.

Stan prawny gruntów

Inwestowanie jest jednak częściowo uzależnione od przychylności mieszkańców, biorąc pod uwagę, że prawie połowa gruntów należy do właścicieli prywatnych (47% gruntów w mieście), w formie użytkowania wieczystego, bądź własności. Grunty Skarbu Państwa zajmują ok. 30 % gruntów gminy, grunty będące własnością Gminy Miejskiej Świdnik zaś ok. 10 % jej powierzchni. Grunty spółek prawa handlowego to ok. 8 % powierzchni Gminy. Grunty te znajdują się pod terenami lotnisk i parku technologicznego.

Istnieją zatem niewielkie możliwości inwestowania przez miasto wobec braku własnych komunalnych gruntów.

Uciążliwość hałasowa lotniska

W 2009 roku wyznaczono izofonę hałasową od lotniska szacunkowo o wymiarach 7 na 1 kilometr. Miała ona oczywiście wielki wpływ na zabudowę na przyległych terenach. W wyniku kolejnych opracowań, o charakterze referatu do poprzednich ustalono, również w oparciu o dokonane pomiary hałasu, że nie ma potrzeby wyznaczania tak dużej izofony. Jednak przyjęto docelowo, że dotyczy to lotów w ciągu dnia natomiast w nocy lotów nie będzie. Problem ten jest stale monitorowany w punktach pomiarowych pod trasą przelotu samolotów. Po pierwszych dwóch latach eksploatacji lotniska sporządzona zostanie analiza porealitywna. Przedmiotem analizy będzie oddziaływanie akustyczne lotniska, a jej celem weryfikacja ustaleń wcześniejszego raportu oraz określenie (na podstawie wyników pomiarów) potrzeby utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania lub potwierdzenia braku takiej potrzeby. Hałas lotniczy wywołany dotychczasową działalnością lotniczą na lotnisku zakładowym (próby silników helikopterów na stojankach, starty i lądowania małych samolotów sportowych i motolotni) na poziomie wartości normatywnej 60 dB(A) zamyka się w granicach lądowiska oraz lotniska stanowiącego wła-

śność WSK-PZL Świdnik. Wynika stąd, że pobliskie tereny zabudowy mieszkaniowej nie są zagrożone ponadnormatywnym poziomem hałasu w porze dziennej (6-22), a w porze nocnej lądowisko i lotnisko nie funkcjonuje. Uzgadnianie warunków ewentualnych odszkodowań w odniesieniu do obiektów mieszkalnych przebiegało w atmosferze zrównoważenia emocji, być może ze względu na zastosowanie zasady bezpośrednich rozmów przedstawicieli instytucji lotniczych z mieszkańcami.

Kształtowanie lotniska i jego najbliższego otoczenia w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego 2011-2014

Warto jednak zwrócić uwagę na możliwość mniej polubownych negocjacji w przyszłości, ze względu na skomplikowane, mimo wszystko, procedury prawne dochodzenia swoich należności przez właścicieli gruntów. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej dbając o bezpieczeństwo prowadzenia samolotów od granicy zasięgu w rejonie lotniska, na początku miała zamiar przyjąć najbardziej restrykcyjną III kategorii ILS (instrument landing system). Biorąc pod uwagę znaczne ograniczenia zagospodarowania terenów przyległych wynegocjowano ostatecznie I kategorii ILS.

Warto jednak zauważyć, że PAŻP jest instytucją niezależną, dbającą o bezpieczeństwo i nie podlega Urzędowi Lotnictwa Cywilnego (ULC). Tymczasem samorząd może współdziałać tak na prawdę tylko z Urzędem Lotnictwa Cywilnego a nie z instytucją zajmującą się bezpieczeństwem lotów. Jednocześnie w planie miejscowym muszą być zawarte i na rysunku planu i w tekście ustaleń cele publiczne, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Takim celem jest właśnie lotnisko. Jeżeli zatem tak się wydarzy, że na konkretnej działce budowlanej, a zwłaszcza już zabudowanej pogorszą się warunki zagospodarowania terenu, to właściciel tej działki w oparciu o art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r. (Dz. U. 2012 z późn. zm) może żądać od gminy odszkodowania za poniesioną szkodę lub wykupienia działki w całości czy jej części. Obniżeniu wartości działki oczywiście nie jest winna gmina. Będzie wobec tego tenże wniosek właściciela przekazywać do Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC). Problemem dla właściciela może być ponadto fakt, że aby ubiegać się skutecznie o odszkodowanie, właściciel musi udowodnić obniżenie wartości jego nieruchomości. W praktyce ta procedura może okazać się uciążliwą dla użytkowników terenów przyległych do lotniska. Obecnie „Lotnisko Lublin” w Świdniku obejmuje:

