

Polskie lotniska czekają na inwestycje



Liberalizacja i otwarcie rynku dla nowych przewoźników, większa konkurencja i spadek cen biletów sprawiają, że latamy coraz więcej. I tak ma być przez najbliższe lata — prognozują eksperci. Pod warunkiem, że przybędzie nam portów lotniczych, a stare zostaną zmodernizowane.

PIOTR WIELICKI

Polskie lotniska przeżywają obecnie prawdziwy boom. To skutek najszybszego na świecie wzrostu ruchu pasażerskiego. W samym tylko 2006 roku przewinęło się przez nie ponad 15 milionów pasażerów, czyli o jedną trzecią więcej niż w roku 2005. W tym samym czasie ruch pasażerski na lotniskach w całej Europie zwiększył się zaledwie o 7 procent.

Rok 2007 był kolejnym rekordowym okresem dla lotnisk i linii lotniczych w Polsce, a liczba obsłużonych pasażerów wyniosła

ponad 19 milionów. Analizując dynamikę wzrostu liczby podróżnych zauważa się, że największe zwyczki notują głównie czołowe lotniska regionalne, to jest Wrocław, Gdańsk, Kraków czy Katowice i to właśnie te miasta mają największy wpływ na doskonałe wyniki polskiego sektora lotniczego.

W 2007 roku po raz pierwszy z warszawskiego Okęcia skorzystała mniej niż połowa pasażerów odprawionych w Polsce. Spowodowane jest to głównie dynamicznym rozwojem tanich linii lotniczych w portach regionalnych z jednej strony oraz ciągnącą się od kilku lat budową drugiego terminalu na

Okęciu z drugiej. W kolejnych latach porty regionalne będą zwiększały swoją przewagę nad lotniskiem w Warszawie, w rezultacie czego do 2020 roku obsługiwać będą blisko dwie trzecie ruchu pasażerskiego w Polsce.

Ale to chyba jedyna przewaga, jaką mamy nad europejskimi lotniskami. Polskie porty lotnicze są bowiem ciągle niedoinwestowane, a przestarzała infrastruktura ogranicza możliwości przyjęcia dodatkowej liczby pasażerów.

8 MILIARDÓW ZŁOTYCH

Sieć portów lotniczych w Polsce jest aż sześć razy rzadsza niż w wysoko rozwiniętych krajach Europy Zachodniej. Średnio, na jeden port lotniczy w Polsce przypada 3,2 miliona obywateli, podczas gdy w krajach starej Unii Europejskiej liczba ta wynosi około 460 tysięcy mieszkańców. W praktyce oznacza to, że w niektórych regionach naszego kraju lu-

dzie muszą przebyć ponad 200 km, aby dostać się do najbliższego portu lotniczego.

Nie ma więc żadnych wątpliwości, że w ciągu najbliższych lat w Polsce musi powstać przynajmniej kilka nowych lotnisk, a pozostałe muszą być rozbudowane i unowocześnione. Prognozy szybkiego rozwoju rynku lotniczego oraz organizacja Euro 2012 wymuszają ogromne inwestycje w zakresie budowy i rozbudowy lotnisk w Polsce. Firma PMR Publications obliczyła, że w tym celu trzeba będzie zebrać 7,8 miliarda złotych.

Do inwestycji związanych z lotniskami PMR zalicza budowę i modernizację pasów startowych, terminali, dróg dojazdowych, parkingów i hoteli.

Najwięcej trzeba będzie zainwestować w rozbudowę i modernizację krakowskich Balic — 850 mln zł, drugie w kolejce po środki jest katowickie lotnisko Pyrzowice — czytamy w raporcie: „Budowa lotnisk w Polsce. Prognozy rozwoju 2008-2013”. Kolejne — to Gdańsk i warszawskie Okęcie. Zdaniem Bartłomieja Sosny, autora raportu, niezbędne jest również zbudowanie trzech całkiem nowych lotnisk regionalnych — w Lublinie-Świdniku, Białymstoku i Modlinie.

Znaczna część wydatków na ten cel ma być

pokryta z pieniędzy unijnych. Ale niezbędne będą też środki rządowe, samorządowe oraz środki własne portów lotniczych. Trzeba będzie też zainteresować tymi inwestycjami firmy prywatne. Instytucją, która finansuje takie projekty, jest również Bank Światowy.

