

DYLEMATY LOKALIZACJI CENTRALNEGO PORTU LOTNICZEGO W POLSCE

Marek SOBCZYŃSKI

Abstract: The article is concerning on the localization dilemmas of the projected Polish central airport. Author present two opposite projects regarding localization of this airport somewhere between two largest cities of Central Poland – Warsaw and Lodz or in very neighbor of the capital of Poland. In conclusion, He advocates the idea of building two new airports for each agglomeration.

Key words: air transportation, spatial planning, Central Poland

Aktualny stan lotnictwa cywilnego w Polsce

W okresie rządów komunistycznych, rola poszczególnych lotnisk pasażerskich była określana równie rygorystycznie jak lotnisk wojskowych. W warunkach ograniczonej suwerenności Polski o pozycji lotnisk decydowały siły zewnętrzne. To właśnie w ramach RWPG kreowano Pragę jako centralny port lotniczy (hub) Europy Środkowej, zdecydowanie ograniczając tym samym szanse rozwoju Okęcia. Te same siły zniszczyły w Polsce, względnie nieźle jeszcze funkcjonującą do lat 60. lotniczą komunikację wewnątrzkrajową, sprowadzając ją do silnie rozrzedzonego układu spolaryzowanego z centrum w stolicy. Wówczas kilka miast średniej wielkości (Słupsk, Bydgoszcz, Nowy Targ) oraz przede wszystkim Łódź utraciły całkowicie komunikację lotniczą.

Przystępując do UE Polska przyjęła wspólnotowe prawo lotnicze, co oznacza m.in. otwarcie naszej przestrzeni powietrznej dla konkurencyjnych przewoźników. Legitymując się jednak bardzo słabo rozwiniętą infrastrukturą oraz absolutnym niedorozwojem transportu lotniczego, Polska staje się polem konkurencji obcych przewoźników.

Ocena stanu infrastruktury transportu lotniczego w Polsce w 2005 r. nie jest sprawą łatwą, gdyż wkracza na obszar do niedawna silnie utajniony. W Polsce za istniejącą infrastrukturę uznaje się jeden centralny port lotniczy (Okęcie), jeden regionalny główny port lotniczy (Kraków) oraz 10 portów regionalnych, a także 42 lokalne porty lotnicze i lotniska. Powszechnie znane jest rozmieszczenie cywilnych portów lotniczych w Polsce, obsługiwanych przez narodowego przewoźnika PLL Lot. Takich lotnisk jest zaledwie 12 z czego 3 znajdują się w gestii Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” (Okęcie, Jasionka i Babimost), a pozostałymi dziewięcioma zarządzają odrębne spółki prawa handlowego (tab. 1). PP „Porty Lotnicze” posiada też udziały w spółkach zarządzających wszystkimi pozostałymi lotniskami cywilnymi za wyjątkiem Łodzi, gdzie 99,98% akcji ma miasto, a resztę dwa aerokluby. W ostatnim czasie władze Łodzi zgodziły się na dopuszczenie do udziałów w porcie lotniczym także władz wojewódzkich.

Lotniska w Szczecinie, Rzeszowie, Bydgoszczy, Łodzi, Szczytnie i Zielonej Górze nie spełniają wymogów kategorii portów regionalnych ale zostały do niej zakwalifikowane na podstawie szczególnego przepisu, mówiącego o oddaleniu o ponad 100 km od innego lotniska obsługującego samoloty o ciężarze przekraczającym 10 ton. Oznacza to, że w praktyce portami regionalnymi są tylko porty we Wrocławiu, Poznaniu, Katowicach i Gdańsku. Dwa ostatnie

Dr. hab. Marek Sobczyński

Department of Political Geography University of Lodz. Poland, e-mail: marsob@geo.uni.lodz.pl

są również, wraz z Krakowem, zapasowymi lotniskami dla Warszawy. Spółki zarządzające trzema lotniskami cywilnymi (Wrocław, Bydgoszcz, Szczytno) współużytkują je z wojskiem a w przypadku Zielonej Góry z PP „PL”.

Tab. 1. Cywilne pasażerskie porty lotnicze w Polsce w 2005 r.