- Port Lotniczy - lotnisko użytku publicznego o kodzie referencyjnym 4D wraz z urządzeniami nawigacyjnymi DVOR/DME i urządzeniem wspomagającym lądowa-

nie w warunkach ograniczonej widoczności ILS/LLZ. Długość drogi startowej wynosi 2520 m, szer. 45 m plus 2 x 7,5 m. - lotnisko dla śmigłowców zlokalizowane na terenie WSK -PZL Świdnik S.A” z wyznaczonym polem wzlotów i powierzchnią ograniczającą wysokość zabudowy i obiektów naturalnych, - lądowisko Świdnik k/Lublina przeznaczone do startów i lądowań w dzień i w nocy statków powietrznych o całkowitej masie startowej MTOM do 5700 kg.

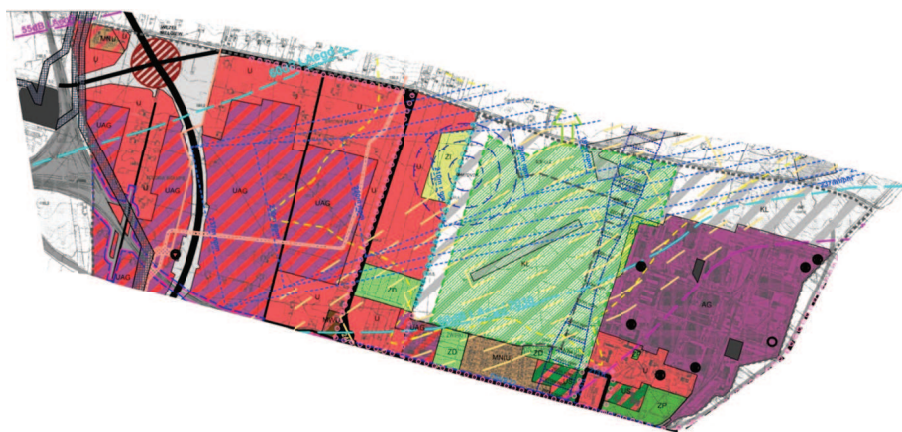
Lotnisko zajmuje powierzchnię ok. 250 ha w tym pas startowy o dł. 2,5 km, terminal pasażerski o pow. 11 tys. m² przystosowany do obsługi 1 mln pasażerów rocznie, budynek straży pożarnej, budynek techniczny i stację paliwa lotniczego oraz infrastrukturę drogową z parkingami.

Aktualna Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świdnik, realizowana jest na podstawie uchwały nr L/314/2010 Rady Miasta Świdnik z dnia 13 maja 2010 r. W Uzasadnieniu do podjęcia Uchwały Rady Miasta Świdnik w sprawie przystąpienia do zmiany SUIKZP wskazano na dużą presję inwestycyjną na Miasto Świdnik jako obszar ościenny w stosunku do Lublina. Dotyczy ona potrzeb mieszkaniowych, jak również sytuowania obiektów aktywności gospodarczej. Jednym z głównych czynników ożywiających ruch inwestycyjny jest realizacja lotniska w Świdniku. Pomimo, że w obowiązującym jeszcze dziś poprzednim Studium przyjęto zabezpieczenie potrzeb rozwojowych miasta na perspektywę 15 lat – już obecnie właściciele gruntów zgłaszają potrzebę zmian przeznaczenia planistycznego części swoich nieruchomości.

