

**KONCEPCJA
SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO
W ZAKRESIE WSPIERANIA ROZWOJU
SIECI LOTNISK LOKALNYCH**

Katowice, maj 2010

SPIS TREŚCI

<u>1. WSTĘP.....</u>	<u>3</u>
<u>2. Ruch lotniczy w województwie śląskim.....</u>	<u>5</u>
<u>3. Identyfikacja lotnisk lokalnych i lądowisk w województwie śląskim.....</u>	<u>10</u>
<u>4. Charakterystyka lotnisk i lądowisk w województwie śląskim.....</u>	<u>14</u>
<u>5. Trendy branży lotniczej.....</u>	<u>25</u>
<u>6. Uwarunkowania strategiczne.....</u>	<u>26</u>
<u>6.1. Dokumenty krajowe.....</u>	<u>26</u>
<u>6.2. Dokumenty wojewódzkie.....</u>	<u>28</u>
<u>6.3. Dokumenty lokalne (strategie, plany zagospodarowania).....</u>	<u>29</u>
<u>7. SWOT.....</u>	<u>32</u>
<u>8. Wyzwania rozwojowe lotnisk lokalnych.....</u>	<u>35</u>
<u>9. Cele Koncepcji.....</u>	<u>36</u>
<u>10. Rola Samorządu Województwa Śląskiego.....</u>	<u>42</u>
<u>11. System wdrażania i ewaluacji.....</u>	<u>44</u>
<u>12. Aneks.....</u>	<u>50</u>

1. WSTĘP

Koncepcja Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju lotnisk lokalnych została opracowana w celu wsparcia przez samorząd województwa działań prowadzonych na szczeblu lokalnym, związanych z modernizacją i rozbudową obiektów lotniskowych. W wyniku realizacji powyższych inwestycji, w regionie powinna powstać spójna sieć lotnisk lokalnych, pokrywająca obszar całego województwa, co spowoduje znacznie większą dostępność transportu lotniczego. Niniejszy dokument nie jest programem w rozumieniu ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z dnia 6 grudnia 2006 r. (Dz.U. 2006 Nr 227 poz. 1658) oraz ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227), lecz koncepcją wsparcia rozwoju już istniejących lotnisk na terenie województwa śląskiego.

W ostatnich latach widoczny jest dynamiczny rozwój ruchu lotniczego w Polsce. Dotychczas przyrost tego ruchu skupiał się głównie w największych krajowych portach lotniczych. Jednakże coraz silniej widoczne są tendencje do wzrostu popytu na usługi lotnicze, świadczone poprzez mniejsze lotniska lokalne.

Dobrze rozwinięta sieć lotnisk lokalnych ma istotne znaczenie m.in. dla rozwoju gospodarki regionu poprzez zwiększenie aktywności gospodarczej, ułatwienie współpracy ekonomicznej, naukowo-technicznej, czy też politycznej. Wiele międzynarodowych koncernów korzysta w swojej działalności z samolotów dyspozycyjnych. Fakt ten może mieć duże znaczenie przy decyzjach lokalizacyjnych nowych inwestycji gospodarczych w województwie, a dostępność do lotniska może być decydującym atutem przemawiającym za wyborem konkretnej lokalizacji jako siedziby firmy. Bliskość lotniska jest szczególnie istotna dla inwestorów zagranicznych i przedsiębiorstw międzynarodowych, ponieważ zapewnia szybki i bezpośredni dostęp do wielu miejsc w Europie i na świecie. Oszczędność czasu, jako jednego z najcenniejszych zasobów w dzisiejszym świecie, ma ogromne znaczenie w podróżach biznesowych.

Większe wykorzystanie lotnisk lokalnych sprzyja rozwojowi handlu zagranicznego, szczególnie w odniesieniu do ładunków wymagających szybkiego przemieszczania. Rola transportu lotniczego ma szczególne znaczenie w najnowocześniejszych sektorach gospodarki.

Wzrost zamożności społeczeństwa w połączeniu z coraz niższymi kosztami transportu lotniczego będzie skutkować większym popytem na usługi lotnicze przewoźników realizujących połączenia niewielkimi samolotami, „taksówkami powietrznymi”, realizowane przede wszystkim przez mniejsze, lokalne lotniska, umożliwiające dotarcie blisko istniejących atrakcji turystycznych, pobudzając w ten sposób rozwój turystyki w regionie. Małe lotniska umożliwią realizację lotów widokowych, a także będą zaspokajać potrzeby w zakresie lotnictwa rekreacyjno-sportowego. Ponadto, dostępność lotniska może stymulować zainteresowanie lotnictwem i pilotażem wśród młodzieży, a co za tym idzie, może przyczynić się w przyszłości do powstania zaplecza kadrowego dla lotnictwa pasażerskiego.

Funkcjonowanie sieci nowoczesnych i konkurencyjnych lotnisk lokalnych może wpłynąć również na znaczną poprawę sytuacji w zakresie bezpieczeństwa publicznego, poprzez większy potencjał

rozwoju lotnictwa ratunkowego i sanitarnego. Umożliwi to szybkie dotarcie do poszkodowanych wskutek różnorodnych wypadków, katastrof, dzięki czemu wzrośnie skuteczność prowadzonych akcji ratunkowych.

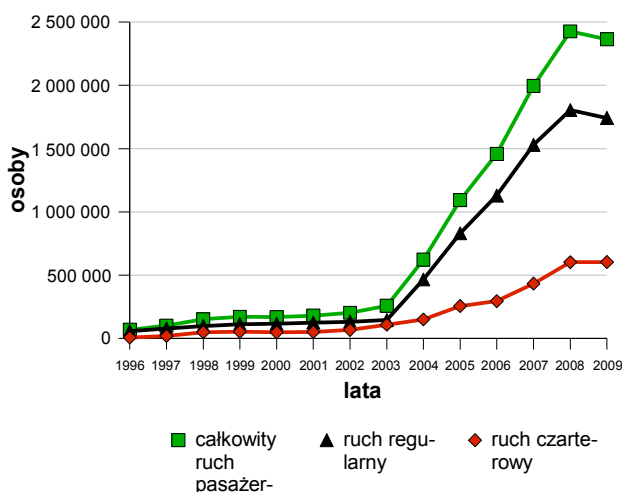
Istniejąca w regionie sieć lotnisk lokalnych stanowić może uzupełnienie dla Międzynarodowego Portu Lotniczego (MPL) „Katowice” w Pyrzowicach, a razem z nim będzie ważnym elementem systemu transportowego województwa śląskiego. Odpowiednie połączenie lotnisk z siecią dróg oraz linii kolejowych pozwoli w optymalny sposób zorganizować komunikację i transport w regionie. Znaczenie ma też szybkie połączenie małymi samolotami (niskopułapowymi) województwa śląskiego z miastami i regionami Europy, w celach gospodarczych i turystycznych.

2. Ruch lotniczy w województwie śląskim

Ruch lotniczy w województwie śląskim jest realizowany w głównej mierze poprzez MPL „Katowice” w Pyrzowicach. Zgromadzone poniżej dane dotyczące ruchu, zarówno pasażerskiego, jak i cargo, a także prognozy ruchu lotniczego do roku 2015 dla Pyrzowic oraz prognoza ruchu w polskich portach lotniczych do roku 2030, przygotowana przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, stanowią punkt wyjścia do analizy istniejącego stanu i potencjału rozwoju transportu lotniczego na terenie województwa śląskiego.

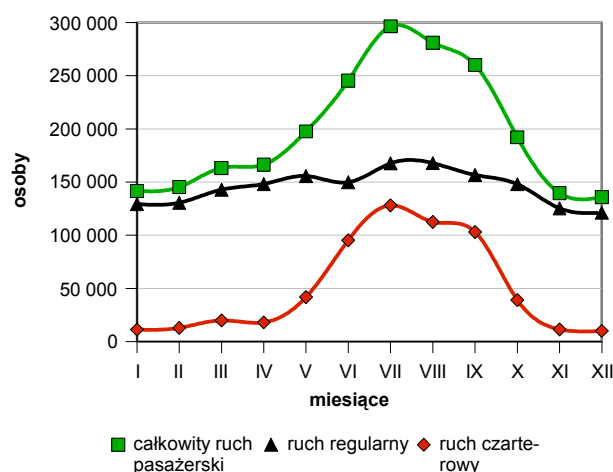
Liczba osób, korzystających z komunikacji lotniczej w województwie śląskim systematycznie wzrasta od 1996 roku. Prawdziwie dynamiczny wzrost jest zauważalny od 2004 roku, co związane było z wejściem Polski do Unii Europejskiej oraz pojawieniem w polskiej przestrzeni powietrznej niskokosztowych przewoźników lotniczych (w przypadku Pyrzowic przede wszystkim węgierski Wizzair)¹. Liczba pasażerów w roku 2008 w porównaniu do roku 1996 wzrosła o 3558%. W 2009 roku nastąpił nieznaczny spadek liczby odprawionych pasażerów, co może być spowodowane światowym kryzysem.

Rysunek 1. Pasażerowie lotniska w Pyrzowicach w latach 1996-2009.



Źródło: <http://www.katowice-airport.com/pl/lotnisko/statystyki>, z dnia 20.10.2009r.

Rysunek 2. Pasażerowie lotniska w Pyrzowicach w kolejnych miesiącach 2009 roku.



Źródło: <http://www.katowice-airport.com/pl/lotnisko/statystyki>, z dnia 20.10.2009r.

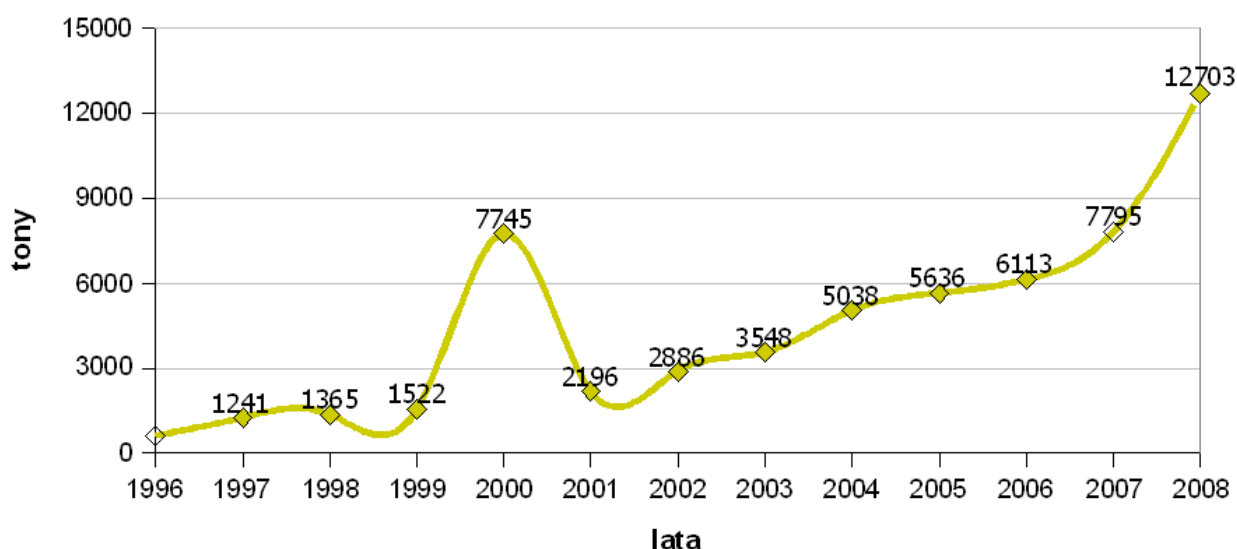
W ogólnej liczbie przewozów pasażerskich realizowanych przez lotnisko w Pyrzowicach zdecydowanie dominuje ruch regularny. Daje się jednak zauważyć wyraźny wzrost liczby lotów czarterowych szczególnie w miesiącach letnich, co jest związane ze zwiększoną liczbą wyjazdów wakacyjnych w tym okresie.

Lotnisko w Pyrzowicach jest drugim w kraju portem cargo pod względem przewiezionych ładunków (w tonach). Zdecydowanym liderem jest warszawskie Okęcie (prawie 68 %), jednakże co widać na poniższym wykresie, Pyrzowice notują bardzo wyraźny wzrost przewozów cargo. W roku 2008 przewozy cargo, obejmujące przewozy ładunków oraz przesyłek pocztowych, realizowane poprzez port lotniczy w Pyrzowicach, stanowiły 15,6 % krajowych przewozów tego typu. Porty w

¹ <http://www.katowice-airport.com/pl/lotnisko/historia-portu>

Gdańsku oraz Krakowie, zajmujące odpowiednio trzecie i czwarte miejsca, legitymowały się trzykrotnie mniejszym udziałem rynkowym.

Rysunek 3. Ruch cargo w MPL „Katowice” w Pyrzowicach w latach 1996-2008.

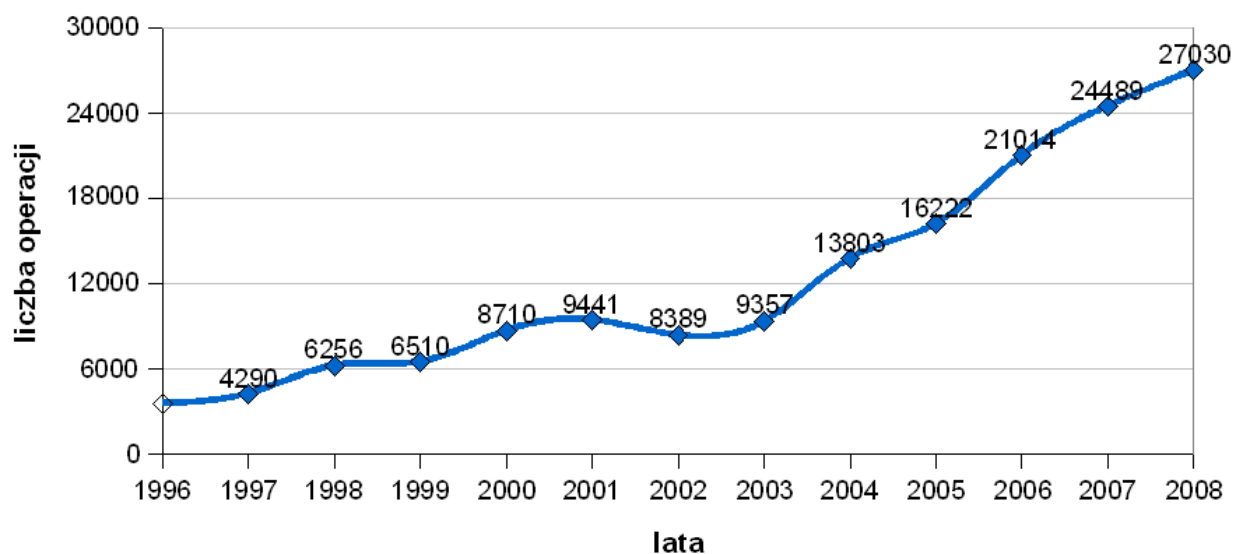


* Wynik za rok 2000 był spowodowany remontem pasa startowego na lotnisku Kraków-Balice i przeniesieniem znacznej części ruchu cargo do Pyrzowic.

Źródło: <http://www.katowice-airport.com/pl/lotnisko/statystyki>, z dnia 20.10.2009r.

Wzrostowi liczby pasażerów obsługiwanych przez lotnisko w Pyrzowicach, jak również zrealizowanych przewozów cargo, towarzyszyło znaczne zwiększenie liczby operacji lotniczych w tym porcie. Porównanie liczby 3,6 tys. operacji w roku 1996, z liczbą 27,0 tys. operacji w roku 2008 (przyrost o ponad 650 %), pokazuje skalę zmian jaka się dokonała na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat.

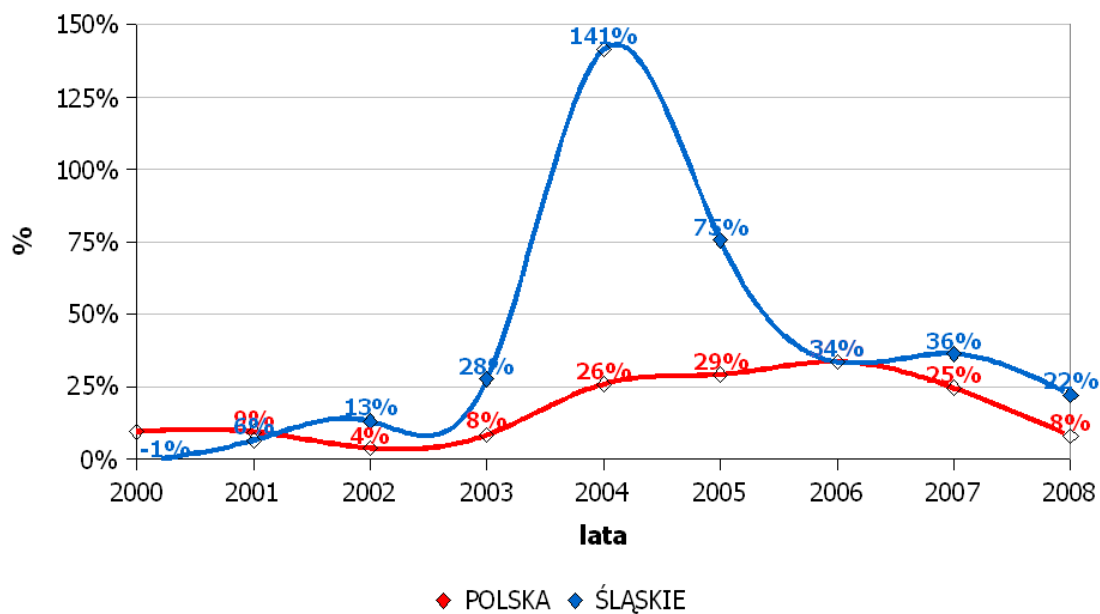
Rysunek 4. Operacje lotnicze zrealizowane w MPL „Katowice” w Pyrzowicach w latach 1996-2008.



Źródło: <http://www.katowice-airport.com/pl/lotnisko/statystyki>, z dnia 20.10.2009r.