Ośrodek	Nazwa portu	Lokalizacja	Zarządca	Udział akcji PP „PL” w %	Ruch pasażerski w tys. osób		Ruch towarowy w tonach	
					2003	2005	2003	2005
Warszawa	Centralny Port Lotniczy Warszawa-Okęcie im. F. Chopina	Warszawa-Okęcie	PP „Porty Lotnicze” Warszawa/ 100%	100	4 937*		39887*	51600
Kraków	Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice im. Jana Pawła II	Balice	„Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków Balice” Spółka z o.o.	85,84	593,2	1200	2071	6207
Trójmiasto	Port Lotniczy Gdańsk im. L. Władysława	Gdańsk-Rębiechowo	„Port Lotniczy Gdańsk” Spółka z o.o.	38,07	365,0	727	1914*	3105
Poznań	Port Lotniczy Poznań-Lawica	Poznań-Lawica	„Port Lotniczy Poznań-Lawica” Spółka z o.o.	85,00	263,5	570	598*	5020
GOP	Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice	Pyrzowice	„Górnolaskie Towarzystwo Lotnicze” S.A.	33,10	257,9	487	2884*	4800
Wrocław	Port Lotniczy Wrocław	Wrocław-Strachowice	„Port Lotniczy Wrocław” S.A.	47,78	237,7*	408	1193*	2329
Szczecin	Port Lotniczy Szczecin-Goleniów	Goleniów	„Port Lotniczy Szczecin-Goleniów” Spółka S.A.	56,67	87,4	260	341	870
Rzeszów	Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka	Jasionka	PP „Porty Lotnicze” Warszawa	100	52,1*	-	309*	-
Bydgoszcz	Port Lotniczy Bydgoszcz	Bydgoszcz-Szwederowo	„Port Lotniczy Bydgoszcz” S.A.	25,40	13,4*	38	0*	760
Zielona Góra	Port Lotniczy Zielona Góra - Babimost	Babimost	PP „Porty Lotnicze” Warszawa	100	7,6*	-	0*	-
Łódź	Port Lotniczy Łódź-Lublinek	Łódź-Lublinek	„Lotnisko Łódź Lublinek” Sp. z o.o.	0	1,9*	35	0	50
Szczytno	Międzynarodowy Port Lotniczy Szczytno-Szymany	Szymany	„Port Lotnicze Mazury Szczytno”	31,40	1,1*	60	0*	10

Dla roku 2005 planowane dane szacunkowe; * w 2002 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie m.in. PP „PL” Raport Roczny 2002 (2003), Litwiński (2003) oraz Informacja... (2003)

Analizując liczbę operacji lotniczych (startów i lądowań) na poszczególnych lotniskach można stwierdzić absolutną dominację Okęcia kumulującego prawie 58% krajowych operacji. Nieco ponad 8% operacji wykonują lotniska Kraków i Poznań, ponad 7,5% Gdańsk a poziom 4% przekraczają jeszcze Katowice Wrocław i Szczecin. Zdecydowanie marginalne znaczenie mają Rzeszów i Bydgoszcz. Natomiast Łódź, Szczytno i Zielona Góra przejmują ułamkową część operacji lotniczych Polski zaledwie zaznaczając swe istnienie.

Na koniec czerwca 2002 r. Siły Zbrojne RP dysponowały 34 lotniskami, w tym 23 użytkowymi przez Wojska Lotnicze i Ochrony Powietrznej oraz 20 drogowymi odcinkami lotniskowymi. Zgodnie z projektem rozwoju Sił Zbrojnych RP na lata 2003-2008, docelowo sieć lotniskowa będzie się składała z 34 lotnisk i 4 drogowych odcinków lotniskowych. Dla potrzeb cywilnego lotnictwa komunikacyjnego udostępnionych zostało 8 lotnisk: Babimost, Bydgoszcz, Kraków-Balice, Mierzęcice, Wrocław-Strachowice, Biała Podlaska, Zegrze Pomorskie, Szymany. Trzy ostatnie z wymienionych lotnisk w końcu 2002 r. przekazano Agencji Mienia Wojskowego (Pietrzyk 2002).

Dla potrzeb NATO wytypowano w Polsce najlepsze lotniska wojskowe, na których opierać się będzie ta formacja obrony. Są to Mińsk Maz., Mirosławiec, Poznań-Krzesiny, Powidz, Łask, Malbork i Świdwin. W ramach modernizacji lotnisk wojsk lądowych z funduszy rządu amerykańskiego zamontowano na lotniskach w Tomaszowie Maz. i Pruszcze Gdańskim nowoczesny system lądowania GCA.

Oznacza to, iż oficjalnie mamy w kraju 12 portów lotniczych, 42 lotniska lokalne, 34 wojskowe oraz 4 drogowe odcinki lotnicze, a zatem łącznie 92 punktowe obiekty lotnicze uwzględnione w spisach Urzędu Lotnictwa Cywilnego (utworzonego w 2002 r.) lub w spisach jednostek wojskowych.