Godnym zauważenia i pochwały w kształtowaniu programu strefy aktywności gospodarczej obok lotniska jest stymulowana przez samorząd miejski powściągliwość w wyznaczaniu obiektów handlowych wielko powierzchniowych. Od początku XXI wieku wiadomo, że obiekty takie powodują paraliż handlu w promieniu co najmniej kilometra, przyczyniając się do upadłości mniejszych sklepów nie wytrzymujących konkurencji. Świdnik nie pretenduje do skali dużego miasta, które byłoby w stanie nie doznać uszczerbku na lokalnej gospodarce w wyniku oddziaływania obiektu wielko powierzchniowego. Należy zatem zauważyć pozytywną rolę samorządu, który nie wprowadzając do planu miejscowego takich obiektów niewątpliwie przyczynia się do ochrony lokalnej przedsiębiorczości.

Rozwój systemu transportowego usprawniającego dojazdy pasażerskie i towarowe do lotniska

Świdnik posiada wyjątkowo korzystne położenie wynikające z bezpośredniego dostępu do korytarza drogowego i kolejowego sieci TEN-



4. Strefa (C) intensywnego rozwoju wielofunkcyjnego z przewagą funkcji aktywności gospodarczej. Fragment Zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Świdnik [oprac. Studio KA, gł. proj. K. Gruszecka, 2014]

-T. Dla obsługi Portu Lotniczego rozbudowana została infrastruktura drogowa i kolejowa

W ramach Wieloletniego Programu Rozwoju Inwestycji zrealizowano szereg modernizacji i budowy nowych dróg niezbędnych dla obsługi nowych terenów zainwestowania, wyznaczanych na poziomie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Układ drogowy nie zaspokaja wszystkich aktualnych potrzeb transportu i przewozu mieszkańców. Potrzebna jest poprawa warunków ruchu pieszego, rowerowego oraz parkowania. Szczególne znaczenie dla miasta ma droga krajowa nr 12/17 przebiegająca wzdłuż południowej i zachodniej granicy miasta, stanowiąca obwodnicę Lublina i jednocześnie bardzo dobre połączenia Świdnika z Lublinem. Drogę krajową zmodernizowano w dostosowaniu do parametrów drogi ekspresowej. Obowiązuje nakaz zapewnienia jak najlepszego stanu akustycznego środowiska poprzez stosowanie rozwiązań minimalizujących uciążliwość akustyczne od lotniska, drogi krajowej, wojewódzkiej i linii kolejowej. Droga ta ma obecnie dwie jezdnie z dwoma pasami ruchu każda. W granicach administracyjnych miasta zostały wybudowane trzy węzły drogowy z pełną wymianą ruchu, poprzez które realizowane są powiązania zewnętrzne. Węzeł „Lublin Felin” umożliwia wjazd do Lublina Aleją Witosa z drogi krajowej, tj. wjazd ze Świdnika do Lublina poprzez Al. Jana Pawła II i nowy odcinek drogi, umożliwia też włączenie do drogi S12/17. Węzeł „Lublin Ządęcie” zlokalizowany w północno-zachodniej części miasta, zapewnia połączenie z Lublinem poprzez ulicę Metalurgiczną (na terenie Lublina) oraz włączenie do drogi S12/17. Natomiast węzeł „Świdnik” w południowo – wschodniej części miasta zapewnia powiązanie miasta poprzez ulicę Kusocińskiego z drogą S12/17.

Główne powiązanie Lublina z Portem Lotniczym zapewnia droga wojewódzka nr DW822, której modernizacja należała do najważniejszych inwestycji systemu transportowego ostatnich lat w Świdniku, przebiega ona po śladzie ulic Melgiewskiej, Lotniczej,

Żwirki i Wigury oraz Al. Jana III Sobieskiego po gruntach Gminy Melgiew (jest to nowy odcinek drogi). Aktualnie DW822 ma parametry drogi klasy zbiorczej szerokości 20 m w liniach rozgraniczających. Podobnie zaplanowano ją w planie miejscowym, aczkolwiek pozostawiając rezerwę na poszerzenie w postaci pasa terenów zieleni.

Docelowo planowane jest poszerzenie drogi do parametrów drogi głównej. Fakt, że drogę tę zrealizowano obecnie w ograniczonych parametrach wywoływał niezadowolenie społeczne. Po wprowadzeniu ekranów i zakończeniu realizacji jednak sytuacja została zaakceptowana.

