

Warszawa, 19 marca 2019 r.

Komunikat FOR 9/2019: Rozbudowa lotniska w Radomiu nie ma żadnego uzasadnienia

Przez ostatnie miesiące opinia publiczna była przekonywana przez polityków PiS, władze rządowe i Przedsiębiorstwo Porty Lotnicze, że drugim lotniskiem dla Warszawy powinien być Radom, a nie Modlin i w związku tym trzeba dokonać inwestycji w to właśnie lotnisko. Przyjęcie tych argumentów napotyka na wielorakie trudności logiczne i empiryczne¹.

1. Na wstępie warto pamiętać, że Radom na razie nie ma żadnego ruchu lotniczego. W przeszłości na krótko udawało się uruchamiać połączenia, ale żadne nie utrzymało się. Brak jest też deklaracji operatorów lotniczych i turystycznych o zainteresowaniu Radomiem. Natomiast Modlin miał ponad 3 mln pasażerów w 2018 roku, deklarowana gotowość RyanAir to wzrost do 6 milionów. W publicznych deklaracjach linii EnterAir (czartery), WizzAir (trzeci przewoźnik w Polsce po RyanAir i LOT) i samych biur podróży, w razie usunięcia z Okęcia rozpatrywany jest Modlin, a nawet Łódź – trochę dalej niż Radom, ale za to z 700 tys. metropolią obok lotniska.
2. Dla Radomia ruch może generować południowe Mazowsze, w tym sam Radom liczący 200 tys. mieszkańców i ewentualnie województwo świętokrzyskie z Kielcami – także ok. 200 tysięcy. Ale z Kielc do dysponującego licznymi połączeniami Krakowa-Balic jest tylko trochę dalej (128 km, 1 godz. 50 min) niż do Radomia (80 km, 1 godz. 10 min). Bliżej niż do Warszawy mają do Modlina mieszkańcy pozbawionego własnego lotniska Białegostoku (300 tys. mieszkańców, ale odległość 200 km). Żadne z tych lotnisk nie może liczyć na znaczące potoki pasażerów spoza aglomeracji warszawskiej, które

¹ Sprawa inwestycji w lotniska wokół Warszawy była wcześniej poruszana przez ekspertów związanych z FOR. Polecamy np. tekst na Blogu Obywatelskiego Rozwoju, aut. Macieja Orczyka, pt. ["Radomski pomnik samorządowej megalomanii"](#). Przypominamy także raport FOR aut. Tadeusza Syryjczyka, pt. ["CPK - Miliardy w błoto? 10 pytań od podatnika"](#).

samoistnie – niezależnie od Warszawy – budowałyby w dającej się przewidzieć przyszłości frekwencję pozwalającą osiągnąć 1 milion pasażerów rocznie, co jest minimalnym warunkiem rentowności.

3. Z punktu widzenia grubo ponad 2 mln potencjalnych pasażerów (aglomeracja warszawska) Modlin jest po prostu bliżej. Prostymi sposobami, w oparciu o aplikacje nawigacji samochodowej oraz rozkład jazdy PKP PLK można stwierdzić, że po południu, w dzień roboczy, samochodem do Radomia jedziemy S7 i ulicami przez Radom 113 km przez 1 godz. 49 minut, a do Modlina 38 km przez 58 minut. To drugie lotnisko jest w pobliżu węzła na S7 i nie ma potrzeby przebijania się przez miejscowość.
4. Pociąg z Warszawy Centralnej lub Śródmieścia ma do Radomia 103 km i jechał (zanim zamknięto do modernizacji odcinek koło Radomia) od 1 godz. 43 min do 2 godz. 36 min, co być może ulegnie poprawie po modernizacji. Z Warszawy Centralnej do Modlina koleją jest 44 km, a czas jazdy wynosi od 42 min do 1 godz. 7 min, z dobrą częstotliwością.
5. W obu przypadkach nie ma jeszcze linii kolejowej do samego lotniska, a dojazd ze stacji do portu lotniczego autobusem to 5 km, a więc przy dobrej synchronizacji do Radomia transport publiczny dowiezie nas w około 2 godziny, a do Modlina w 1 godzinę.
6. Jak na razie poza ogólnymi zapowiedziami nie ma danych o budowie bezpośredniej linii kolejowej do portu lotniczego Radom, natomiast w przypadku Modlina trwa realizacja studium wykonalności.
7. Ważny aspekt techniczny, jakim jest długość drogi startowej przemawia za Modlinem. W Radomiu jest to 2 km i konieczna jest rozbudowa do 2,5 km, natomiast w Modlinie już jest 2,5 km.
8. Kierunek tych dróg względem stron świat i różny wiatrów jest zbliżony, a więc czynnik ten nie różnicuje lotnisk. Natomiast inna kwestia klimatyczna – częstotliwość występowania mgieł, która w dolinie Wisły może być większa – jest współcześnie neutralizowana przy pomocy ILS.
9. Z informacji (przedmiot przetargu) Portów Lotniczych wynika, że terminal pasażerski w Radomiu trzeba rozebrać i zbudować od nowa, w Modlinie potrzebna jest natomiast jedynie rozbudowa.