Liczba pasażerów obsługiwanych przez porty lotnicze w Polsce wykazuje tendencję wzrostową. Podobnie sytuacja ma się w województwie śląskim, ale jak pokazano na rys. 6, dynamika tego wzrostu jest od roku 2002 wyższa niż przeciętnie w kraju. W rezultacie udział portu lotniczego w Pyrzowicach w krajowych przewozach pasażerskich wzrósł z 2,9 % w 2000 roku do 11,7 % w 2008 roku.

Rysunek 5. Roczna dynamika liczby pasażerów w MPL „Katowice” w Pyrzowicach na tle kraju w latach 2000-2008.

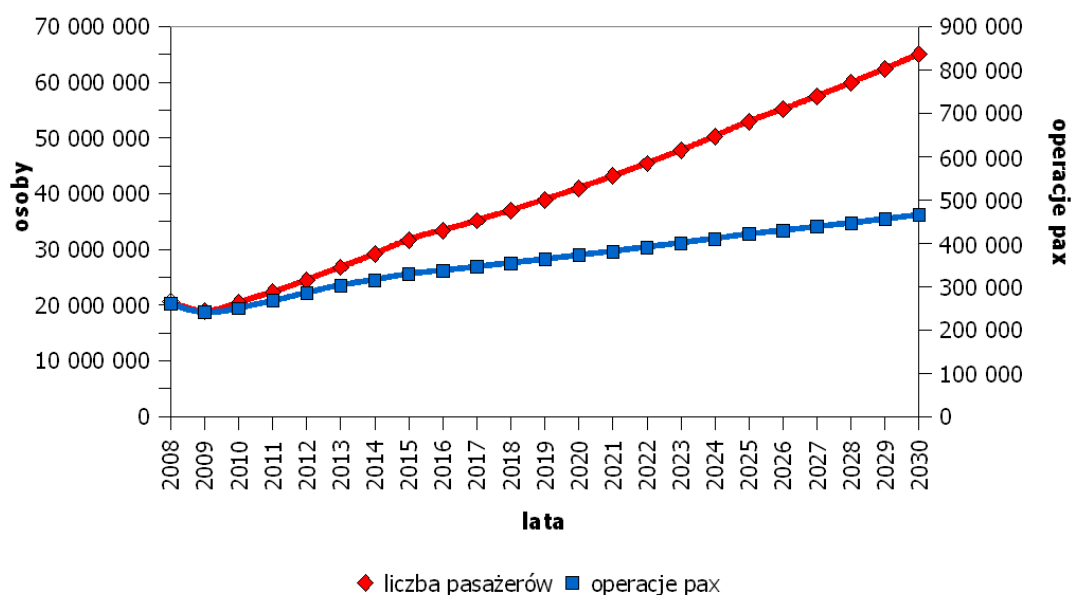


Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych GUS.

Z opracowanej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego prognozy ruchu lotniczego w Polsce do roku 2030 wynika, że liczba pasażerów obsługiwanych przez krajowe porty lotnicze wzrośnie w porównaniu z rokiem 2008 ponad trzykrotnie (z 20,7 mln do 65,0 mln osób). Liczba operacji pax² wzrośnie natomiast w okresie objętym prognozą prawie dwukrotnie, z 259 tys. w roku 2008 do 464 tys. w roku 2030.

² Operacje pax – przyloty i odloty samolotów pasażerskich.

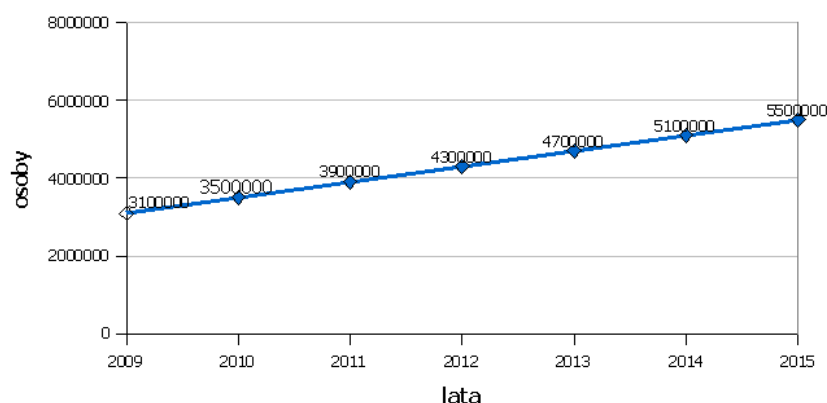
Rysunek 6. Prognoza ruchu lotniczego w polskich portach lotniczych do 2030 roku.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego dotyczącej liczby pasażerów korzystających z transportu lotniczego oraz liczby operacji handlowych w polskich portach lotniczych do roku 2030, ULC, Warszawa, kwiecień 2009.

Z prognozy ruchu lotniczego przygotowanej dla MPL „Katowice” w Pyrzowicach wynika, że liczba pasażerów do roku 2015 powinna regularnie rosnąć o ok. 400 tys. rocznie. Będzie to oznaczało że w 2015 roku lotnisko to powinno obsłużyć 5,5 miliona pasażerów, czyli o ok. 127 % więcej niż w roku 2008. Obecna przepustowość lotniska w Pyrzowicach pozwala na odprawienie około 3,6-4,0 mln pasażerów rocznie, jednakże powinna ona wzrosnąć w efekcie realizacji planowanych inwestycji (m.in. budowy nowego – trzeciego – terminalu pasażerskiego).

Rysunek 7. Prognoza ruchu pasażerskiego w MPL „Katowice” w Pyrzowicach do roku 2015.

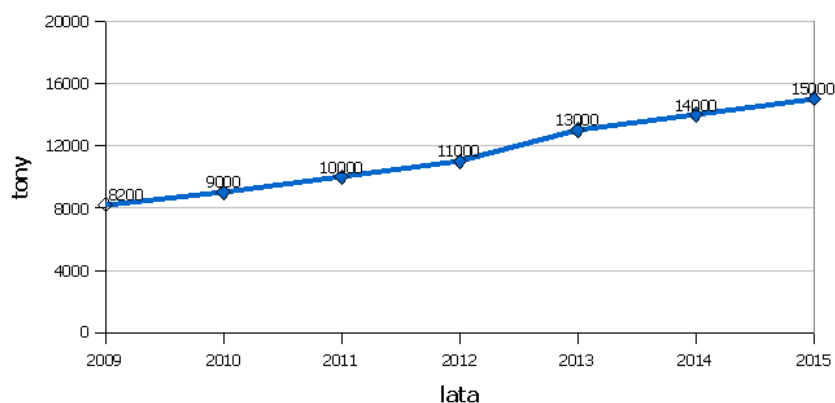


Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://www.gtllot.aero/?t=fakty>, z dnia 14.10.2009 r.

Rosnąć powinna także rola Pyrzowic jako jednego z głównych krajowych portów cargo. W 2015 roku ruch cargo powinien wynieść ok. 15 tys. ton, czyli o 18 % więcej niż wynosił wynik osiągnięty w roku 2008. Procentowy przyrost nie jest wprawdzie takim jakiego można by się spodziewać, ale należy zaznaczyć, że prognoza dla roku 2007, wynosząca poniżej 8 tys. ton okazała

się dużo niższa od faktycznie osiągniętego wyniku (12,7 tys. ton). Jak pokazują jednak dane za okres styczeń-sierpień 2009, ruch cargo jest wyraźnie mniejszy niż w 2008 roku. Dlatego prognoza dla 2009 roku wynosząca 8,2 tys. ton wydaje się być realna do osiągnięcia, a w takim przypadku prognozowane 15 tys. ton w 2015 roku będzie oznaczało 83 % wzrost ruchu cargo w odniesieniu do 2009 roku.

Rysunek 8. Prognoza ruchu cargo w MPL „Katowice” w Pyrzowicach do roku 2015.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://www.gtllot.aero/?t=fakty>, z dnia 14.10.2009 r.

Na zwiększenie ruchu cargo w MPL „Katowice” w Pyrzowicach pozytywny wpływ powinno mieć pierwsze i jedyne w Polsce bezpośrednie połączenie cargo z Ameryką Północną. Połączenie pomiędzy Pyrzowicami a kanadyjskim Hamilton International Airport, jest realizowane od 8 listopada 2009 roku.³

³ <http://www.katowice-airport.com/pl/lotnisko/aktualnosc/181149> z dnia 26 października 2009 r.

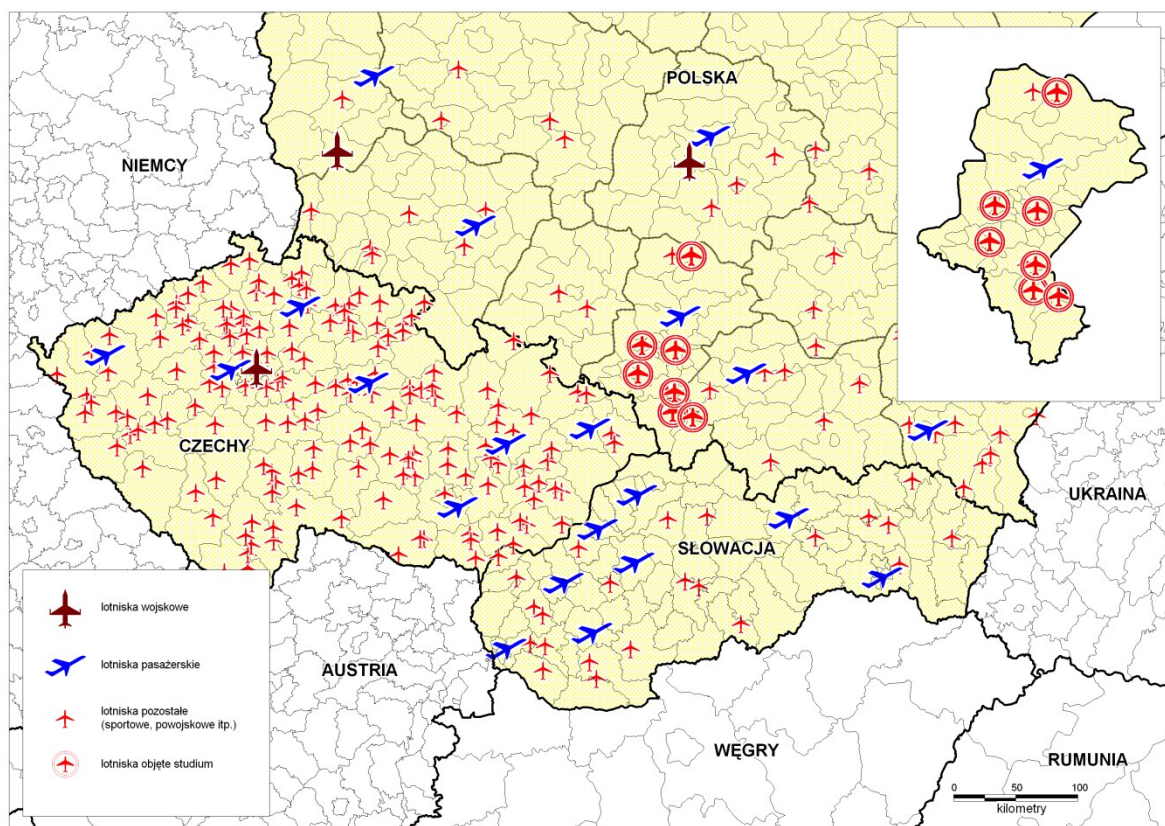
3. Identyfikacja lotnisk lokalnych i lądowisk w województwie śląskim

Flagowym obiektem systemu transportu lotniczego w województwie śląskim jest bez wątpienia MPL „Katowice” w Pyrzowicach. Natomiast uzupełnieniem dla niego jest sieć mniejszych obiektów, wymagających jednak pewnych dostosowań, zarówno infrastrukturalnych, jak i organizacyjnych, które pozwolą w optymalny sposób wykorzystać ich walory.

Urząd Lotnictwa Cywilnego identyfikuje w województwie śląskim, poza MPL „Katowice” w Pyrzowicach, następujące obiekty:

1. w rejestrze lotnisk cywilnych wymienione zostały następujące lotniska:
 - Aleksandrowice koło Bielska-Białej,
 - Gliwice,
 - Gotartowice koło Rybnika,
 - Katowice Muchowiec,
 - Żar w Międzybrodziu Żywieckim.
2. w ewidencji lądowisk cywilnych wymienione zostały następujące lądowiska:
 - Rudniki koło Częstochowy,
 - Kaniów koło Czechowic-Dziedzic.

Mapa 1. Obiekty lotniskowe w otoczeniu województwa śląskiego.

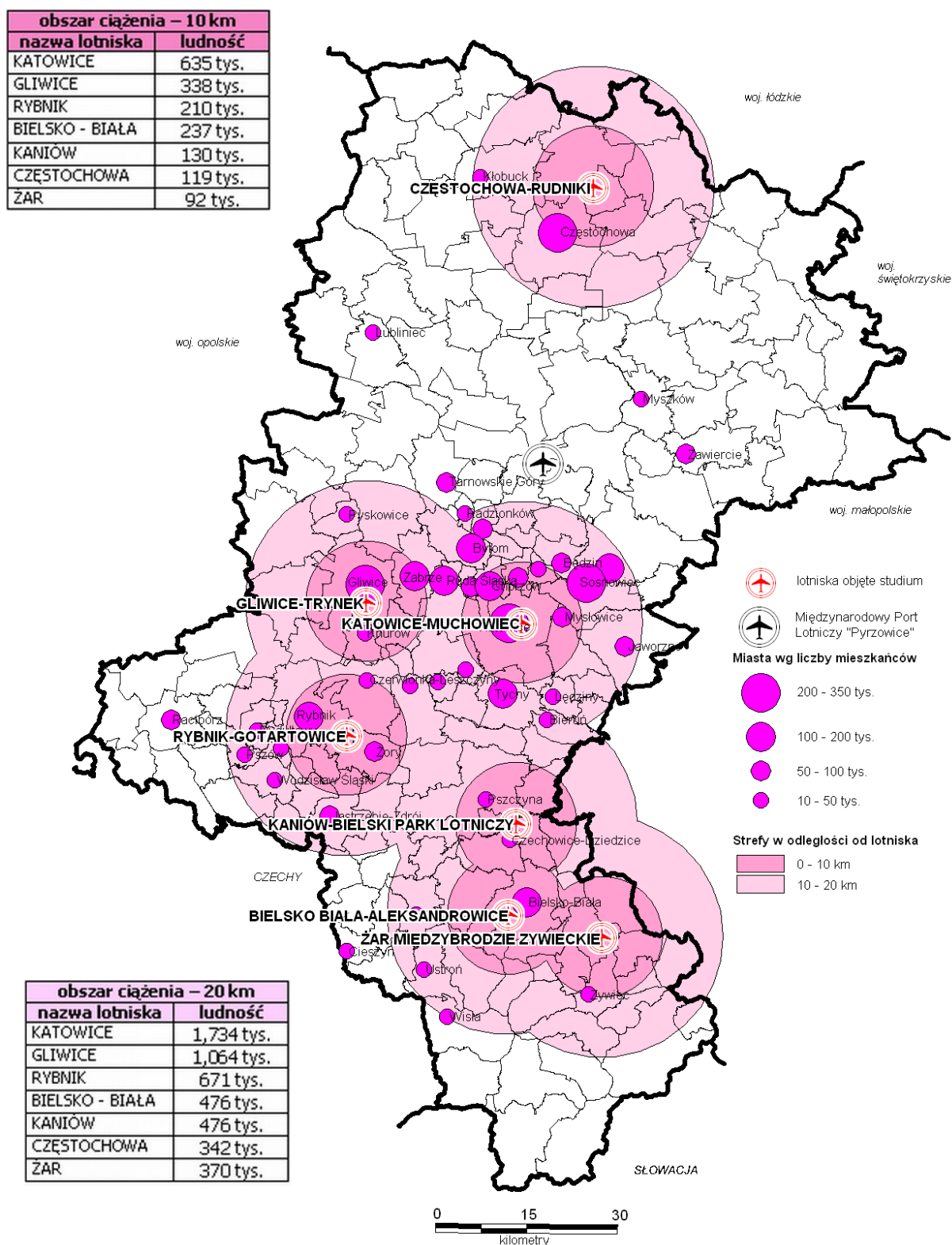


Źródło: Opracowanie własne.