STO MASZYN DZIENNIE

Jeśli idzie o istniejące lotniska, cel jest jeden: aby porty lotnicze w Warszawie, Wrocławiu, Poznaniu i Gdańsku, a być może także w Katowicach i Krakowie, były przygotowane do tego, by w 2012 roku odprawiać dziennie nie kilkanaście czy dwadzieścia parę samolotów, ale sto, a może i więcej maszyn.

Port lotniczy Poznań-Ławica planuje rozbudowę powierzchni terminala i infrastruktury nawigacyjnej, budowę dróg i wydłużenie drogi startowej. Jak twierdzi Hanna Surma, rzecznik zarządu poznańskiego portu, inwestycje mają kosztować blisko 50 milionów euro i zakończyć się do 2012 roku.

Bardziej skomplikowana jest sytuacja na warszawskim Okęciu. Drugi terminal, który zwiększy przepustowość portu z 7 do 10 milionów pasażerów rocznie, w 2012 roku, nie wystarczy, kiedy ruch wzrośnie do 12 milionów pasażerów.



Hanna Surma, rzecznik Portu Lotniczego Poznań-Ławica

– Program Inwestycyjny 2008-2012 zakłada następujące priorytety inwestycyjne: modernizacja lotniska, zwiększenie liczby połączeń krajowych i zagranicznych, obsługa większej liczby samolotów i pasażerów, przystosowanie infrastruktury lotniska do wymogów UEFA na rozgrywki mistrzostw Europy w roku 2012 oraz zwiększenie przepustowości rocznej do trzech milionów pasażerów. Realizacja priorytetów inwestycyjnych w zakresie ruchu lotniczego, nastąpi poprzez modernizację i wydłużenie drogi startowej, budowę równoległej drogi kołowania oraz rozbudowę płyt postojowych samolotów. Odnośnie ruchu pasażerskiego – dobiega końca dostosowywanie infrastruktury Portu do wymogów traktatu z Schengen, planowane inwestycje to rozbudowa terminala pasażerskiego w celu zwiększenia przepustowości oraz parkingi dla pasażerów wraz z układem komunikacyjnym wokół lotniska. Inwestycje realizowane w roku bieżącym, zgodnie z Planem Inwestycyjnym na rok 2008, to wspomniana już infrastruktura lotniskowa – droga startowa, równoległa droga kołowania, drogi techniczne oraz rozbudowa PPS i stanowisko do odladania samolotów, oznakowanie pionowe i rozdzielanie oświetlenia na płycie, budowa strażnicy dla Lotniskowej Straży Ratowniczo-Gaśniczej wraz z drogami dojazdowymi, zakup maszyn i specjalistycznego sprzętu do utrzymania lotniska. Realizacja innych inwestycji podniesie poziom bezpieczeństwa ruchu lotniczego i pasażerskiego na poznańskim lotnisku.

– Dlatego musi powstać lotnisko, które przejmie cały ruch niskokosztowy, czartery, loty nocne, co znacznie odciąży Okęcie — twierdzi Artur Burak, rzecznik prasowy Portu Lotniczego w Warszawie.

Rozbudowę terminala pasażerskiego i przystosowanie go do obsługi dwóch milionów pasażerów rocznie planuje port lotniczy Gdańsk-Rębiechowo. Z kolei po oddaniu





drugiego terminala, co ma nastąpić do 2013 roku, lotnisko będzie obsługiwać około 4 milionów pasażerów ciągu roku. Jak zapewnia Tomasz Kłoskowski, wiceprezes gdańskiego portu, inwestycje w tym kierunku już się rozpoczęły.

Z kolei we Wrocławiu z 2,5 do 3 km zostanie wydłużony pas startowy. Powstanie też nowy terminal, co umożliwi obsługę 7 milionów pasażerów rocznie (dziś jest to zaledwie 1,2 miliona). Zbudowane zostaną dodatkowe parkingi dla kilkuset samochodów oraz hotel wraz z centrum konferencyjno-biznesowym.

NAJPIERW MODERNIZACJA...