Jednak *de facto* w Polsce jest znacznie więcej lotnisk i lądowisk. Ich inwentaryzacja okazała się sprawą bardzo trudną z uwagi na utajnienie wielu informacji utrzymujące się jeszcze siłą inercji z okresu funkcjonowania poprzedniego ustroju. Liczbę portów lotniczych, lotnisk oraz drogowych odcinków lotniczych określono na 318, z których na liście Urzędu Lotnictwa Cywilnego znajdują się tylko 43 obiekty (Sobczyński 2004) (rys. 1).

Lotnisko dla Polski Środkowej czy dla Warszawy?

Od kilku lat trwa w Polsce dyskusja na temat lokalizacji nowego międzykontynentalnego lotniska pasażerskiego dla obszaru Polski Środkowej. Ścierają się tutaj dwie przeciwstawne tendencje.

Pierwsza z nich wychodzi z założenia, iż stołeczne lotnisko im. Fryderyka Chopina na Okęciu nie spełnia już pokładanych w nim nadziei, zarówno pod względem wzrostu przepustowości jak i możliwości dalszej rozbudowy. Trwające obecnie powiększanie międzynarodowego portu lotniczego (Terminal 2) wyczerpuje już przestrzenne możliwości rozwoju tego obiektu. Planowane jako lotnisko wojskowe o pow. 200 ha Okęcie osiągnęło już 835 ha (Woźniak 2003). Rozważa się zatem alternatywne lokalizacje portu transkontynentalnego uwzględniające jedynie interes Warszawy. Proponuje się także aktywizację wojskowo-rządowego lotniska Babice (Bemowo, Boernerowo) i udostępnienie go dla obsługi ruchu cywilnego. To lotnisko ma już tylko jeden, choć bardzo szeroki, pas startowy to jednak kolizyjny z Okęciem i od zachodu ograniczony górą śmieci usypaną w Radiowie. Jako alternatywną lokalizację proponuje się m.in. wojskowe lotnisko w Mińsku Mazowieckim, choć decyzja NATO uznania go za strategiczne, w zasadzie to niemożliwa.

Druga koncepcja lokalizacyjna, uwzględnia znacznie szersze, niż jedynie stołeczne, interesy i rozważa lokalizację lotniska obsługującego Polskę Środkową, w szczególności zaś ag-



Rys. 1. Lotniska, lądowiska oraz drogowe odcinki lotnicze w Polsce w 2005 r.

lomeracje stołeczną i łódzką, przy czym ta druga aglomeracja w praktyce nie posiadała do niedawna portu lotniczego, nie tylko międzynarodowego ale nawet obsługującego ruch krajowy. Nowe lotnisko należy zgodnie z tą koncepcją usytuować blisko planowanych autostrad wschód-zachód i północ-południe a także nowej linii szybkiej kolei Wrocław-Łódź-Warszawa, aby stworzyć dogodny dojazd do niego ze wszystkich kierunków. Niechęć władz Warszawy wobec tej koncepcji wynika z relatywnie dużego oddalenia tak usytuowanego lotniska od stolicy.

W tle tego dyskursu nieśmiało pojawiała się jeszcze jedna koncepcja, innej niż dotychczasowa, lokalizacji odrębnego lotniska międzynarodowego przewidzianego wyłącznie dla obsługi aglomeracji łódzkiej. W cieniu dyskusji o pasażerskim porcie lotniczym pozostaje także kwestia dużego portu cargo, mającego w zamyśle przejąć część przesyłek transatlantyckich lądujących dotąd we Frankfurcie (Woźniak 2003).

Nadal pojawiają się również opinie, że budowa centralnego lotniska nie jest w ogóle konieczna i Okęcie jeszcze długo będzie zaspokajało potrzeby stolicy w zakresie komunikacji lotniczej (prof. W. Suchorzewski z Zakładu Inżynierii Komunikacyjnej Politechniki Warszawskiej) (Hadaj 2004).

W dn. 15 stycznia 2004 odbyło się w Ministerstwie Infrastruktury posiedzenie Międzyresortowego Zespołu ds. Wyboru Lotniska Centralnego dla Polski, który na równych prawach

zaprezentował siedem propozycji lokalizacji: Babsk k. Skierniewic, Modlin, Mszczonów, Nowe Miasto n. Pilicą, Radom, Sochaczew i Wołomin (*Lokalizacja...* 2004) (rys. 2). Jako najkorzystniejsze spośród rozpatrywanych Zespół uznał okolice Modlina i Mszczonowa. Już ta decyzja świadczy o nadal nierozstrzygniętej kwestii preferowanej opcji lotniska dla stolicy (Modlin) czy dla Polski Środkowej (Mszczonów). Uwzględniając jednak lokalizacje określone jako grupa II (Babsk i Sochaczew), wyraźnie popierane przez przedstawicieli Łodzi, oraz praktyczną dyskwalifikację pozostałych lokalizacji, wydaje się, że przewagę zyskuje koncepcja lotniska ponadregionalnego. Przeczy temu natomiast jedno z przyjętych w założeniach kryteriów parametrów techniczno-eksploatacyjnych mówiące o czasowym oddaleniu lotniska od centrum Warszawy (12-15 minutowy dojazd środkami transportu masowego) (*Raport...* 2004). Jest to o tyle absurdałne, iż obecnie nawet Okęcie nie spełnia już tego warunku.