Lotniska lokalne w województwie śląskim, a potencjał ludnościowy regionu

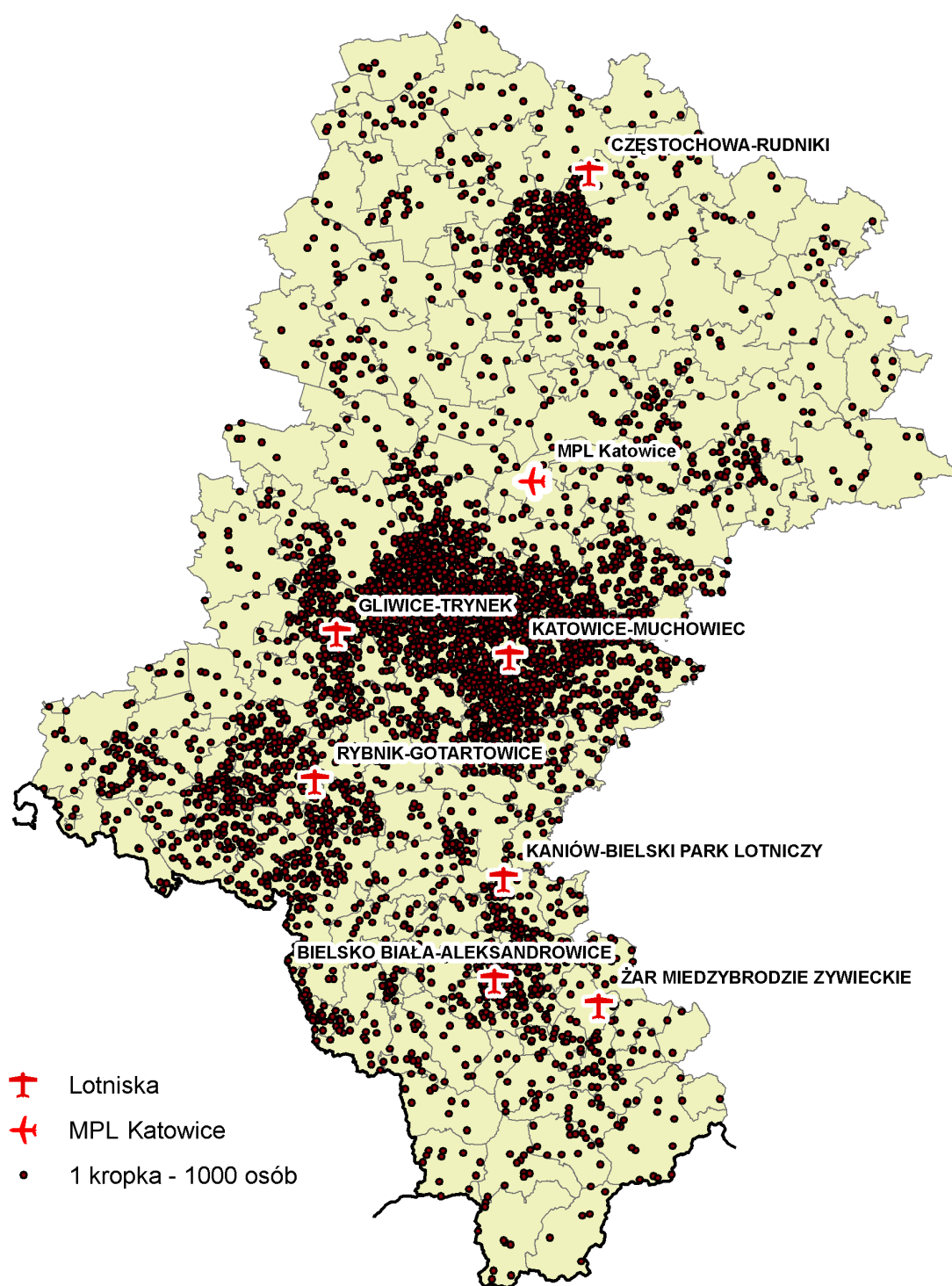
Obszar ciążenia obejmujący największą liczbę ludności posiada lotnisko w Katowicach – Muchowcu. W promieniu 10 km od lotnisk zamieszkuje ok. 635 tysięcy osób, ale zwiększając bufor do 20 km liczba ludności zwiększa się prawie trzykrotnie – do ok. 1734 tys. osób. Drugie pod tym względem jest lotnisko w Gliwicach – Trynku, gdzie w promieniu 10 km mieszka ok. 338 tys. osób a w promieniu 20 km już ponad milion osób. Ponad 670 tys. osób zamieszkuje w promieniu 20 km od lotniska w Rybniku – Gotartowicach. W odległości 10 km od tego lotniska mieszka ok. 210 tys. osób. Lotniska zlokalizowane w okolicach Bielska – Białej: Bielsko – Biała – Aleksandrowice oraz Kaniów – Bielski Park Technologiczny cechują się podobną liczbą ludności mieszkającej w odległości 20 km od każdego z lotnisk – jest to ok. 475 tys. osób. Różnica pomiędzy liczbą ludności w przypadku terenu ciążenia obu lotnisk widoczna jest jednak w obszarze 10 km, gdzie dla lotniska w Aleksandrowicach zamieszkuje ok. 236 tys. osób, a dla lotniska w Kaniowie jest to ok. 130 tys. osób. Lotnisko na górze Żar w Międzybrodziu Żywieckim zawiera w swoim obszarze ciążenia odpowiednio ok. 92 tys. osób dla 10 km oraz ok. 370 tys. osób dla odległości wynoszącej 20 km. Najmniejsza liczba ludności w swoim obszarze ciążenia cechuje lotnisko w Częstochowie – Rudnikach, gdzie obszar 10 km zamieszkuje ok. 118 tys. osób, natomiast w odległości 20 km mieszka ok. 341 tys. osób.

Mapa 2. Obszary ciążenia lotnisk lokalnych w województwie śląskim.



Źródło: Opracowanie własne.

Mapa 3. Lotniska lokalne w województwie śląskim na tle potencjału demograficznego regionu.



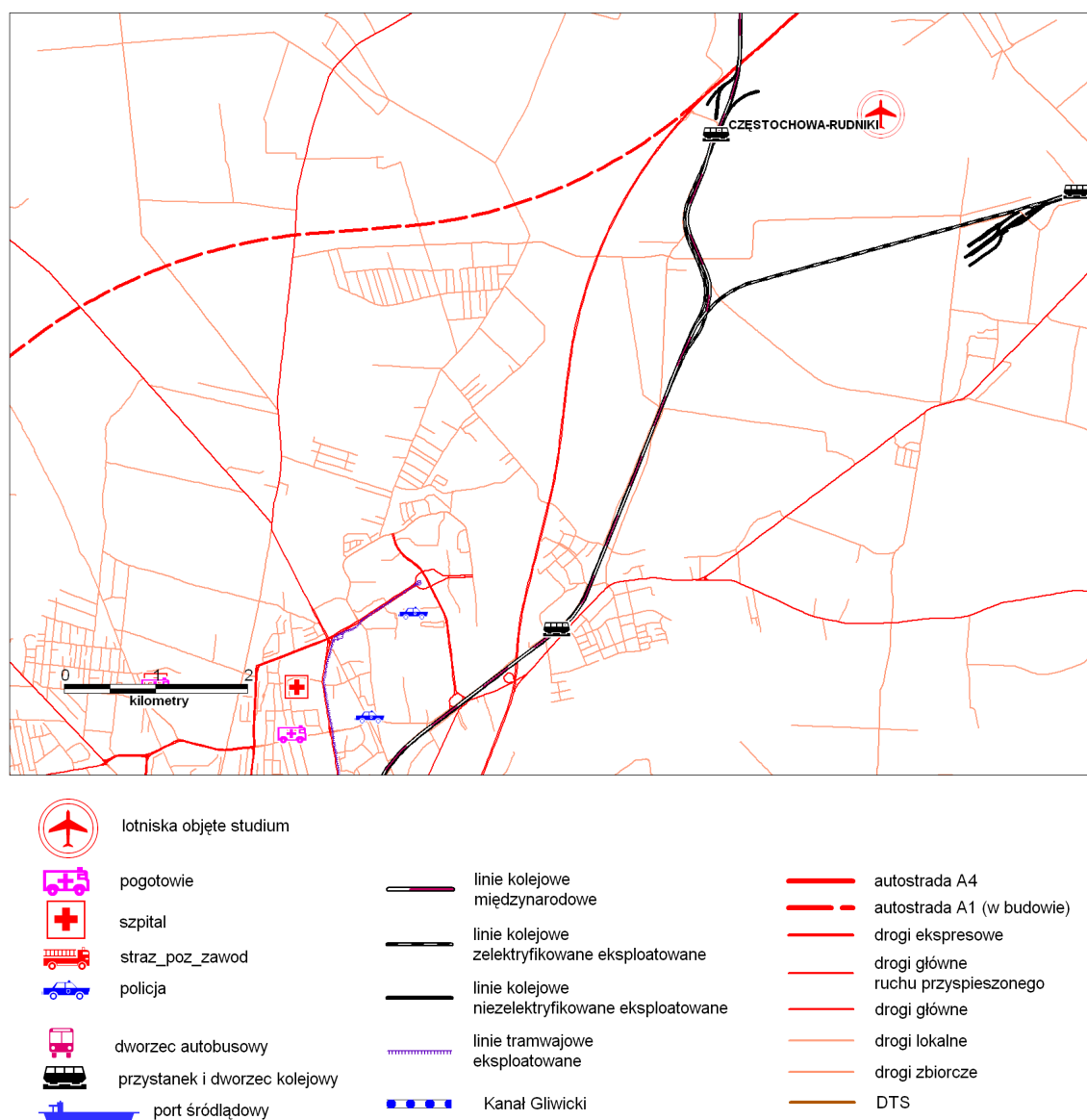
Źródło: Opracowanie własne.

4. Charakterystyka lotnisk i lądowisk w województwie śląskim

CZĘSTOCHOWA - RUDNIKI

Lotnisko Częstochowa - Rudniki jest objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Istniejące przeszkody ograniczają możliwość przedłużenia istniejącej drogi startowej z 2000 metrów do maksymalnie ok. 2300 – 2500 metrów. Obecnie istniejąca betonowa droga startowa ma wymiary 2000 m x 60 m. Właścicielem terenu, na którym leży lotnisko w większości jest właściciel prywatny, tylko 8 z 250 ha jest własnością Aeroklubu Częstochowskiego. Natomiast właścicielem terenów przyległych do lotniska jest osoba prywatna. Lotnisko Rudniki zostało wykreślone z rejestru lotnisk wojskowych i obecnie funkcjonuje jako lądowisko cywilne, którego zarządzającym jest Aeroklub Częstochowski. W 2009 roku Aeroklub Częstochowski podjął prace nad dokumentacją celem zarejestrowania tego obiektu jako lotniska.

Mapa 4. Lokalizacja lądowiska Częstochowa-Rudniki.



Źródło: Opracowanie własne.

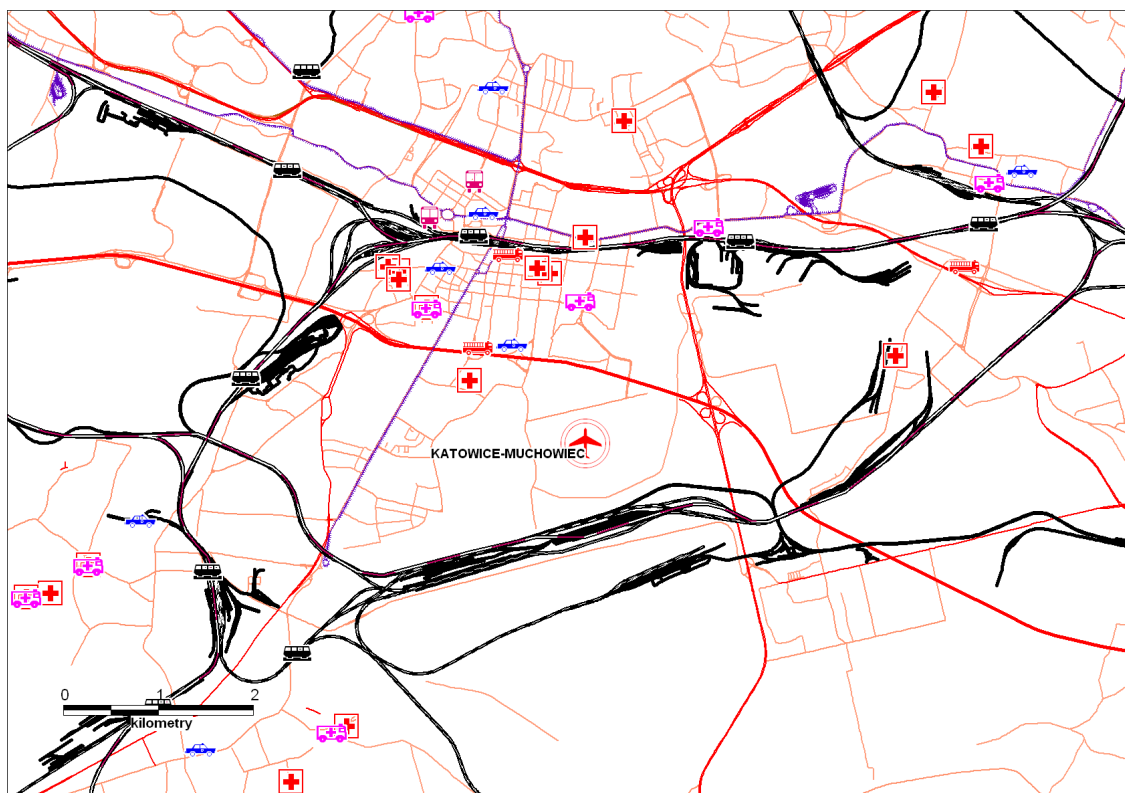
Lotnisko cechuje się drogową i kolejową dostępnością komunikacyjną:

- ok. 10 km od centrum Częstochowy w kierunku północno-wschodnim;
- położenie blisko węzła „Rząsawa” – połączenie projektowanej autostrady A-1 z DK-1 (E75);
- bliskość stacji kolejowych: Rząsawa (na drodze kolejowej nr 146) oraz Rudniki k. Częstochowy;
- drogi dojazdowe do samego lądowiska – lokalne i pozostałe;
- parkingi – niestrzeżone o pojemności około 100 pojazdów.

KATOWICE - MUCHOWIEC

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla lotniska Katowice-Muchowiec jest w trakcie opracowywania. W najbliższym otoczeniu brak jest przeszkód rozwojowych dla lotniska. Na terenie lotniska znajdują się trzy drogi startowe o wymiarach: 700m x 30m; 480m x 60m; 600m x 70m. Właścicielem terenu, na którym leży lotnisko jest gmina Katowice, a teren jest w użytkowaniu wieczystym Aeroklubu Śląskiego w Katowicach. Tereny przyległe do lotniska przydatne do jego rozwoju w większości są własnością gminy Katowice (po wschodniej, południowej i zachodniej stronie lotniska).

Mapa 5. Lokalizacja lotniska Katowice-Muchowiec.



Źródło: Opracowanie własne.

Lotnisko cechuje się drogową dostępnością komunikacyjną:

- ok. 2,5 km na południe od centrum Katowic;
- usytuowanie w sąsiedztwie autostrady A-4 oraz DK-86 (1 km od węzła „Murckowska”);

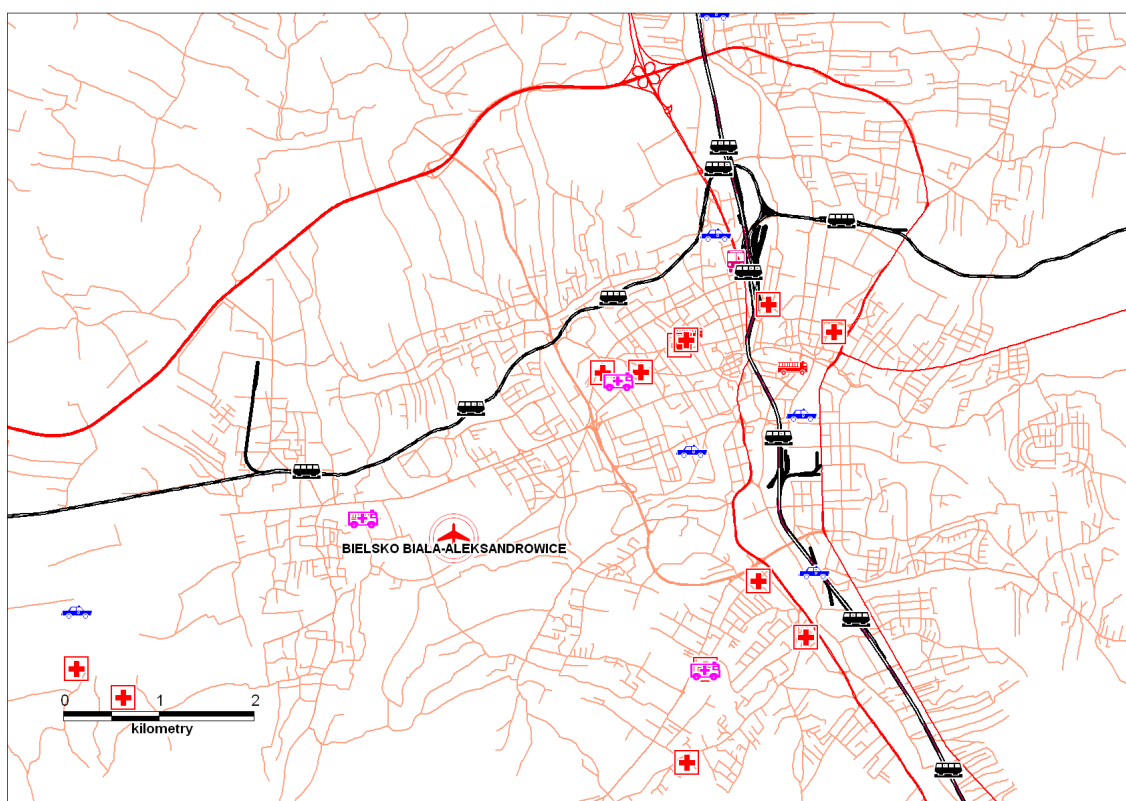
Opracowano w Wydziale Planowania Strategicznego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego

- dojazd do lotniska drogami powiatowymi (ul. Francuska, ul. Graniczna);
- ok. 0,5 km na południe od lotniska przebiega towarowa linia kolejowa.

BIELSKO-BIAŁA - ALEKSANDROWICE

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla lotniska Bielsko – Biała - Aleksandrowice jest w trakcie opracowywania. Najbliższe przeszkody rozwojowe dla lotniska znajdują się w odległości ok. 300 metrów. Na terenie lotniska znajdują się trzy drogi startowe o wymiarach: 630m x 200m; 600m x 200m; 660m x 200m. Właścicielem terenu, na którym leży lotnisko jest Aeroklub Polski. Tereny przyległe do lotniska przydatne do jego rozwoju są własnością gminy Bielsko-Biała.

Mapa 6. Lokalizacja lotniska Bielsko-Biała – Aleksandrowice.



Źródło: Opracowanie własne.

Lotnisko cechuje się drogową i kolejową dostępnością komunikacyjną:

- ok. 5 km od centrum Bielska-Białej;
- ok. 4 km od drogi ekspresowej S-1 – dojazd do niej drogami powiatowymi;
- ok. 1,5 km do stacji kolejowej Bielsko-Biała Aleksandrowice (linia kolejowa nr 190 z Bielska-Białej w kierunku na Cieszyn).

