



magazyn lotniska Gdynia - Kosakowo

Nr 1, 16.02.2009 r.
czasopismo bezpłatne

aviator

Lotnisko? Jo!

Danuta Tocke z Dębogórze już dziś
promuje pierwszy na świecie
kaszubski port lotniczy

str. 3



Ks. Jan
Grzelak:
To nasza
szansa

str. 8



Co z tym
hałasem?



Lotnisko cywilne to...
mniej hałasu.
Współczesne samoloty
pasażerskie,
podlegające normom
europejskim i są
zdecydowanie cichsze
od myśliwców
wojskowych

str. 6

Droższe grunty,
większy budżet



Wójt gminy Kosakowo
Jerzy Włudzik wylicza
korzyści
wynikające z faktu
budowy portu lotniczego
- zapraszając do lektury
raportu na str.4-5

str. 4-5

Potrzebna jest współpraca portów



Jan Kozłowski
marszałek woj. pomorskiego

- Uzgodniłem z prezydentem Gdyni, że lotnisko w Gdyni-Kosakowie będzie pełniło funkcję uzupełniającą, a nie konkurencyjną dla lotnisk w Gdańsku-Rębiechowie. Oznacza to, że skupi się głównie na obsłudze małych samolotów, czarterów oraz cargo. Gdynia chce realizować projekt samodzielnie. Wobec dużych inwestycji podjętych przez Urząd Marszałkowski nie mogę zbyt wiele pomóc. Całość inwestycji ma wynieść około 140 mln złotych. Zadeklarowałem, że mogę wspomóc ją finansowo w 10-ciu procentach oraz w 30-tu procentach udziału w spółce. Ruch pasażerski w ostatnim czasie rósł z roku na rok o prawie 40 procent. Trzeba jednak zachować ostrożność mając na uwadze kryzys ekonomiczny. Myślę, że lotnisko w Gdyni-Kosakowie będzie odpowiednią rezerwą w takich momentach, jak chociażby mistrzostwa Europy w piłce nożnej w 2012 roku. Chęć współpracy pomiędzy dwoma portami w Trójmieście uważam za dobry sygnał.



Marek Sławatyniec
Dyrektor Generalny firmy Aviareps Poland

- Więcej lotnisk, to większy wybór dla podróżnych i większe możliwości dla biznesu. Dobrze jest mieć lotnisko, ale równie ważne, aby na nim zarabiać, a przynajmniej nie dokładać. Rodzi się więc pytanie, czy lotnisko w Gdyni-Kosakowie będzie rentowne. Nie mniej jednak, jeszcze wiele brakuje nam do Europy zachodniej. Polska ma duży potencjał w zakresie ruchu lotniczego. Pokazuje to tzw. wskaźnik lotności, który określa ile podróży przypada na jednego mieszkańca w ciągu roku. U nas kształtuje się na poziomie poniżej 1. W Europie zachodniej wynosi on 4-5, a w USA aż 8. Skupienie się na przyjmowaniu małych samolotów, czarterów i cargo to dobre rozwiązanie na początek. Wiadomo przecież, że lotnisko w Gdańsku-Rębiechowie jest w niektórych godzinach przeciążone. W interesie Trójmiasta, a także całego Pomorza leży więc, aby oba porty lotnicze zaczęły ze sobą współpracować.



Zbigniew Smolarek
członek Krajowej Rady Lotnictwa Poland

- W dobie zjednoczonej Europy potrzeby komunikacyjne będą stale rosły. Obecne drogi lądowe nie dają bowiem możliwości szybkiego przemieszczania się. Lotnisko Gdynia-Oksywie było, jest i będzie. Marynarka Wojenna inwestuje obecnie w infrastrukturę, która ma podnieść jego standard. Jednocześnie pojawiła się możliwość wygospodarowania części lotniska na potrzeby cywilne. Największe korzyści płynące z powstania portu lotniczego będą mieli ci, którzy mieszkają najbliżej. Chodzi o sferę ekonomiczną, ale również o zwiększony ruch pasażerski. Ten drugi aspekt jest szczególnie istotny na terenach nadmorskich, gdyż mocno wiąże się z rozwojem turystyki w oparciu o lotnicze środki transportu. Poza tym uruchamiając lotnisko udowodnimy, że nie popełniliśmy błędu zaniechania tej ważnej inwestycji. Duża w tym rola samorządów, bo zainteresowanie samodzielnym inwestowaniem w gdynińskie lotnisko okazywało już kilka linii lotniczych.



Ireneusz Dylczyk
kierownik marketingu firmy Jet Air

- Popieramy każdą inicjatywę, która pomoże zlikwidować monopol cenowy na polskich lotniskach. Mam tu na myśli głównie handling czy zaopatrzenie w paliwo. Jeśli więc Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo będzie tworem czysto biznesowym z udziałem prywatnego kapitału, z którym będzie można negocjować ceny, to z pewnością przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności oferty w rejonie Trójmiasta. Niepodważalny atut lotniska to również lokalizacja. Gdynia jest przecież porównywalnym z Gdańskiem centrum biznesowym. O tym, czy w Trójmieście jest miejsce na dwa porty lotnicze powinien decydować tylko i wyłącznie rynek. W Polsce mamy duży problem z małymi lotniskami, gdyż są one bardzo kosztotwórcze. Inwestuje się bowiem w niezwykle drogą nowoczesną infrastrukturę. Warto zastanowić się nad niewielkim, ale funkcjonalnym terminalem i atrakcyjnym cennikiem.

Port lotniczy Gdynia-Kosakowo w liczbach

242 hektary. Tyle zajmować będzie teren cywilnego portu lotniczego w Gdyni-Kosakowie
700 hektarów zajmuje obecne wojskowe lotnisko w Babich Dołach. W planach połowę terenu ma przejąć port cywilny. Część obiektów, jak np. Wieża Kontroli Lotów będzie wykorzystywana przez służby wojskowe i cywilne.
130-140 milionów złotych. Tyle ma kosztować adaptacja lotniska wojskowego w Babich Dołach do potrzeb cywilnych. Kwota to gwarantuje przygotowanie niezbędnej

infrastruktury m.in. terminal general aviation, strażnicę, parkingi samochodowe czy magazyny cargo
8 milionów ludzi będzie według prognoz latać samolotami w regionie gdańskim w 2020 roku. Dziś z transportu lotniczego korzysta cztery razy mniej ludzi. W Europie już teraz średnia liczba osób przypadająca na jedno lotnisko komunikacyjne wynosi 459 tysięcy osób. W Polsce ponad trzy miliony osób.
2500 metrów długości i **60** metrów szerokości ma główny pas startowy na lotnisku w Babich

Dołach. Są płaszczyzny postoju samolotów o powierzchni 20 tys. m kw. oraz system dróg kołowana (DK) o szerokości 12-14 metrów. Ponadto do wykorzystania jest 18 schronohangarów o powierzchni 300 metrów kwadratowych każdy.
500 000 pasażerów rocznie w pierwszym etapie działalności chce obsługiwać Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo. To wystarczy, aby wyjść na zero. Warto jednak pamiętać, że port stawia na obsługę małych samolotów prywatnych, czartery oraz cargo.

Aviator. Magazyn lotniska Gdynia - Kosakowo
Redaktor naczelny: Janusz Stateczny
Wydawca: Port Lotniczy Gdynia - Kosakowo Sp. z o.o.
ul. T. Wendy 7/9, 81-341 Gdynia
tel. (+48 58) 713 29 42
fax (+48 58) 713 29 44
www.airport.gdynia.pl
Redakcja: Maciej Siembieda
MEdia Consulting
Druk: Zakład Poligraficzny Wejherplast, ul. Przemysłowa 41, 84-200 Wejherowo, tel. (058) 572 24 11, www.wejherplast.com.pl

Wszystko lepsze od Migów

O emocjach towarzyszących planom rozbudowy Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo rozmawiamy z przewodniczącym Rady Gminy Kosakowo Adamem Miklaszewiczem.

Rafał Rusiecki: - Jest Pan zdziwiony oporem niektórych mieszkańców, którzy nie chcą cywilnego lotniska?

