



Zpráva ze studijní cesty do Varšavy ve dnech 1-3.10. 2013 - Projekt D-Air

Účastníci: p. Tomáš Ctibor, pověřený řízením Útvaru pro rozvoj hlavního města Prahy, Patrik Macho – Středočeský krajský úřad odbor dopravy, Jan Kašík – projektant, dopravní specialista NDcon Vladimír Vytiska -koordinátor projektu PAR

Doprava vlakem a letecky, ubytování v hotelu IBIS ve Varšavě. Všechny náklady byly hrazeny z rozpočtu projektu.

Jednalo se o studijní cestu zaměřenou především na problematiku dopravy, ochrany životního prostředí a dalších aspektů spojených se zahájením provozu letiště Varšava – Modlin, které bylo po rekonstrukci bývalého vojenského letiště otevřeno pro veřejnost v červenci loňského roku. Letiště je situováno asi 35 km severně od Varšavy (tedy v podobné poloze k hlavnímu městu jako bývalé vojenské letiště Milovice-Boží Dar) a je zaměřeno především na nízkonákladovou dopravu pasažérů, která byla na hlavním varšavském Chopinově letišti omezována, s perspektivou využití pro dopravu nákladní.

Pozoruhodná je v Polsku síť 13 letišť s pravidelným provozem a celkovým počtem téměř 25 mil. pasažérů. Většina těchto letišť je zčásti vlastněna státním podnikem Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze (PPL) ve vlastnické struktuře se dále objevují vojvodství, obce a města. Jistě zajímavý model, umožňující lépe plánovat a koncepčně rozvíjet letištní infrastrukturu. **Důležité je, že při rozvoji letišť včetně pozemní dopravy se alespoň v Mazovském vojvodství uvažuje intermodálně, tedy s efektivním zapojením železnice, vytvářením podmínek pro přestupní terminály na letištích, vzájemné spojení letišť železniční dopravou atd.**

Varšava s 2,5 mil. obyvatel je jednak hlavním městem s určitým specifickým postavením a jednak je součástí a centrem Mazovského vojvodství. Toto postavení, odlišné od našeho uspořádání, kdy Praha je samostatným krajem, sice není zcela bez problémů, ale jistě umožňuje koncepčnější plánování v mnoha oblastech počínaje dopravní infrastrukturou. Mazovské vojvodství zahrnuje 314 obcí ve 42 okresech a má 5,3 mil. obyvatel. Je centrem Polska a vzhledem ke svému postavení ve středu Evropy i důležitým dopravním uzlem, kde se kříží a větví dva základní železniční koridory hlavní transevropské dopravní sítě:

- Baltsko – jaderský (původní I. a VI. panevropské multimodální koridory)
- Amsterdam – Berlín – Moskva (původní II. panevropský multimodální koridor)

Mazovští věnují dopravě značnou pozornost a v posledních letech je to díky koncepčnímu postupu, evropským dotacím a v neposlední řadě i díky ME v kopané znát i na realizovaných dopravních stavbách (kromě letiště Modlin též modernizace varšavského železničního uzlu, železniční napojení Chopinova letiště, modernizace tratí do Poznaně, Gdyně a Bialystoku, dálniční napojení A2 od Berlína a části okružních rychlostních silnic S2 a S8).

Přestavba vojenského letiště Modlin začala v roce 2005. Investorem letiště byla společnost Port Lotniczy Mazowsze Warszawa-Modlin Sp. z o.o. ve společném vlastnictví správce armádního majetku, státní společnosti PPL, Mazovského vojvodství a města Nowy Dwór Mazowiecki. Po období zpracování ekonomických projektů, posuzování na letiště na životním prostředí a projektové přípravy byly v roce 2009 zahájeno výběrové řízení na dodavatele stavby a bylo zajištěno spolufinancování z fondů EU. Letiště bylo vybudováno v letech 2009 - 2012 a má návrhovou kapacitu 2 – 2,3 mil cestujících ročně.

Po pětiměsíčním provozu bylo v prosinci 2012 omezeno užívání hlavní přistávací dráhy, což v praxi znamenalo přerušení provozu na pravidelných linkách. Oba hlavní dopravci – WizzAir a Ryanair se přestěhovali na hlavní Chopinovo letiště. Důvodem byl nekvalitní povrch na koncích dráhy ohrožující bezpečnost provozu. Oprava byla po značných peripetiích dokončena až 4.7.2013 a komerční lety byly obnoveny až 30.9. 2013, tedy den před naší návštěvou.

Zpět se zatím vrátil pouze Ryanair. Za dobu svého fungování přepravilo letiště Modlin více než 800 tis. pasažérů. Na rozdíl od hlavního Chopinova letiště zde je povolen i noční provoz a v případě potřeby je zde prostor i pro druhou dráhu což je z hlediska budoucího rozvoje letecké dopravy jistě zajímavá možnost.