Komunikacja autobusowa - Integracja Systemu Informacji Pasażerskiej

Dla poprawy obsługi miasta komunikacją zbiorową w dokumentach planistycznych zapisano konieczność dążenia do zwiększenia częstotliwości i liczby linii autobusowych łączących Świdnik z Lublinem i innymi gminami Powiatu Świdnickiego. Założono również, że powstanie mały dworzec autobusowy z towarzyszącymi usługami. Spowoduje to Integrację Systemu Informacji Pasażerskiej, ważną wobec przejazdu przez miasto zarówno autobusów dalekobieżnych jak i lokalnych w granicach obszaru metropolitalnego Lublina - obsługiwanych przez przewoźników prywatnych. Dołączona będzie do tego informacja o połączeniach kolejowych i lotniczych.

Komunikacja kolejowa

Na układ kolejowy miasta Świdnik składają się:

- linia kolejowa nr 7 relacji Warszawa – Dorohusk ze stacjami: Świdnik Miasto i przystanek Świdnik Wschód, obsługująca ruch pasażerski i towarowy,
- linia kolejowa nr 581 - jednotorowa linia kolejowa o długości ok. 2,2 km, będąca odgałęzieniem linii, łączącej stację Świdnik z przystankiem Świdnik Port Lotniczy.

- linii kolejowa nr 67 stanowiąca dodatkowe połączenie z Lublinem.

Linia kolejowa nr 7 - dwutorowa zelektryfikowana o znaczeniu krajowym prowadzi do Kijowa i jest częścią projektowanego Europejskiego Korytarza Transportowego Gdańsk – Warszawa - Lublin - Kijów – Odessa (TEN-T). Należy do najważniejszych i najbardziej obciążonych linii kolejowych w Polsce. Dziennie obsługuje ponad 150 pociągów pasażerskich oraz 70 towarowych. W latach 2014–2019 planowana jest modernizacja tej linii na odcinku Otwock – Lublin. Planowana prędkość 160 km/h, skróci czas przejazdu z Lublina do Warszawy o ponad godzinę. Po 2020 roku planowana jest modernizacja linii nr 7 na odcinku Lublin - Dorohusk, z dostosowaniem do prędkości 140 km/h.

Linia kolejowa nr 581 obsługuje ruch pasażerski i towarowy. Cała linia ma długość 3,69 km, z czego nowy odcinek o długość 2,2 km. Pierwszy kilometr trasy pokrywa się z torami linii nr 7, od których odchodzą dwie bocznice kolejowe: na tereny przemysłowe (EC Giga, RPP Świdnik, WSK Świdnik), druga stanowi dojazd do Portu Lotniczego. Na linii nr 581 znajduje się wspólny z linią nr 7 przystanek pośredni - Świdnik Miasto. Tę zelektryfikowaną linię otwarto w grudniu 2012 r.

Linia kolejowa nr 67 stanowi dodatkowe połączenie z Lublinem.

Na terenie miasta znajdują się dwa przystanki osobowe: Świdnik Miasto i Świdnik Wschód oraz stacja towarowa - Świdnik stacja węzłowa, która kończy lubelski węzeł kolejowy.

Wnioski z oceny stanu istniejącego i planowanego wybranych elementów systemu komunikacyjnego Świdnika

Planowana przebudowa trasy kolejowej, polegająca na dostosowaniu się do prędkości 140 km/h wymusza w obecnych i projektowanych rozwiązaniach komunikacyjnych likwidację przejazdów i przejść w jednym poziomie z ruchem pociągów. Alternatywą jest wyposażenie przejść przez tory, w bezpieczne, automatycznie sterowane przejścia dla pieszych i rowerzystów.

Wymagane jest zapewnienie właściwej informacji i obsługi podróżnych i wyposażenie przystanków kolejowych w niezbędną infrastrukturę.

W rejonie przystanków kolejowych, pozabawionych obecnie wyposażenia, należy zapewnić zaplecza parkingowe, w postaci rozwiązań typu „Parkuj-jedź”;

W planach miejscowych zakłada się wprowadzenie ograniczenia zabudowy mieszkaniowej w przewidywanej strefie uciążliwości od kolei.

