

**MAZOWIECKIE BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
I ROZWOJU REGIONALNEGO W WARSZAWIE**

**PLAN
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO**

*Analiza możliwości wykorzystania infrastruktury lotniskowej dla
rozwoju transportu lotniczego w regionie Mazowsza*

maj • 2004 r.

Spis treści

1. Wprowadzenie
2. Ogólna charakterystyka województwa
3. Transport lotniczy

Centralny międzynarodowy port lotniczy Warszawa-Okęcie

Warianty lokalizacji nowego lotniska centralnego

Charakterystyka podstawowych lotnisk w regionie

4. Problem lotniska w dokumentach samorządowych
5. Problem lotniska w dokumentach rządowych

Spis schematów

- Lotnisko centralne – warianty lokalizacji
- Lotnisko centralne – warianty lokalizacji: Wołomin
- Lotnisko centralne – warianty lokalizacji: Babsk, Mszczonów
- Lotnisko centralne – warianty lokalizacji: Modlin
- Lotnisko centralne – warianty lokalizacji: Radom
- Lotnisko centralne – warianty lokalizacji: Sochaczew
- Lotnisko centralne – warianty lokalizacji: Nowe Miasto n/Pilicą
- Lotnisko centralne – warianty lokalizacji: Mińsk Mazowiecki

1. Wprowadzenie

Analiza możliwości wykorzystania infrastruktury lotniskowej dla rozwoju transportu lotniczego na Mazowszu jest opracowaniem wykonanym w ramach prac planistycznych nad projektem „Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego”. W dokumencie projektu *Planu* dziedzina infrastruktury technicznej, obejmująca między innymi systemy transportowe, została wpisana syntetycznie zarówno w część diagnostyczną jak i projektową. Potrzeba przedmiotowego opracowania zaistniała wobec toczących się dyskusji dotyczących rozbudowy lotniska centralnego Okęcie i ewentualności budowy nowego lotniska dla Warszawy jak również wobec starań i postulatów samorządów lokalnych o wykorzystanie istniejącej infrastruktury lotniskowej regionu dla powstawania lotnisk cywilnych.

2. Ogólna charakterystyka województwa

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

W miastach województwa mieszka ponad 64 % ludności województwa (3 264 tys. osób). Szczególne miejsce w hierarchii ośrodków zajmuje **Metropolia stołeczna Warszawa**. Jej rola wynika z pełnionej funkcji stolicy państwa. W skali kraju Warszawa wyróżnia się największą liczbą mieszkańców (1,6 mln), jak również wyższym poziomem wykształcenia ludności, potencjałem naukowym, usługowym, administracyjnym, infrastrukturą biznesową, informatyczną, telekomunikacyjną. Warszawa koncentruje około jednej trzeciej wszystkich inwestycji zagranicznych napływających do Polski, a także większość zarządów firm międzynarodowych. Obszar bezpośrednich wpływów stolicy, jakim jest ukształtowana **aglomeracja warszawska**, z gęstą siecią miast (27), skupia prawie połowę ludności regionu (ok. 2,5 mln osób) zajmując 7,5 % powierzchni województwa. W miejskiej sieci osadniczej, liczącej 85 miast, istotną rolę odgrywają ośrodki subregionalne, położone w odległości po około 100 km od stolicy którymi są: Radom - 232 tys. M, Płock – 131 tys. M. Siedlce – 77 tys. M, Ostrołęka – 56 tys. M. Ciechanów – 48 tys. M. Wiejską sieć osadniczą tworzy 9136 miejscowości zamieszkałych przez ponad 1,8 mln. ludności.

W systemach infrastruktury technicznej województwo również zajmuje centralne miejsce w kraju i dotyczy to w szczególności systemu transportowego (drogowego, kolejowego, lotniczego) oraz energetycznego. Najistotniejsze jest położenie Warszawy w węźle paneuropejskich korytarzy transportowych, trzech ustanowionych i jednego postulowanego. Są to korytarze: I - Helsinki-Talin-Ryga-Warszawa, II- Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa, VI-Gdańsk-Warszawa-Katowice-Zylina, postulowany - Gdańsk-Warszawa-Odessa. Przesądza to o najważniejszym znaczeniu tego węzła w skali kraju. W Warszawie krzyżują się **drogi o znaczeniu międzynarodowym** na kierunku Berlin-Moskwa (E 30 - Nr 2), Gdańsk-Kraków (E77 - Nr 7) Warszawa-kraje nadbałtyckie (E 67- Nr 8) oraz krajowym w kierunku Lublina, Augustowa, Wrocławia, Sandomierza (drogi Nr 17, 61, 79). Przez Warszawę przechodzą również **magistralne linie kolejowe** europejskiej sieci powiązań, relacji Zebrzydowice-Warszawa-Gdynia (E65), Kunowice-Warszawa-Terespol (E20), Warszawa-Białystok (E75) i linie kolejowe o państwowym znaczeniu Warszawa-Lublin i Warszawa-Kraków. Uzupełnienie połączeń tej rangi stanowi centralny międzynarodowy **port lotniczy „Warszawa-Okęcie”**.

Na obszarze województwa występują także obiekty i urządzenia systemu energetycznego o dużej skali i wydajności, mające znaczenie w skali międzynarodowej. Są to przede wszystkim elektrownia „Kozienice”, gazociąg tranzytowy „Jamał”, ropociąg „Przyjaźń”.