Bez wątpienia natomiast można wyróżnić kilka kardynalnych cech, które musi spełnić obszar lokalizacji przyszłego centralnego portu lotniczego. Do tych niezbędnych elementów należy możliwość budowy pasa startowego o szerokości 60 m na kierunku 90-270 stopni, musi pozostać też wolna przestrzeń równoległa dla pasa zapasowego. Cały obszar lotniska obejmie ok. 1000 ha, sama płyta postojowa zajmie 15 ha a drogi kołowania i dojazdu 20 ha. Na budynki portu lotniczego potrzeba 5 ha na parkingi 10 ha. Razem infrastruktura zajmie ponad 100 ha powierzchni nie wsiąkliwej, z której należy odprowadzić wodę w czasie opadów deszczu. Cały teren płyt i pasów musi być zatem skanalizowany. Do tego potrzebna jest oczyszczalnia i przepływająca niedaleko spora rzeczka. Lotnisko to musi mieć osobny terminal pasażerski i port cargo tak by osobowe samochody pasażerów oddzielone były od ciężarowych. W planach należy też przewidzieć osobne płyty postojowe dla samolotów wojskowych. Warszawa chciałaby jeszcze aby lotnisko leżało nie dalej niż 40 km od jej centrum (Woźniak 2003). Już to wyszczególnienie unaocznia złożoność procesu lokalizacji. Żadne z typowanych lotnisk wojskowych (Sochaczew, Radom, Nowe Miasto n. Pilicą i Modlin) nie spełnia obecnie warunku długości i szerokości pasa, a zatem nie nadają się dla dużych samolotów pasażerskich a przede wszystkim cargo. Żadne nie przekracza też 300 ha powierzchni, ale ich plusem jest pozostawanie własnością skarbu państwa. Na najbliższych położonych stolicy lotniskach Modlin i Sochaczew konieczne są wyburzenia istniejącej infrastruktury. Nowe Miasto jest bardzo słabo skomunikowane a Radom zbyt odległy. Sochaczew ma dogodne położenie komunikacyjne szczególnie w pobliżu przyszłych autostrad ale podejście do lotniska jest od strony zabudowy aglomeracji warszawskiej. Kolejną niewiadomą są istniejące plany NATO lokalizacji w Puszczy Mariańskiej bazy paliwowej, wówczas lotnisko w Sochaczewie przejmie rolę bazy lotniczej jednostki obronnej.

Nowe lotnisko musi znaleźć się poza rejonami podejść samolotów lądujących na Okęcie. Jest zatem możliwa tzw. lokalizacja 'na surowym korzeniu'. Do wykupu przez państwo należy kwalifikować w takim przypadku w pierwszej kolejności duże tereny, będące w posiadaniu Agencji Rolnej Skarbu Państwa lub Agencji Mienia Wojskowego unikając wykupu od posiadaczy małych terenów. R. Woźniak (2003), uwzględniając wyłącznie interes stolicy, zaproponował dwie takie lokalizacje na obszarach po pegeerowskich pomiędzy Lesznem a Zborem lub w Łąkach Małockich, czyli w obu przypadkach w otulinie Kampinoskiego Parku Narodowego, ok. 26 km od centrum Warszawy.

Lotnisko dla Polski Środkowej czy dla Łodzi?

Fakt istnienia w centrum Europy niemal osiemsettyśięcnej aglomeracji w zasadzie pozbawionej komunikacji lotniczej jest ewenementem, jak się wydaje nie tylko w skali kontynentu ale

wręcz świata. Podobnych sytuacji można się doszukać być może w Chinach lub Indiach, choć i to zapewne jedynie w przypadku miast wchodzących w skład większych konurbacji.

Analiza wszystkich 45 miast europejskich, większych od Łodzi pod względem liczby mieszkańców (w ich granicach administracyjnych) wykazuje, że wszystkie one posiadają co najmniej po jednym czynnym lotnisku międzynarodowym z regularnie utrzymywanymi połączeniami. Zdarzają się przypadki miast podobnej wielkości posiadających po dwa lotniska - międzynarodowe i krajowe (Woroneż, Perm). W przypadku aglomeracji ponad milionowych, powszechne staje się posiadanie co najmniej dwóch lotnisk międzynarodowych. Wielkie aglomeracje Europy (Moskwa, Londyn, Berlin) mają po kilka takich lotnisk.