W ramach Programu Regionalnego Narodowej Strategii Spójności w 2011 roku opracowano (projekt brytyjski United Kingdom

Mott Mac Donald, zamawiający PKP Polskie Linie Kolejowe SA) dokumentację projektową dla budowy toru dojazdowego od stacji Świdnik do terminalu Portu Lotniczego S.A. w Świdniku wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

W odniesieniu do komunikacji drogowej należy jasno stwierdzić, że omówiona wyżej modernizacja i nowe rozwiązania komunikacyjne są następstwem realizacji Portu Lotniczego w Świdniku. Spowodowała ona bowiem, że miasto to będące uprzednio peryferyjnym w obszarze metropolii lubelskiej, stało się ważnym miejscem na mapie województwa. Będąc elementem systemu obsługującego sieć ciągłej mobilności w skali krajowej i także międzynarodowej, część północna Świdnika w strefie oddziaływania lotniska musiała uzyskać nowoczesne rozwiązania komunikacyjne na miarę europejską.

Struktura własności Portu Lotniczego

Interesująco przedstawia się struktura własności Portu Lotniczego Lublin, którego właścicielami w 100% są samorządy: Województwa Lubelskiego, miasta Lublina oraz miasta i powiatu Świdnik. Gmina Miasto Lublin jest udziałowcem w 58,419%, Województwo Lubelskie w 36,191%, a Gmina Miejska Świdnik w 5,380% oraz Powiat Świdnicki 0,009%. Taki podział był dobrowolną decyzją. Samorząd Świdnika, wprowadzając obciążenia swoich mieszkańców uciążliwościami związanymi z bliskością lotniska w stosunku do ich miejsca zamieszkania i pracy, mieszkańcy jednak traktują Port Lotniczy bardziej jako atrakcję i powód do dumy, a nie obciążenie, samorząd płaci niewiele w porównaniu np. z miastem Lublin, ale, będąc również mniejszym znaczenie miastem w porównaniu z Lublinem ma mniejszy, ale stały dochód płynący z faktu udziałowca.

Rynek pracy - stan istniejący, potrzeby, możliwości

Zastanawiając się nad istniejącym rynkiem pracy i w związku z tym nad sposobem zagospodarowania terenów wyznaczonych w studium i planach miejscowych na działnicę aktywności gospodarczej po zachodniej stronie Portu Lotniczego i po północnej stronie linii kolejowej, za istotne uznano wspieranie lokalnej przedsiębiorczości. Problemem rynku pracy w Świdniku jest funkcjonowanie w mieście jednego podstawowego pracodawcy - zakładów lotniczych WSK-PZL Świdnik. Firma ta zatrudniała kiedyś wiele tysięcy ludzi, według danych GUS na koniec 2012 r. z 8480 osób zatrudnionych w Świdniku pracownikami zakładów lotniczych WSK-PZL Świdnik, było 3240 osób, w większości z terenu miasta. Jako największy producent bran-

ży lotniczej, zakłady te produkują śmigłowce i podzespoły do samolotów. Są jedynym polskim producentem oryginalnego wyposażenia z pełną zdolnością w zakresie projektowania, badań i rozwoju, integracji systemów, produkcji, realizacji wsparcia i szkoleń oraz modernizacji śmigłowców. PZL-Świdnik pełni rolę kluczowego partnera przemysłowego w sektorze lotniczym, dostarczając struktury lotnicze dla wielu wiodących producentów na całym świecie. Produkty zakładów mogą być wykorzystywane w misjach cywilnych i wojskowych. Od 2010 r. PZL-Świdnik jest częścią grupy Agusta Westland - włosko-angielskiej firmy produkującej śmigłowce. W przypadku tego jednego najpoważniejszego pracodawcy w Świdniku niepokój budzi przyszłość, która będzie sprzyjająca kondycji mieszkańców i pracowników firmy, dopóki będzie ona miała zamówienia, zapewne głównie z zewnątrz. Dla bezpieczeństwa rynku pracy ważne jest rozproszenie zakładów pracy i stworzenie wielu alternatyw wśród pracodawców.

Liczącym się zakładem zatrudniającym 200 pracowników jest HANYANG Polska Sp. z o.o., specjalizujący się w produkcji wyrobów z tworzyw sztucznych oraz projektowaniu i produkcji narzędzi formujących.