W systemie przyrodniczym kraju województwo zajmuje podobnie znaczącą pozycję, głównie z uwagi na ukształtowany system powiązań ekologicznych, w którym najważniejszą rolę pełnią doliny rzeczne Wisły, Bugu, Narwi i Pilicy. Wisła i Bug należą do nielicznych dużych rzek Europy Środkowej, które nie zostały całkowicie uregulowane i stanowią paneuropejskie korytarze ekologiczne. Wraz z Narwią tworzą one w Kotlinie Warszawskiej największy w kraju i jeden z największych w Europie węzeł wodny. W krajowej sieci ekologicznej ECONET-Polska w obrębie województwa wyróżniono o randze międzynarodowej sześć obszarów węzłowych (Puszczy Kampinoskiej, Puszczy Pilickiej, Puszczy Kurpiowskiej, Puszczy Piskiej, Doliny Środkowej Wisły, Doliny Dolnego Bugu) i trzy korytarze ekologiczne („Warszawski Wisły”, „Podwarszawski” i „Dolnej Narwi”). Za Światowy Rezerwat Biosfery został uznany Kampinoski Park Narodowy. Znaczenie krajowe w sieci ekologicznej mają jako obszary węzłowe Puszcza Kozienicka, fragmenty Pojezierza Gostynińskiego, Pojezierza Chełmińsko-Dobrzyńskiego, Puszcza Bolimowska, Obszar Siedlecki oraz jako korytarze ekologiczne tereny związane z dolinami rzek: Wkry, Skrwy, Bzury, Słudwi, Wkry, Pilicy, Świdra,

Liwca. O dużej randze walorów przyrodniczych województwa mazowieckiego świadczą również liczne obszary typowane do Europejskiej Sieci Ekologicznej NATURA 2000. Obszary przyrodnicze prawnie chronione zajmują łącznie 30 % powierzchni województwa.

3. Transport lotniczy

Dla ujednolicenia i uściślenia transportu lotniczego przyjmowany jest w Polsce 3 stopniowy podział poziomów przewozów lotniczych: poziom I-przewozy międzynarodowe na liniach dalekiego zasięgu; poziom II-przewozy międzynarodowe na liniach średniego i krótkiego zasięgu oraz przewozy krajowe na liniach o dużym i średnim natężeniu ruchu; poziom III - przewozy na liniach o małych potokach ruchu na liniach krótkiego zasięgu.

Klasyfikacja portów lotniczych zgodna z wymogami UE uwzględnia podział na porty centralne, regionalne i lokalne. Klasyfikacja systematyzuje lotniska ze względu na wielkość przewozów pasażerskich i towarowych, liczbę wykonywanych operacji lotniczych, odległość od innych portów lotniczych oraz prognozy ruchowo-przewozowe.

Centralny port lotniczy obsługuje przewozy poziomu I, II, III i pełni funkcje portu węzłowego tzw. HUB-u. Regionalne porty lotnicze obsługują przewozy poziomu II i III oraz przewozy krajowe w celu dowozu pasażerów do portu węzłowego. Lokalne porty lotnicze to obsługa przewozów poziomu III, przy wykorzystaniu samolotów o parametrach pozwalających na ich eksploatację na lotniskach o danej kategorii.

Na terenie województwa mazowieckiego, według wyżej wymienionej klasyfikacji, nie występują porty regionalne, natomiast funkcjonuje port centralny oraz lotniska lokalne i są to:

- **Centralny Międzynarodowy Port Lotniczy Warszawa-Okęcie.**
- **lotniska lokalne:** Modlin (AMW), Radom-Sadków (MON), Radom-Piastów (AP), Warszawa-Babice (MSWiA), Płock (AP).

Ponadto na terenie województwa są jeszcze inne lotniska w miejscowościach:

- Sochaczew-Bielice, Mińsk Mazowiecki - w zarządzie MON. W 2002 roku z zarządu MON wycofane zostało lotnisko w Nowym Mieście n/Pilicą;
- Nasielsk, Przasnysz (AP) –lotniska sportowe, polowe;
- Góraszka- lotnisko prywatne.

3.1 Centralny międzynarodowy port lotniczy Warszawa-Okęcie

Funkcja jaką spełnia Warszawa-stolica i główne miasto kraju, determinuje rozwój transportu. Przekłada się to bezpośrednio na znaczenie warszawskiego węzła transportowego, w tym centralnego lotniska Okęcie, stanowiącego podstawowy element systemu transportu lotniczego.

Centralne lotnisko Okęcie skupia 87 % zagranicznego oraz około 50 % krajowego ruchu pasażerskiego. W roku 2001 odprawiono 4,7 tys. pasażerów zbliżając się do wyczerpania zdolności przepustowej funkcjonującego terminala pasażerskiego. Okęcie obsługuje międzynarodowe przewozy pasażerskie na liniach dalekiego, średniego i krótkiego zasięgu oraz na liniach krajowych, czyli wszystkie trzy poziomy przewozów lotniczych.

Powierzchnia lotniska zajmuje 834 ha, a długość dróg startowych wynosi odpowiednio: DS Nr 1- 2800 m x 50m, DS Nr 3 - 3690 m x 60m.

Zdolność przepustowa istniejących dróg startowych lotniska Okęcie szacowana jest na około 12 mln pasażerów na rok. Dla wdrożenia pełnego wykorzystania zdolności przepustowej, Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” zleciło opracowanie „Koncepcji techniczno-programowej terminala pasażerskiego na lotnisku Warszawa-Okęcie” (1998 r.). Opracowana kompleksowo koncepcja objęła m.in. następujące elementy:

- rozbudowę części lotniskowej, w szczególności płyty postojowej samolotów wraz z pełną infrastrukturą lotniskową,
- rozbudowę terminala pasażerskiego do wielkości docelowej około 12 mln pas./rok (budowa terminala nowego o przepustowości około 6 mln pasażerów, modernizacja istniejącego, a następnie połączenie tych terminali w jedną funkcjonalną całość),
- rozbudowę i przebudowę układu komunikacyjnego od strony miasta (parkingi, komunikacja samochodowa, połączenie kolejowe).

W koncepcji założono spełnienie przez lotnisko wymagań stawianych przez parametry samolotu kodu F (rozpiętość skrzydeł 65-80 m). Dotychczas parametry lotniska Okęcie były ustalane dla samolotów kodu E (rozpiętość skrzydeł 52-65 m).

Szacuje się, że osiągnięcie docelowej zdolności przewozowej lotniska może nastąpić już przed rokiem 2015. W tej sytuacji rozważane są przez różne gremia propozycje rozwiązania problemu warszawskiego węzła lotnisk przekładające się na dwie możliwości:

- dalsza rozbudowa lotniska Okęcie do wielkości przewozów powyżej 12 mln pasażerów/rok,

- budowa nowego lotniska dla Warszawy.