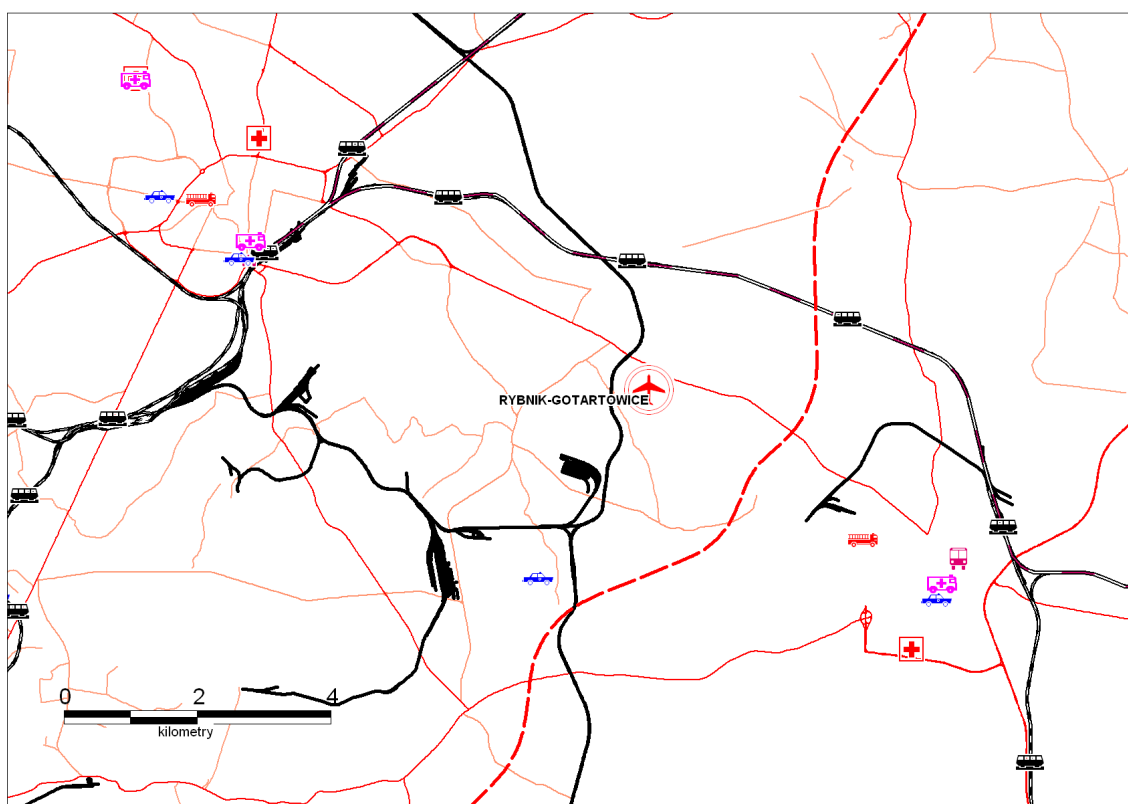
RYBNIK - GOTARTOWICE

Lotnisko Rybnik - Gotartowice jest objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Istniejące przeszkody ograniczają możliwość rozwoju – ok. 100 m w kierunku wschodnim i 200 m

Opracowano w Wydziale Planowania Strategicznego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego

w kierunku zachodnim (zabudowania mieszkalne). Obecnie istniejąca droga startowa ma wymiary 600 m x 400 m. Właścicielem terenu, na którym leży lotnisko jest Gmina Rybnik.

Mapa 7. Lokalizacja lotniska Rybnik - Gotartowice.



Źródło: Opracowanie własne.

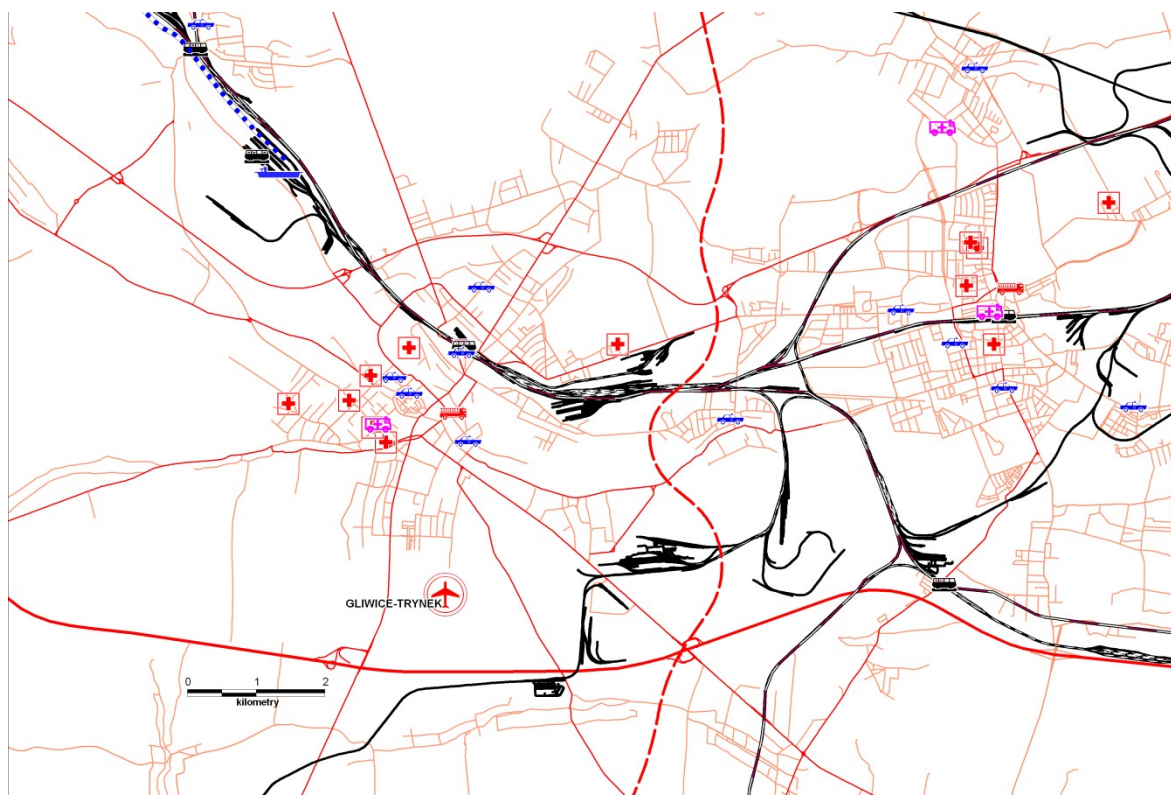
Lotnisko cechuje się drogową dostępnością komunikacyjną:

- ok. 6,5 km na SE od centrum Rybnika oraz 5,5 km na NW od centrum Żor;
- usytuowane przy drodze wojewódzkiej nr 935;
- ok. 2 km na zachód od projektowanej autostrady A-1 (projektowany węzeł „Rowień” z drogą nr 935);
- ok. 3 km do stacji kolejowej Rybnik - Gotartowice na linii kolejowej 148 (tuż obok lotniska przebiega niezelektryfikowana linia łącząca się z linią 148).

GLIWICE - TRYNEK

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla lotniska Gliwice - Trynek jest w trakcie opracowywania. Najbliższe przeszkody rozwojowe (zabudowania) dla lotniska znajdują się w płaszczyznach bocznych (stożkach), znajdują się w odległości około 150 m od granicy lotniska, a od planowanego pasa startowego około 750 m. Najbliższe zabudowania na skraju stożku podejścia znajdują się w odległości około 1300 m od granicy lotniska. Najbliższe zabudowania w osi podejścia do planowanego pasa w odległości około 4500 m. Na terenie lotniska znajdują się cztery drogi startowe o wymiarach: 680m x 100m; 660m x 100m; 620m x 200m; 700m x 100m. Teren, na którym leży lotnisko znajduje się w użytkowaniu wieczystym Aeroklubu Gliwickiego. Tereny przyległe do lotniska przydatne do jego rozwoju są w trakcie wykupu przez Miasto Gliwice.

Mapa 8. Lokalizacja lotniska Gliwice - Trynek.



Źródło: Opracowanie własne.

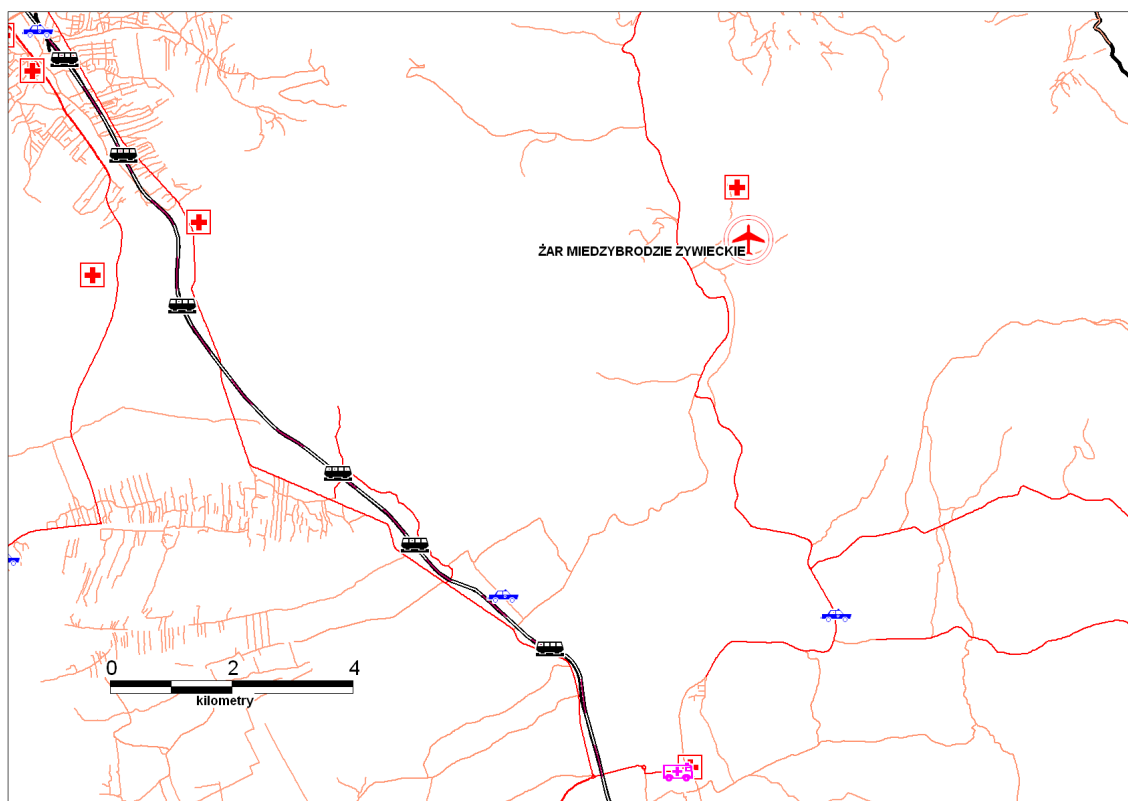
Lotnisko cechuje się drogową dostępnością komunikacyjną:

- ok. 3 km na południe od centrum Gliwic;
- położenie w trójkącie między autostradą A-4 oraz drogami krajowymi DK-78 oraz DK-44;
- węzeł „Bojków” – przecięcie A-4 i DK-78 – w odległości ok. 3 km i węzeł „Sośnica” – przecięcie A-4, budowanej A-1 oraz DK-44 – w odległości ok. 5-6 km;
- ok. 7 km od portu rzecznego „Gliwice”.

MIĘDZYBRODZIE ŻYWIECKIE - ŻAR

Lotnisko Międzybrodzie Żywieckie - Żar jest objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Najbliższe zabudowania znajdują się w odległości ok. 350 – 400 metrów. Obecnie istniejąca droga startowa ma wymiary 430 m x 75 m. Właścicielem terenu, na którym leży lotnisko jest Aeroklub Polski w Warszawie. Tereny przyległe do lotniska przydatne do jego rozwoju są własnością prywatną.

Mapa 9. Lokalizacja lotniska Żar - Międzybrodzie Żywieckie.



Źródło: Opracowanie własne.

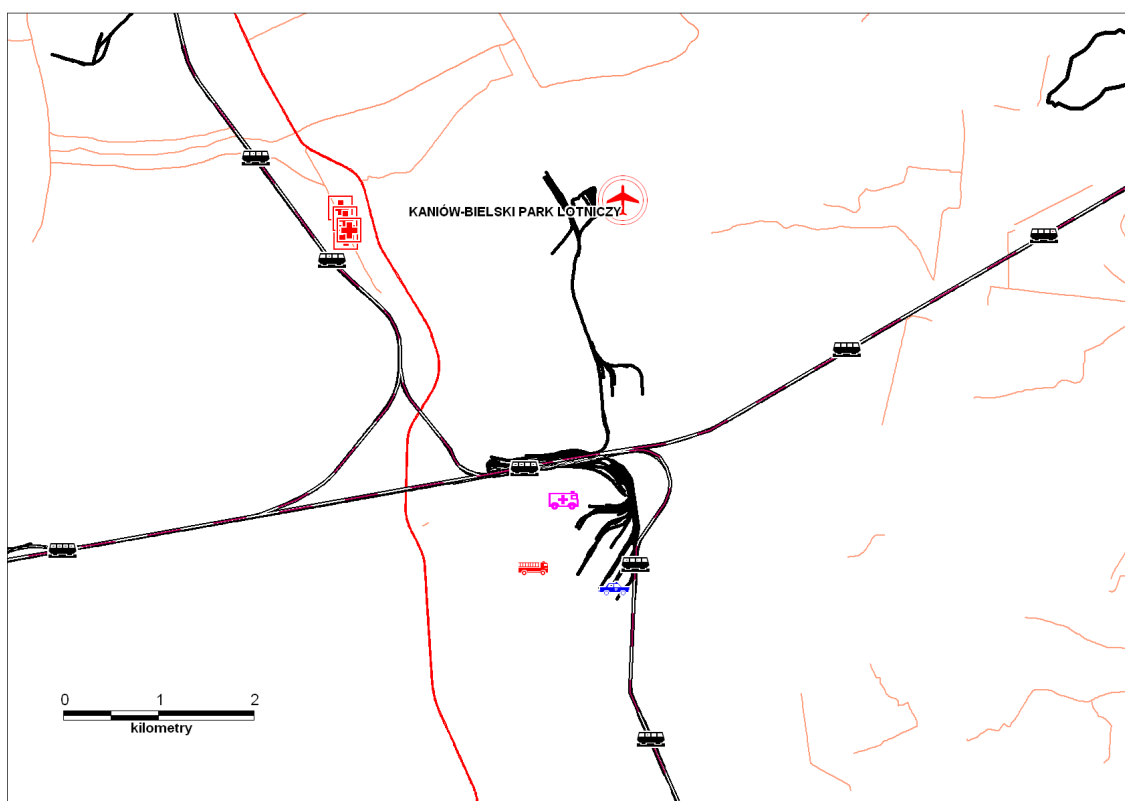
Lotnisko cechuje się drogową dostępnością komunikacyjną:

- ok. 2 km od drogi wojewódzkiej nr 948;
- ok. 15 km od centrum Żywca;
- ok. 22 km od centrum Bielska-Białej.

KANIÓW - BIELSKI PARK TECHNOLOGICZNY

Lotnisko Kaniów – Bielski Park Technologiczny jest objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Przeszkodą rozwojową dla lotniska jest linia wysokiego napięcia, najbliższa zabudowa znajdują się w odległości ok. 1 kilometra. Obecnie istniejąca droga startowa ma wymiary 440 m x 24 m. Właścicielem terenu, na którym leży lotnisko jest Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o.. Tereny przyległe do lotniska przydatne do jego rozwoju są własnością gminy Bestwina oraz gminy Czechowice – Dziedzice.

Mapa 10. Lokalizacja lądowiska Kaniów - Bielski Park Lotniczy.



Źródło: Opracowanie własne.

Lotnisko cechuje się drogową i kolejową (w pewnej odległości) dostępnością komunikacyjną:

- ok. 3 km od DK-1;
- linia kolejowa do położonej obok KWK „Silesia”;
- ok. 3 km do stacji kolejowej Czechowice-Dziedzice i centrum Czechowic-Dziedzic;
- ok. 15 km od centrum Bielska-Białej;
- mniej niż 10 km od projektowanej drogi S-1.

Ogólna charakterystyka lotnisk i lądowisk w województwie śląskim

Ogólną charakterystykę lotnisk zaprezentowano w tabeli 1 na podstawie wyników ankiety przygotowanej przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego przeprowadzonej wśród podmiotów zarządzających poszczególnymi lotniskami w województwie śląskim. Celem ankiety było uzyskanie informacji na temat infrastruktury znajdującej się na terenie każdego z lotnisk oraz struktury użytkowania (obecnej i pożądanej). Dodatkowo uzyskane zostały informacje na temat planowanych inwestycji, struktury własnościowej, dostępności komunikacyjnej (informacje te zostały wykorzystane w procesie przygotowywania niniejszego opracowania).

Powierzchnia omawianych lotnisk jest bardzo zróżnicowana – od 12 ha w przypadku lotniska Żar i 16 ha w przypadku Bielskiego Parku Technologicznego, przez 88 ha w przypadku Katowic Muchowca i 90 ha w przypadku lotniska w Gliwicach, do 250 ha w przypadku Częstochowy - Rudnik. Wszystkie lotniska cechuje bliskość położenia względem centrów miast, w okolicach których są zlokalizowane. Szacowany maksymalny czas dojazdu do centrów miast z lotnisk wynosi

10 – 15 minut. Infrastruktura lotnisk jest w większości przypadków stosunkowo dobrze rozbudowana. Wszystkie lotniska posiadają na swoim terenie hangar. Większość lotnisk posiada różnego rodzaju zabudowania portu lotniczego oraz stację paliw. Niestety tylko w połowie (3 przypadki) lotniska posiadają miejsca noclegowe oraz budynek kontroli lotów (2 przypadki). Wszystkie lotniska posiadają podłączenie do mediów, w większości jest to podłączenie w pełnym zakresie. Lotniska pod względem nawierzchni są podzielone mniej więcej po połowie (4 lotniska posiadają nawierzchnię trawiastą, a 3 nawierzchnię utwardzoną). Większość lotnisk posiada utwardzone płyty postojowe, natomiast jeśli mowa o drogach kołowania to tylko w 3 przypadkach drogi kołowania są utwardzone. Również w 3 przypadkach na lotniskach wyznaczone są lądowiska dla helikopterów. Niestety lotniska nie posiadają urządzeń nawigacyjnych. Lepiej sytuacja wygląda jeśli chodzi o oświetlenie pasa startowego w nocy, choć w większości jest to oświetlenie przenośne. Struktura użytkowania lotnisk jest bardzo zróżnicowana. Obecnie większość operacji lotniskowych skupia się w segmencie lotów sportowych i szkoleniowych, zdecydowanie mniejszą ilość operacji lotniskowych notuje się dla lotów biznesowych oraz turystycznych. W 5% lotniska w Częstochowie oraz Rybniku wykorzystywane są dla lotów przeciwpożarowych oraz lotnictwa sanitarnego. Pożądana struktura użytkowania lotnisk lokalnych na terenie województwa śląskiego wygląda już inaczej. Nadal dominują loty szkoleniowe i sportowe, ale ich przewaga w znaczny sposób spadła. Po przeprowadzeniu potrzebnych inwestycji powinien się zwiększyć udział lotów biznesowych i turystycznych. Lotniska w Częstochowie i Rybniku nadal będą wykorzystywane w 5% jako lotnisko przeciwpożarowe oraz lotnictwa sanitarnego. W przyszłości 10% lotów wykonywanych z lotniska w Bielsku-Białej Aleksandrowicach oraz Częstochowie Rudnikach ma obsługiwać loty pasażerskie tzw. Aero-taxi.