Istnieje także Regionalny Park Przemysłowy Świdnik Sp. z o.o., w obszarze którego funkcjonuje 41 firm zatrudniających około 1000 pracowników. Regionalny Park Przemysłowy Świdnik działa na rzecz restrukturyzacji i rozwoju regionalnego, a w szczególności aktywizacji rejonu świdnickiego. Ten pierwotnie Park Technologiczny został utworzony w wyniku restrukturyzacji majątkowej i podmiotowej PZL-Świdnik S.A. na bazie istniejącej infrastruktury produkcyjno-technologicznej. Jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością realizującą zadania statutowe na zasadach „non profit”. Park zajmuje powierzchnię ok. 50 ha terenów wyposażoną w sieci energetyczne, ciepłne, wodno-kanalizacyjne i teletechniczne, posiada dobrą infrastrukturę komunikacyjną, zarówno wewnętrzną, jak i zewnętrzną. Do Parku doprowadzona jest bocznica kolejowa z rampami rozładowniczymi. Położenie Parku jest korzystne ze względu na sąsiedztwo Portu Lotniczego.

Dalszy rozwój tej strefy aktywności gospodarczej zapisany w obecnie zamykanym planie miejscowym bazować będzie na wyznaczonych obszarach inwestycyjnych o dominujących funkcjach: ogólnie nazwanym - funkcjami aktywności gospodarczej (AG), usługowych (U), funkcji rekreacyjnych, w tym usług sportu i turystyki oraz komunikacji lotniczej. Ponadto wobec faktu występowania na tym terenie siedlisk z zabudową mieszkaniową dopuszczono także oznaczone jako MN(U) funkcje mieszkalnictwa jed-

norodzinne z usługami, akceptując postawienie w tej strefie istniejącej zabudowy i dalsze jej funkcjonowanie. Najważniejszą zmianą w stosunku do obecnego zainwestowania jest zamiar poszerzenia programu usług komercyjnych i publicznych, w tym o znaczeniu ponadlokalnym.

W ramach podsumowania i oceny wpływu nowego lotniska Lublin na rozwój ekonomiczny i jakość życia mieszkańców warto przeanalizować słabe i mocne strony współczesnego Świdnika.

Słabe strony to:

- niedostatecznie rozwinięta sieć komunikacyjna na obszarach peryferyjnych miasta stanowiących tereny rozwojowe,
- brak terenów inwestycyjnych będących własnością gminy
- brak atrakcji (m.in. przyrodniczych, turystycznych, zabytków),

Szanse dla miasta przedstawiają się następująco:

- poprawa kondycji finansowej PZL Świdnik przez prywatyzację,
- tranzytowe położenie miasta (drogowe i kolejowe) przy trasie na Ukrainę i Białoruś,
- napływ kapitału i inwestycji tworzących miejsca pracy,
- funkcjonowanie regionalnego portu lotniczego,
- inwestycje prowadzące do unowocześnienia infrastruktury w Regionalnym Parku Przemysłowym,
- lokalizacja instytucji miasta i powiatotwórczych – Sądu Rejonowego, Prokuratury Rejonowej, Urzędu Skarbowego,
- bliskość Lublina jako zaplecza naukowego i turystycznego,
- położenie przy drodze Warszawa – Kijów,
- restrukturyzacja i prywatyzacja spółek komunalnych.

Przedstawiona analiza jednoznacznie uzasadnia, że podjęte decyzje o budowie lotniska krajowego i międzynarodowego w Świdniku oraz sposób przeprowadzania kolejnych, trudnych procedur dotyczących zarówno lotniska jak i jego otoczenia gospodarczego spełniły oczekiwania społeczne, powodując już dziś zauważalną poprawę zagospodarowania (np. znaczne usprawnienie sieci transportowej) i dając nadzieję na rozwój ekonomiczny miasta i poprawę jakości życia mieszkańców pod wieloma względami. Dotyczyć to będzie nie tylko sfery pracy poprzez pomnożenie liczby atrakcyjnych miejsc pracy, ale także szeroko pojętej rekreacji dzięki inwestycjom w tereny i urządzenia sportowe i w turystykę, nastawioną nie tylko na rynek lokalny ale szerszy, w okresie perspektywnym być może także międzynarodowy. ◀