Każda z tych propozycji jest bardzo kosztowna i wymaga szczególnego uzasadnienia przy podejmowaniu decyzji. Niezależnie od wyboru wariantu lotnisko Okęcie winno być odciążone od ruchu małego – statków powietrznych o ciężarze do 5700 kg. Przeprowadzone przez fachowców analizy stanowią, że teoretycznie jest możliwa dalsza rozbudowa lotniska Okęcie. Skutki takiego wyboru to: konieczność budowy nowej drogi startowej o długości 2,5-3,7 km; przejęcie dodatkowo na potrzeby lotniska około 300 ha gruntów, likwidacja kilkuset budynków mieszkalnych; zwiększenie obciążenia hałasem lotniczym dla obszaru intensywnie rozwijającego się Piaseczna oraz Ursynowa. Takie działania pozwoliłyby na zwiększenie przepustowości lotniska do około 20 mln pasażerów na rok. Biorąc pod uwagę koszty ekonomiczne przedsięwzięcia oraz aspekty społeczne (gwałtowne zwiększenie uciążliwości akustycznej, potrzeba przejęcia około 300 ha terenu i kilkaset budynków mieszkalnych wywołujące z pewnością duże protesty ludności), wariant rozbudowy lotniska o nowe drogi startowe **jest praktycznie nie do przyjęcia**. Założona została więc potrzeba budowy nowego lotniska międzynarodowego.

3.2 Warianty lokalizacji nowego lotniska centralnego

Idea budowy drugiego lotniska w nowej lokalizacji dla Warszawy sięga lat siedemdziesiątych. W 1972 roku opracowano *Studium lokalizacji nowego lotniska dla Warszawy*. Rozpatrzono 10 lokalizacji. Ostatecznie, w tym czasie, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów zaakceptowała lokalizację drugiego lotniska w wariantcie północnym w rejonie miejscowości Wrona, około 8 km na północ od Modlina, przy założeniu ewentualnego przejęcia lotniska wojskowego w Modlinie dla przewozów transportowych.

W „**Programie rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010**”, najnowszym dokumencie dotyczącym polityki państwa w zakresie transportu lotniczego, utrzymana została funkcja „Okęcia” jako centralnego portu lotniczego (Ministerstwo Infrastruktury, 2003r.). Ponadto w kraju, poza lotniskiem centralnym, działa i działać ma w przyszłości 11 portów regionalnych (Kraków-Balice, Gdańsk-Rębiechowo, Katowice-Pyrzowice, Poznań-Ławica, Wrocław-Strachowice, Szczecin-Goleniów, Rzeszów-Jasionka, Bydgoszcz-Szwederowo, Łódź-Łublinek, Zielona Góra-Babimost, Szczytno-Szymany). „Program” nie zawiera odniesienia co do kierunków rozwoju lotniczych portów lokalnych.

W przedmiotowym dokumencie jest natomiast ustalenie o potrzebie prac studialnych dotyczących założeń i wyboru lokalizacji drugiego lotniska dla Warszawy.. Pod uwagę brane są różne warianty lokalizacji nowego lotniska międzynarodowego, a między innymi:

- wariant: lokalizacja północna – **Modlin** - Nowy Dwór Mazowiecki. Atutem tej lokalizacji jest planowane wykorzystanie istniejącego lotniska zlokalizowanego w odległości 2 km od miasta. Powierzchnia lotniska wynosi 581 ha. W sąsiedztwie jest możliwe do wykorzystania 544 ha terenu Skarbu Państwa. Odległość od Warszawy około 30 km. Podstawowe połączenia ze stolicą drogą ekspresową Nr 7 po lewej stronie Wisły oraz w części drogą krajową i drogą wojewódzką po stronie prawej.
- wariant: lokalizacja między Warszawą a Łodzią – **Babsk**, gmina Biała Rawska (powiat Rawa Mazowiecka, woj. łódzkie). Odległość od Warszawy około 65 km. Proponowana lokalizacja obejmuje około 1300 ha gruntów dawnego PGR, obecnie we władaniu 4 właścicieli. Położenie jest korzystne w korytarzu drogi ekspresowej Nr 8 oraz w odległości około 10 km od Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK).
- wariant: lokalizacja północno-wschodnia – **Wołomin** . Odległość od Warszawy około 25-30 km. Atutem są istniejące drogowo-kolejowe połączenia z Warszawą drogą ekspresową i magistralną linią kolejową relacji Warszawa-Białystok. Proponowana lokalizacja obejmuje około 1300 ha, w części należących do samorządu powiatu wołomińskiego i skarbu państwa. Tereny słabo zurbanizowane.
- wariant: lokalizacja południowo-zachodnia – **Mszczonów**. Odległość od Warszawy około 50 km. Proponowana lokalizacja w rejonie istniejących ciągów drogowo-kolejowych: trasy ekspresowej Nr 8 i drogi krajowej Nr 50 (obwodnica TIR) oraz magistralnych linii kolejowych CMK i CE20 (obwodnica towarowa dla Warszawy na kierunku wschód-zachód).
- istniejące lotniska: **Sochaczew, Radom, Nowe Miasto n/Pilicą**

3.3 Charakterystyka podstawowych lotnisk w regionie

Poza centralnym lotniskiem Okęcie, funkcjonujące w regionie lotniska (Modlin, Radom, Sochaczew, Nowe Miasto n/Pilicą, Mińsk Mazowiecki, Warszawa-Babice, Płock, Przasnysz, Nasielsk, Góraszka), ze względu na standardy wyposażenia technicznego i dotychczasowe przeznaczenie, mogą być wykorzystywane dla lotnictwa wojskowego, sanitarnego, sportowego, biznesowego, turystycznego oraz do obsługi samolotów lekkich (w tym handlowych). Niektóre z nich jednak mogą być dostosowane do pełnienia lokalnych portów lotniczych przystosowanych do ruchu statków powietrznych, odciążających centralne lotnisko Okęcie (poziom III -obsługa ruchu lotniczego krajowego i międzynarodowego na liniach krótkiego zasięgu o małych

potokach ruchu), przy wykorzystaniu samolotów o parametrach pozwalających na ich eksploatację na lotniskach o danej kategorii.