Adam Miklaszewicz: - Nie jestem. Zawsze pojawiają się przeciwnicy i ci, którzy popierają jakąś inicjatywę. Jak wiemy w Polsce bardzo często U nas w sprawie lotniska, gdzie indziej w sprawie nowych dróg. Wiemy co się działo w Rędzikowie tuż po ogłoszeniu informacji o planach budowy tarczy antyrakietowej. Każda nowa inwestycja wzbudza emocje.

- **Skąd wynika niechęć do planów związanych z przekształceniem lotniska?**

- Myślę, że ludzie boją się negatywnych skutków, przede wszystkim hałasu w nocy. Gmina Kosakowo w swojej dużej części stała się sypialnią bogatych mieszkańców Trójmiasta. Budują oni tutaj domy, osiedlają się i chcą mieć święty spokój. Boją się negatywnego oddziaływania lotniska na ich życie.

- **Radni gminni również są podzieleni?**

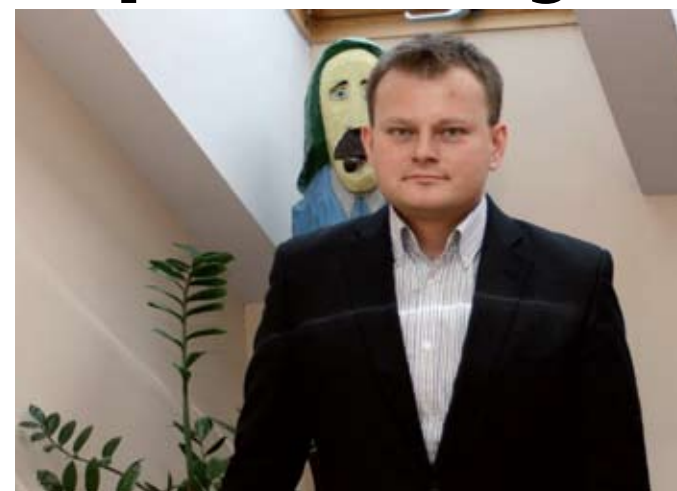
- Radni są jednomyślni w kwestii powstania lotniska. Jednomyślnie głosowali za odrzuceniem wniosku o referendum. Z resztą nie spełniał on warunków formalnych. Głosowanie co do powstania spółki zarządzającej portem lotniczym były dużo wcześniej. Tam także wszystko rozstrzygnięte zostało jednomyślnie.

- **Czyli radni są pełni optymizmu co do tych planów?**

- Ludzie pamiętają czasy wojskowego lotniska. Pamiętają dobrze czasy głośnych i dokuczliwych MiG-ów. Tak naprawdę wtedy dało się z tym żyć. Wiadomo, że samoloty cywilne nie są aż tak uciążliwe.

- **Próbuje pan do tego przekonywać mieszkańców?**

- Wydaje mi się, że spora część, może nawet większość mieszkańców gminy liczy na to, że nie będzie to tylko hałas, ale również plusy dla okolicy. Przed nami nowe czasy, które będą



Każda inwestycja budzi obawy. Dlatego nie powinniśmy straszyć hałasem, tylko mówić prawdę i pokazywać korzyści dla Kosakowa

skutkowały większą liczbą miejsc pracy oraz dużymi podatkami, które wpłyną do kasy gminy.

- **Wiadomo ile?**

- Myślę, że w pierwszych latach spółka nie będzie przynosić wielkich zysków. Wiadomo, że w takim okresie potrzeba wielu nakładów na inwestycje. Gdyby wszystko zamykało się na początku na zero, to byłoby super. Nie liczymy na razie tych pieniędzy. Ciężko to robić wirtualnie. Czekamy na decyzję w sprawie powołania lotniska cywilnego. W najbliższym czasie zadecyduje o tym premier. Myślę, że nowe dochody dla gminy pozwolą w jakiś sposób zre-kompensować mieszkańcom pewne uciążliwości.

- **Ostatnio sporo emocji wzbudziło referendum, które ostatecznie nie doszło do skutku. Jak Pan zareagował na informację, że część podpisów pod wnioskiem została sfałszowana?**

- Tak do końca nie jest. Nie można powiedzieć, że te podpisy zostały sfałszowane. Nikt z osób, które się podpisały nie powiedział, że to nie jego podpis. Wiemy, że część wpisów miała nieprawdziwe dane PESEL lub w ogóle ich nie miała. Wniosek o referendum został przygotowany słabo, wręcz beznadziejnie. Nie spełniał warunków formalnego 10 procent podpisów mieszkańców gminy Kosakowo.

- **Te uchybienia mają jakieś znamiona przestępstwa? Sprawa znajdzie finał w sądzie?**

- Gdyby zgłosiła się osoba, która jednoznacznie stwierdzi: „to nie mój podpis”, czyli dokonano by fałszerstwa, to można by zgłosić taki fakt do prokuratury. Na tą chwilę takich sygnałów nie mamy.

- **A czy wiadomo dlaczego tak niechlujnie przygotowany został wniosek przez inicjatorów zbiórki podpisów?**

- Myślę, że przeciwnicy powstania lotniska nie mogli zebrać wystarczającej liczby głosów. Jeździli i szukali osób, które by się podpisały. Niektórzy podpisali się dla świętego spokoju. Część nie była nawet mieszkańcami naszej gminy. Inicjatorzy mieli ponad 3 miesiące na zebranie podpisów.

- **Czyli nic nowego w tej sprawie nie może się już pojawić?**

- Sprawa wniosku o referendum jest zamknięta definitywnie. Gdyby nawet doszło do referendum, to ciężko by było osiągnąć frekwencję 30 procent. Tym samym, moim zdaniem, kolejnego warunku nie udało by się już spełnić.

- **Wynika chyba z tego, że większość mieszkańców gminy jest nastawiona optymistycznie?**

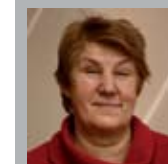
- Tak. Fakt, że w Pierwoszynie są mieszkańcy, którzy mają duże obawy. Rozumiem ich, bo nie mieszkali tutaj, w czasach kiedy latały samoloty wojskowe. Trzeba jednak pamiętać, że nie ma pewności, czy takie lotnisko nie będzie dalej wykorzystywane przez wojsko, jeśli samorządy nie zaczną działać.

Sonda: Co sądzi Pani/Pan o pomysł powstania Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo?



Stanisław Śliwa
Kosakowo

- Na Wybrzeżu mamy już lotnisko im. Lecha Wałęsy i naturalną rzeczą jest, aby w pobliżu powstało drugie. Postęp cywilizacyjny niesie za sobą zmiany, z których wynikają straty i zyski. Ja w powstaniu lotniska w Gdyni-Kosakowie widzę więcej plusów. Wraz z lotniskiem wzrasta perspektywa rozwoju mojej firmy. Powstrzymać tej decyzji po prostu nie można, a jedynie odłożyć w czasie. Jeśli mamy się rozwijać, to zawsze będzie to kosztem czegoś.



Ewa Purska,
Pierwoszyno

- Podoba mi się pomysł stworzenia portu lotniczego. Mieszkam w Pierwoszynie od dziecka i pamiętam czasy, kiedy z lotniska korzystało wojsko. Ciągłe były jakieś szumy i hałasy. Myślę, że lotnisko cywilne nie będzie dla nas aż tak kłopotliwe. To nasze okno na świat. Mam dwie córki w Londynie, które często przylatują do domu. Dla mnie port lotniczy pod domem to idealne rozwiązanie. Będę częściej widywać moje wnuczki.



Paweł Śliwa
Kosakowo

- Mieszkam bardzo blisko pasa startowego, około 800 metrów od niego. Nie wiem, ile samolotów dziennie będzie przelatywać nad moim domem. Na pewno nie będzie to nic przyjemnego. Z drugiej jednak strony jest to szansa dla całego regionu, zwłaszcza Gminy Kosakowo na większe inwestycje. Jeśli lotnisko cywilne ma powstać, to według mnie musi za sobą nieść ogromne zmiany w infrastrukturze drogowej.

Wyższe ceny gruntów, nowe miejsca pracy i pokaźne wpływy do budżetu

Stworzenie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo jest wielką szansą całego regionu na dogonienie rozwiniętej Europy zachodniej. To nowe miejsca pracy, nowe drogi i nowe inwestycje. To nowa, lepsza przyszłość regionu.