10. W Radomiu zabudowania – ulica Skaryszewska – położone są mniej niż 0,5 km na południe od drogi startowej, a na północ mamy terminal i zaraz obok niego zabudowę. W Modlinie na północ od drogi startowej rozciągają się lasy i pola, prostokąt wolny od zabudowy można oszacować na 3 km x 1,75 km. Wraz z istniejącym lotniskiem najprawdopodobniej bez większych kosztów osiągalne jest ponad 6 km kwadratowych, czyli teren zbliżony do Okęcia lub London-Stansted o przepustowości 25-35 mln pasażerów na rok. Potencjał rozwojowy jest zatem wyraźnie zróżnicowany na korzyść Modlina.

Poza powyższymi dziesięcioma kryteriami, z których osiem przemawia za Modlinem, a dwa są neutralne, w przestrzeni publicznej funkcjonuje kryterium absurdalne: odległości do portów docelowych, przemawiające rzekomo za Radomiem. Jego logiczna interpretacja, o ile w ogóle jest możliwa, oznacza, że warto byłoby, aby pasażer podjechał 113 zamiast 40 km (50 minut różnicy), po to, aby lot – i to tylko w przypadku kierunku południowego ściśle odpowiadającego linii prostej z Modlina do Radomia (Bułgaria, Egipt) – skrócić o ok. 120 km (przy założeniu prędkości przelotowej 800 km/h to około 10 minut). Dla wielu popularnych destynacji „oszczędność” jest jeszcze mniejsza, np. dla Teneryfy 7 km (1/2 minuty) lub wręcz ujemna (Benelux, Wielka Brytania, Irlandia, Norwegia).

*

Jak widać, rozbudowa lotniska w Radomiu jest dla pasażerów i podatników niekorzystna. Nie jest też brana na poważnie przez linie lotnicze, zatem pozostaje wymuszenie administracyjne. Jednak obowiązująca regulacja (Rozporządzenie WE 1008/2008, Art. 19) dopuszcza administracyjny podział ruchu pomiędzy porty lotnicze tylko wedle kryteriów nie dyskryminujących ani przewoźników, ani kierunków lotów i to pod kilkoma warunkami.

- a) Porty obsługują to samo miasto lub tę samą konurbację. Nauka geografii nie zna konurbacji warszawsko-radomskiej, natomiast wyliczane w encyklopediach, a zdefiniowane czy to prawnie, czy w dokumentach planistycznych jednostki, takie jak: Obszar Metropolitalny Warszawy według Zarządu województwa, Obszar Aglomeracji według Planu zagospodarowania województwa, Obszar Aglomeracji według publikacji urbanistycznych, Warszawski Obszar Funkcjonalny, Obszar Aglomeracji według NUTS i szersza strefa miejska Warszawy – wszystkie obejmują

- gminę Nowy Dwór Mazowiecki, czyli Modlin, natomiast żaden nie obejmuje Radomia.
- b) Porty dysponują infrastrukturą transportową umożliwiającą bezpośrednie połączenie, dzięki czemu można dotrzeć do portu w ciągu 90 minut, co spełnia Modlin, a Radom być może spełni w przyszłości, ale w relacji Okęcie – Radom i już nie centrum Warszawy – Radom, a tym bardziej nie Baranów – Radom.
 - c) Porty są połączone za pośrednictwem częstych i sprawnych usług transportu publicznego, co jak wyżej wskazano zachodzi w przypadku Modlina (pociągi co ½ godziny), natomiast odnośnie Radomia będzie trudne nawet po modernizacji linii kolejowej, ponieważ nie ma uzasadnienia dla tak częstych połączeń pospiesznych, podczas gdy regionalne połączenia raczej nie zbliżą się do 90 minut.
 - d) Porty oferują niezbędne usługi i nie ograniczają możliwości przewoźników.

Decyzja o zgodzie na taki administracyjny podział ruchu należy do Komisji Europejskiej. Jak na razie zapadły dwa takie rozstrzygnięcia. Pierwsze dotyczyło Paryża, gdzie oddzielono ruch taksówek lotniczych (do 25 osób i nie ma sprzedaży publicznej biletów), usuwając je z Orly oraz Roissy-Charles-de-Gaulle, aby nie blokowały tych dwóch dużych lotnisk. Drugie z kolei dotyczyło Mediolanu, na temat którego można przytoczyć następujący cytat:

„Podobne wady niesie ze sobą koncepcja utrzymywania portów Malpensa i Linate w Mediolanie. Dzięki administracyjnym ograniczeniom większość ruchu (ok. 18 mln pasażerów i 160 tys. operacji) utrzymywana jest sztucznie na Malpensie, co pomaga jej osiągać zadawalające wyniki, ale fakt obsługi blisko 10 mln pasażerów i 120 tys. operacji na Linate, z pewnością obniża atrakcyjność Malpensy jako węzła i przyczynił się do spadającej liczby pasażerów oraz decyzji Alitalii o powrocie na lotnisko Fiumicino w Rzymie. Konieczność obsługi ruchu mediolańskiego praktycznie przez trzy lotniska (bezpośrednio z Linate i Malpensy oraz transferowo przez Fiumicino) przyczyniło się również do niskiej efektywności linii Alitalia”.