Modlin

Lotnisko w Modlinie wraz z infrastrukturą obejmuje obszar o powierzchni 581 ha, tym ok. około 100 ha lasu stanowiące tereny izolacyjne. Zarządcą jest Agencja Mienia Wojskowego. Do Skarbu Państwa należy położone w sąsiedztwie 544 ha terenu w zarządzie Agencji Nieruchomości Rolnych. Lotnisko zlokalizowane w administracyjnym obszarze miasta Nowy Dwór Mazowiecki, w odległości ok. 2 km od zabudowy miejskiej. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego ustalenia dla terenu lotniska stanowią o możliwości wielofunkcyjnego wykorzystania, w tym na potrzeby lotnictwa cywilnego typu cargo i lotnictwa pasażerskiego. Od strony północnej, zachodniej i wschodniej istnieje rozproszona zabudowa gmin Zakroczym i Pomiechówek. Od strony południowej sąsiedztwo stanowi twierdza Modlin będąca własnością Skarbu Państwa. Zabudowania pokoszarowe mogą zostać wykorzystane na różnego rodzaju składy i magazyny. Za ujściem Narwi do Wisły zabudowa Nowego Dworu Mazowieckiego.

Dane techniczne lotniska. Lotnisko o wymiarach 4500 m x 1300m położone jest na terenie równinnym. Istnieje jedna zasadnicza droga startowa o wymiarach 2500m x 80m i 8 dróg kołowania. Podstawowa betonowa droga kołowania równoległa do drogi startowej ma 18 m szerokości. Pomocnicze drogi kołowania łączą drogę startową z drogą kołowania w odległości 600 m od obu końców drogi startowej. Na końcach drogi startowej znajdują się pasy bezpieczeństwa o długości po 400 m i szerokości 440 m. Płyta lotniska betonowa. Na lotnisku znajdują się 4 płaszczyzny postoju samolotów, z czego pierwsza, druga i trzecia przystosowane są do spełniania funkcji stałych punktów tankowania. Istnieją dwa magazyny paliw i smarów o łącznej pojemności zbiorników 2 400 m³. Loty można wykonywać od wschodu do zachodu słońca.

Warunki klimatyczne. Klimat rejonu lotniska Modlin oceniany jest jako dobry. Duże znaczenie ma kierunek wiatrów. W przeważającej mierze (86 %) są to wiatry zachodnie, które odsuwają tworzące się nad Wisłą i Narwią chmury. Na podstawie opracowania „Lotniczo-klimatyczna charakterystyka Polski” (Dowództwa Wojsk Lotniczych) wynika, że teren lotniska Modlin położony jest na obszarze o najkorzystniejszych meteorologicznych warunkach lotu. Dodatnia odchyłka „współczynnika lotności pogody” od wartości średniej dla Polski wynosi +16%. Liczba dni w roku z mgłami (68) jest niższa

niż średnia dla pozostałych lotnisk powojennych (75). Funkcjonuje Lotniskowa stacja meteorologiczna.

Możliwości rozbudowy. Lotnisko ma przestrzenne warunki dalszego rozwoju. Możliwe jest dysponowanie terenami o łącznej powierzchni 1400 ha. Pozwala to na wybudowanie w przyszłości drugiego pasa startowego oraz terminali (pasażerskiego i cargo) wraz z zapleczem logistycznym.

Infrastruktura techniczna. Lotnisko wyposażone jest w podstawowe media. Posiada dwustronne zasilanie energetyczne ze stacji trafo w Pomiechówku i Nowym Dworze Mazowieckim. Dobrze rozwinięta sieć wodociągowo-kanalizacyjna gmin Zakroczym i Nowy Dwór Mazowiecki umożliwia pełną obsługę lotniska w tym zakresie. Sieć telekomunikacyjna na lotnisku i garnizonie twierdzy Modlin spełnia techniczne warunki obsługi lotniska. W szpitalu powiatowym w Nowym Dworze Mazowieckim organizowany jest Szpitalny Oddział Ratunkowy (SOR) z planowanym lądowiskiem dla śmigłowców dający możliwość zabezpieczenia obsługi ratunkowej lotniska pod względem medycznym.

Sieć osadnicza. Nowy Dwór Mazowiecki-Modlin położone około 35 km od centrum Warszawy stanowią północno-zachodnie pasmo aglomeracji warszawskiej. Aglomeracja warszawska skupia około 2,5 mln mieszkańców, a jej północno-zachodnie pasmo stanowi urbanizujący się obszar rolniczy z siecią ośrodków usługowo-produkcyjnych. Jest to obszar uznawany za szczególnie predystynowany do rozwoju, sugerowany jako miejsce kształtowania centrum-bis aglomeracji warszawskiej. Przyczynić by się do tego mogła decyzja rozbudowy istniejącego lotniska w Modlinie dla potrzeb międzynarodowego portu lotniczego.

Powiązania komunikacyjne. Lotnisko w Modlinie położone jest przy ważnych szlakach drogowo-kolejowych. Najważniejsze połączenie stanowi przechodząca po lewej stronie Wisły dwupasmowa droga krajowa o znaczeniu międzynarodowym Nr S7. Dzięki tej trasie Modlin ma dobre połączenie z Warszawą, Ciechanowem, Olsztynem, Gdańskiem. Po prawej stronie Wisły powiązania z Warszawą zapewniają droga wojewódzka Nr 630 i w części droga krajowa nr 61 oraz droga wojewódzka Nr 631 przez Zegrze, Nieporęt i Marki. W bezpośrednim sąsiedztwie lotniska przechodzi również droga krajowa Nr 62 łącząca Modlin z Wyszogrodem, Płockiem oraz dalej z Włocławkiem, Toruniem Bydgoszczą i Szczecinem. Połączenie kolejowe zapewnia magistralna linia kolejowa relacji Warszawa-Nasielsk-Gdańsk, ze stacjami w Nowym Dworze Mazowieckim i Modlinie. Planowany remont tej linii i przystosowanie jej do uzyskiwania prędkości 160

km/h w ruchu pasażerskim oraz 120 km/h w ruchu towarowym zapewnią szybkie połączenie z Warszawą, a poprzez węzeł warszawski dogodne połączenie kolejowe krajowe i zagraniczne. Od stacji Modlin na teren lotniska prowadzi czynna bocznica kolejowa. Istotnym łącznikiem pomiędzy północną, a południową częścią Mazowsza są istniejące przeprawy mostowe w rejonie Modlina i Nowego Dworu Mazowieckiego, a mianowicie: dwa mosty drogowe w Zakroczymiu (trasa E77), most drogowy w Kazuniu (przeprawa przez Wisłę), most drogowo-kolejowy w Modlinie (przeprawa przez rzekę Narew).