Kiedy pod koniec XIX wieku Otto Lilienthal z powodzeniem odbył kilka lotów na szybowcach własnej konstrukcji nie wyobrażał sobie zapewne jak wielką przysługę oddał przyszłemu pokoleniu. Uważany za "pierwszego prawdziwego lotnika" Niemiec zainspirował tym samym rzeszę naśladowców, którzy marzyli o wzbiciu się w niebo. Dla współczesnego człowieka latanie nie jest niczym specjalnym. Szczególnie od momentu, kiedy realna stała się eksploracja bezkresnej przestrzeni kosmicznej.

Wraz z upływem czasu korzystanie z samolotów przestawało być domeną jedynie najbogatszych sfer społecznych. Obecnie trudno sobie wyobrazić przemieszczanie się na dalsze odległości bez skorzystania z usług jednej z linii lotniczych. I nie mówimy tutaj jedynie o ludziach biznesu. Wszystkim nam spowszedniało podróżowanie samolotami. W niepamięć odchodzą czasy, kiedy przelot samolotem był wielkim świętem i niecodziennym wydarzeniem. Z czasem zaczęliśmy jednak dążyć do tego, aby w Polsce zaczęto budować więcej lotnisk. Regionalne porty lotnicze zaczynają konkurować z międzynarodowymi. Zyskują na tym przede wszystkim pasażerowie. Faktem jest jednak, że lotnisk w naszym kraju jest wciąż za mało, jeśli porównamy się do rozwiniętej części Starego Kontynentu. Dobry przykład zwiększającego się zapotrzebowania na latanie można zaobserwować w Gdańsku. Jeszcze 35 lat temu mało kto wiedział o niewielkiej wsi Rębiechowo. Teraz



Cywilny Port Lotniczy w Gdyni-Kosakowie to szansa na rozwój turystyczny regionu. Plaże pełne turystów to tylko jeden z sposobów na spędzenie czasu na naszym terenie. A nie trzeba chyba nikogo przekonywać, że tysiące turystów to setki tysięcy złotych pozostawionych u nas

Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy przynosi sławę miejscowości w Polsce, ale i w Europie. Od 1999 roku cały czas zwiększa się ruch pasażerski. 19 października 2006 roku gdański port osiągnął po raz pierwszy milion pasażerów w ciągu jednego roku. Według najnowszych danych za ubiegły rok z lotniska w Gdańsku-Rębiechowie skorzystało bez mała 2 miliony pasażerów i wykonano ponad 31 tysięcy operacji lotniczych. Tak dobre wyniki

Czy wiesz, że...
Ekspert z Wyższej Szkoły Gospodarki w Warszawie twierdzi, że dzięki lotnisku budżet Kosakowa zwiększy się w ciągu najbliższych dziesięciu lat z obecnych 40 do 60 milionów złotych

zdecydowały o rozbudowie gdańskiego portu lotniczego. Jest to jednocześnie wyraźny znak dla całego Trójmiasta, że mieszkańcy oraz turyści chcą podróżować samolotami. Tym bardziej nie dziwi więc idea gospodarzy Gdyni oraz Kosakowa, aby w ramach współpracy utworzyć cywilny port na istniejącym już lotnisku wojskowym Gdynia-Oksywie. Ta

decyzja budzi dużo mieszanych uczuć wśród mieszkańców okolicznych gdynińskich osiedli takich jak Biabie Doły, Oksywie, Pogórze oraz mniejszych miejscowości - Kosakowa, Mostów, Mechalinki czy Pierwoszyzna. Boją się zagrożeń, które mogą być związane z rozwojem portu lotniczego. Z pewnością część z nich ma realne uzasadnienie, ale większość wynika po prostu z niewiedzy i powtarzanych mitów. Warto jednak postarać się przekuć na własny użytek fakt powstania portu. Nie należy bowiem zapominać, że lotnisko wojskowe Gdynia-Oksywie nigdy nie przestanie istnieć. Jako baza NATO jest strategicznym miejscem, które może być wykorzystane w sytuacji konieczności użycia lotnictwa wojskowego. Gdynińskie lotnisko ma niezwykle długą historię i na stałe wpisało się w krajobraz regionu. Jego niewątpliwym atutem jest wyśmienite położenie.

- Lądowanie od strony Zatoki Gdańskiej w 85-ciu procentach odbywa się nad wodą, poza terenami zamieszkanymi - wyjaśnia Janusz Stateczny, prezes Portu Lotniczego

Gdynia-Kosakowo. - Z drugiej strony, od wysokości Pucka samoloty będą przelatywały nad terenami o niewielkim stopniu zagęszczenia ludności.

Co ważne ani Gdynia, ani Kosakowo nie przewidują intensywnej zabudowy w pasie lądowania. Wynika to z ograniczeń geograficznych. Zatoki Gdańskiej rzecz jasna nie da się zagospodarować, a od strony Pucka przeważają tereny podmokłe. Nie bez znaczenia jest również bliskość lasu, który jest naturalnym ekranem akustycznym dla samolotów na płycie lotniska. Nikt więc nie zamierza go likwidować.

Pojawienie się lotniska cywilnego to jednak przede wszystkim zwiększenie szans okolicznych mieszkańców na znalezienie pracy. W pierwszym rządzie zatrudnienie znajdą tutaj osoby w zawodach związanych z obsługą samolotów. Port lotniczy będzie potrzebował ludzi, którzy zadbają o obsługę maszyn i urządzeń do utrzymania nawierzchni lotniskowych, czyli na przykład kierowców i operatorów. A to nie wszystko. Niezbędni będą specjaliści z zakresu ochrony

osób i mienia oraz ci, którzy są wykształceni z zakresu pożarnictwa i ratownictwa medycznego.

- Możliwości lotniska będą rosły stale wraz z rozwojem infrastruktury - dodaje prezes Stateczny. - Wraz z powstawaniem nowych firm, na samym lotnisku oraz w jego

Czy wiesz, że...

1 milion pasażerów obsługiwanych przez jedno lotnisko oznacza około 1,5 tysiąca nowych miejsc pracy na lokalnym rynku!

obrotu, będzie zwiększała się liczba miejsc pracy. Pojawienie się cywili na lotnisku podniesie na jeszcze wyższy poziom bezpieczeństwa ruchu lotniczego w jego otoczeniu. Ma to związek z planowanymi inwestycjami w kolejne systemy nawigacji. Prezydent Gdyni oraz wójt Kosakowa chcą, aby lotnisko dawało także szansę na uzyskanie licencji pilota. To zupełnie nowum jeśli chodzi o Trójmiasto, bo w małym zakresie tego typu szkoleń podejmują się aerokluby. Rozważana jest więc możliwość uruchomienia ośrodka szkolenia lotniczego w Gdyni-Kosa-

kwie. Identycznie sprawa ma się z ośrodkiem szkolenia mechaników lotniczych. Rozbudowujący się sektor lotniczych przewozów pasażerskich wymaga na zarządzach portów zatrudnianie specjalistów. W Polsce zaczyna mocno doskwierać brak mechaników lotniczych, a zgodnie z wymogami Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) polscy przewoźnicy muszą mieć właściwy poziom obsługi samolotów.

- Zastanawiamy się także nad usytuowaniem na lotnisku firm przewozowych AIR TAXI - mówi Janusz Stateczny. - Jeśli uda nam się zrealizować pomysł otwarcia wypożyczalni samolotów, to będziemy jednym z pierwszych w kraju portów, który świadczy taką usługę osobom posiadającym licencję pilota. Dużo zmienić się może nie tylko pod względem terenów samego lotniska, ale również i w jego najbliższej okolicy.

- Właściciele gruntów sami podejmą decyzję, czy będą zainteresowani ich sprzedażą, czy inwestowaniem we własny biznes - tłumaczy Iwona Piwońska, kierownik Referatu Planowania Przestrzennego Urzędu Gminy Kosakowo. - W najbliższym sąsiedztwie lotniska tereny nie będą przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną, ale raczej pod usługi. Chodzi głównie o magazyny, różnego rodzaju składy oraz o bazę noclegową.