Bardzo istotną kwestią jest oddalenie lotniska od centrum aglomeracji. Historia polskich lotnisk, Wrzeszcza w Gdańsku, Czyżyn w Krakowie, Okęcie, Bemowa lub Gocławia w Warszawie dowodzi, iż lokalizacja poza obszarem zabudowy miejskiej, lecz w bliskości centrum miasta prowadzi przeważnie do szybkiego upadku lotniska. Zabudowa miejska szybko otacza lotnisko uniemożliwiając jego rozwój. Jednak z drugiej strony, znaczne oddalenie portu lotniczego od centrów aglomeracji prowadziło także do rezygnacji z usług takich lotnisk, co aktualnie obserwujemy w Montrealu (regres lotniska Mirabel położonego 50 km od centrum i rozbudowa Dorval oddalonego jedynie o 15 km). Odległe porty lotnicze stają się aktualnie bazami dla tzw. tanich linii (np. Gerona dla Barcelony, Charleroi dla Brukseli, Hahn dla Frankfurtu, Stansted dla Londynu). W Polsce pojawienie się takich odległych od miast portów lotniczych wynika z przejęcia dla komunikacji cywilnej dawnych lotnisk wojskowych (Babimost, Szymany, Goleniów). Często natomiast podkreśla się zalety lotnisk śródmiejskich, coraz powszechniej wykorzystywanych dla lotów biznesowych, oddalonych od centrum nie więcej niż 10 km (Żuljany w Kijowie, Baneasa w Bukareszcie, Neubiberg w Monachium, Tegel w Berlinie, Kastrup w Kopenhadze). W Polsce takimi walorami legitymują się Okęcie i Lublinek.

Powyższa analiza wykazuje, że w zasadzie nie należy stawiać problemu w kategoriach alternatywnych „lotnisko dla Polski Środowej (w tym dla Warszawy) czy dla Łodzi?”, gdyż jednoznacznie widać, że muszą powstać oba. Oczywiście zawsze pozostaje kwestia dostępnych środków finansowych i związana z nią kwestia priorytetów. Trzeba też powiedzieć, że centralny port lotniczy w Polsce Środowej w małym stopniu rozwiąże problem komunikacji lotniczej Łodzi. Tak jak klient pragnący zakupić kilka bułek, uda się do osiedlowego sklepiku, a nie do podmiejskiego supermarketu, tak łódzianin jadący na wakacje do Kołobrzegu, a nawet na Majorkę, nie ma ochoty jechać na lotnisko oddalone o kilkadziesiąt kilometrów od jego domu. Jeśli natomiast planuje zakup samochodu to chętnie uda się do salonu poza miastem a lecąc do Sydney lub Tokio może się udać na odległe od miasta lotnisko, gdyż takich czynności nie wykonuje się zbyt często, zapewne tylko kilka razy w życiu. Łódź musi mieć zatem własne międzynarodowe lotnisko, choć nie koniecznie transkontynentalne. To drugie może natomiast współużytkować z Warszawą, Kielcami, Radomiem, Częstochową czy Włocławkiem. Dlatego jedna z rozpatrywanych lokalizacji w Babsku koło Rawy Maz. wydaje się dla Łodzi optymalna (oddalenie 70 km), druga zaś w Mszczonowie nieco gorsza (oddalenie ponad 80 km), lecz również do przyjęcia. Nadal jednak niewiadomą jest ostateczny przebieg autostrady A-2 przez Warszawę, a co za tym idzie jej oddalenie od obu rozpatrywanych lokalizacji.

Przy ewentualnej lokalizacji łódzkiego lotniska międzynarodowego, warto uwzględnić już istniejącą w województwie infrastrukturę lotniczą (tab. 2, rys. 2).