Radom-Sadków

Lotnisko w Radomiu wraz z infrastrukturą obejmuje obszar o powierzchni 371,4828 ha. Zarządcą od prawie 70 lat jest jednostka wojskowa, wykorzystująca lotnisko jako obiekt szkolny dla podstawowego szkolenia pilotów na samolotach Iskra i Orlik. Położone jest na płaskim terenie w południowo-wschodniej części miasta. Od strony północnej, południowej i wschodniej istnieje wiejska zabudowa rozproszona, natomiast od strony zachodniej zabudowa miasta Radomia. W bezpośrednim sąsiedztwie lotniska przebiegają drogi krajowe szybkiego ruchu w kierunku Warszawy, Krakowa, Lublina, Rzeszowa, Piotrkowa Trybunalskiego i Łodzi. Taki układ dróg zapewnia dogodną komunikację z potencjalnym lotniskiem ze wszystkich kierunków. Z kolei układ głównych, zmodernizowanych ulic miasta przecinających teren jednostki wojskowej umożliwia bardzo dobre skomunikowanie lotniska z miastem (Aleja Wojska Polskiego i Lubelska). W pobliżu lotniska przebiega linia kolejowa Warszawa-Krakow, której bocznica doprowadzona jest na teren jednostki wojskowej.

Dane techniczne lotniska: Droga startowa (DS) o wymiarach 2000 x 60 m -stan techniczny dobry, nawierzchnia bitumiczna, końcówki na długości 200m i 230 m – betonowe. Pas bezpieczeństwa o wymiarach 250 x 285 m, drogi kołowania (szerokości 14 m) oraz drogi manewrowe posiadają nakładki asfaltowe.

Istniejące urządzenia nawigacyjne umożliwiają statkom cywilnym lądowanie bez ograniczeń przy dziennych zwykłych warunkach atmosferycznych (DZWA) oraz w ograniczonym zakresie przy dziennych trudnych warunkach atmosferycznych oraz przy nocnych zwykłych warunkach atmosferycznych (NZWA). Aktualne wymiary DS oraz wytrzymałość nawierzchni pod względem nacisku na powierzchnię pozwalają przyjmować samoloty transportowe o średnim tonażu (ok. 20-25 ton) oraz samoloty pasażerskie zabierające na pokład około 100 pasażerów (np. Airbussy).

Wyposażenie lotniska w system precyzyjnego lądowania (ILS) oraz nowy system lądowania świetlnego umożliwi starty i lądowania cywilnych statków powietrznych we wszystkich warunkach atmosferycznych.

Ośłona meteorologiczna lotniska spełnia wymogi stawiane cywilnym portom lotniczym. Róża wiatrów przedstawia się następująco: z kierunku zachodniego 35-40 %, z kierunku wschodniego 30-35%, z pozostałych kierunków 25-30%.

Infrastruktura techniczna. Lotnisko wyposażone jest w podstawowe media zasilające. Posiada sieć kanalizacji deszczowej odwadniającej pasy startowe i płytę lotniska. Istniejąca kanalizacja sanitarna, sieć wodociągowa, system ciepłowniczy i gazowy włączone są w urządzenia i sieci ogólnomiejskie. Teren lotniska posiada dwustronne zasilanie energetyczne.

Infrastruktura budynków wojskowych. Obiekt lotniska wyposażony jest w budynki wojskowe położone na terenie i wokół lotniska. Stanowią je: budynek stacji meteorologicznej, hangary lotnicze, budynek wielofunkcyjny biurowo-hotelowy, klub garnizonowy, domek pilota, budynek sztabu, ośrodek rekreacji z krytym basenem, budynek Straży Pożarnej z 3 stanowiskami dla wozów strażackich, izba chorych (20 łóżek), dwa składy MPS o pojemności 2600 m³(nowy) i 2400 m³, bocznicą kolejową z rampą.

Sieć osadnicza. Miasto Radom (232 tys. M) wyróżnia korzystne położenie w układzie sieci osadniczej kraju. Miasto zlokalizowane centralnie w stosunku do dużych aglomeracji i ośrodków osadniczych oddalone jest: 100 km od aglomeracji warszawskiej (około 2.5 mln mieszkańców), 130 km od aglomeracji łódzkiej (ok. 1,5 mln M), 100 km od Lublina (350 tys. M) i 70 km od Kielc (220 tys. M).

Powiązania komunikacyjne. Krzyżujące się w Radomiu ciągi drogowo-kolejowe o znaczeniu międzynarodowym i krajowym przesadzają o znaczeniu tego miasta jako ważnego węzła transportowego na południu Mazowsza, dobrze skomunikowanego z centralną, południową i południowo-wschodnią częścią kraju. W **układzie drogowym** przez Radom przechodzą trasy o znaczeniu międzynarodowym, objęte umowami europejskimi, z Gdańska do Krakowa (S7) i z Radomia do Rzeszowa (Nr 9) oraz o znaczeniu krajowym do Lublina i Piotrkowa Trybunalskiego (S12). Uzupełnieniem są drogi wojewódzkie, w tym szczególnie relacje w kierunku Nowego Miasta n/Pilicą, Kozienic i Starachowic. Najważniejsze znaczenie ma jednak połączenie z Warszawą drogą ekspresową, dwujezdniową na odcinkach Radom-Jedlińsk, Grójec-Warszawa z nową dwujezdniową obwodnicą Białobrzegów i przeprawą mostową przez Pilicę (S7).