- Na początku na terenie lotniska powstanie dworzec lotniczy wraz z niezbędnym zapleczem oraz pierwsze obiekty przemysłowo-składowe - dodaje Marek Karzyński, dyrektor Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Gdyni. - W pasie startowania znajdują się w tej chwili głównie ogródki działkowe oraz pola uprawne. Nie przewidujemy dla tych terenów innych funkcji. Wobec tego, według moich wyobrażeń, w przeciągu najbliższych 10-ciu lat nie będzie potrzeby "wychodzenia" z inwestycjami poza oba lotniska.

JÓZEF PIECZYŃSKI

Jerzy Władzik, wójt gminy Kosakowo:



- Port lotniczy jest naszą szansą na promocję gminy i rozwój turystyki. Będzie również odgrywał niezwykle istotną rolę gospodarczą. Na całym świecie w miejscowościach, w których powstają lotniska, wzrasta z czasem wartość gruntów. Gdybyśmy nie zdecydowali się na otwarcie portu cywilnego, to tymi terenami nadal zarządzałoby wojsko. Kolejną ważną sprawą są dochody gminy, które wiążą się m.in. z budową lotniska. Według studium ekonomicznego przeprowadzonego przez Wyższą Szkołę Gospodarki w Warszawie, które obejmuje okres do 2020 roku, budżet gminy zwiększy się w tym czasie z ok. 40 mln złotych do 60-65 mln złotych.

Prognoza ruchu lotniczego dla regionu gdańskiego na lata 2007 - 2020

Źródło: materiały PL Gdańsk



Co z tym hałasem?

Żaden z obecnie używanych w lotnictwie samolotów nie jest cichy. Jednak te, które wykorzystywane są w cywilnym ruchu pasażerskim nie są tak głośne jak wojskowe myśliwce. Niekiedy nawet trudno w domowym zaciszu usłyszeć ich przelot nad naszym domem.

Hałas wydobywający się z silników samolotów nie jest równomierny w żadnym z etapów lotu. Trzeba sobie jednak zdać sprawę z faktu, że powietrzne statki są najgłośniejsze jedynie w momencie startu. Tylko wtedy piloci muszą wykorzystać maksymalną siłę silników.

Zliczone prowadzonych badań wynika, że hałas o ponadnormatywnym poziomie obejmuje aż 21 procent powierzchni Polski, oddziaływując na jedną trzecią ludności. Najczęściej źródłem hałasu są środki komunikacji. Uciążliwe są więc nie tylko samoloty, ale także motocykle, samochody osobowe i ciężarowe, autobusy, maszyny drogowe, czy pociągi. Taka jest niestety, cena postępu cywilizacyjnego. Postępu, za który przychodzi nam wszystkim płacić.

Szacuje się więc, że natężenie ruchu drogowego w ciągu ostatnich pięciu lat wzrosło trzykrotnie. Hałas wywołany ruchem drogowym większy od 60 dB (przy takim



MiG-i w samym momencie startu wywoływały hałas rzędu 115-116 ddB

jego natężeniu mamy problemy z koncentracją, wpływa też niekorzystnie na sen i wypoczynek) występuje na ponad połowie długości dróg rangi krajowej i aż na 92 procentach długości dróg międzyregionalnych.

Na terenach przy lotniskach maksymalne natężenie hałasu wynosi

od 80 do 100 dB. Można tę wartość porównać do dużego koncertu plenerowego, czy do muzyki, jaka wydobywa się z głośników podczas zabawy w małym klubie. Warto jednak pamiętać, że samoloty nowszej generacji hałasują mniej i wywołują przez nie hałas rozciąga się na mniejszym terenie.

MiG-i 21, które przez wiele lat kojarzone były z lotniskiem Gdynia-Oksywie w momencie startu powodowały hałas rzędu 115-118 dB. Wojsko musiało uiszczać ogromne kary za takie uciążliwości do urzędu wojewódzkiego. Tymczasem samoloty pasażerskie mają "szlaban" na hałas. Muszą spełniać normę europejską, która mówi, że nie mogą przekroczyć one 80 dB (o takim samym natężeniu jest większość klaksonów samochodowych). W innym wypadku płacą krociowe kary. Nie opłaca się to przewoźnikom, więc starają się, aby ich statki powietrzne były jak najmniej uciążliwe. Regularna flota jest więc systematycznie unowocześniania.

Wbrew pozorom różnica kilku decybeli jest niezwykle istotna dla ludzkiego organizmu. Zmniejszenie poziomu hałasu o kilkanaście, kilkadziesiąt decybeli jest w takim układzie zbawienne dla naszego układu nerwowego. Dla porównania można dodać, że hałas panujący podczas przerwy szkolnej na korytarzu wynosi nawet do 90 dB.

RUFUS



Samoloty pasażerskie nie mogą przekraczać granicy 80 dB.

Cywilny sąsiad mile widziany



Marynarka Wojenna rozumie potrzeby regionu oraz zasady mądrego gospodarowania. Stąd decyzja o oddaniu części terenu i poparcie projektu cywilnego portu lotniczego.

O znaczeniu i przyszłości Babich Dołów rozmawiamy z kontradmirałem Waldemarem Głuszko, szefem sztabu Marynarki Wojennej, zastępcą dowódcy MW

Rafał Rusiecki: - Dlaczego wojsko zdecydowało się użyczyć część lotniska cywilom?

- Część infrastruktury lotniska Marynarki Wojennej w Gdyni Babich Dołach przestaliśmy wykorzystywać na przełomie 2002 i 2003 roku, po wycofaniu ze służby samolotów odrzutowych typu Mig-21. W kwietniu 2005 roku Marynarka Wojenna, mając na uwadze przyszłość regionu Pomorza i dobro jego mieszkańców, poparła inicjatywę władz samorządowych Trójmiasta oraz gminy Kosakowo i podpisała list intencyjny w sprawie udostępnienia niewykorzystywanej części lotniska na potrzeby utworzenia cywilnego portu lotniczego.

- Co od tej pory się zmieniło?

- Infrastruktura lotniska jest stale modernizowana, zgodnie z potrzebami lotnictwa Marynarki Wojennej. W ciągu ostatnich dwóch lat w Gdyni Babich Dołach pojawiły się między innymi: system lądowania według przyrządów ILS oraz system radionawigacyjny TACAN. W trakcie budowy jest nowa wieża Wojskowego Portu Lotniczego. Wszystkie inwestycje mają na celu poprawę bezpieczeństwa podczas zadań wykonywanych przez załogi samolotów i śmigłowców Marynarki Wojennej.

- Jakie plany co do lotniska ma Marynarka Wojenna? Czy będzie często wykorzystywane na przykład na potrzeby ćwiczeń pilotów wojskowych?

- Zadania stojące przed lotnictwem Marynarki Wojennej nie ulegną zmianie po rozpoczęciu funkcjonowania cywilnego portu lotniczego. Stacjonująca w Gdyni Babich Dołach eskadra spełnia ważne dla społeczeństwa funkcje. Gdynia to przede wszystkim ważny punkt ratownictwa morskiego. Lotnicy morskcy obecnie jako jedyni utrzymują w ciągłym wyszkoleniu i gotowości załogi śmigłowców zdolne do prowadzenia działań ratowniczych z powietrza nad morzem. Stacjonujące w Babich Dołach śmigłowce ratownicze "Anakonda" od 1995 roku uczestniczyły w 238 akcjach ratowniczych. W tym czasie uratowały ponad 120 osób. W Gdyni stacjonują również śmigłowce bojowe SH-2G, operujące z pokładów fregat rakietowych. Ich załogi już dwukrotnie uczestniczyły w operacji antyterrorystycznej NATO na Morzu Śródziemnym pod kryptonimem "Active Endeavour". Lotnicy morskcy z Gdyni odpowiadają również za transport ludzi i sprzętu, zabezpieczają nasze okręty działające w operacjach i manewrach sojuszniczych, często na akwenach znacznie oddalonych od Bałtyku.

Kosakowo zasługuje na lotnisko



Wojciech Szczurek uważa, że lotniskowa spółka z Kosakowem to dla Gdyni powód do dumy i długa lista wspólnych korzyści.