Jak się wydaje najważniejszym dla Łodzi lotniskiem w najbliższym czasie pozostanie Lublinek, który po właśnie ukończonej (sierpień 2005) rozbudowie pasa startowego do 2100 m oraz powiększeniu terminalu, tak aby zdołał obsłużyć 350 tys. pasażerów rocznie ma szansę stać się lotniskiem międzynarodowym obsługiwanym przez kilku znaczących europejskich

przewoźników. Utrzymanie lotniska poza kontrolą krajowego monopolisty PP „Porty Lotnicze”, daje również dobrą pozycję przetargową dla rokowań z przewoźnikami typu *low cost*, którzy jako warunek uruchomienia połączeń stawiają często redukcję lub wręcz rezygnację z pobierania opłat lotniskowych. Pomysł na przekształcenie Lublinka w centralny środkowoeuropejski hub taniego przewoźnika, choć realizowany jak się wydaje o kilka lat za późno, nadal ma pewne szanse powodzenia. Ogromną zaletą Lublinka jest również położenie zaledwie 7 km od centrum dużej aglomeracji, w środku Polski i w pobliżu przyszłego skrzyżowania europejskich autostrad. Natomiast zabudowa mieszkaniowa w tym blokowe osiedle Retkinia są przeszkodą w ewentualnej dalszej rozbudowie lotniska. Z tego powodu należy w perspektywie myśleć o Lublinku jako o lotnisku krajowym, poszukując dla Łodzi alternatywnej lokalizacji lotniska międzynarodowego. Analiza stanu istniejącej na obszarze województwa infrastruktury, pozwala wskazać na trzy lotniska już dziś spełniające większość wymogów stawianych nie tylko lotnisku międzynarodowemu (kl. B) ale wręcz międzykontynentalnemu (kl. A). Są to pozostające użytkowaniu wojska lotniska koło Łasku (Maurycy), Tomaszowa Mazowieckiego (Nowy Glinnik) oraz Łęczycy (Leżnica Wlk.). Pierwsze z nich, jako jedno z najlepszych w Polsce, zostało wybrane przez NATO na lotnisko strategiczne Paktu. W bliskiej perspektywie nie znosi się na zmianę tej decyzji, ale znane są na świecie przypadki współużytkowania lotnisk przez bazy wojskowe i lotnictwo cywilne (np. Cypr).

Lotnisko w Tomaszowie nie znalazło takiego uznania NATO, ale niedawno zostało z pomocą finansową Stanów Zjednoczonych wyposażone w nowoczesną aparaturę naprowadzającą, jak się można domyślać nie po to aby ją przekazać na potrzeby cywilne. Pozostaje zatem trzecie dostępne lotnisko wojsk powietrzno-desantowych w Leżnicy Wielkiej, gmina Parzęczew, a oddalone o 40 km od centrum Łodzi. Dysponując pasem o szerokości 60 m i długości 2,5 km już dziś spełnia warunki, których Lublinek nie osiągnie nawet po aktualnej przebudowie. Prawdopodobnie, z uwagi na położenie w otoczeniu osadnictwa wiejskiego, Leżnica ma również pewne rezerwy przestrzenne. Obecna dostępność komunikacyjna tego lotniska jest bardzo zła ale po wybudowaniu autostrady A-2 będzie ona przebiegała ok. 8 km Leżnicy. Konieczne jest jedynie skłonienie 25 Brygady Kawalerii Powietrznej (JW 4395) do ograniczenia swych potrzeb jedynie do lotniska w Tomaszowie, gdyż lotnisko w Leżnicy Wielkiej wydaje się wprost idealne dla Łodzi jako przyszły port międzynarodowy.

Wnioski

Polska bezwzględnie i pilnie potrzebuje nowego portu lotniczego o charakterze międzykontynentalnym, a jego najbardziej optymalna lokalizacja to środkowa część kraju. Brak takiego lotniska w Polsce sprawi, iż planowane lotnisko Berlin-Brandenburg położone ok. 70 km od granic Polski przejmie rolę hubu Europy Środkowej. Z miast polskich przyniesie to pewne korzyści z racji mniejszego oddalenia niż Okęcie tylko dla Szczecina, Poznania i Wrocławia.

Jednak lotnisko transkontynentalne w żadnym stopniu nie może być alternatywą istnienia w Warszawie, Łodzi, Radomiu czy Kielcach międzynarodowych lotnisk obsługujących loty w obrębie Starego Kontynentu i ewentualnie sezonowo również bliższych lotów pozaeuropejskich. Jego zasadnicza rola to pełna obsługa pasażerskiej komunikacji lotniczej z Ameryką, Australią i Dalekim Wschodem, a także przy mniejszej częstotliwości z Azją Środkowo-Południową i Afryką ale przede wszystkim lotniczych przewozów towarowych.