Ruch lotniczy na obiektach jest zróżnicowany i kształtuje się od 1,5 tysiąca operacji do kilkunastu tysięcy rocznie.

Do najważniejszych potrzeb rozwojowych sieci lotnisk lokalnych, na podstawie przeprowadzonych ankiet, zaliczyć można m.in.:

- utwardzone nawierzchnie dla ruchu naziemnego;
- utwardzenie, wydłużenie i poszerzenie dróg startowych;
- odpowiednio wyposażone pomieszczenia dla służb informacji powietrznej i przygotowania załóg do lotów;
- budowę dróg dojazdowych do lotnisk;
- remont lub wykonanie dróg kołowania i płyt postojowych o nawierzchni utwardzonej;
- remont lub budowę stacji paliw;
- remont i modernizację zabudowań portów lotniczych;
- montaż systemów oświetlenia dróg startowych, dróg kołowania, płyt postojowych i światła podejścia.

Tabela 1. Charakterystyka lokalnych obiektów lotniskowych w województwie śląskim.

lotnisko wyszczególnienie	Bielsko-Biała Aleksandrowice	Bielski Park Technologiczny	Częstochowa Rudniki	Gliwice Trynek	Katowice Muchowiec	Rybnik Gotartowice	Lotnisko „Żar” Międzybrodzie Żywieckie
Powierzchnia	34 ha	15,9 ha	250 ha	92 ha	88,1 ha	36,3 ha	12 ha
Czas dojazdu do centrum	5 – 8 minut	4 minuty	15 minut	5 minut	5 minut	10 minut	?
Obiekty na terenie lotniska:							
• Hangar	x	x	x	x	x	x	x
• Zabudowania portu lotniczego		x	x	x	x	x	x
• Hotel	x		x				x
• Stacja paliw		x	x	x	x	x	
• Budynek kontroli lotów		x	x				
Media	x	x	x	x	x	x	x
Nawierzchnia	Trawiasta	Utwardzona	Utwardzona	Trawiasta	Utwardzona	Trawiasta	Trawiasta
Drogi kołowania		x	x	x			x
Płyty postojowe		x	x	x	x	x	x
Lądowisko dla śmigłowców				x	x	x	
Urządzenia nawigacyjne							
Oświetlenie stałe		x					
Oświetlenie przenośne	x		x	x	x	x	x

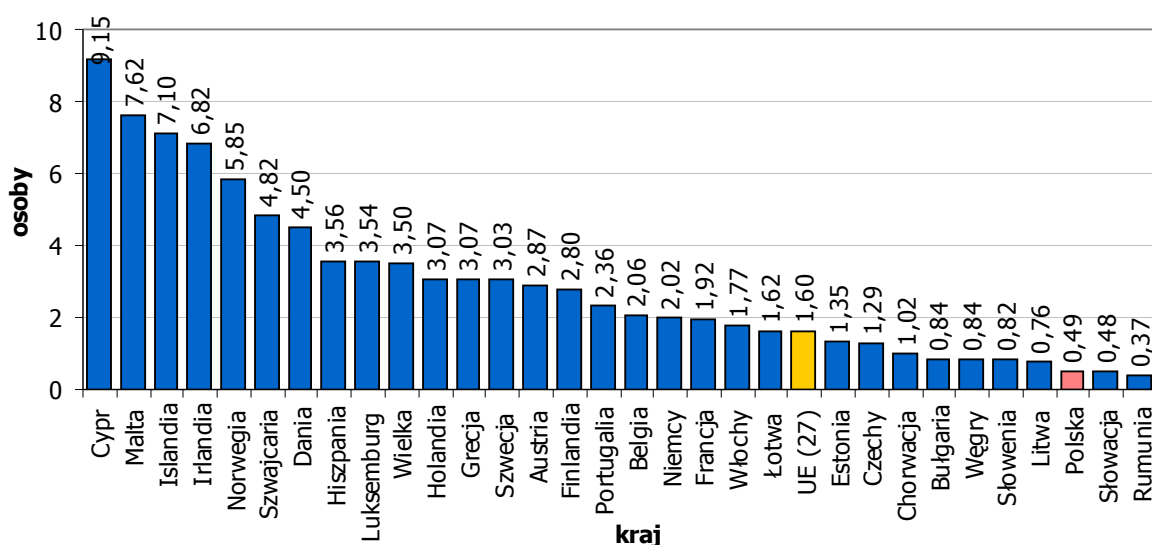
lotnisko wyszczególnienie	Bielsko-Biała Aleksandrowice	Bielski Park Technologiczny	Częstochowa Rudniki	Gliwice Trynek	Katowice Muchowiec	Rybnik Gotartowice	Lotnisko „Żar” Międzybrodzie Żywieckie
Ruch lotniczy na obiekcie (liczba operacji rocznie)	12000	1400	11500	7000	10700	Kilka-kilkanaście tysięcy	od 5500 do 6200
Aktualna struktura użytkowania:							
• Sportowe	10%		15%	85,68%	35%	90%	82%
• Szkoleniowe	80%	90%	50%		35%		
• Biznesowe	5%	10%	15%	7,16%	15%	5%	3%
• Turystyczne	5%		15%	7,16%	15%		15%
• Aero-taxi							
• Baza przeciwpożarowa			5%			5%	
Pożądana struktura użytkowania:							
• Sportowe			10%	70%	25%	45%	65%
• Szkoleniowe	50%	90%	30%		25%	10%	
• Biznesowe	20%	10%	35%	15%	25%	15%	10%
• Turystyczne	20%		10%	15%	25%	15%	25%
• Aero-taxi	10%		10%			10%	
• Baza przeciwpożarowa			5%			5%	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych od podmiotów zarządzających lotniskami.

5. Trendy branży lotniczej

Rynek przewozów pasażerskich jest w Polsce jeszcze dosyć mocno zapóźniony. Wskaźnik obrazujący liczbę pasażerów transportu lotniczego w odniesieniu do liczby mieszkańców był w 2008 roku ponad trzykrotnie niższy niż średnia 27 krajów Unii Europejskiej. Dało to Polsce miejsce jedynie przed Słowacją i Rumunią, podczas gdy w kraju o najwyższej wartości wskaźnika, Cyprze, wskaźnik okazał się o prawie 19 razy wyższy niż w Polsce. Wartość średnią tego wskaźnika dla krajów Unii Europejskiej zanotowaną w 2008 roku, Polska powinna osiągnąć pomiędzy rokiem 2025, a 2030, jak wynika z odniesienia prognozy ruchu lotniczego w polskich portach lotniczych do 2030 przygotowanej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego do prognozy ludnościowej Głównego Urzędu Statystycznego.

Rysunek 9. Mobilność lotnicza w krajach UE w 2008 roku (pasażerowie linii lotniczych na 1 mieszkańca).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat-u.

Dominujące światowe trendy w branży lotniczej wskazują na zmniejszającą się rolę Państwa i władz lokalnych. Widoczna na świecie jest deregulacja i liberalizacja rynku usług lotniczych, przejmowanie zarządzania lotniskami przez podmioty prywatne lub wykorzystanie formuły partnerstwa publiczno-prywatnego. Państwo powoli z właściciela firm sektora lotniczego staje się jedynie regulatorem rynku. Na rynku lotniczym pojawia się więcej podmiotów takich, jak przewoźnicy niskokosztowi, co prowadzi do spadku kosztów, a co za tym idzie cen usług lotniczych. Transport lotniczy staje się w ten sposób bardziej dostępny dla większej liczby mieszkańców.

Lotniska coraz częściej rozszerzają wachlarz oferowanych usług, udostępniając powierzchnię umożliwiającą prowadzenie różnego rodzaju działalności gospodarczej. Sprawia to, że rentowność tego typu obiektów rośnie. Jednakże chęć odniesienia sukcesu sprawia, że zdecydowanie nasila się konkurencja między poszczególnymi lotniskami. Z drugiej strony w coraz bardziej zglobalizowanej gospodarce wiele działających na rynku lotniczym podmiotów dostrzega, że szansą dla nich może być kooperacja i dlatego też na rynku zauważalna jest konsolidacja.

6. Uwarunkowania strategiczne

Dla harmonijnego rozwoju sieci lotnisk lokalnych *Koncepcja Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych* jest spójna z najważniejszymi dokumentami strategicznymi szczebla krajowego, wojewódzkiego oraz lokalnego (dla miast w pobliżu których zlokalizowane są małe lotniska).

6.1. Dokumenty krajowe

Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015

W dokumencie tym wyznaczonych zostało sześć priorytetów, które umożliwią realizację głównego celu Strategii, czyli podniesienia poziomu i jakości życia mieszkańców Polski. W ramach priorytetu drugiego: *Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*, wyznaczone zostały działania dotyczące poprawy jakości infrastruktury transportowej. Strategia zakłada rozwój transportu lotniczego oraz poprawę jego dostępności, poprzez budowę i unowocześnienie lotnisk zarówno o znaczeniu międzynarodowym jak i regionalnych, poprawę infrastruktury dojazdowej do tych obiektów. Ponadto wskazuje się na konieczność ich włączenia w krajową i europejską sieć transportu intermodalnego, co będzie również wymagało inwestycji w infrastrukturę nawigacyjną. Wspomina się również o konieczności doinwestowania i usprawnienia lotniczego pogotowia ratunkowego.

Rozwojowi infrastruktury transportowej sprzyjać powinno wypracowanie współpracy między sektorem publicznym, a sektorem prywatnym, w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Projekt Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020

Jest jednym z najważniejszych dokumentów strategicznych określającym główne cele i priorytety w obszarze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz warunki i kierunki, które powinny być spełnione aby ten rozwój zapewnić.

Strategicznym celem nowej polityki regionalnej jest efektywne wykorzystanie przez regiony specyficznych terytorialnie potencjałów rozwojowych dla osiągania celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności terytorialnej w horyzoncie długookresowym.

Celami polityki regionalnej do roku 2020 są:

- I. Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów,
- II. Budowa spójności terytorialnej i przeciwdziałanie procesom marginalizacji na obszarach problemowych,
- III. Usprawnianie procesów planowania i realizacji polityk publicznych mających wpływ terytorialny.

Koncepcja Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych na terenie województwa śląskiego wpisuje się w cele polityki regionalnej kraju do roku 2020.

Rozwój małych lotnisk wpisuje się w zadanie odnoszące się do poprawy dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich. Jednym z celów rozwoju sieci małych lotnisk będzie stworzenie miejsc, w których będą mogły startować i lądować tzw. „Air Taxi”, które w razie potrzeby będą w stanie w bardzo szybki sposób przetransportować określoną liczbę osób do centrum województwa lub do innego z lokalnych lotnisk.

Kolejnym punktem, w który wpisuje się rozwój sieci lotnisk jest poprawa atrakcyjności inwestycyjnej. Dzięki podniesieniu standardu lotnisk w pobliżu Bielska-Białej, Częstochowy, Gliwic i Rybnika tereny te w znaczny sposób poprawią swoją wartość inwestycyjną. W zglobalizowanym świecie coraz większe znaczenie w wyborze miejsca inwestycji przypisuje się czynnikom miękkim, a jednym z najważniejszych spośród nich jest odległość do najbliższego lotniska. Poprawa dostępności do lotnisk z terenów inwestycyjnych ma duże znaczenie dla kadr zarządzających największymi przedsiębiorstwami i może zdecydować o wyborze miejsca inwestycji w naszym regionie.

Ostatnim zadaniem w które wpisuje się *Koncepcja Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych* jest odciążanie lotnisk regionalnych. Stworzenie sieci lotnisk lokalnych w sposób naturalny przyczyni się do odciążenia MPL „Katowice” w Pyrzowicach.

Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych.

Jest to jeden z najważniejszych dokumentów dotyczących rozwoju transportu lotniczego w Polsce. Program zwraca dużą uwagę na potencjał rozwoju lotnisk na terenach byłych lotnisk wojskowych oraz lotnisk rekreacyjno – sportowych. Program zwraca uwagę również na fakt zwiększania się roli lotnisk lokalnych oraz na potrzebę uzupełnienia oferty lotnisk w Polsce o sieć takich lotnisk (wobec coraz bardziej odczuwanego deficytu lotnisk lokalnych).

Dynamika wzrostu lotnictwa cywilnego w Polsce, zarówno obecna jak i prognozowana dla celów Programu, jest znaczna. Program przewiduje wzrost przepustowości polskich lotnisk w tempie wyprzedzającym wzrost popytu na usługi lotnicze. Cel ten powinien być osiągnięty przez dostosowanie do odpowiedniego standardu infrastruktury lotnisk obecnie funkcjonujących oraz lotnisk niekomunikacyjnych, tj. wojskowych oraz sportowo-usługowych. Lotniska lokalne, znajdujące się w pobliżu dużych miast stanowiąc będą odciążenie lotnisk komunikacyjnych od ruchu małych samolotów lotnictwa ogólnego, usprawniając ich funkcjonowanie i zwiększając ich przepustowość.

Kierunki Rozwoju Turystyki do 2015 roku

W powyższym dokumencie, w ramach obszaru priorytetowego: *Kształtowanie przestrzeni turystycznej*, sformułowany został cel operacyjny: *Zwiększenie dostępności turystycznej regionów przez rozwój transportu*. Będzie on realizowany m.in. poprzez działanie: *Współpraca przy rozbudowie regionalnej i lokalnej infrastruktury lotniskowej, uwzględniającej ruch turystyczny*. Działanie zakłada współpracę władz samorządowych

z jednostkami administracji rządowej w dziedzinie planowania rozbudowy, remontu lub przebudowy istniejących lotnisk regionalnych w miejscach stanowiących atrakcje turystyczne lub mogących takie atrakcje turystyczne obsługiwać.

6.2. Dokumenty wojewódzkie

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego – Śląskie 2020

Strategia przyjmuje dwa kierunki działań w które wpisuje się *Koncepcja Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych*:

- a) Poprawa warunków inwestycyjnych w regionie – wspieranie rozwoju MPL „Katowice” w Pyrzowicach oraz sieci lotnisk lokalnych ze szczególnym uwzględnieniem ruchu biznesowego oraz turystycznego;
- b) Rozbudowa i integracja systemu transportowego:
 - budowa i rozbudowa elementów infrastruktury transportowej o znaczeniu europejskim w ramach wyznaczonych korytarzy europejskich, w tym budowę, rozbudowę oraz remonty autostrad, dróg ekspresowych, szlaków kolejowych i rozwój połączeń i infrastruktury lotniczej;
 - budowa nowej oraz stałe podnoszenie jakości istniejącej infrastruktury transportowej, w tym: drogowej, kolejowej, lotniczej na rzecz stworzenia spójnego systemu transportowego w regionie z udrożnieniem połączeń między ośrodkami metropolitalnymi (aglomeracjami) i węzłowymi wraz z wzmocnieniem połączeń komunikacyjnych wewnątrz regionu, w tym budową nowych odcinków dróg (krajowych, wojewódzkich, powiatowych) oraz przebudową istniejących odcinków dróg do parametrów zgodnych z wymogami UE.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego również porusza kwestię systemu transportu lotniczego w województwie. Sieć lotnisk lokalnych i sportowo - dyspozycyjnych tworzą w województwie śląskim:

- lotnisko Katowice - Muchowiec,
- lotnisko Bielsko-Biała - Aleksandrowice,
- lotnisko Częstochowa - Rudniki,
- lotnisko Gliwice,
- lotnisko Rybnik – Gotartowice,
- lotnisko Międzybrodzie Żywieckie – Góra Żar.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego wspomina również o tym, że wszystkie wyżej wymienione lotniska lokalne wymagają modernizacji i dostosowania do funkcji lotnisk:

- dyspozycyjno – pasażerskich w ruchu lokalnym,
- ratowniczo – sanitarnych i policyjnych,
- turystycznych i sportowych.

Jednym z celów PZPWŚ jest budowa i rozbudowa infrastruktury transportu lotniczego, obejmujące między innymi zagadnienia: modernizacja lotniska Częstochowa – Rudniki

z możliwością dodatkowego wykorzystania dla potrzeb nieregularnych przewozów pasażerskich i terminala (centrum logistycznego „Częstochowa”) oraz lotnisk, w tym: Katowice - Muchowiec, Gliwice, Rybnik - Gotartowice, Bielsko-Biała - Aleksandrowice z wykorzystaniem dla potrzeb lotów dyspozycyjnych, ratowniczych sportowych oraz pasażerskich przewozów okazjonalnych („taksówki powietrzne”) i lotniska Międzybrodzie Żywieckie – Żar dla celów sportowo-rekreacyjnych.

Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Śląskim

Jednym z celów jest: *Utworzenie warunków do uprawiania sportów ekstremalnych i innych*. Na wszystkich lotniskach lokalnych w województwie śląskim uprawiane jest szybownictwo i lotnictwo sportowe (aerokluby: bielski, częstochowski, gliwicki, katowicki, aeroklub rybnickiego okręgu węglowego). Lotniska w pełni wpisują się w Strategię Rozwoju Turystyki w Województwie Śląskim, a *Koncepcja Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych* ma na celu dodatkową poprawę jakości ich infrastruktury.

6.3.Dokumenty lokalne (strategie, plany zagospodarowania)

Katowice

W swoich dokumentach strategicznych miasto Katowice stawia sobie za cel dążenie do integracji układu transportowego poprzez utworzenie z metropolii europejskiego centrum komunikacyjnego, w transporcie drogowym, kolejowym i lotniczym oraz wykreowanie miasta jako centrum zarządzania logistycznego Polski południowej. Sprawny wewnętrzny i zewnętrzny system transportowy ma pomóc w wykorzystaniu transeuropejskich korytarzy transportowych oraz prowadzenie biznesu w skali globalnej. Lotnisko mogące odciążyć Pyrzowice w ruchu „małych” samolotów ułatwi osiągnięcie założonych celów.