O partnerstwie z Kosakowem rozmawiamy z prezydentem Gdyni Wojciechem Szczurkiem, prezydentem Gdyni.

Maciej Siembieda - Czy partnerstwo Gdyni i Kosakowa w tak istotnej kwestii jak budowa lotniska to precedens w skali kraju?

Wojciech Szczurek - Od wielu lat nie było takiego przypadku, choć oczywiście znane są przykłady współpracy dużego organizmu miejskiego z sąsiednią gminą na wspólnym lotnisku - chociażby w Krakowie-Balicach.

- Rozmiar współpracowników i ich portfeli odgrywa tu rolę?

- W naszym przypadku napewno nie. Od początku jesteśmy z Kosakowem pełnoprawnymi partnerami i tak pozostanie. Razem staramy się o lotnisko, razem w nie inwestujemy i - jeśli odniesiemy sukces - to też będzie on wspólny. Identyfikacja jak przyszłe korzyści z faktu istnienia naszego portu lotniczego. Poza tym Kosakowo to godny partner: jedna z najbardziej dynamicznie rozwijających się gmin w Polsce, która nieustannie pięknieje i budzi podziw. Dla Gdyni ta współpraca to duża satysfakcja, a rozmiar: administracyjny czy finansowy nie mają znaczenia. Kosakowo zasługuje na to lotnisko.

- Będzie most powietrzny na Hel?

- Zdecydowanie za wcześnie na takie plany i prognozy. Na półwyspie jest lądowisko, ale nie znam jego przyszłości, nie wiem na ile realne byłoby stworzenie takiego mostu i czy pojawili by się przewoźnicy zainteresowani tym biznesem. Poza tym to kwestia skali: Turystyczne taksówki powietrzne funkcjonują w Nici - w pobliżu Cannes, Monte Carlo i innych pereł Lazurowego Wybrzeża, do których lata się znacznie częściej niż do Chałup i Jastarni. Ale kto wie? Lotnisko daje mnóstwo szans dla ludzi przedsiębiorczych i wiele bezpośrednich korzyści dla sąsiednich gmin, dla całego tego mini-regionu wpływa na rozwój otoczenia. Tworzy

- Co gmina zyska poza splendorem znalezienia się w nazwie nowego polskiego portu lotniczego?

- Każde lotnisko niezwykle korzystnie wpływa na rozwój otoczenia. Tworzy

się wokół niego coś w rodzaju specjalnej strefy ekonomicznej: nie tylko teren, na którym znajduje się lotnisko bardzo zyskuje na wartości, ale też automatycznie są nim zainteresowane poważne firmy.

- Jakich branż? - Handel, spedycja, dystrybucja. Ale również firmy z obszaru innowacyjności i wysokiej technologii.

- A turystyka? - Oczywiście. Proszę spojrzeć na Kosakowo: to niezwykle atrakcyjne miejsce. Nie bez przyczyny tu właśnie powstają eleganckie rezydencje, a poważny kapitał developerski nie obawia się ryzyka inwestowania w tej gminie. Lotnisko z pewnością zwieliokrotni turystyczne szanse Kosakowa.

- Będzie most powietrzny na Hel? - Zdecydowanie za wcześnie na takie plany i prognozy. Na półwyspie jest lądowisko, ale nie znam jego przyszłości, nie wiem na ile realne byłoby stworzenie takiego mostu i czy pojawili by się przewoźnicy zainteresowani tym biznesem. Poza tym to kwestia skali: Turystyczne taksówki powietrzne funkcjonują w Nici - w pobliżu Cannes, Monte Carlo i innych pereł Lazurowego Wybrzeża, do których lata się znacznie częściej niż do Chałup i Jastarni. Ale kto wie? Lotnisko daje mnóstwo szans dla ludzi przedsiębiorczych i wiele bezpośrednich korzyści dla sąsiednich gmin, dla całego tego mini-regionu wpływa na rozwój otoczenia. Tworzy

Mieszkańcy wiedzą zbyt mało

O tym, dlaczego parafia popiera powstanie cywilnego lotniska w Gdyni-Kosakowie rozmawiamy z księdzem Janem Grzelakiem, proboszczem parafii pw. św. Antoniego w Kosakowie.

Rafał Rusiecki: - Mieszka ksiądz po sąsiedzku z lotniskiem. Pamięta ksiądz jego historię?

ks. Jan Grzelak: - Lotnisko zostało wybudowane podczas II wojny światowej przez Niemców. Wybrali oni jeden z najładniejszych terenów. Jest on bardzo płaski. Rzadko jest tu mgła, więc samoloty mogły często latać. Wybudowano wtedy dwa wielkie pasy startowe, jeden dla samolotów lądujących, drugi dla startujących.

- Okazało się, że kościół, który powstał niedaleko pasa startowego zaczął przeszkadzać lotnikom.

- Tak. Chodziło głównie o wieżę świątyni, która miała 67 metrów wysokości. Na wieży osadzony był karabin maszynowy, który miał zasięg rażenia prawie na półwysp. Niemcy nie mogli sobie z tym wszystkim poradzić. Kościół został najpierw uszkodzony, później rozebrany. Nie zostało z niego praktycznie nic. Po II wojnie nie pozwolono na wybudowanie nowej świątyni ze względu na lotnisko, które przeszło we władze Polaków.

- Czyli kościół jest bardzo mocno powiązany z lotniskiem?

- Nowa świątynia jest tuż przy pasie startowym. Samoloty lądują od strony

kościółka, a startują nad zatokę.

- Dlaczego mieszkańcy obawiają się rozbudowy lotniska? Czy to jest tak, że zawsze nowe rzeczy budzą niepokój?

- Często o tym rozmawiam z parafianami. Ludzie chcą tutaj spokoju. Wydaje im się, że huk i hałas będzie dla nich dużym zagrożeniem. Myślą, że samoloty będą tutaj lądowały i startowały jak we Frankfurcie nad Menem, co siedem sekund. Nie uświadamiają sobie jednak,

że lotnisko, które tutaj powstanie, będzie wielkim prestiżem dla wsi Kosakowo.

- Ksiądz jest zwolennikiem powstania lotniska?

- Mieszkam praktycznie najbliżej. Jestem jak najbardziej za. Nie widzę żadnego zagrożenia. Widzę natomiast szansę rozwoju. Wieś Kosakowo pojawi się w Europie i świecie jako nazwa. Dużo osób będzie tutaj docierać samolotami. Będą przyglądali się okolicy i zastanawiali nad tym, co dobrego będzie można zrobić dla tej miejscowości. Zauważmy, że tutaj nie ma w tym momencie dobrych dróg. Autostrada dopiero jest budowana. Dlatego wydaje mi się, że przyszłością są samoloty. Nawet z Krakowa łatwiej dotrzeć do Trójmiasta drogą powietrzną. Jeśli będzie okazja, to ludzie zrezygnują z uciążliwej jazdy przez całą Polskę samochodem.

- Jest czas kolędy (rozmowa przeprowadzona w styczniu 2009 roku-dop.red). Spotyka się ksiądz codziennie z mieszkańcami. Jak zapatrują się oni na to wszystko?

- Rozmawiam z różnymi osobami, które widzą plusy i minusy tego przedsięwzięcia. Często wypowiadają się ludzie, którzy niewiele wiedzą na temat lotniska. Powinni iść na spotkanie z pomysłodawcami, aby od nich usłyszeć szczegóły projektu. Fachowcy najlepiej przekażą im, co ich czeka. Tymczasem duża grupa mieszkańców wypowiada się wyłącznie z zasadzie własnych przemyśleń.

- Boją się na zaś?

- Być może. Twierdzą, że pomysłodawcy powołania portu lotniczego będą ich okłamywać. Więcej zwolenników lotniska jest w Kosakowie. Gorzej jest chyba w Pierwoszynie. Tam ludzie mówią: "a, bo spadną nam ceny gruntów". Obawiają się głównie tego. Ci, którzy mieszkają na Pogórze mówią, że przyjechali mieszkać na spokojnych terenach, a teraz czeka ich nie wiadomo co.



Ksiądz Jan Grzelak nie ma wątpliwości, że prawda o lotnisku pozwoli zrozumieć mieszkańcom ile Kosakowo może zyskać na tej inwestycji.