Planowana modernizacja trasy w latach 2004-2006 obejmuje dostosowanie jej do parametrów drogi ekspresowej, w tym budowę drugich jezdni na brakujących odcinkach Jedlińsk-Białobrzegi i Białobrzegi-Grójec. W krajowy **układ kolejowy** Radom włączony jest poprzez linie kolejowe I-rzędne Warszawa-Kraków oraz Radom-Dęblin i Radom-Tomaszów Mazowiecki. W radomskim węźle kolejowym krzyżują się trasy pociągów dalekobieżnych, łączące duże ośrodki miejskie kraju. Planowana modernizacja linii kolejowej Warszawa-Radom, z dobudową drugiego toru na odcinku Radom-Warka, pozwalająca na skrócenie dojazdu do stolicy do poziomu 75 minut, w sposób istotny przyczyni się do usprawnienia obsługi przewozów pasażerskich.

Sochaczew-Bielice

Lotnisko Sochaczew-Bielice położone jest w administracyjnym obszarze gminy Sochaczew. Zlokalizowane na terenie równinnym, w odległości 54 km na zachód od Warszawy i 5 km na południowy-wschód od Sochaczewa. Teren lotniska jest własnością Skarbu Państwa, w zarządzie Szefostwa Infrastruktury Lotniskowej WLOP. Wokół istniejącego obiektu dominują tereny rolnicze o niskim poziomie urbanizacji, z rozproszoną wiejską zabudową. W produkcji rolniczej na gruntach piaszczysto-gliniastych przeważa uprawa zbóż. Prowadzone jest również zalesianie gruntów o niskiej przydatności rolniczej.

Dane techniczne lotniska. Powierzchnia 660 ha, w tym około 150 ha lasów jako terenów izolacyjnych. Pas startowy długości 2500 m x 60 m, o nawierzchni betonowo-asfaltowej i dobrym wskaźniku nacisku. Lotnisko posiada czołowe pasy bezpieczeństwa oraz zapasowy równoległy pas lądowania o nawierzchni trawiastej. Dla obiektu wyznaczony został obszar ograniczonego użytkowania.

Sieć osadnicza. Miasto Sochaczew położone na zachód od Warszawy, wyróżnia się szczególnie korzystnymi relacjami w układzie sieci osadniczej. Najistotniejsze jest położenie pomiędzy aglomeracją warszawską a łódzką, wielkość zaludnienia których przekracza 5 milionów mieszkańców oraz Płockiem położonym w odległości około 55 km na północny zachód, cechującym się również znaczącym potencjałem gospodarczym i ludnościowym (130 tys. M). Bliższe istotne ośrodki miejskie zlokalizowane w promieniu około 30 km stanowią miasta Skierniewice, Żyrardów, Łowicz.

Powiązania komunikacyjne. Miasto Sochaczew cechuje różnorodność połączeń transportowych z uwagi na lokalizację w ciągach ważnych szlaków drogowych i kolejowych. Najistotniejsze jest położenie w transeuropejskim korytarzu transportowym

na kierunku Berlin-Warszawa-Moskwa. Wypełnienie drogowe tego korytarza stanowią międzynarodowa droga krajowa Nr 2 przechodząca bezpośrednio na północ od lotniska oraz planowana autostrada A2 z projektowanym przebiegiem w odległości około 15 km na południe od lotniska. Połączenie kolejowe to przechodząca od północy, zmodernizowana magistralna linia kolejowa E20 Berlin-Kunowice-Warszawa-Moskwa, przystosowana do uzyskiwania prędkości 160 km/h w przewozach pasażerskich, objęta europejską umową kolejową AGC. Dojazd do stolicy jest możliwy w ciągu 45 minut. Ponadto w komunikacji kolejowej funkcjonują połączenia relacji Sochaczew-Łowicz Główny-Kutno-Płock Radziwie, Sochaczew-Łowicz Przedmieście-Zgierz-Łódź Kaliska. Uzupełnienie tych połączeń stanowi przylegająca bezpośrednio do lotniska droga krajowa stanowiąca fragment tzw. „dużej obwodnicy Warszawy” (Nr 50) oraz droga wojewódzka Sochaczew-Żelazowa Wola-Warszawa (Nr 580). Obiekt lotniska połączony jest bocznica towarową ze stacją kolejową w Sochaczewie. Wzdłuż linii kolejowej przechodzą światłowody.

Nowe Miasto n/Pilicą

Lotnisko w Nowym Mieście n/Pilicą obejmuje obszar o powierzchni 513 ha. Położone jest na płaskim terenie na północny zachód od miasta. Od strony północnej, zachodniej istnieje wiejska zabudowa rozproszona, natomiast od strony południowo-wschodniej, w odległości około 2 km jest zabudowa miasta. Zarządcą lotniska do 2002 roku było Ministerstwo Obrony Narodowej, obecnie właścicielem gruntów jest Skarb Państwa.

Dane techniczne lotniska. Droga startowa (DS) betonowa o wymiarach 2400m x 60m z obydwoma kierunkami lądowań wolnych od zabudowy. Płaszczyzny postojowe samolotów o powierzchni 20 000 m². Oba kierunki lądowania wolne od zabudowy. Bezkolizyjny krąg lotniskowy i strefa oczekiwania. Wokół lotniska znajduje się 18 km pas oczekiwania na lądowanie.

Infrastruktura techniczna. Lotnisko wyposażone jest w podstawowe media zasilające: energia elektryczna z dwóch niezależnych kierunków, woda –ujęcie własne i z sieci miejskiej, kanalizacja.

Infrastruktura budynków wojskowych. Obiekt lotniska wyposażony jest w 89 budynków i budowli o łącznej powierzchni użytkowej 25 300 m² i łącznej kubaturze 145624 m³. W istniejącym osiedlu wojskowym są wolne mieszkania.