Zgodnie z przyjętym w zeszłym roku przez polski rząd programem rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, w najbliższych latach w pierwszej kolejności mamy skupić się na rozbudowie i modernizacji istniejących lotnisk cywilnych oraz wykorzystaniu i adaptacji byłych lotnisk wojskowych oraz sportowo-usługowych. Zupełnie nowe lotniska mają powstawać dopiero wtedy, gdy wszystkie dotychczasowe porty zostaną zmodernizowane.

Na pierwszy ogień mają iść lotniska regio-

nalne. Sieć tych lotnisk powinna zostać uzupełniona o porty zlokalizowane w następujących województwach: zachodnio-pomorskim, warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim i świętokrzyskim. Każdy z tych regionów może zaadaptować już istniejące lotniska sportowe lub wojskowe, albo zbudować nowy port. Na tę drugą, zdecydowanie bardziej kosztowną opcję, największe szanse ma województwo świętokrzyskie, które już wykupiło część gruntów pod wartość 130 milionów euro inwestycję w podkieleckich Obicach. Z kolei dla Lublina i Olsztyna najbardziej prawdopodobnymi lokalizacjami dla portów lotniczych wydają się być istniejące już lotniska w Świdniku i Szymanach.

... POTE M BUDOWA

Obecnie mówi się o budowie w Polsce nawet dziewięciu nowych portów lotniczych. Jak ocenia Bartłomiej Sosna, w ciągu pięciu lat inwestycje te mają pochłonąć co najmniej 425 milionów euro.

Niemal pewne jest powstanie portów w Modlinie, Lublinie i Białymstoku. Możliwe jest także pojawienie się nieco mniejszych lotnisk regionalnych pod Opolem i Koszalinem. Najprawdopodobniej wszystkie te pro-

jekty otrzymają wsparcie ze środków UE. Natomiast wciąż pod znakiem zapytania stoi dofinansowanie ze środków unijnych projektu budowy portu lotniczego w podkieleckich Obicach. Pozostałe miasta zabiegające o powstanie portów regionalnych, to jest Radom, Sochaczew, Mińsk Mazowiecki i Gdynia, do sfinansowania projektów będą musiały uzyskać wsparcie prywatnych inwestorów. Dodatkowo planowane są inwestycje na kilkunastu lokalnych portach turystyczno-biznesowych, między innymi w: Szczecinie, Gorzowie Wielkopolskim, Toruniu, Grudziądzu, Olsztynie, Suwałkach, Katowicach, Częstochowie, Nowym Targu i Starym Sączu.

KOMUNIKACYJNA MIZERIA

Ale budowa i modernizacja samych lotnisk sprawy nie załatwi. Bardzo ważną rzeczą w planowanej rozbudowie portów lotniczych jest zapewnienie jak najlepszej komunikacji lotnisk z siecią transportu naziemnego. Tymczasem większość naszych lotnisk jest słabo połączona z siecią dróg krajowych i autostrad. W najlepszej sytuacji są Katowice-Pyrzowice, które mają łącznik do autostrady A2 z Katowic oraz port lotniczy Kraków-Balice.

Inwestycje na lotniskach



istniejące porty lotnicze (2007 r.)

Szczecin-Goleniów
Gdańsk-Rębiechowo
Bydgoszcz-Szwederowo
Poznań-Szymany
Poznań-Ławica,
Zielona Góra-Babimost
Warszawa-Okęcie
Łódź-Lublinek
Wrocław-Strachowice
Katowice-Pyrzowice
Kraków-Balice
Rzeszów-Jasionka



porty lotnicze, które zostaną zbudowane od podstaw (do 2011 r.)

Olsztyn-Olsztynek
Lublin-Niedźwiada
Kielce-Obice



lotniska sportowe i wojskowe, które mają być przekształcone w porty lotnicze (do 2010 r.)

Gdynia-Oksywie
Białystok-Krywłany
Nowy Dwór Mazowiecki-Modlin
Sochaczew-Bielice
Lublin-Świdnik
Kielce-Masłów
Opole-Kamień Śląski



inne rozważane lokalizacje dla portów lotniczych (do 2013 r.)