- Ale lotnisko to również szansa dla osób kreatywnych, które będą chciały założyć własny interes związany z otwarciem lotniska?

- Dokładnie. Ludzie nie uświadamiają sobie, że powstanie lotniska, to również cała jego otoczka, pewna baza. Będzie przecież możliwość znalezienia pracy na lotnisku. Powstaną na pewno jakieś motele, hotele, bo turyści będą chcieli tutaj przenoć. Niedaleko jest piękny kurort Rewa. Będzie stamtąd połączenie promowe na półwysp. Ktoś weźmie dwie walizki w samolot i już jest na Wybrzeżu. To szansa dla rozwoju turystyki. Okolica musi zostać dobrze wypromowana, aby częściej zaglądali tu przyjezdni.

- Ksiądz zachęca mieszkańców do pozytywnego spojrzenia na lotnisko?

- Oczywiście. W Kosakowie mieszkam od 20 lat, wcześniej pracowałem w Gdyni na Pogórze. Tak jak starsi mieszkańcy pamiętam czasy lotniska wojskowego. MiG-i, które tutaj startowały były bardzo hałaśliwe. Zagłuszały Gdynię i z pewnością te tereny. Mieszkańcy mają duży uraz, kiedy wspominają

tamte czasy.

- Lotnictwo cywilne nie jest jednak tak uciążliwe.

- W ostatnich latach często z tego lotniska korzystają głowy państwa. Lądowały tutaj były prezydent Aleksander Kwaśniewski. Przylatuje tutaj obecny prezydent Lech Kaczyński, czy premier Donald Tusk. Tych samolotów ja w ogóle nie słyszę. Czasami kiedy wyjdę na dwór, to podziwiam te piękne samoloty. Dlatego uważam, że nie ma wielkiego zagrożenia dla spokoju tutejszych mieszkańców.

- Ponad pięć lat temu Polska robiła duży krok w Europie przystępując do Unii Europejskiej. Dzisiaj trudno wyobrazić sobie kraj bez inwestycji, na które złożyła się Unia. Można to porównać z tym, co teraz czeka Kosakowo i Gdynię?

- Można. Jakże ważna jest dzisiaj komunikacja. W parafii jest dużo biznesmanów, którzy poruszają się samolotami. Pamiętajmy, że lotnisko nigdy nie zostanie zlikwidowane. Jeśli nie będzie portu cywilnego, to zaopiekuje się nim wojsko. Zamiast MiG-ów przylecą F16.

Jest rozporządzenie rządu



Donald Tusk, premier RP, od początku rządów popierał adaptację lotnisk wojskowych na potrzeby cywilne.

Koniec 2008 roku był dobry dla przyszłości cywilnego Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo. W grudniu rząd wydał rozporządzenie, które określa powierzchnię lotnisk wojskowych przekazanych na rzecz samorządów terytorialnych.

Duże zainteresowanie



W konferencji uczestniczyli m. in. profesorowie: Andrzej Ruciński oraz Włodzimierz Rydzkowski.

7 kwietnia 2008 roku w gdyńskim Muzeum Miasta spotkali się naukowcy, biznesmeni i samorządowcy na konferencji pod tytułem: "Przyszłość portu lotniczego Gdynia-Kosakowo". Sala była wypełniona do ostatniego miejsca.

UEFA potrzebuje naszego lotniska

Peter Hampson, delegat UEFA do spraw lotnisk 17 kwietnia 2008 roku wizytował obiekt w Gdyni-Kosakowie. Towarzyszyli mu przedstawiciele krajowego komitetu. W efekcie Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo znalazł się na oficjalnej liście lotnisk, które przyjmą samoloty z kibicami podczas Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 roku. Gdynia podczas imprezy wspierać ma port lotniczy w Gdańsku. Dziś mówi się o małych, często prywatnych samolotach oraz wipowskich.

- Formalnie to rozporządzenie uruchamia procedury przekazania terenów wojskowego lotniska Gdynia-Oksywie na potrzeby budowy portu cywilnego. Był to ostatni akt prawny, na który czekaliśmy - cieszy się Janusz Stateczny, prezes spółki Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo.

Akt prawny sygnowany przez premiera został opublikowany w Dzienniku Ustaw nr 3 z 2009 roku pod pozycją nr 12. Jest to rozporządzenie do ustawy z dnia 10 lipca 2008 roku o zmianie ustawy o gospodarowaniu niektórymi składnikami mienia skarbu państwa oraz o agencji mienia wojskowego oraz o zmianie niektórych innych ustaw. Na jego mocy gminy Gdynia i Kosakowo otrzymają od wojska teren o powierzchni ok. 242 ha. To oznacza, że nic już nie stoi na przeszkodzie, aby rozpocząć budowę cywilnego lotniska.

Zgoda na przekazanie lotnisk

Prezydent RP Lech Kaczyński 8 sierpnia 2008 roku podpisał ustawę z dnia 10 lipca 2008 roku o zmianie ustawy o gospodarowaniu niektórymi składnikami mienia Skarbu Państwa oraz Agencji Mienia Wojskowego. Dokument ten dotyczy lotnisk albo lądowisk wojskowych lub ich części przez wojsko niewykorzystywanych. Dzięki temu tereny te będą mogły trafić do samorządów lokalnych i zostaną przekształcone (m.in.) do potrzeb lotnictwa cywilnego. Ustawa przewiduje podział lotnisk wojskowych na trwale niewykorzystywane

Minister nie krył zadowolenia



Tadeuszowi Jarmuziewiczowi bardzo spodobało się gdyńskie lotnisko.

- Przyjechałem na własne oczy zobaczyć jak ono wygląda i muszę przyznać, że jest w świetnym stanie technicznym - powiedział wiceminister infrastruktury podczas wizytacji, która miała miejsce 7 marca 2008 roku. Towarzyszył mu Tadeusz Aziewicz, poseł PO, który także jest zwolennikiem budowy lotniska cywilnego w Gdyni. Minister dokładnie obejrzał teren, istniejącą infrastrukturę, a nawet prowadzone przez MON prace przy wieży kontrolnej lotów. Zobaczył także schrony, które w przyszłości będzie można wykorzystać na przykład jako miejsca serwisowe dla samolotów. Ministra interesował koszt przedsięwzięcia, parametry techniczne pasów startowych, czy odległość morza od lotniska. - Gdynia ma absolutnie wyjątkowe warunki, by tu powstało pierwsze w kraju lotnisko umożliwiające lądowanie cywilnym samolotom zarówno na lądzie jak i na wodzie - stwierdził Tadeusz Jarmuziewicz.

Rozmowy trwały do ostatniej chwili



Jan Kozłowski, niczym dobry kapitan, uznał, że w Trójmieście przyda się drugie lotnisko

Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni do ostatniego momentu starał się, aby lotnisko Gdyni-Kosakowie było portem zastępczym dla Gdańska. Jeszcze w październiku 2008 roku, kilka godzin przed głosowaniem radnych Sejmiku Województwa Pomorskiego lotnisko było w gronie portów o ograniczonym potencjale, przeznaczonych do celów wojskowych, rekreacyjnych i ratowniczych. Na rozwiązanie takie nie godziły się władze Gdyni i Kosakowa. Trwały rozmowy. W końcu udało się przekonać zarząd województwa, a następnie pomorskich radnych. - Gdynia-Kosakowo będzie rozbudowywane zgodnie ze swoim potencjałem, jako drugi port lotniczy - powiedział Jan Kozłowski marszałek województwa pomorskiego.



Peter Hampson, delegat UEFA, był kolejną osobą, która po obejrzeniu lotniska w Gdyni-Kosakowie nie ukrywała zadowolenia z tego co zobaczyła.

General Aviation



Loty turystyczne i biznesowe pojawiają się na polskim niebie coraz częściej, a kupno prywatnego samolotu przestało być nieosiągalne. Gdynia-Kosakowo, zdaniem ekspertów, to idealne miejsce dla General Aviation. Przemawiają za tym walory turystyczne, ale również miejsce Pomorza na mapie Europy i dynamika rozwoju gospodarczego regionu: ciągle pozbawionego dobrych, szybkich dróg i połączeń kolejowych.