Sieć osadnicza. Nowe Miasto n/Pilicą liczy 4.5 tys. mieszkańców. W krajowym układzie sieci osadniczej miasto położone jest w obszarze pomiędzy dużymi ośrodkami miejskimi, w odległości po około 80 km od aglomeracji warszawskiej i łódzkiej których potencjał

ludnościowy przekracza 5 mln mieszkańców oraz 40 km od Radomia (230 tys. M) i 30 km od Grójca (18 tys. M).

Powiązania komunikacyjne istniejące stanowią ciągi dróg wojewódzkich relacji Końskie-Nowe Miasto n/Pilicą-Grójec oraz Nowe Miasto n/Pilicą-Rawa Mazowiecka. Pośrednie połączenia z Warszawą stanowią, przechodzące w odległości po około 25 km, drogi ekspresowe, od Grójca droga Nr 7 i od Rawy Mazowieckiej droga Nr 8. W odległości około 10 km na zachód od lotniska przechodzi kolejowa linia magistralna (CMK). Istnieje również infrastruktura kolejki wąskotorowej relacji Nowe Miasto n/Pilicą-Piaseczno obecnie nie funkcjonującej.

Mińsk Mazowiecki

Lotnisko w Mińsku Mazowieckim jest lotniskiem wojskowym w zarządzie MON i taki charakter ma mieć w przyszłości. Modernizacja lotniska objęta została rządowym Programem Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NSIP) w celu dostosowania go do standardów NATO (symbol uzgodnienia w rejestrze Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju miast: BGD-4/722-684/00). Położone jest w administracyjnym obszarze gminy Mińsk Mazowiecki, w jego wschodniej części, zlokalizowane równoległe do drogi krajowej Nr 2. Oddalone jest około 2 km na północ od trasy oraz około 6 km od miasta Mińsk Mazowiecki.

Pozostałe lotniska w regionie to lotniska małe o funkcjach sanitarnych (Warszawa-Babice, lotnisko sanitarne i państwowe), usługowo-sportowych (Płock, Radom-Piastów), polowych (Przasnysz, Nasielsk) w przewadze z zielonymi polami wzlotów. Ich dalsze wykorzystanie będzie zgodne z pełnioną do tej pory funkcją. Lotniska w Radomiu-Piastowie, Płocku, Przasnyszu należą do Aeroklubu Polskiego. Aeroklub Polski, powołany do życia w 1919 roku, zarządza kilkudziesięcioma lotniskami w kraju prowadząc szkolenia lotnicze, działalność sportową, a także działalność w dziedzinach bezpieczeństwa kraju, w tym zapobieganie klęskom żywiołowym.

4. Problem lotniska w dokumentach samorządowych

Jednym z głównych celów polityki regionalnej Samorządu Województwa uznane zostało wzmocnienie Mazowsza jako węzła transportowego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, w tym węzła lotniczego. Rozwój transportu lotniczego jest szczególnie istotny ze względu na funkcjonowanie jedyne w kraju centralnego

międzynarodowego portu lotniczego Okęcie. Duże znaczenie ma również fakt, że na terenie województwa mazowieckiego zlokalizowanych jest stosunkowo dużo lotnisk, infrastruktura których mogłaby być wykorzystana w części dla rozwoju lotnisk lokalnych, odciążających lotnisko centralne Okęcie. Ma to znaczenie w nowej sytuacji wobec przystąpienia Polski do Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (WEOL) dotyczącego liberalizacji dostępu do rynku usług lotniczych dla członków Unii Europejskiej (prawdopodobnie z dniem 1.05.2004 r.). Realizacja Umowy może spowodować uaktywnienie zwłaszcza portów regionalnych oraz lotnisk tzw. III poziomu, również tych z zielonymi polami wzlotów, które mogłyby obsługiwać ruch nieregularny samolotów o ciężarze do 5700 kg. Należy się bowiem liczyć z możliwością powstania (rejestracji) przewoźników lotniczych, których polem działalności będą przewozy międzyregionalne tak krajowe jak i zagraniczne. Popyt na te przewozy będzie stale wzrastał, co wiązać się będzie ze wzrostem PKB oraz rozwojem ruchu biznesowego i turystycznego.

Potencjał infrastruktury lotniskowej województwa sprzyja przyszłościowemu rozwojowi przewozów lotniczych wszystkich rodzajów. Infrastruktura lotnisk w Radomiu, Modlinie, Sochaczewie, czy Nowym Mieście n/Pilicą spełnia warunki dla dostosowania jej dla potrzeb lotnictwa cywilnego. Decyzje co do rozbudowy poszczególnych lotnisk będą w części leżały w inicjatywie samorządów terytorialnych oraz podmiotów zarządzających lotniskami.

Władze samorządowe podejmują działania w kierunku wykorzystania w części istniejących lotnisk wojskowych dla powstawania lokalnych portów lotniczych.

Szczególnie aktywny jest Zarząd Miasta Radomia popierany przez wszystkich parlamentarzystów ziemi radomskiej, dla utworzenia lotniska cywilnego w Radomiu z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury lotniskowej. Znalazło to również swoje odzwierciedlenie w uchwalonych dokumentach Samorządu Województwa jakimi są *Strategia rozwoju województwa mazowieckiego* oraz *Wojewódzki Program Rozwoju Regionalnego Mazowsza na lata 2001-2006*. W przywołanych dokumentach, w działaniach na rzecz rozwoju dawnych miast wojewódzkich, zapisano zadanie współdziałania w tworzeniu centrum logistycznego i rozbudowy infrastruktury lotniskowej dla funkcjonowania cywilnego portu lotniczego w Radomiu.

Również samorzady Nowego Dworu Mazowieckiego -Modlina, Sochaczewa, Nowego Miasta n/Pilicą rozpoczęły starania o wykorzystanie istniejącej infrastruktury lotniskowej w tych miastach dla lotnictwa cywilnego. Natomiast Starostwo Powiatowe w Wołominie

rekomenduje możliwość budowy nowego międzynarodowego lotniska na swoim terenie z uwagi na podstawowe atuty jakimi są nieduża odległość od Warszawy oraz dobre połączenia drogowo-kolejowe. Podobnie Samorząd Mszczonowa wskazuje na potencjalną możliwość budowy nowego lotniska w rejonie tego miasta. Atutami są również dobre istniejące powiązania komunikacyjne (trasa ekspresowa Nr 8 i droga krajowa Nr 50, kolejowe linie magistralne CMK (E65) i CE20 – obwodnica towarowa Warszawy na kierunku wschód-zachód) oraz niedaleka odległość od Warszawy (około 50 km).