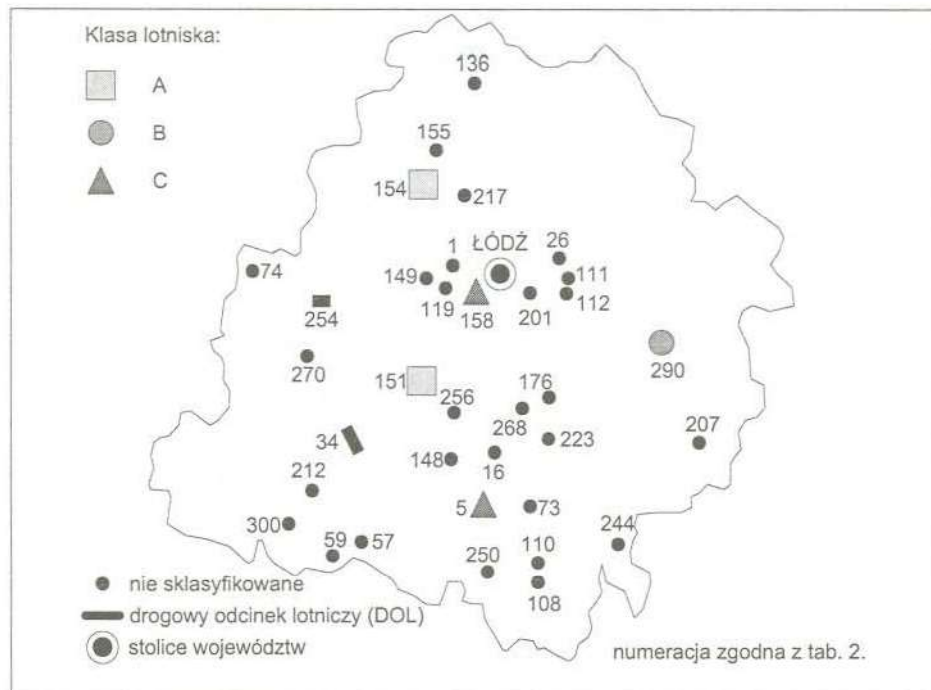
Warszawa i Łódź muszą mieć nadal odrębne i bliskie centrum tych miast międzynarodowe porty lotnicze. Jeśli Okęcie i Lublinek nie będą w przyszłości wystarczające to w zapasie jest Modlin dla Warszawy i kilka z możliwych alternatyw dla Łodzi.

Tab. 2. Punktowe obiekty lotnicze w województwie łódzkim w 2005 r.

Nr	Lotnisko/ miejscowość	Lokalizacja	Kod ICAO*	Typ	Pas		Kl	Uwagi
					Długość / szer. w m	Rodz.		
1	Aleksandrów Ł.			A		t		prywatne.
5	Bełchatów	Kamieńsk		A/P	1000/45; 550/50	a/t	C	prywatne.
16	Bogdanów			A		t		
26	Brzeziny			A/C		t		prywatne.
34	Chociw			D	2200	a		
57	Dylów Rządowy			C		t		prywatne.
59	Działoszyń			C		t		prywatne.
73	Gorzkowice			A		t		
74	Goszczanów			C	600/100	t		prywatne.
108	Kobiele Wlk.			A		t		
110	Kodrąb			A		t		
111	Koluszki			A		t		
112	Koluszki	Leosin		A		t		
119	Konstantynów			C		t		prywatne.
136	Kutno			C		t		prywatne.
148	Ludwików			A		t		
149	Lutomiersk			C		t		prywatne.
151	Łask	Maurycy	LK	W	2500/60	b	A	
154	Łęczyca	Łęznica Wlk.	LY	W	2300	a	A	
155	Łęczyca			C		t		prywatne.
158	Łódź	Lublinek	LL	P/A	2100/60; 1000/250	b/t	B	kl.2B
176	Moszczenica			A		t		
201	Olechów			C		t		prywatne.
207	Opoczno			A		t		
212	Osjaków			A/C		t		fabryczne.
217	Ozorków			C		t		prywatne.
223	Piotrków Tryb.		PT	A	1020/200; 520/400	t		
244	Przedbórz			A		t		
250	Radomsko			A		t		
254	Rossoszyca			D	2400/11	a		
256	Roźniatowice			A		t		
268	Serock			C		t		prywatne.
270	Sieradz			A		t		
290	Tomaszów Maz.	Nowy Glinnik	TM	W	2000/62; 2000	b	B	WOŚL
300	Wieluń	Ruda		A		t		

* pełny 4 literowy kod zawiera na pierwszych dwóch pozycjach oznaczenie kraju, dla Polski EP;
 Rodzaj pasa: a – asfaltowy; b – betonowy; t – trawiasty. Typ lotniska: A – sportowe, aeroklubu,
 C – cargo, fabryczne, rolnicze; D – drogowy odcinek lotniskowy (DOL); P – pasażerskie;
 W – wojskowe. WOŚL – Wojskowy Ośrodek Szkolenia Lotniczego; prywatne – prywatne;
 fabr. – fabryczne.