To pokazuje, do czego mogą prowadzić administracyjne decyzje, które nie biorą pod uwagę interesów pasażerów, linii lotniczych czy rachunku ekonomicznego. Rząd PiS może

przeczytać w załączniku do własnej uchwały o CPK, skąd pochodzi powyższy cytat. Nie stosuje się jednak do zawartego w nim ostrzeżenia.

Los lotnisk w Mediolanie dobitnie ilustruje też inną prawidłowość odnoszącą się wprost również do Radomia: można administracyjnie czegoś zakazać, natomiast trudno jest – nawet więźniów – przymusić do efektywnego pozytywnego działania. Rząd włoski skutecznie utrudnił korzystanie z Linate, ale narodowy przewoźnik uciekł do Rzymu zamiast pomóc rozruszać Malpensę, bo taki był jego interes. Jak widać, nawet „narodowa” firma wystawiona na zbyt karkołomne pomysły polityczne może się zbiesić.

Ostatnio Komisja Europejska odrzuciła obszernie uzasadniony wniosek w takiej sprawie dotyczący Amsterdamu.

Jest wątpliwe, aby wbrew rozsądkowi i ekonomii, a jednocześnie w zgodzie z regulacjami UE, udało się przepędzić operatorów z Okęcia do Radomia. Jednak nawet wypędzenie operatorów z Okęcia nie oznaczałoby wypełnienia Radomia – co zresztą już widać z deklaracji operatorów, którzy wybierają wedle kryterium możliwości przyciągania pasażerów, a nie absurdalnej polityki.

Ani rynek, ani przymus administracyjny nie pomogą zatem Radomiowi. Można tam tylko wrzucić w błoto setki milionów złotych. Jeśli powstanie CPK w Baranowie to sytuacja Radomia jeszcze się pogorszy.

Ostatnio ogłoszono kilka pseudoafery, w ramach których tropi się niegospodarność w przypadku przedsięwzięć dobrze zapowiadających się, ryzykownych, ale ostatecznie zyskowych jak czeska inwestycja PKP Cargo, albo obejmujących ponoć niesłuszne wydatki rzędu 200 tys. złotych jak w przypadku Orlenu. Jak więc oceniać projekt lotniska w Radomiu, na który trzeba wydać kwotę rzędu nie 200 tysięcy, ale 200 milionów, a prawdopodobieństwo ich zmarnowania graniczy z pewnością?

Forum Obywatelskiego Rozwoju

FOR zostało założone w 2007 roku przez prof. Leszka Balcerowicza, aby skutecznie chronić wolność oraz promować prawdę i zdrowy rozsądek w dyskursie publicznym. Naszym celem jest zmiana świadomości Polaków oraz obowiązującego i planowanego prawa w kierunku wolnościowym.

FOR realizuje swoje cele poprzez organizację debat oraz publikację raportów i analiz podejmujących ważne tematy społeczno-gospodarcze, a w szczególności: stan finansów publicznych, sytuację na rynku pracy, wolność gospodarczą, wymiar sprawiedliwości i tworzenie prawa. Z inicjatywy FOR w centrum Warszawy i w Internecie został uruchomiony licznik długu publicznego, który zwraca uwagę na problem rosnącego zadłużenia państwa. Działania FOR to także projekty z zakresu edukacji ekonomicznej oraz udział w kampaniach na rzecz zwiększania frekwencji wyborczej.

Wspieraj nas!

Zdrowy rozsądek oraz wolnościowy punkt widzenia nie obronią się same. Potrzebują zaplanowanego, wytężonego, skutecznego wysiłku oraz Twojego wsparcia.

Jeśli jest Ci bliski porządek społeczny szanujący wolność i obawiasz się nierozsądnych decyzji polityków udających na Twój koszt Świętych Mikołajów, wesprzyj finansowo nasze działania.

Wyślij przelew na konto FOR (w PLN): 68 1090 1883 0000 0001 0689 0629

W sprawie darowizn, możesz się skontaktować:

Patrycja Satora, dyrektor ds. rozwoju FOR

Tel. 500 494 173

patrycja.satora@for.org.pl

Już dziś pomóż nam chronić wolność - obdarz nas swoim wsparciem i zaufaniem.

Wyślij przelew na konto FOR (w PLN): 68 1090 1883 0000 0001 0689 0629

O AUTORZE



Tadeusz Syryjczyk

minister przemysłu w rządzie Tadeusza Mazowieckiego (1989-1991), minister transportu i gospodarki morskiej w rządzie Jerzego Buzka (1998-2000)

Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasickiego 9A · 02-628 Warszawa · tel. +22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl · www.for.org.pl

[f/FundacjaFOR](https://www.facebook.com/FundacjaFOR) · [t/@FundacjaFOR](https://twitter.com/FundacjaFOR)