W projekcie *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego* wyrażającym politykę samorządu województwa z uwzględnieniem ponadlokalnych przedsięwzięć publicznych, określonych w odpowiednich dokumentach rządowych przyjęto ustalenia dotyczące rozbudowy i zwiększenia przepustowości lotniska „Warszawa-Okęcie” oraz włączenia go w system transportowy miasta. Zapisano również potrzebę prac studialnych nad lokalizacją nowego lotniska. Ustalenia te pozostają w zgodności z „Programem rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010” Ministerstwa Infrastruktury oraz rządową strategią gospodarczą „Infrastruktura – klucz do rozwoju” (RM 29 styczeń 2002r.). Ponadto w projekcie *Planu* rekomenduje się przystosowanie lotniska w Radomiu dla lotnictwa cywilnego pozwalające na odciążenie lotniska Okęcie oraz rozwój nowych lotnisk lokalnych w regionie. Współdziałanie na rzecz utworzenia lotniska cywilnego w Radomiu z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury lotniskowej zapisane zostało w uchwalonej *Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego*.

5. Problem lotniska w dokumentach rządowych

Raport Międzyresortowego Interdyscyplinarnego Zespołu ds. Wyboru Lotniska Centralnego dla Polski -rekomendacje

Istotna dla rozwoju transportu lotniczego będzie decyzja rządowa o wyborze lokalizacji nowego centralnego lotniska w obszarze Polski środkowej. Minister Infrastruktury powołał Międzyresortowy Interdyscyplinarny Zespół ds. Wyboru Lotniska Centralnego dla Polski. Podstawowe prace Zespołu zakończone zostały w grudniu 2003 roku. Zespół określił kryteria służące potencjalnej lokalizacji którymi uznał:

- możliwość włączenia lotniska w system przewozów kolejowych i drogowych,
- ochronę środowiska naturalnego,
- uwarunkowania meteorologiczne i dotyczące sterowania ruchem lotniczym,
- aspekty finansowania inwestycji, aspekty obronności i bezpieczeństwa publicznego.

Szczegółowej analizie poddano zwłaszcza:

- dostępność komunikacyjną istniejącą jak i planowaną;
- połączenia komunikacyjne z Warszawą i innymi aglomeracjami;
- dostępność powierzchni pod budowę, strukturę własności, mechanizmy pozyskiwania gruntów;
- prognozę ruchu lotniczego;
- możliwość aktywizacji przewozów cargo;
- uwarunkowania operacyjne, dostępność przestrzeni powietrznej przez całą dobę, brak kolizji z innymi lotniskami, przeszkody wysokościowe, warunki meteo itp.;
- inwestycje stowarzyszone (baza logistyczna, konferencyjna, hotelowa, rekreacyjna, szpitale o charakterze ratunkowym, jednostki policji i straży pożarnej, banki, urzędy celne itp.);
- tereny towarzyszące o odpowiednim przeznaczeniu w planie zagospodarowania przestrzennego zapewniające istnienie inwestycji stowarzyszonych;
- najniższe koszty uruchomienia i funkcjonowania lotniska;
- kryteria ekonomiczno-finansowe (oddziaływania na rozwój regionu i kraju, optymalne koszty i termin uruchomienia lotniska, nakłady finansowe, rentowność i poziom zwrotu inwestycji, zapewnienie możliwości rozwoju lotniska, uwarunkowania techniczne budowy, możliwość pozyskania ludzi do pracy itp.);

W analizie Zespołu pod kątem spełnienia niektórych kryteriów kolejność rekomendacji przedstawiała się w sposób następujący:

- możliwość włączenia nowego lotniska w system przewozów kolejowych: Mszczonów i Sochaczew
- ochrona środowiska naturalnego oraz uwarunkowania meteorologiczne: Mszczonów i Babsk, następnie Modlin, Nowe Miasto i Sochaczew;
- obronność państwa i bezpieczeństwo publiczne: Modlin, Mszczonów i Sochaczew;
- uwarunkowania dotyczące sterowania ruchem lotniczym: Babsk, Modlin, Mszczonów, Nowe Miasto n/Pilicą i Sochaczew

W wyniku przeprowadzonej procedury wyboru proponowanych lokalizacji Zespół uznał za uzasadnione wprowadzenie podziału na trzy grupy (z zachowaniem kolejności alfabetycznej w obrębie grup):

I. Modlin, Mszczonów

II. Babsk k. Skierniewic, Sochaczew

III. Nowe Miasto n/Pilicą, Radom, Wołomin

Zespół stwierdził, że grupa III ma znacznie niższe preferencje w stosunku do dwóch pozostałych. W grupach I i II preferencje poszczególnych lokalizacji są w znacznej mierze zbliżone. Według jednoznacznej oceny Zespołu grupa I jest preferowana.

- W Raporcie Podawany termin zakończenia prac Zespołu określony został na koniec 2003 roku. W I etapie mają być wyłonione 2-3 lokalizacje do opinii ekspertów i dalszych prac studialnych. W skład Zespołu wchodzi, przedstawiciele Ministerstw, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Zarządu Wojsk Obrony Powietrznej, PKP, Agencji Mienia Wojskowego, Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, Prezydenta m. st. Warszawy i środowisk naukowych. Nie ma natomiast przedstawiciela Samorządu Województwa.

W obowiązującym systemie prawnym Minister właściwy ds. transportu jest naczelnym organem administracji rządowej odpowiedzialnym za kreowanie polityki lotniczej państwa i sprawowanie nadzoru nad polskim lotnictwem cywilnym i nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego. Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Organ ten w swoich zadaniach ma między innymi wdrażanie postanowień służących realizacji rządowych programów dotyczących sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych.