Cargo



700 hektarów powierzchni i możliwość adaptacji bazy logistycznej lotniska Marynarki Wojennej (hangary, magazyny) kapitalnie ułatwiają Portowi Lotniczemu Gdynia-Kosakowo szanse rozwoju biznesu cargo. Dodatkowymi atutami są: położenie lotniska oraz jego dogodne połączenie z portem morskim i Trasą Kwiatkowskiego, która - otwierając autostradę A-1 - wkrótce stanie się arterią komunikacyjną łączącą Trójmiasto z południem Polski.

Pogoda



Przez większość dni w roku panują tu dogodne warunki meteorologiczne, korzystne dla ruchu lotniczego. Znamcy zwracają też uwagę na bezpośrednie sąsiedztwo Bałtyku i jego klifowego wybrzeża. To sprawia, że teren jest mniej przyjazny mgłom, które utrzymują się w głębi lądu.

Lokalizacja



Planowany port lotniczy usytuowany jest w odległości 7 kilometrów od centrum Gdyni i niewiele ponad 3 kilometry od portu morskiego i terminala promowego. Poza walorami logistycznymi lokalizacji, niebagatelną rolę odgrywa położenie lotniska tuż przy linii brzegowej Bałtyku. To nie tylko argument krajobrazowy (Gdynię-Kosakowo często porównuje się do Nicei), ale również strategiczny: może tu powstać pierwsze polskie lotnisko dla hydroplanów.

Komunikacja



Lotnisko Gdynia-Kosakowo nie ma sobie równych w Polsce pod względem komunikacyjnym. Aby zapewnić wygodny dojazd do miasta i Trasy Kwiatkowskiego (początek autostrady A-1) wystarczy zmodernizować 700 metrów istniejącej drogi. W jej bezpośrednim pobliżu znajdują się tory kolejowe. Połączenie ich z koleją metropolitalną i przedłużenie o 100 metrów zapewni dojazd pociągiem bezpośrednio do terminala pasażerskiego.

Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo będzie ważnym punktem na Euro 2012



Z każdym dniem zmienia się stan lotniskowej infrastruktury przyszłego Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo

Wraz z wyborem Polski oraz Ukrainy na gospodarzy piłkarskich mistrzostw Europy w 2012 roku

wzięliśmy na swoje barki duży ciężar. Arena Bałtycka w Gdańsku będzie mogła pomieścić 44 tysiące

kibiców. O wiele więcej osób zjawi się w Trójmieście, aby „być blisko” swojej drużyny. Na Pomorzu możemy się więc spodziewać dziesiątek, jeśli nie setek tysięcy kibiców z różnych części kontynentu. Wiadomo też, że spora grupa fanów piłki nożnej wybierze drogę powietrzną, aby dopingować na żywo zespół narodowy. To przecież najłatwiejszy i najprzyjemniejszy sposób przemierzania się.

Taki obrót spraw może nastąpić wielu problemów lotnisku im. Lecha Wałęsy w Gdańsku. W jednym czasie duże grupy osób będą chciały dostać się do Trójmiasta. Może to stworzyć wiele problemów logistycznych. Naturalnie więc wydaje się, aby Rębichowo zostało nieco odciążone. I tutaj z

pomocą może przyjść lotnisko w Gdyni-Kosakowie. Według planów obu samorządów ma ono powstać na przełomie 2011 i 2012 roku, czyli akurat przed rozpoczęciem finałów mistrzostw Europy. Lotnisko na północy Trójmiasta może w znaczny sposób ułatwić podróżowanie rzeszy kibiców piłkarskich. Do 2012 roku w kwestii rozwiązań komunikacji drogowej zmienia się w centrum Pomorza wiele, ale z pewnością dodatkowe lotnisko zwiększy komfort podróży gości z Europy. Zaś zadowolenie turystów bardzo prosto przekłada się na chęć wydawania przez nich w danym miejscu większej liczby pieniędzy. Na takim rozwiązaniu skorzystają nie tylko firmy świadczące usługi związane z lotnictwem.

FOTO: AGNIESZKA WYRWA

Dwa lotniska to nie kaprys

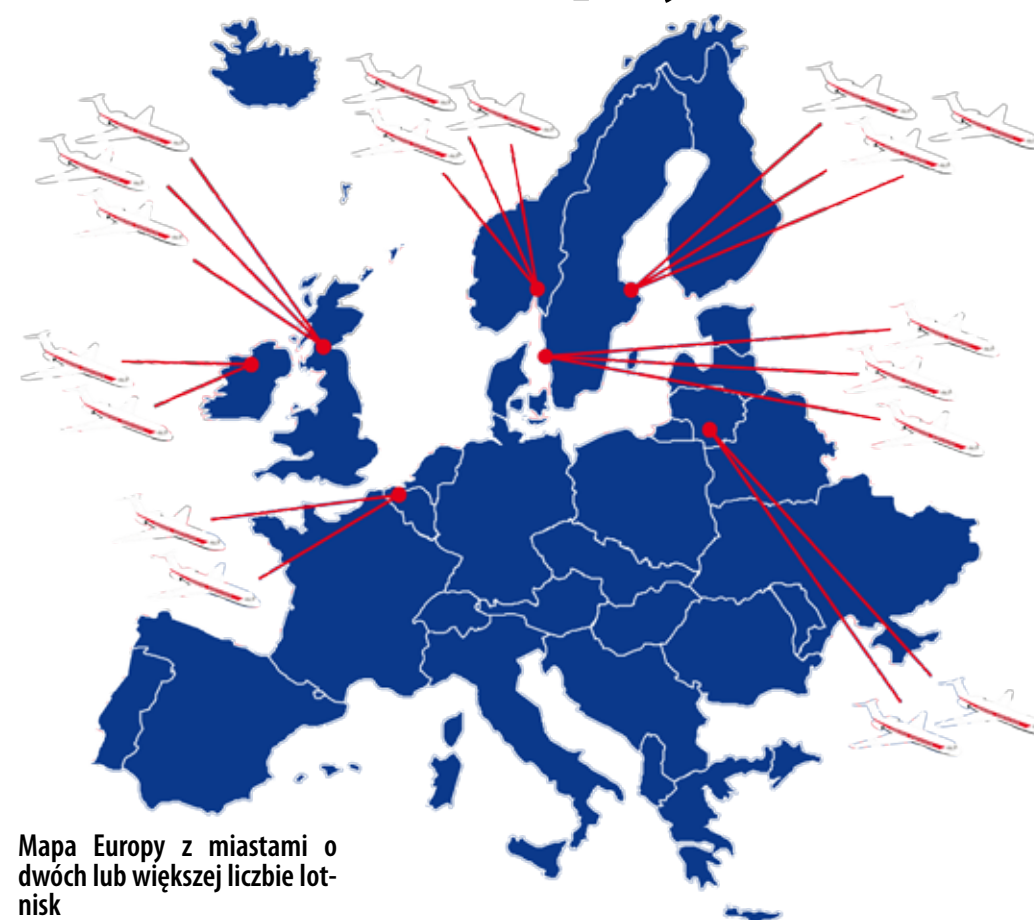
Trójmiasto z dwoma lotniskami nie będzie niczym nadzwyczajnym w Europie.

Istnieją już, nawet mniejsze regiony, gdzie z powodzeniem funkcjonują dwa lotniska. Nie tylko nie przynoszą strat, ale także zyski. Dodatkowo ma to pozytywny wpływ na rozwój na tym terenie na przykład turystyki. I tak dwa lotniska: Gardermoen i Torp są w norweskim Oslo. Miasto zamieszkuje 544 tys. mieszkańców. Dla porównania w Trójmieście jest ich o 240 tys. więcej. W Göteborgu gdzie mieszka 489 tys. ludzi działają dwa porty Göteborg: Landvetter i City. Zespół miejski Göteborga to 817 tys., a w Trójmieście według różnych danych od miliona do 1,5 miliona osób. W zależności od tego jaki obszar się uwzględni.