Zásadním tématem studijní cesty byla železnice. V Polsku kromě státních drah fungují ještě regionální a městští dopravci, kteří provozují ve Varšavě i městskou a příměstskou železniční dopravu, včetně spojení na obě letiště. V zásadě železnice v metropolitní oblasti Varšavy funguje dobře a rychle, za přijatelné ceny, ve městě v integrovaném tarifu s MHD a je v hojně míře využívána. Ze zkušenosti s využitím železničního spojení na obě varšavská letiště během studijní cesty lze konstatovat nedostatky v poskytování informací o spojeních na letiště jak v hotelích, tak na webových stránkách letišť, tak v prostorách MHD (např. ve varšavském metru). V případě Modlinu je letiště od hlavní gdaňské dráhy a nádraží Modlin vzdáleno ještě 10 min. jízdy autobusem. Díky tomu cestující preferují přímé spojení autobusem. Proto se připravuje přímé železniční napojení letiště a to ve dvou variantách:

- Povrchová, kde se počítá s tím, že letiště bude konečnou stanicí
- Podpovrchová, s možností pokračování na Plock, případně i zpět na hlavní gdaňský koridor.
Tato varianta je reálnější s ohledem na koncepční a intermodální řešení, což je jistě i pro nás inspirativní. Náklady se odhadují na 75 mil Euro, přičemž se počítá s evropskou dotací ve výši zhruba 60%.

Další referáty a exkurze na letišti byly zaměřeny na ochranu životního prostředí a bezpečnosti s ohledem na blízkost národního parku a 15 ptačích oblastí soustavy NATURA 2000. Obecně lze říci, že v okolí letiště, které se nachází v katastru města Nowy Dwor Mazowiecki, je letiště přijímáno dobře, neboť se očekávají pozitivní efekty v rozvoji hospodářství a cestovního ruchu. Ve výhledu do roku 2017 se počítá vedle výstavby železnice ještě s rozšířením terminálu, plochy parkovišť a s výstavbou autobusového terminálu. Letiště má přes současné problémy způsobené výpadkem provozu velké plány i v oblasti snižování emisí CO₂ a to jak v oblasti elektromobility, tak i zvyšováním efektivity využívání energií.

Další zajímavý referát se týkal politiky polského státu v oblasti snižování emisí CO₂. Prof. Karaczun z University of Life Sciences nás seznámil s polskými realitami, kdy po obrovském snížení emisí po roce 1989 (Polsko bylo tehdy jedním z nejvíce znečištěných míst v Evropě) se vývoj zastavil v souvislosti s masivními investicemi do průmyslu v posledních letech. Plán snížení emisí o 40% do roku 2020 nebude dodržen, ale bylo rozhodnuto trend změnit směrem k modernizaci při dodržení tří zásadních podmínek:

- Zlepšení kvality řízení
- Podpora výzkumu a inovací
- Snížení emisí a zvýšení efektivity využívání zdrojů energií

Zajímavostí byl referát o cyklo dopravě, která zatím s ohledem na charakter dopravy na letiště hraje okrajovou roli, referát doplnili kolegové z Vídně, kteří mají dobré zkušenosti z využití cyklo dopravy pro zaměstnance letiště. Pomoci mohou bike+ride, půjčovny kol a hlavně masivní rozvoj užívání elektrokol.

V jednom z posledních bloků programu vystoupila kolegyně ze společnosti Swedavia s prezentací úspěšného projektu Ecotaxi na letišti Arlanda. V roce 2005 zahájili jednání s dopravními společnostmi provozujícími taxislužbu o zavedení pravidel, které přinesou postupnou obnovu vozového parku tak, aby během pěti let bylo dosaženo 100% vozů s nejnižšími limity emisí CO₂. Podařilo se. Většina dnes používaných vozů pohání CNG, případně využívají hybridní pohon.

Na závěr studijní cesty jsme s kolegy v krátkosti informovali o přípravách studijní cesty, která se bude konat v termínu 25-27.3. 2014 v našem regionu.

Lze říci, že cesta splnila svůj cíl především svým zaměřením na problematiku fungování druhého letiště v blízkosti metropole. Zkušenosti ukazují, že efektivnost takové investice je hraniční, nicméně do budoucna je projekt Modlin vzhledem ke své poloze jistě zajímavý především proto, že nabízí jiné možnosti rozvoje a využití pro různé segmenty letecké dopravy, než hlavní Chopinovo letiště. Je zřejmé, že projekt letiště Vodochody se v mnoha ohledech od letiště Modlin liší. Za prvé jinou vlastnickou strukturou, a dále omezenými možnostmi dalšího rozvoje letištní infrastruktury s ohledem na rezidenční charakter okolní zástavby a blízkost Prahy. Důležité jsou v této době přípravy na realizaci železničního spojení Praha-letiště-Kladno i zkušenosti a realita v Mazovském vojvodství.

V neposlední řadě se opět ukazuje, že slabá koordinace a spolupráce v oblasti dopravy a dopravní infrastruktury v „metropolitní“ oblasti Prahy, daná do značné míry rozdělením mezi dva kraje, je na škodu koncepčnosti i efektivní realizaci dopravních projektů.



Zapsal Vladimír Vytiska ve spolupráci s ostatními účastníky SC 10/2013