Bielsko – Biała

W dokumentach strategicznych Bielska-Białej znajduje się opis zlokalizowanego na terenie miasta (4 km od centrum) lotniska oraz jego obecnych funkcji. Lotnisko posiada trzy drogi startowe o nawierzchniach darniowych. Lotnisko obsługuje: lotnictwo sportowe, rekreacyjno - wypoczynkowe, szkoleniowe, sanitarne, gospodarczo-usługowe, Szybowcowy Zakład Doświadczalny oraz umożliwia hangarowanie i przechowywanie samolotów i sprzętu lotniczego. Władze miasta chcą wykorzystać, wynikające z położenia miasta warunki dla rozwoju komunikacji, dzięki możliwości przystosowania lotniska sportowego Aleksandrowice do krajowych połączeń lotniczych. Dzięki wybudowaniu betonowego pasa startowego umożliwione zostanie wykonywanie startów i lądowań w niesprzyjających warunkach atmosferycznych (opady deszczu i śniegu), umożliwienie korzystania z lotniska małym samolotom, zmniejszenie poziomu hałasu i emisji spalin w obrębie lotniska. Na przebudowanym lotnisku będą mogły być wykonywane regionalne przewozy pasażerskie i towarowe dzięki czemu zwiększona zostanie dostępność Bielska – Białej oraz całego regionu.

Częstochowa

Jednym z głównych celów w dokumentach strategicznych Częstochowy jest tworzenie warunków dla lokalizowania nowych inwestycji gospodarczych. Cel ten ma być osiągnięty dzięki zapewnieniu dominującej roli miasta lub nowego związku komunalnego w zarządzaniu lotniskiem w Rudnikach i otaczającymi lotnisko terenami celem stworzenia Częstochowskiej Strefy Logistycznej. Innym celem stawianym sobie przez Władze Częstochowy jest poprawa i promocja wizerunku miasta jako miejsca kreatywnego, dynamicznego i otwartego – środowiska przyjaznego i atrakcyjnego dla życia z bogatą ofertą kultury i edukacji, rozrywki i rekreacji. Cel ten osiągnięty zostanie poprzez wzmocnienie regionotwórczej funkcji miasta zwłaszcza w sferze edukacji akademickiej i ponadgimnazjalnej, ochrony środowiska, usług kulturalnych i społecznych, przemysłu turystycznego oraz ponadlokalnych usług transportu zbiorowego, w tym regionalnego transportu powietrznego.

Gliwice

Władze Gliwic dostrzegają szanse rozwoju związaną ze znajdującym się na terenie miasta lotniskiem. Budowa pasa startowego o nawierzchni sztucznej wraz z infrastrukturą towarzyszącą pozwoli wykorzystać wzrost popytu na krajowy i międzynarodowy „mały” transport lotniczy. Dobre położenie komunikacyjne na przecięciu międzynarodowych korytarzy transportowych – autostrady, DTŚ, kolej, lotnisko, port mają przyczynić się do lokalizowania na terenie Gliwic innowacyjnych inwestycji.

Rybnik

Koncepcja Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych wpisuje się w dokumenty strategiczne Rybnika, w których planowana jest rozbudowa lotniska w Gotartowicach i dostosowanie go do potrzeb komunikacji krajowej dzięki budowie terminala obsługi pasażerskiej oraz wybudowaniu pasa startowego o nawierzchni betonowej i długości 900 m.

Czernichów

W *Strategii Rozwoju Gminy Czernichów do 2015 roku* (do tej gminy należy sołectwo Międzybrodzie Żywieckie) określono funkcję turystyczno-wypoczynkową jako główną funkcję, którą pełni ta gmina. Jako jeden z głównych elementów decydujących o atrakcyjności gminy w tym aspekcie wymieniono Górską Szkołę Szybowcową „Żar”, a jej działalność uznano w analizie SWOT za jedną z silnych stron gminy. Głównym celem strategicznym gminy, wyznaczonym w powyższym dokumencie jest trwały rozwój funkcji turystyczno-wypoczynkowej, a zagospodarowanie turystyczne rejonu góry Żar uznano za jedno z bardziej istotnych zadań do realizacji.

Bestwina

Koncepcja samorządu województwa śląskiego wpisuje się również w dokumenty strategiczne Gminy Bestwina gdzie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Bestwina w sołectwie Kaniów dopuszcza się możliwość tworzenia na terenie sołectwa obiektów i urządzeń służących transportowi lotniczemu. Strategia rozwoju gminy Bestwina na lata 2007-2013 oraz plan odnowy sołectwa Kaniów zawierają informacje o szansach, jakie

niesie ze sobą rozwój lotniska na terenie Bielskiego Parku Technologicznego. Powstanie i rozwój tego obiektu przyczyni się do realizacji celu A Strategii Rozwoju Gminy Bestwina pn. „Gmina o wysokim poziomie rozwoju gospodarczego”.

7. SWOT

Czynniki analizy silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń (SWOT) lotnisk lokalnych w województwie śląskim, wymienione poniżej indywidualnie dla każdego z obiektów, pochodzą z przygotowanych, przez autorów niniejszego opracowania, ankiet wypełnionych przez osoby reprezentujące podmioty zarządzające lotniskami.

CZĘSTOCHOWA - RUDNIKI	
SILNE STRONY	SŁABE STRONY
istniejąca infrastruktura lotniska wymagająca jedynie remontu (betonowa droga startowa, drogi kołowania i płyty postojowe)	niekorzystne stosunki własnościowe – większość terenu we władaniu osoby fizycznej
znakomite skomunikowanie drogowe i kolejowe	
dobrze działający podmiot zarządzający samofinansujący swoje funkcjonowanie	
ujęcie rozwoju lotniska we wszystkich istotnych dokumentach planistycznych na poziomie lokalnym i regionalnym	
zainteresowanie władz lokalnych rozwojem lotniska	
duży obszar (ok. 100 ha) do zagospodarowania na inne cele niż lotniskowe	
SZANSE	ZAGROŻENIA
rozwój jako niskokosztowego lotniska lokalnego obsługującego ruch lotnictwa ogólnego związanego z subregionem północnym, poprawiającego dostępność w relacjach biznesowych krajowych i międzynarodowych – czynnik stymulujący rozwój regionu	wartość inwestycji przekraczająca możliwości zarządzającego lotniskiem
rozwój ośrodka biznesowego, dla którego istotnym warunkiem jest bezpośredni dostęp do lotniska	postępująca degradacja infrastruktury
poprawa infrastruktury lotniska umożliwi rozwój zaawansowanych procesów szkolenia lotniczego	

KATOWICE – MUCHOWIEC	
SILNE STRONY	SŁABE STRONY
lokalizacja lotniska	położenie lotniska na terenach objętych oddziaływaniem zakładów górniczych
istniejąca infrastruktura lotniska w tym droga startowa o nawierzchni sztucznej, która wymaga jedynie remontu i modernizacji	
SZANSE	ZAGROŻENIA
zainteresowanie rozwojem lotniska władz samorządowych, inwestorów prywatnych, coraz większej liczby użytkowników lotniska	

GLIWICE – TRYNEK	
SILNE STRONY	SŁABE STRONY
lokalizacja na skrzyżowaniu autostrad A-4 i A-1 z bardzo dobrym dojazdem	przy braku szybkich i konkretnych decyzji trudno będzie znaleźć narzędzia prawne ograniczające zabudowę, która w przyszłości może ograniczyć rozwój
„wolne” podejście z kierunku 270 ° (brak zabudowy)	
bezpieczne podejście z kierunku 90 ° (zabudowa przemysłowa)	
SZANSE	ZAGROŻENIA
rozwój ruchu biznesowo – turystycznego	kryzys gospodarczy
rozwój bazy szkoleniowej w zakresie lotniczym oraz technicznym	
rozwój bazy hangarowej	
rozwój lotniczej bazy produkcyjno – usługowej	
rozwój stacji paliw	
zachowanie zabytków techniki	

RYBNIK – GOTARTOWICE	
SILNE STRONY	SŁABE STRONY
dobra lokalizacja (między dwoma miastami) i w pobliżu węzła autostrady A1	niewielkie wymiary pola wzlotów – zabudowania na kierunku wschodnim i zachodnim
łatwy dojazd	las wysokopienny na kierunku południowym i północnym
SZANSE	ZAGROŻENIA
rozwój bazy hangarowej	kryzys gospodarczy
rozwój lotniczej bazy produkcyjno-usługowej	
rozwój lotniczej stacji paliw	
zainteresowanie rozwojem lotniska władz samorządowych i inwestorów prywatnych. Coraz większa liczba użytkowników lotniska	

BIELSKO-BIAŁA - ALEKSANDROWICE	
SILNE STRONY	SŁABE STRONY
dobrze położenie jeżeli chodzi o warunki pogodowe (ponad obszarami mgieł)	brak utwardzonej drogi startowej
bardzo dobry dostęp do miasta	podatność na długotrwałe opady
SZANSE	ZAGROŻENIA
wola właściciela tereny, przychylność	

MIĘDZYBRODZIE ŻYWIECKIE – ŻAR	
SILNE STRONY	SŁABE STRONY
atrakcyjne położenie pod względem turystycznym (jeziora, górskie szlaki turystyczne)	przestarzała, wymagająca remontu, infrastruktura lotniska
jedyne lotnisko górskie w Polsce gdzie można uprawiać tą dyscyplinę przez 9-12 miesięcy w roku	
SZANSE	ZAGROŻENIA
zwiększająca się infrastruktura turystyczna regionu	brak możliwości finansowania modernizacji lotniska i infrastruktury

BIELSKI PARK TECHNOLOGICZNY	
SILNE STRONY	SŁABE STRONY
możliwość całorocznego użytkowania lotniska	przeszkody na końcu pasa
SZANSE	ZAGROŻENIA
wzrost zapotrzebowania na samoloty ultralekkie	niekorzystne unormowania prawne

Czynniki wspólne dla lotnisk lokalnych w województwie śląskim	
SILNE STRONY	SŁABE STRONY
dobra lokalizacja poszczególnych lotnisk	ograniczenia terenowe, geologiczne (szkody górnicze)
dobre skomunikowanie z centrami miast	niekorzystne stosunki własnościowe terenów
korzystne rozmieszczenie lotnisk lokalnych w przestrzeni województwa	podatność na warunki atmosferyczne
SZANSE	ZAGROŻENIA
zainteresowanie rozwojem lotniska przez władze samorządowe	degradacja infrastruktury
zwiększenie popytu na usługi transportu lotniczego z wykorzystaniem lotnisk lokalnych (ruch biznesowy, turystyczny)	problemy związane z finansowaniem niezbędnych inwestycji
dostępność inwestycyjna terenów wokół lotnisk	niekorzystne unormowania prawne
pożądana zmiana struktury wykorzystania lotnisk w wyniku przeprowadzonych inwestycji	opory społeczne związane z bliskością ewentualnych zabudowań
przystosowanie lotnisk do całorocznego użytkowania dzięki przeprowadzonym inwestycjom	
przystosowanie lotnisk do lotów nocnych poprzez inwestycje w systemy oświetlenia stałego dróg startowych	

8. Wyzwania rozwojowe lotnisk lokalnych

Po przeprowadzeniu analiz zidentyfikowane zostały wyzwania które stanowią istotne zagadnienia w procesie rozwoju i podniesienia jakości świadczonych i realizowanych przez lotniska lokalne usług i funkcji. Działania wspierające rozwój sieci małych lotnisk lokalnych w województwie śląskim powinny być realizowane zarówno przez samorząd województwa, samorządy lokalne oraz przez podmioty zarządzające lotniskami lokalnymi i powinny obejmować w głównej mierze:

- zabezpieczenie gruntów – teren lotniska oraz tereny przyległe powinny zostać objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego w celu zabezpieczenia swobodnego rozwoju lotnisk i lądowisk;
- uzyskanie statusu prawnego – administracyjnego umożliwiającego skierowanie pomocy dla zarządzających lotniskiem w tym: decyzje administracyjne – warunki zabudowy, niezbędne pozwolenia, statut lotniska użytku publicznego lub po zmianie przepisów lotniska mogącego realizować przewozy pasażerskie, kwestie środowiskowe;
- rozbudowę infrastruktury lotniskowej oraz lotniczych urządzeń naziemnych;
- rozbudowę infrastruktury okołolotniskowej – budowę oraz modernizację wszelkiej infrastruktury dojazdowej do lotnisk oraz infrastruktury zapewniającej sprawne funkcjonowanie samego lotniska (infrastruktura znajdująca się wokół lotniska) - powinno to przyczynić się do zwiększenia się ruchu na lotniskach lokalnych poprzez powiększenie ich obszaru ciążenia;
- wypromowanie i sformalizowanie modelu współpracy skupiającego zarządzających lotniskami, przedstawicieli samorządu województwa, przedstawicieli samorządu lokalnego np. w formie stowarzyszenia lub rady;
- promocję – po zakończeniu potrzebnych inwestycji i dostosowaniu standardu lotnisk do potrzeb, przeprowadzona powinna kampania promocyjna danego lotniska skierowana do wszystkich potencjalnych korzystających z nowoczesnej infrastruktury.

9. Cele Koncepcji

Województwo śląskie dysponuje jednym z najdynamiczniej rozwijających się portów lotniczych w kraju. Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach znalazł się na trzecim miejscu w kraju pod względem liczby odprawionych pasażerów z niewielką stratą do podkrakowskich „Balic”. Ponadto, stanowi on drugi port w kraju pod względem ruchu cargo, a jego pozycja w tym względzie wydaje się być w najbliższym czasie niezagrażona. Dobre, istniejące oraz planowane, połączenia drogowe, a także projektowane połączenia kolejowe, stanowią o potencjale rozwojowym Pyrzowic.

MPL „Katowice” w Pyrzowicach stanowi główny element systemu transportu lotniczego w województwie śląskim, niemniej należy pamiętać o pozostałych, mniejszych, obiektach, które powinny stać się uzupełnieniem oferty usług lotniczych dla mieszkańców województwa śląskiego, jak również osób odwiedzających ten region, zarówno mieszkańców innych rejonów Polski, jak i gości zagranicznych.

CEL GENERALNY – Stworzenie sieci konkurencyjnych lotnisk lokalnych uzupełniających ofertę MPL „Katowice” w Pyrzowicach głównie w zakresie ruchu biznesowego, sportowego, rekreacyjnego, prywatnego.

Sieć lotnisk lokalnych, obejmująca w szczególności następujące obiekty: Katowice – Muchowiec, Częstochowa – Rudniki, Bielsko-Biała - Aleksandrowice, Rybnik – Gotartowice, Gliwice – Trynek, Żar – Międzybrodzie Żywieckie oraz Kaniów – Bielski Park Lotniczy powinna zostać zmodernizowana wraz z infrastrukturą wspomagającą i dostosowana do obsługiwanian:

- ruchu biznesowego:

Województwo śląskie jako region o wysokim potencjale gospodarczym, kandyduje do miana jednego z najważniejszych ośrodków gospodarczych w Polsce. Będzie to generowało wzmożony popyt na usługi lotnicze. Rozmieszczenie lotnisk objętych *Koncepcją* w pobliżu centrów subregionów województwa, oraz ich dobra lokalizacja w odniesieniu do istniejącej i planowanej sieci drogowej, uzasadniają potrzebę ich modernizacji i rozbudowy. Odpowiedniej jakości infrastruktura zapewni łatwy i szybki dostęp do wszystkich głównych ośrodków województwa, co będzie mieć niebagatelne znaczenie dla podmiotów prowadzących, lub zamierzających prowadzić działalność gospodarczą w województwie śląskim.

- ruchu turystycznego:

Województwo śląskie posiada bardzo urozmaiconą ofertę turystyczną. Możliwe jest aktywne spędzanie wolnego czasu do czego doskonale nadają się m.in. tereny Beskidu Śląskiego, Żywieckiego oraz Małego, czy też okolice Jury Krakowsko-Częstochowskiej. Ponadto region posiada wiele godnych odwiedzenia obiektów, w tym: zamków, pałaców, muzeów (turystyka kulturowa), jak i obiektów sakralnych, z których na czoło wysuwa się sanktuarium Najświętszej Marii Panny na Jasnej Górze w Częstochowie – ośrodek kultu maryjnego o znaczeniu światowym (turystyka sakralna, pielgrzymkowa). Tym co znacząco wyróżnia województwo śląskie pod

względem turystycznym jest Szlak Zabytków Techniki – największe w kraju zgromadzenie obiektów umożliwiających uprawianie turystyki przemysłowej. Odpowiednie rozpropagowanie walorów turystycznych województwa śląskiego, spowoduje również zwiększenie popytu na usługi lotnicze realizowane w celach turystycznych.

- ruchu sportowego i rekreacyjnego:

Lotniska lokalne stanowią znakomitą bazę dla lotnictwa sportowego i rekreacyjnego. Mogą być tam realizowane szkolenia pilotażu, szkolenia szybowcowe, czy też spadochronowe. Jednocześnie możliwe jest organizowanie lotów widokowych, zarówno samolotem, jak i szybowcem, skoków ze spadochronem z instruktorem (tzw. skoków tandemowych). Innym sposobem wykorzystania małych lotnisk będą loty modelami samolotów.

- ruchu sanitarnego i służb porządku publicznego:

Sieć małych lotnisk będzie stanowić uzupełnienie systemu ratunkowego województwa śląskiego. Lotniska lokalne będą stanowić zaplecze dla Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, czy też samolotów wykorzystywanych do gaszenia rozległych obszarowo pożarów. Pozwoli to usprawnić i znacznie przyspieszyć prowadzenie akcji ratunkowych w województwie, szczególnie w sytuacjach nagłych, w przypadku zdarzeń w miejscach o utrudnionym dostępie drogą lądową, lub wymagających interwencji w możliwie najkrótszym czasie. Stwarza warunki do lepszego wykorzystania przez lotnictwo służb porządku publicznego a tym samym podniesienia poziomu bezpieczeństwa publicznego.

Specjalizacja i rozwój lotnisk lokalnych w pełnieniu ww. funkcji zapewni dostęp do transportu lotniczego w krótkim czasie z każdego miejsca w województwie. Pozwoli na rozwój różnego rodzaju usług lotniczych, łatwiejszy dostęp do nich dla mieszkańców regionu. Większa dostępność małych, regularnie rozmieszczonych w województwie lotnisk, zapewni lepszą realizację wymienionych funkcji.