Koszalin
Piła
Częstochowa-Rudniki
Rybnik
Nowy Sącz

Źródło: Raport: Budowa lotnisk w Polsce 2007 - prognozy rozwoju na lata 2008-13; PMR

W Warszawie trwa rozbudowa węzła drogowego w rejonie Okęcia. Inwestycja ma zwiększyć przepustowość połączenia drogowego lotniska z centrum Warszawy. O budowie około półtorakilometrowej odnogi kolejowej linii radomskiej na Okęcie mówi się od wielu lat. Dojazd koleją na lotnisko byłby atrakcyjną alternatywą dla podróżujących wieczniew zakorkowaną al. Żwirki i Wigury albo Marynarską. Z Dworca Centralnego na lotnisko jechałoby się około 20 minut. Inwestycja miałaby kosztować ponad 200 milionów złotych.

Jak wyjaśniał podczas prezentacji projektu inż. Henryk Kozłowski z Kolprojektu, tak wysoka kwota bierze się z dwóch powodów. Po pierwsze, tory mają przebiegać pod planowaną Trasą N-S, która w pierwszym etapie ma połączyć ul. Marynarską z Południową Obwodnicą Warszawy. Po drugie, pod ziemią znajdzie się stacja kolejowa przy lotnisku.

Projektanci Kolprojektu rozważają też, czy od stacji nie powinno się zbudować torów skracających w kierunku Piaseczna i Radomia. Dzięki temu mieszkańcy tych miast też zyskaliby bezpośrednie połączenie kolejowe z lotniskiem. Inwestycja kosztowałaby jednak kilkadziesiąt milionów więcej. Jakimi pociągami podróżni mieliby dojeżdżać na lotnisko? Jak zapewniają przedstawiciele Szybkiej Kolei Miejskiej, na trasę z Dworca Wschodniego przez Centralny na Okęcie mają kursować nowoczesne, elektryczne pociągi. Miasto chce je także kupić dzięki dofinansowaniu Unii Europejskiej.

Bibliografia:

www.pmrcorporate.com

Rządowy program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych

24 miliony w 2008 roku

W pierwszym kwartale 2007 roku polskie lotniska obsłużyły ponad 3,63 miliona pasażerów, o 32 procent więcej, niż w tym samym okresie roku ubiegłego. Największą liczbę pasażerów – jak wynika z najnowszych danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego – obsłużył port lotniczy w Warszawie (1,78 miliona), a następnie porty w: Krakowie (606 tysięcy), Gdańsku (312 tysięcy) oraz Katowicach (306 tysięcy). W całym 2007 roku wszystkie polskie porty lotnicze obsłużyły łącznie ponad 19 milionów pasażerów. W tym roku liczba ta ma wzrosnąć do 24 milionów.

PLANOWANE INWESTYCJE W PORTY LOTNICZE W LATACH 2007-2020 (W MLN EURO)

Lotnisko	2007-2013	2014-2020
Warszawa-Okęcie	90,5	*
Kraków-Balice	146,4	108,9
Katowice-Pyrzowice	84,0	57,5
Gdańsk-Rębiechowo	83,0	117,2
Wrocław-Strachowice	92,4	b.d.
Poznań-Ławica	39,8	168,2
Szczecin-Goleniów	15,9	b.d.
Rzeszów-Jasionka	81,8	29,9
Bydgoszcz-Szwederowo	57,5	b.d.
Szczytno-Szymany	50,0	b.d.
Łódź-Lublinek	25,0	8,5
Zielona Góra-Babimost	9,0	3,1
łącznie	775,4	493,2

* – inwestycje zależą od decyzji o budowie nowego portu centralnego
b.d. – brak danych

Źródło: PMR Publications

NOWE PORTY LOTNICZE W POLSCE: KOSZT BUDOWY (W MLN EURO) I TERMIN ZAKOŃCZENIA

Lotnisko	Koszt	Data
Olsztyn-Olsztynek	250	b.d.
Kielce-Obice	128	2011
Nowy Dwór Mazowiecki-Modlin	66	2008
Mińsk Mazowiecki-Janów	51	2009
Sochaczew-Bielice	51	2010
Lublin-Niedźwiada	50	b.d.
Lublin-Świdnik	39	2009-2010
Białystok-Krywiany	26	b.d.
Gdynia-Oksywie	26	b.d.
Radom-Sadków	21	2009
Kielce-Masłów	18	b.d.
Opole-Kamień Śląski	18	2009-2010

Źródło: PMR Publications