Takich przykładów w Europie jest więcej:

Sztokholm (Szwecja) – miasto zamieszkuje 788 269 osób, zespół miejski 1 641 800 mieszkańców. Lotniska: Arlanda, Bromma, Skavsta
Glasgow (Szkocja) – miasto zamieszkuje 578 780 mieszkańców, zespół miejski 2 100 000 mieszkańców. Lotniska: Glasgow, Glasgow Prestwick

Bruksela (Belgia) – miasto zamieszkuje 851 tys. mieszkańców, zespół miejski 1 024 000 osób. Lotniska: Zaventem, Charleroi



Mapa Europy z miastami o dwóch lub większej liczbie lotnisk

Belfast (Irlandia Północna) – miasto zamieszkuje 277 000 mieszkańców, zespół miejski – 580 tys. Osób. Lotniska: Belfast Inter-

ationale, George Best Belfast City Airport
Kowno (Litwa) 360 tys. mieszkańców, Wilno (Litwa)

540 tys. osób. Lotniska: w Kownie i w Wilnie – odległość między miastami to 100 kilometrów.

Podstawa prawna powołania do życia cywilnego lotniska

Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo nie mógłby powstać, gdyby w życie nie weszły dwa istotne akty prawne. Dzięki nim lokalne samorządy mają możliwość korzystania z terenów, które do tej pory zajmowało wojsko.

Mowa o uchwale Rady Ministrów nr 86 z dnia 8 maja 2007 roku – Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, a także o ustawie z dnia 10 lipca 2008 roku o zmianie ustawy o gospodarowaniu niektórymi składnikami mienia Skarbu Państwa oraz o Agencji Mienia Wojskowego oraz o zmianie niektórych innych ustaw.

Oba te wysokiej rangi dokumenty w sposób szczegółowy opisują na jakich zasadach cywile mogą zagospodarować nieużywane

przez wojsko tereny lotniskowe. Obok lotniska w Gdyni-Kosakowie podobne rozwiązania mogą już wkrótce być zastosowane m.in. na lotnisku Zielona Góra-Babimost, Zegrze Pomorskie, Poznań-Ławica, czy Wrocław-Strachowice.

We wszystkich wymienionych miejscach nieruchomości na lotniskach są przekazywane stronie cywilnej, która ma obowiązek zachowanie ich „lotniczego charakteru”. Wynika to z tego, że nadzorowane przez Ministerstwo Obrony Narodowej lotniska nie są w pełni wykorzystywane. Części lotnisk będą użyczone cywilom na co najmniej 30 lat. Nie mniej jednak w pewnych istotnych decyzjach głos w sprawie będą mieli przedstawiciele wojskowi, bo jak mówią



Na razie lotniskowe hangary zajmowane są przez samoloty wojskowe. Z czasem pojawią się obok nich maszyny cywilne.

przepisy prawa „strona wojskowa ma niezbywalne prawa do realizacji doktryny obronnej Rzeczypospolitej i stąd wynika jej prawo do współdecydowania o wspólnej działalności z cywilnym zarządzającym portem lotniczym”.

W całej Polsce wojsko zdecydowało się przekazać cywilom ponad 4,4 tysiąca ha nieruchomości, a szacunkowa wartość gruntów przekazanych jednostkom samorządu terytorialnego wynosi 712 mln złotych.

Nie odleca, nie odpływa



W ubiegłym roku godnym reprezentantem kultury hip-hopowej na festiwalu był światowej sławy raper Jay-Z.

Na terenie, na którym powstanie lotnisko cywilne w Gdyni - Kosakowie od kilku lat odbywa się jedna z najbardziej rozpoznawalnych imprez na świecie i bez wątpienia największa impreza w kraju - Heineken Open'er Festival. To wydarzenie muzyczne już na stałe wpisało się w europejski kalendarz najważniejszych letnich festiwali.

Podczas ubiegłorocznej edycji, która po raz drugi odbyła się na terenie lotniska wojskowego w Babich Dołach bawiło się aż pięćdziesiąt tysięcy ludzi z całego świata. Publiczność przez 3 dni na siedmiu scenach miała okazję oglądać aż stu wykonawców, a wśród nich największe gwiazdy: Massive Attack, The Chemical Brothers, Jay-Z, Interpol, The Raconteurs, Erykah Badu, Roisin Murphy, Editors czy legendarny Sex Pistols.

Nie boimy się

W cieniu przygotowań do powstania lotniska cywilnego fani muzyki obawiają się, że festiwal odpłynie z nad morza lub co gorsza odleci do innego miasta. Mikołaj Ziółkowski z agencji Alter Art, organizator imprezy nie obawia się jednak sce-

nariusza, że gdy z pasów lotniska startować będą samoloty cywilne, będzie musiał szukać innego terenu pod festiwal. - Nie boimy się - mówi zdecydowanie Ziółkowski. - Uczestniczymy w procesie powstawania lotniska i mamy zapewnienia prezydenta Gdyni, że impreza będzie mogła się odbywać bez problemu. Czujemy się bezpieczni. Miasto, mieszkańcy i my mamy świadomość, że to niezwykle ważne wydarzenie muzyczne dla regionu. Jestem przekonany, że formuła, która już powstaje, umożliwi funkcjonowanie festiwalu i lotniska jednocześnie. Uważam, że ważnym elementem strategii budowy lotniska jest właśnie funkcjonowanie festiwalu.

Nagradzani

Format imprezy faktycznie sprawia, że nie tylko bywalcom koncertów byłoby ciężko się z nią rozstać. To wydarzenie niezwykle napędza rozwój miasta i regionu. Doceniono je już niejednokrotnie przyznając m.in.: Sztorm Sztormów 2007, Sztorm Roku 2005, Nocne Marki 2005, Machinery 2006, Effie 2006 i 2007, As Empiku 2006 w kategorii Wydarzenie Roku, Wydarzenie Kul-

turalne roku 2007 według słuchaczy Trójkowego Domu Kultury czy Skrzydła Trójmiasta 2008 w kategorii Muzyczne Trójmiasto.

A jak będzie w tym roku? - Festiwal po raz pierwszy będzie trwał o jeden dzień dłużej - mówi Mikołaj Ziółkowski. - Będą więc cztery, a nie trzy dni festiwalowe.

Z tego powodu w dniach 2 - 5 lipca na 80 hektarach lotniska w Gdyni - Kosakowie możemy się spodziewać aż 150 artystów, których publiczność będzie mogła oglądać na siedmiu festiwalowych scenach. Czterodniowa formuła imprezy to bardzo ważna zmiana w historii festiwalu, która pozwoli stanąć Open'er - owi w jednym rzędzie z festiwalowymi gigantami w Europie. Każdy dzień wypełniony będzie potężną dawką muzyki oraz wieloma aktywnościami pozamuzycznymi.

Modnie i na poziomie

Nowością w tym roku ma być projekt Fashion'er czyli strefa mody. Będzie to specjalna przestrzeń - miejsce prezentacji najciekawszych modowych inspiracji pod hasłem: moda jako tożsamość festiwalowiczów. Ta strefa ma żyć i pokazywać nowe, ciekawe elementy dotyczące mody

festiwalowej i nie tylko. Młodzi projektanci, którzy chcą zaistnieć w tej strefie mają okazję już teraz, bo organizatorzy ogłosili konkurs na projekt koszulki festiwalowej (szczegóły na www.opener.pl).

To nie wszystkie nowości, które czekają na nas w tym roku. Organizatorzy jak zwykle stopniowo będą informowali o pozostałych newsach. Po siedmiu latach pracy jednak przyznają, że udało im się osiągnąć charakter i wielkość, jakie zaplanowali sobie na początku festiwalowej drogi. - Jesteśmy już na poziomie takim jaki chcieliśmy osiągnąć - dodaje Mikołaj Ziółkowski. - Na pewno z roku na rok pewne rzeczy będą się zmieniały, ale nie będą powstawały już nowe sceny muzyczne. Poziom, na którym jesteśmy teraz jest docelowy.

Bilety do kupienia na www.opener.pl oraz w punktach sprzedaży sieci www.ticketpro.pl i www.eventim.pl. Ceny biletów od 3 listopada 2008 do 15 lutego 2009: karnet na 3 dni - 240 zł, karnet na 4 dni - 280 zł. Ceny biletów od 16 lutego 2009: karnet na 3 dni - 280 zł, karnet na 4 dni - 320 zł. Dopłata do pola namiotowego - 20 zł.