Dla właściwej realizacji celu głównego wyznaczone zostały cele szczegółowe, skupiające się na poprawie infrastruktury, zarówno samych lotnisk, jak i infrastruktury uzupełniającej - towarzyszącej, jak również na stworzeniu modelu zarządzania i współpracy w ramach sieci lotnisk lokalnych.

CELE SZCZEGÓŁOWE:

C 1. Rozbudowa infrastruktury lotniczej na obszarze lotnisk lokalnych

Pierwszym sposobem realizacji celu generalnego jest rozbudowa lub modernizacja infrastruktury lotniczej na obszarze lotnisk. *Koncepcja Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju sieci lotnisk lokalnych* zakłada ich funkcjonowanie jako lotnisk niskokosztowych i koncentruje się na elementach infrastrukturalnych, które są niezbędne do obsługi ruchu współczesnych samolotów lotnictwa ogólnego. Nowoczesna infrastruktura jest jednym z najważniejszych magnesów przyciągających ruch lotniczy w dane miejsce. Im

lepiej jest wyposażone dane lotnisko, tym lepiej jest postrzegane, tym większy generuje ruch i tym większe samoloty korzystają z jego usług. Każde z lotnisk lokalnych na terenie województwa śląskiego, w miarę możliwości, powinno dążyć do wybudowania na swoim terenie utwardzonego pasa startowego o odpowiedniej długości oraz nośności (pamiętając o zasadzie, że kilometr utwardzonego pasa startowego może łączyć z całą Europą). Pasy startowe nie mogłyby spełniać swojej funkcji bez dróg kołowania oraz płyt postojowych o odpowiedniej nośności. Utwardzona nawierzchnia dróg startowych i dróg kołowania jest kluczowym czynnikiem umożliwiającym obsługę współczesnych samolotów dyspozycyjnych, które nie są dostosowane do korzystania z lotnisk o złej jakości nawierzchni (trawiastej lub utwardzonej ale zdegradowanej). Ważnym elementem nowoczesnego lotniska jest odpowiednie wyposażenie służb informacji powietrznej co wpływa na poziom bezpieczeństwa operacji lotniczych i sprawność organizacji ruchu lotniczego. Wyposażenie to obejmuje między innymi niezawodne środki łączności, dostęp do sieci telekomunikacyjnych i informatycznych, wyposażenie meteorologiczne. Rosnący ruch na lotniskach lokalnych o charakterze lotów międzynarodowych wymaga zapewnienia odpowiednich warunków dla pracy załóg samolotów. Stąd potrzeba wydzielania specjalnych pomieszczeń (tzw. Briefing) odpowiednio wyposażonych w sprzęt telekomunikacyjny i inne narzędzia do wykorzystania przez załogi przygotowujące się do lotu. Doświadczenia światowe wskazują na to, że najszybciej rozwijają się te lotniska, które posiadają system umożliwiający lądowanie samolotów w nocy oraz podczas znikomej widoczności (mgła, śnieżyce itp.). Wymaga to wyposażenia lotnisk lokalnych w systemy świateł dróg startowych, kołowania oraz systemy świateł podejścia. Nie bez znaczenia są również nowoczesne terminale pasażerskie przystosowane do szybkiej obsługi klienta lotniska oraz posiadające na swoim terenie restaurację, sklep, galerię, miejsce zabaw dla dzieci itp., których budowa może być realizowana po osiągnięciu odpowiednio wysokiego natężenia ruchu osobowego i uzasadnieniu względami ekonomicznymi. Obecnie dużą wagę przywiązuje się do kwestii ochrony – wymagane jest opracowanie i wdrożenie systemów bezpieczeństwa i ochrony lotnisk. Obejmują one między innymi opracowanie procedur współpracy z odpowiednimi służbami takimi jak straż pożarna, policja, czy pogotowie ratunkowe. W dalszej perspektywie lotniska wyposażone powinny być w system ochrony lotnisk, środki do kontroli bezpieczeństwa osób, bagażu, ładunków oraz poczty (jeśli takowa jest przywożona na lotnisko). Nieodzowne na lotnisku są hangary, w których przechowywany jest sprzęt lotniskowy i w których bazowane mogą być samoloty oraz pomieszczenia dla pracowników i służb lotniskowych. Na terenie samego lotniska mogą znajdować się również magazyny cargo, zbiorniki z paliwem oraz stanowiska przeładunkowe dla ciężarówek. Jeśli w niedalekiej odległości od lotniska znajdują się budynki mieszkalne istnieje możliwość zainstalowania ekranów akustycznych ograniczających uciążliwość lotniska dla okolicznych mieszkańców (szczególnie w porze nocnej).

Dzięki budowie nowoczesnej infrastruktury możliwe będzie uzyskanie europejskich certyfikatów, które przyczynią się do wykorzystania lotniska w transporcie międzynarodowym.

Działaniami mogącymi uzyskać wsparcie będą w szczególności zadania związane z przygotowaniem:

- utwardzonych pasów startowych,
- utwardzonych dróg kołowania,
- utwardzonych płyt postojowych,
- sprzętu dozoru, łączności,
- systemów oświetlenia umożliwiających lądowanie samolotów w nocy i podczas ograniczonej widoczności,
- modernizacji stacji paliw lotniczych,
- systemów bezpieczeństwa lotniska,
- systemów ochrony lotnisk,
- pomieszczeń dla służby lotniskowej,

oraz w dalszej kolejności:

- hangarów,
- magazynów cargo,
- stanowisk przeładunkowych dla ciężarówek,
- ekranów akustycznych.

C 2. Wsparcie rozwoju infrastruktury okołolotniskowej

Równie ważne, co rozbudowa infrastruktury na terenie lotniska, jest wsparcie infrastruktury okołolotniskowej. Najważniejszym elementem infrastruktury okołolotniskowej jest stworzenie infrastruktury umożliwiającej dojazd do lotniska. Infrastruktura transportowa (transport szynowy lub drogowy z dogodnym dojazdem do lotnisk drogami lokalnymi) ułatwiająca komunikację, w znaczny sposób zwiększa obszar ciężenia portu, co przekłada się na ilość operacji lotniskowych na danym lotnisku. Dobre skomunikowanie lotnisk z regionem przełoży się nie tylko na wzrost liczby pasażerów korzystających z usług danego portu, ale często przekłada się na znaczny wzrost lotniczych przewozów towarowych. Integracja transportu lotniczego z pozostałą siecią transportową przyczynić się może do powstania w okolicy biur, centrów logistycznych, a nawet stref aktywności gospodarczej. Nieodzownym elementem infrastruktury lotniskowej są parkingi dla korzystających z lotnisk i infrastruktury okołolotniskowej. Parkingi powinny być dostosowane wielkością do potrzeb lotniska – odpowiednia ilość miejsc dla samochodów osobowych oraz wyznaczenie miejsc dla busów i autokarów. W pobliżu wyjścia z lotniska powinno znajdować się również miejsce wyznaczone dla postoju taksówek. W okolicy lotnisk (zwłaszcza sportowych, rekreacyjnych i szkoleniowych) powinny zostać wytyczone ścieżki rowerowe oraz stworzone parkingi dla rowerów.

W kwestii rozbudowy infrastruktury okołolotniskowej większe umocowanie prawne leży po stronie jednostek samorządu terytorialnego. Gminy, na terenach których leżą lotniska, powinny w znaczny sposób zaangażować się w proces rozwoju lotnisk lokalnych w województwie śląskim.

Działaniami mogącymi uzyskać wsparcie będą w szczególności zadania związane z przygotowaniem:

- parkingów,
- dróg bezpośrednio biegnących do lotniska, a ułatwiających skomunikowanie lotniska z:
 - transportem szynowym,
 - drogami krajowymi,
 - drogami wojewódzkimi,
 - autostradami,

a w dalszej kolejności:

- postojów taksówek,
- ścieżek rowerowych,
- parkingów rowerowych,
- centrów logistycznych,
- stref aktywności gospodarczej.

C 3. Stworzenie systemu rozwoju i zarządzania rozwojem sieci lotnisk lokalnych

Prawidłowy rozwój sieci lotnisk lokalnych w województwie śląskim, umożliwiający dynamiczny wzrost liczby i jakości realizowanych dzięki ich istnieniu usług oraz zwiększenie liczby osób korzystających z usług transportu lotniczego będzie możliwy dzięki odpowiedniemu zarządzaniu i współpracy.

Celem zapewnienia komplementarności usług oferowanych przez poszczególne lotniska proponuje się model zarządzania siecią lotnisk, w którym poszczególne lotniska zarządzane są odrębnie, a więc utrzymany zostanie stan dotychczasowy - każde z lotnisk będzie zarządzane przez odrębny podmiot. Ze względów formalno-prawnych prawdopodobnie nie będą one powiązane ze sobą organizacyjnie bądź kapitałowo.

Poszczególne lotniska będą posiadały pełną swobodę odnośnie kształtowania profilu swojej działalności, niezbędnych inwestycji, wymaganych dla osiągnięcia zakładanych przez nie celów. Każde z lotnisk będzie rozwijało się niezależnie od siebie, będą one zarządzane przez osobne podmioty, a koszty inwestycji będą ponoszone odrębnie dla każdego z nich przez podmioty będące udziałowcami podmiotów zarządzających. Poszczególne lotniska mogą ze sobą konkurować.

Uzupełnieniem tego systemu, pozwalającym na kooperację między należącymi do sieci obiektami może być powołanie stowarzyszenia/rady zrzeszającego lotniska lokalne w województwie śląskim. Będzie ono stanowiło forum regularnego dialogu i wymiany doświadczeń pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami. W jego skład oprócz lotnisk wejdą gminy, samorząd województwa, ewentualnie inne zainteresowane rozwojem systemu sieci lotnisk podmioty. Członkowie będą rozwijać współpracę, umożliwiającą stworzenie komplementarnej oferty.

Udział samorządu województwa w stowarzyszeniu i jego głos w dyskusji nad rozwojem sieci umożliwi zapewnienie zgodności działań związanych z rozwojem lotnisk lokalnych

z ogólnymi kierunkami rozwoju województwa. W szczególności możliwa będzie integracja i stworzenie spójnego systemu transportu lotniczego w województwie oraz jego włączenie w całościowy system transportowy.

10. Rola Samorządu Województwa Śląskiego

Zadania samorządu województwa określone zostały w ustawie o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r. (tekst jednolity Dz.U. 2001 Nr 142 poz. 1590 z późn. zm.). Zakres działalności samorządu obejmuje w szczególności, zgodnie z art. 11 ust. 1 ustawy, określenie strategii rozwoju województwa, uwzględniającej m.in. cele związane z pobudzaniem aktywności gospodarczej, podnoszeniem poziomu konkurencyjności i innowacyjności gospodarki województwa, czy też kształtowaniem i utrzymaniem ładu przestrzennego. Samorząd prowadzi ponadto politykę rozwoju województwa (art. 11 ust. 2), na którą składa się m.in. tworzenie warunków rozwoju gospodarczego, utrzymanie i rozbudowa infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim, promocja walorów i możliwości rozwojowych województwa, pozyskiwanie i łączenie środków finansowych: publicznych i prywatnych, w celu realizacji zadań z zakresu użyteczności publicznej.

Artykuł 14 ustawy stanowi, że samorząd wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności w zakresie m.in. zagospodarowania przestrzennego, transportu zbiorowego i dróg publicznych.

Artykuł 8 ustawy stanowi, że województwo może tworzyć w celu wykonywania zadań wojewódzkie samorządowe jednostki organizacyjne oraz może zawierać umowy z innymi podmiotami. Może także zawierać porozumienia z jednostkami samorządu terytorialnego z obszaru województwa w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych na podstawie przepisów ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz.U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.). Art. 8a daje województwu możliwość udzielania pomocy, w tym finansowej, innym jednostkom samorządu terytorialnego. Natomiast art. 8b stanowi, że województwa mogą tworzyć stowarzyszenia (w tym z gminami i powiatami), a odbywa się to na mocy ustawy Prawo o stowarzyszeniach z dnia 7 kwietnia 1989 r. (tekst jednolity Dz.U. z 2001 r. Nr 79, poz. 855 z późn. zm.).

Artykuł 13 ustawy mówi z kolei o tym, że w sferze użyteczności publicznej województwo może tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółki akcyjne, a także może przystępować do takich spółek.

Zapisy te korespondują z zapisami ustawy Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. (tekst jednolity Dz.U. 2006 Nr 100 poz. 696 z późn. zm.). Zgodnie z art. 183 na wniosek jednostki samorządu terytorialnego, zawierający propozycję rekompensaty zarządzającemu lotniskiem nadwyżki kosztów nad przychodami lub przyznania innych świadczeń, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może zawrzeć z podmiotem zarządzającym lotniskiem umowę w zakresie wykonywania przez niego obowiązku użyteczności publicznej, zapewniającego funkcjonowanie lotniska o stosunkowo niedużym ruchu lotniczym, lecz ważnym dla miasta lub regionu, z zachowaniem określonych wymagań w zakresie regularności i ciągłości ruchu lotniczego na tym lotnisku. Podstawą zawarcia umowy między Prezesem ULC, a zarządzającym lotniskiem, jest uprzednie ustalenie w umowie zawartej pomiędzy Prezesem ULC i wnioskującą jednostką samorządu terytorialnego zasad współfinansowania zarządzającego lotniskiem użytku publicznego w związku z wykonywaniem przez niego obowiązku użyteczności publicznej. Dofinansowanie przez Prezesa ULC realizacji zadań,

o których mowa, nie może przekraczać dofinansowania zarządzającego lotniskiem przez wnioskującą jednostkę samorządu terytorialnego oraz łącznych kosztów eksploatacji lotniska, bez amortyzacji.

11. System wdrażania i ewaluacji

Procedura wyboru projektów w zakresie wsparcia rozwoju lotnisk lokalnych

Zasady ogólne

Uznając za zasadne stworzenie odpowiednich warunków dla rozwoju lotnictwa na obszarze województwa śląskiego przyjmuje się, iż priorytetem będzie wzmocnienie rozwoju województwa poprzez wsparcie istniejących lotnisk lokalnych usytuowanych na obszarze województwa, pełniących co najmniej jedną z funkcji:

- transportową – ułatwienie możliwości komunikacyjnych dla lotnictwa ogólnego, w szczególności poprzez rozwój lotów czarterowych samolotów o małej pojemności, w tym biznesowych;
- turystyczną i rekreacyjną – poszerzenie możliwości rozwoju turystyki w regionie nie tylko dzięki usprawnieniu przepływu turystów, ale i wykreowanie lotnictwa jako atrakcji turystycznej tak dla mieszkańców regionu jak i turystów spoza województwa;
- sportową – kreacja warunków dla rozwoju lotnictwa sportowego;
- funkcję zapewnienia bezpieczeństwa – wzmocnienie możliwości działania takich służb jak lotnicze pogotowie ratunkowe, policja, straż pożarna, GOPR.

Wzmocnienie powyższych funkcji przyczyni się do rozwoju gospodarczego i społecznego całego regionu. Umożliwienie wsparcia wszystkich wymienionych funkcji przyczyni się do kompleksowego i spójnego rozwoju regionu, ponieważ wszystkie wymienione funkcje wzajemnie na siebie pozytywnie oddziałują. Otwarcie nowych możliwości komunikacyjnych wpłynie na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej regionu, a realizacja funkcji turystycznych, rekreacyjnych i sportowych poczyni duże korzyści dla wizerunku regionu. Ostatnia wymieniona funkcja zapewnienia bezpieczeństwa przyczyni się do podwyższenia jakości świadczonych na terytorium województwa usług publicznych.

Przyjmuje się, że okres realizacji *Koncepcji* wynosi 5 lat i finansowany jest on z budżetu Województwa Śląskiego oraz środków własnych podmiotu zgłaszającego projekt, jednakże możliwe jest jego wdrożenie także w oparciu o inne środki, w tym środki budżetu państwa lub samorządów lokalnych jeśli zostaną przyznane na ten cel. Szacuje się, iż łączna pula środków przeznaczonych na realizację *Koncepcji* w okresie 5 lat, ze środków budżetu województwa śląskiego, wyniesie ok. 25 mln zł (po 5 mln zł /rok). Ostateczna i coroczna wielkość wsparcia samorządu województwa śląskiego może być zmienna i zależy od kwoty przyznawanej na realizację *Koncepcji* co roku w budżecie Województwa.

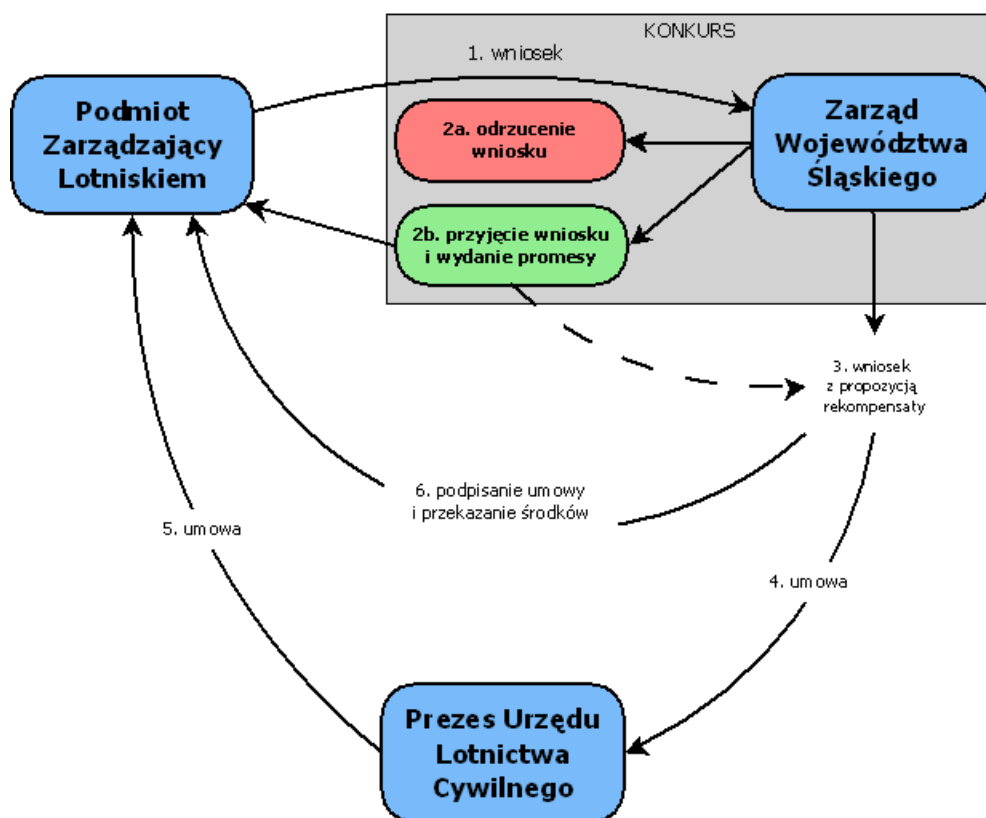
Koncepcja jest realizowana na zasadach konkursu, który odbywa się co roku. Wnioski mogą składać dwa rodzaje podmiotów:

- Zarządzający lotniskiem lokalnym – pomoc będzie mogła być udzielona w myśl art. 183 Prawa Lotniczego.