Źródło: opracowanie własne na podstawie licznych źródeł krajowych i zagranicznych



Rys. 2. Lotniska, lądowiska i drogowe odcinki lotnicze w województwie łódzkim w 2005 r.

Transport lotniczy jest w Polsce, obok wodnego, najbardziej zaniedbanym działem transportu a zarazem przyszłością komunikacji nie tylko zagranicznej ale także krajowej. Ludność Polski jednego z największych powierzchniowo krajów Unii Europejskiej, przy złym stanie dróg, bardzo wolnym procesie budowy autostrad, powszechnej tendencji ograniczania szybkości jazdy na drogach nie może być skazana na pokonywanie drogi pomiędzy oddalonymi regionami wyłącznie komunikacją lądową. Przejazd przez cały kraj zajmie bowiem w takich okolicznościach od kilkunastu do kilkudziesięciu godzin, i to bez żadnej alternatywy jego skrócenia. Jedyną szansą na szybsze pokonywanie krajowych dystansów jest rozwój i upowszechnienie bardzo taniej komunikacji lotniczej, powszechnej nawet w krajach stojących na bardzo niskim szczeblu rozwoju gospodarczego. Pierwszym krokiem musi być jednak rezygnacja z postrzegania lotnictwa pasażerskiego jako swoistego luksusu. O tym, że jest to możliwe świadczy sukces odniesiony w Europie przez tzw. tanich przewoźników.

Literatura

- CZOWNICKI J., RZECZYŃSKI B. (1980), Środki pracy transportu lotniczego (samoloty i lotniska komunikacyjne), SGPiS, Warszawa.
- Działalność lotnicza w 2002 roku jednostek usługowych certyfikowanych przez Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego - od dnia 17 listopada 2002 r. przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (2003), Biuletyn Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nr 131.
- HADAJ M. (2004), Okęcie wystarczy, Życie Warszawy, 1.08.
- Informacja o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010 (2003), Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.

- LIWIŃSKI J. (red.) (2003), Działalność lotnisk komunikacyjnych w Polsce w latach 1998-2002. Biuletyn Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Warszawa.
- Lokalizacja lotniska centralnego dla Polski (2004), Ministerstwo Infrastruktury, 21.01., http://www.mi.gov.pl/moduly/aktualnosci_sg/informacja.php?id_informacji=819&opcja=pokaz
- PIETRZYK A. (2002), Informacja na temat strategii rozwoju lotnictwa cywilnego i portów lotniczych oraz planów zagospodarowania lotnisk wojskowych i powojaskowych. Wypowiedź przedstawiciela MON, na 86 posiedzeniu Komisji Gospodarki Sejmu RP, „Biuletyn Komisji Gospodarki 1307/IV”, nr 86 (16.12), <http://isip.sejm.gov.pl/Biuletyn.nsf/0/f3b64fb851208a92c1256cc2004-f6a7e?OpenDocument&Click=>
- Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”. Raport roczny 2002 (2003), Warszawa.
- Raport Międzyresortowego, Interdyscyplinarnego Zespołu ds. Wyboru Lotniska Centralnego dla Polski (2004), http://www.mi.gov.pl/pliki/aktualnosci_sg/819/doc/raport_dotyczacy_lokalizacji_lotniska.doc
- SOBCZYŃSKI M. (2004), Air transportation in Poland at threshold of accession to European Union. Opening balance and perspectives [w:] Kitowski J. (red.), Central and Eastern Europe at the threshold of the European Union. An Opening Balance, „Geopolitical Studies”, vol. 12, IGI PAN, Warszawa, s. 507-520.
- WOŹNIAK ROMAN I. (2003), Nowe lotnisko dla Warszawy, Gazeta Wyborcza, Warszawa, 18.09.

DILEMMAS CONCERNING THE LOCALIZATION OF A HUB AIRPORT IN POLAND

Summary

This article presents the ongoing debate on the localization of a new hub airport in Poland. Two opposite conceptions are voiced in the debate: one takes into consideration the needs of Warsaw alone; the other suggests construction of an airport serving the entire region of Central Poland. Surprisingly enough, the transportation needs of Łódź – one-million agglomeration deprived of any airport (except for a local airport scheduled to be opened since November 2005) - are largely ignored. The author describes the background and some emotional considerations present in the discussion. He advocates the idea of building two new airports, one for each agglomeration, followed by prospective construction of a transcontinental airport situated in the area in between. This solution would satisfy needs of the Central Poland region without jeopardizing interests of the two biggest agglomerations of the country.

Recenzowali: Doc. RNDr. René Matlovič, PhD.
RNDr. Radoslav Klamár, PhD.