Procedura ubiegania się o dofinansowanie na podstawie *Koncepcji* dla podmiotów zarządzających lotniskami została przedstawiona na rysunku 10. Po ogłoszeniu przez Zarząd Województwa naboru wniosków, podmiot zarządzający lotniskiem lokalnym

składa odpowiedni wniosek (1.), który następnie podlega ocenie zgodnie z procedurą przedstawioną w następnym punkcie *Koncepcji*. Ocena negatywna oznacza odrzucenie wniosku (2a.), natomiast pozytywna oznacza przyjęcie wniosku i wydanie promesy dotyczącej zabezpieczenia środków na dofinansowanie projektu (2b.).

Rysunek 10. Procedura ubiegania się o dofinansowanie dla podmiotów zarządzających lotniskami.



Źródło: Opracowanie własne.

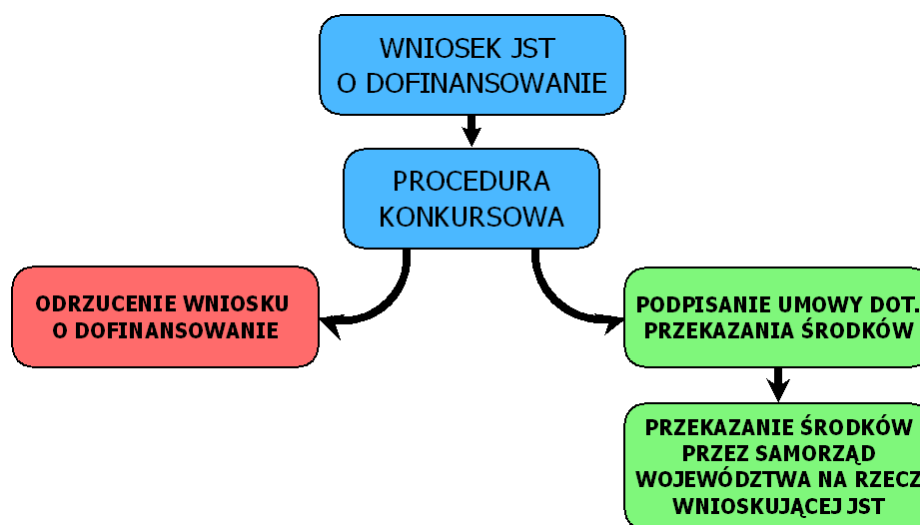
Następnie Zarząd Województwa Śląskiego składa do Prezesa ULC wniosek z propozycją rekompensaty (3.), na podstawie art. 183 ustawy Prawo Lotnicze, który pozwala na rekompensatę, przez jednostkę samorządu terytorialnego, zarządzającemu lotniskiem nadwyżki kosztów nad przychodami lub przyznania innych świadczeń. Dotyczy to lotnisk ważnych dla regionu⁴. Zarząd Województwa Śląskiego ustali z Prezesem ULC zasady współfinansowania wykonywania przez zarządzającego lotniskiem obowiązku użyteczności publicznej i na tej podstawie zostanie zawarta umowa pomiędzy Zarządem Województwa, a Prezesem ULC, zawierająca, zasady współfinansowania, przez Zarząd Województwa, zarządzającego lotniskiem (4.). Następnie Prezes ULC zawrze z zarządzającym lotniskiem umowę w zakresie wykonywania przez niego obowiązku użyteczności publicznej (5.). Umożliwi to podpisanie przez Zarząd Województwa umowy z Zarządzającym Lotniskiem oraz przekazanie mu środków, zabezpieczonych wydaną promesą (6.).

⁴ Należy podkreślić, że najważniejszym obiektem z punktu widzenia regionu jest MPL „Katowice”, jednakże ze względu na jego rolę i wielkość zostanie on objęty pomocą w oparciu o inne zasady.

- Jednostki samorządu terytorialnego (JST) – biorąc pod uwagę znaczenie rozwoju lotnisk lokalnych dla poszczególnych miast, pomoc będzie udzielona, w myśl art. 8a ustawy o samorządzie województwa, który umożliwia udzielenie przez samorząd województwa pomocy finansowej innym jednostkom samorządu terytorialnego.

Procedura ubiegania się o dofinansowanie na podstawie *Koncepcji* dla jednostek samorządu terytorialnego polega na tym, że zainteresowana JST, po ogłoszeniu konkursu, składa odpowiedni wniosek, który następnie podlega ocenie zgodnie z procedurą opisaną w następnym punkcie *Koncepcji*. W przypadku pozytywnej oceny wniosku, Zarząd Województwa Śląskiego podpisuje umowę z wnioskującą JST, na podstawie której przekazywana jest pomoc finansowa.

Rysunek 11. Procedura ubiegania się o dofinansowanie dla jednostek samorządu terytorialnego.



Źródło: Opracowanie własne.

Zarząd Województwa w Regulaminie określi podmioty uprawnione do złożenia wniosku w każdej edycji konkursu.

Zgłaszane wnioski rozpatruje Zarząd Województwa i co roku informuje Sejmik Województwa o postępach w realizacji wsparcia i efektach podjętych działań.

Nabór wniosków

Nabór wniosków o dofinansowanie projektu odbywa się poprzez zgłoszenie wniosku na specjalnie przygotowanym formularzu, którego wzór zostanie przyjęty uchwałą Zarządu. Termin złożenia formalnie poprawnego wniosku do odpowiedniego merytorycznie wydziału Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego upływał będzie po 30 dniach od dnia ogłoszenia konkursu ofert w ramach *Koncepcji*, w każdym roku, w którym realizowana jest *Koncepcja*. Jeśli pula pieniędzy nie zostanie wyczerpana możliwe jest ogłoszenie drugiego naboru wniosków do końca czerwca tego samego roku. Wyjątek stanowić może pierwszy rok realizacji *Koncepcji*, w którym terminy te mogą zostać zmienione. W szczególnych przypadkach terminy te mogą zostać zmienione przez Zarząd Województwa.

Wniosek podlega ocenie formalnej przez odpowiedni merytorycznie wydział Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego. Ocena formalna polega na sprawdzeniu wniosku pod względem tego, czy zawiera wszystkie dokumenty i informacje konieczne do rozpatrzenia wniosku. W przypadku braków formalnych, wnioskodawca zostanie o tym jednokrotnie zawiadomiony i proszony o uzupełnienie braków.

Następnie wniosek podlega ocenie merytorycznej, której dokonuje specjalnie powołana do tego Komisja, w skład której wchodzi przedstawiciel Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego Sejmiku Województwa Śląskiego, przedstawiciele Wydziału Planowania Strategicznego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego, przedstawiciel Wydziału Komunikacji i Transportu UM, przedstawiciel Wydziału Inwestycji UM oraz radca prawny UM, a także na wniosek Komisji niezależny ekspert ds. lotnictwa.

W ostatniej fazie, powiadomiony o wynikach ocen formalnej i merytorycznej, rozpatruje wnioski Zarząd Województwa, opierając się o kryteria strategiczne w tym w szczególności:

1. Zgodność z celami Koncepcji i Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego;
2. Ponadlokalny (tzn. mający wpływ na obszar większy niż gmina) charakter inwestycji oraz skala projektu zapewniająca efektywną realizację zasady koncentracji środków;
3. Zgodność z lokalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi.

Nie przewiduje się dla wnioskodawców trybu odwoławczego. Zarząd Województwa nie rozpatruje wniosku, w stosunku do którego stwierdzi, że:

1. Przedstawiona do realizacji inwestycja nie spełnia kryteriów określonych w *Koncepcji*,
2. Podmiot wnioskujący nie usunął braków formalnych w przewidzianym terminie pomimo wezwania go do tego.

Zarząd Województwa w oparciu o ocenę merytoryczną oraz strategiczną podejmuje decyzję o wnioskach mogących uzyskać dofinansowanie pod warunkiem zatwierdzenia takiej pomocy finansowej przez Sejmik Województwa Śląskiego oraz zawarcia odpowiedniej umowy.

Szczegółowy regulamin dotyczący realizacji *Koncepcji* zostanie przyjęty uchwałą Zarządu Województwa, jednakże projekty realizowane w ramach wsparcia powinny spełniać poniższe warunki:

- Maksymalny limit dofinansowania projektu ze strony budżetu Województwa Śląskiego wynosi 60 % wartości projektu, pozostała część powinna zostać opłacona przez wnioskodawcę ze środków własnych, bądź na zasadach montażu finansowego (jednakże w tym przypadku również część montażu musi zostać pokryta ze środków własnych wnioskodawcy). Minimalny wkład własny wynosi 10 %.
- Koniecznym warunkiem do rozpatrywania wniosków przez Zarząd Województwa jest to, aby wnioskodawca posiadał dokument stwierdzający prawo dysponowania nieruchomością określone w ustawie Prawo budowlane, kompletną dokumentację projektowo-kosztorysową, pozwolenie na budowę, posiadał aktualne zbiorcze zestawienie kosztów oraz harmonogram rzeczowo-finansowy oraz przedstawił:
 - pisemne zobowiązanie do przeznaczenia środków własnych,

- umowy zawarte przez inwestora z bankiem lub pożyczkodawcą albo wydane przez nich dokumenty potwierdzające zapewnienia udzielenia kredytu lub pożyczki,
- dokumenty potwierdzające przyznanie dotacji z innych źródeł albo zapewnienie ich przyznania.
- Do wniosku o wsparcie projektu, związanego z rozwojem infrastruktury okołolotniskowej, składanego przez jednostkę samorządu terytorialnego, musi być dołączona opinia podmiotu zarządzającego lotniskiem na temat zgodności powyższego projektu z kierunkami rozwoju lotniska.
- Oświadczenie wnioskodawcy o zgodności projektu z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska, w szczególności z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227).
- Oświadczenie wnioskodawcy o 5-letnim utrzymaniu działalności na obiekcie objętym pomocą, zgodnej z przeznaczeniem zapisanym w ramach realizowanego projektu. W przypadku niedotrzymania tego warunku beneficjent będzie zobowiązany do zwrotu przyznanej dotacji.
- Montowane urządzenia stałe i rozbieralne muszą posiadać certyfikaty na wymagania bezpieczeństwa określone w normach krajowych lub międzynarodowych, kryteriach technicznych oraz państwowych przepisach dotyczących bezpieczeństwa.
- Pisemne zobowiązanie wnioskodawcy do informowania o realizacji zadań, a także zamieszczenia w materiałach drukowanych, logo Województwa Śląskiego "Śląskie. Pozytywna energia".
- Zakłada się, iż pomoc udzielana wnioskodawcom na podstawie *Koncepcji* nie jest pomocą publiczną w rozumieniu przepisów dotyczących pomocy publicznej, w szczególności zaś przepisów ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (tekst jednolity Dz.U. 2007 nr 59 poz. 404 z późn. zm.).

SPRAWOZDAWCZOŚĆ

Zakłada się prowadzenie systemu sprawozdawczości przez cały okres realizacji *Koncepcji Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju lotnisk lokalnych*. Beneficjenci mają obowiązek składania sprawozdań półrocznych i końcowych z realizacji zgłoszonych projektów dofinansowywanych w ramach wspomnianej *Koncepcji*. Beneficjenci zobowiązują się do terminowego dostarczenia raportów monitoringowych i sprawozdań finansowych, podpisując umowę o dofinansowanie projektu. Formularze raportów monitoringowych i sprawozdań finansowych, których wzór zostanie opracowany przez Zarząd Województwa i przyjęty w formie uchwały, należy złożyć do Zarządu Województwa w terminach, które będą określone w umowie o dofinansowanie projektu inwestycyjnego.

Powyższe dokumenty sprawozdawcze powinny zawierać:

- postęp finansowy,
- postęp rzeczowy.

Dokumenty sprawozdawcze podlegają weryfikacji pod względem formalnym i merytorycznym, a następnie zbiorcze informacje opracowane na ich podstawie zostają przyjęte uchwałą przez Zarząd Województwa. Wykorzystując informacje zebrane ze sprawozdań Zarząd Województwa tworzy dwa rodzaje raportów na temat stanu realizacji *Koncepcji*:

- roczny raport określający stan realizacji *Koncepcji* uwzględniający w badanym roku inwestycje rozpoczęte, kontynuowane i zakończone. Raport jest podstawą informacji o realizacji *Koncepcji* składaną co roku Sejmikowi Województwa do końca czerwca każdego roku,
- raport końcowy określający stopień realizacji *Koncepcji* po zakończeniu wszystkich inwestycji i jest przedstawiany Sejmikowi Województwa do końca czerwca po ostatnim roku realizacji *Koncepcji*.

W celu monitorowania postępów realizacji *Koncepcji Samorządu Województwa Śląskiego w zakresie wspierania rozwoju lotnisk lokalnych* służyć będą wskaźniki wyszczególnione poniżej.

Tabela 2. Wskaźniki realizacji *Koncepcji*.

l.p.	Wskaźnik	Źródło danych	Pożądany kierunek zmian
1.	Liczba operacji lotniczych wykonanych na każdym z lotnisk objętych wsparciem	Informacje podmiotów zarządzających lotniskami	wzrostowy
2.	Liczba osób które skorzystały z usług lotniczych na każdym z lotnisk	Informacje podmiotów zarządzających lotniskami	wzrostowy
3.	Wskaźnik wpływu zrealizowanych inwestycji na ruch lotniczy ⁵	Informacje podmiotów zarządzających lotniskami	wzrostowy

Źródło: Opracowanie własne.

Ponadto możliwe będzie wprowadzenie dodatkowych wskaźników związanych z realizacją *Koncepcji*, które będą umieszczone w umowach dotyczących realizacji konkretnych projektów. Ich osiągnięcie będzie warunkiem zatwierdzenia sprawozdań z realizacji poszczególnych projektów.

⁵ Zmiana liczby operacji lotniczych w ciągu roku w przeliczeniu na 1 milion zł inwestycji poniesionych w tym czasie na modernizację szeroko rozumianej infrastruktury lotniskowej i okołolotniskowej.

12. Aneks

DEFINICJE

Lądowisko - wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych, ujęty w ewidencji lądowisk.⁶

Lotnisko - wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk.⁷

Część lotnicza lotniska - obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany.⁸

Zarządzający lotniskiem - jest to podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych.⁹

Lotnisko użytku publicznego - lotnisko otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości.¹⁰

Lotnisko użytku niepublicznego - lotnisko, na którym mogą lądować i startować wyłącznie:

- statki powietrzne używane przez użytkowników lotniska określanych w dokumentacji rejestracyjnej tego lotniska,
- statki powietrzne wykonujące loty niehandlowe, używane przez inne podmioty niż wskazane w pkt. 1 – za zezwoleniem zarządzającego lotniskiem.¹¹

Port lotniczy - lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych.¹²

Lądowanie handlowe - lądowanie w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych odpłatnie.¹³

Lot handlowy - lot związany z lądowaniem handlowym.¹⁴

Inne miejsce do startów i lądowań statków powietrznych - inny niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk oraz inny niż lądowisko wpisane do ewidencji lądowisk, obszar na którym mogą być wykonywane starty i lądowania statków powietrznych.¹⁵

⁶ art. 2 ust. 5 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.)

⁷ art. 2 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.)

⁸ art. 2 ust. 6 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.)

⁹ art. 2 ust. 7 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.)

¹⁰ art. 54 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.)

¹¹ art. 54 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.)

¹² art. 2 ust. 17 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.)

¹³ art. 2 ust. 8 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.)

¹⁴ art. 2 ust. 9 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.)

¹⁵ art. 93 ust 1 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.)

Przeszkoda lotnicza

- stały lub tymczasowy obiekt budowlany oraz obiekt naturalny lub jego część, o wysokości przekraczającej powierzchnie ograniczające, określone w przepisach w sprawie warunków jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska;
- obiekt budowlany o wysokości 100 m i więcej powyżej poziomu otaczającego terenu lub wody, zlokalizowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym na wodach terytorialnych Morza Bałtyckiego;
- obiekt budowlany oraz obiekt naturalny lub jego części trudno dostrzegalne z powietrza na tle otoczenia z powodu ich barwy, położenia lub konstrukcji oraz inne naziemne obiekty budowlane oraz obiekty naturalne lub ich części, zlokalizowane w strefach dolotu do lotniska i odlotu, szczególnie w terenie pagórkowatym i górskim, uznane przez Prezesa ULC lub przez właściwy organ nadzoru nad lotnictwem wojskowym za przeszkody lotnicze.¹⁶

Sieć lotnisk lokalnych – lotniska oraz lądowiska zgodnie z definicją zawartą w ustawie Prawo lotnicze, zlokalizowane w województwie śląskim

Lotnisko lokalne – w niniejszym dokumencie pojęciem tym określa się lotnisko lub lądowisko zgodnie z definicją zawartą w ustawie Prawo lotnicze. W województwie śląskim są to: Aleksandrowice koło Bielska-Białej, Gliwice, Gotartowice koło Rybnika, Katowice Muchowiec, Żar w Międzybrodziu Żywieckim, Rudniki koło Częstochowy, Kaniów koło Czechowic-Dziedzic.

¹⁶ § 2.1. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych (Dz. U. Nr 130, poz. 1193, z 2006 r. Nr 9, poz. 53)