



Wydrukuj

"Tanie latanie - tania architektura?"

Tomasz Rymarek

na łamach Architektura i Biznes (nr.4(153)2005)

Tekst w wersji autorskiej.

Wśród podróżujących po Europie panuje przekonanie, że wystarczy wydostać się z Polski, by przemieszczać się łatwiej, szybciej i taniej. Gęstą sieć lotnisk obsługujących ekonomiczne linie lotnicze zachodnich sąsiadów trudno porównywać do infrastruktury w naszym kraju, gdzie dojazd do najbliższego lotniska trwać może czasem trzy razy dłużej niż lot. Wchodząc do jednoczącej się Europy polskie miasta muszą zaistnieć na mapie połączeń tanich przewoźników.

„City Airports” to lokalne węzły transportu obsługujące ruch na ziemi i w powietrzu w obrębie danego regionu. Nie jest to jednak ruch regionalny. Dzięki tanim przewoźnikom realizowana jest komunikacja w granicach kontynentu, a nawet dalej. Central Wings, Sky Europe czy gigant RyanAir wykorzystują niszę rynkową i zapewniają sobie odpowiednie relacje kosztów i zysków dzięki współpracy z City Airports. Dynamiczny rozwój ekonomicznego transportu rokuje więc powodzenie inwestycji w miejskie lotniska.

Bardzo udanym przedsięwzięciem jest Stansted, 25km na północ od Londynu. Odprawia 20,5 miliona pasażerów ponad 20 linii w ciągu roku, chociaż wokół Londynu są jeszcze 3 inne lotniska tej klasy. Według zarządu portu liczba odpraw mogłaby być o 4,5 miliona wyższa gdyby nie restrykcje ekologiczne i prawne. Już teraz planuje się budowę nowego pasa startowego. Dla porównania, lotnisko Okęcie odprawia zaledwie 6.1 miliona pasażerów rocznie, przy znikomym udziale terminalu Etiuda obsługującego pasażerów tanich przewoźników.

Powodzenie inwestycji rozmiarów Stansted zależy od sprawnej i niezawodnej organizacji. W przypadku lotów nisko-budżetowych odprawianie wielkiej ilości pasażerów musi odbywać się w krótkim czasie. Jednocześnie trzeba spełniać coraz bardziej restrykcyjne wymagania bezpieczeństwa i kontroli bagażu. Logistyka funkcjonowania takiego lotniska musi być niezawodna. W przeciwnym wypadku zaczną przynosić straty.

Sprawność organizacyjna lotnisk wymaga dobrze zaplanowanej, elastycznej architektury. Przestrzeń musi być funkcjonalna i bezpieczna. Musi też sprzyjać klientom i rozwojowi dodatkowych usług. Na lotnisku Stansted funkcjonuje 6 firm wynajmujących samochody, dwa hotele, 19 terminali autobusowych, 1 peron kolejowy, 12 lokali gastronomicznych oraz kawiarnie internetowe, sale konferencyjne, kaplica, kantory, a nawet specjalnie nadzorowane place zabaw dla dzieci. Listę uzupełniają pomieszczenia zaplecza, sanitarne oraz odrębne terminale cargo.

Olbrzymi kompleks komunikacyjno-handlowo-usługowy wymaga

odpowiedniej oprawy architektonicznej. W wypadku Stansted stanowi ją olbrzymia hala, której konstrukcją nośną są lekkie, stalowe pylony rozmieszczone na regularnej, kwadratowej siatce. Każdy pylon to niemal „ażurowa” konstrukcja przestrzenna z rur i naciągów. Namiotowe przekrycie dachowe, oparte na pylonach, podzielono na trójkątne pola w ramach kwadratowej siatki głównych modułów. Centrum każdego z nich rozświetla okno częściowo przesłonięte trójkątnymi skrzydłami konstrukcji. Wnętrze lotniska rozjaśnia rozproszone światło dzienne.

Bezsłupowa konstrukcja przekrycia hali o bardzo dużym metrażu pozwala na swobodną organizację przestrzeni i ewentualne zmiany układu funkcjonalnego poczekalni, odprawy i kontroli bagażu. Przy dwustu stanowiskach check-in, z których każde musi obsłużyć od kilkudziesięciu do kilkuset podróżnych, elastyczność przestrzeni ma kluczowe znaczenie dla sprawnej organizacji. Jest też miejsce dla sklepów z prasą, kawiarenek tradycyjnych i internetowych oraz sklepów z upominkami, mimo że strefa wolnocłowa znajduje się dopiero w poczekalni za kontrolą bagażu. Część handlowa imponuje rozmiarami i rozmachem oraz fantazją architektury wewnątrz (choć spełnia przede wszystkim wymogi komercyjnego przedsięwzięcia). Handel i usługi przyciągają oczekujących podróżnych i stanowią źródło sporych dochodów dla lotniska.

Skromniejszym, ale równie sprawnie działającym lotniskiem jest Mediolan Bergamo we Włoszech. Tu architektura jest przede wszystkim funkcjonalna, i sprzyja podróżnym. Dostępne są lokale gastronomiczne i sklepy, a nawet zaciszna kaplica z regularnym porządkiem nabożeństw. Po kontroli bagażu mamy możliwość dokonania ostatnich sprawunków w strefie wolnocłowej lub sprawdzenia poczty elektronicznej przed odlotem. Najważniejsze jest jednak zachowanie odpowiednich proporcji poszczególnych stref, które zapewnia dogodne warunki do przeprowadzania sprawnej i bezpieczniejszej odprawy podróżnych.

Lotnisko zostało zaprojektowane bez szczególnych innowacji architektonicznych. Żelbetowa i strunobetonowa konstrukcja nośna zapewnia duże rozpiętości pomieszczeń. Z zewnątrz terminal obudowano panelami z metalu i tworzyw sztucznych w biało-zielonych kolorach uzupełnionymi płytami ceramicznymi w kolorze grafitowym. Budynek jest przełamany w miejscu rozdziału między halą przylotów i odlotów, tak, że ta pierwsza wysunięta jest w stronę lotniska i łagodnym łukiem łączy się z resztą budynku. Kręgosłupem terminalu jest szeroki korytarz z lokalami usługowymi, gastronomicznymi i sklepami, usytuowany od strony wejścia. Parter budynku w całości przeznaczony jest dla obsługi podróżnych, a pierwsze piętro, poza niewielką strefą odprawy i restauracją, zajmuje zarząd i pomieszczenia obsługi i kontroli lotów. Terminal dysponuje też częścią podziemną z pomieszczeniami technicznymi i socjalnymi personelu oraz kaplicą dla podróżnych.

Mediolan-Bergamo jest typowym przykładem dobrze zaplanowanego lotniska obsługującego tanie linie lotnicze. Bogata infrastruktura komunikacyjna ma w ich przypadku większe znaczenie niż zwykle, ponieważ większość tych portów sytuowana jest w oddaleniu od dużych miast. Często przystosowuje się niewielkie lotniska wojskowe. Po przylocie podróżnych dzieli od celu czasem nawet godzina jazdy autobusem, taksówką, lub wynajętym na lotnisku samochodem. Dlatego przy portach

lotniczych powstają liczne placówki firm wynajmujących lub „przechowujących” samochody w trakcie kilkudniowych podróży służbowych. Lotniska Bergamo, Frankfurt Hahn w Niemczech i Bologna Forli są węzłami komunikacyjnymi ziemia-powietrze oferującymi bogaty wachlarz usług komunikacyjnych.

Według danych PPL1 Polska dysponuje dwunastoma lotniskami klasy City Airport2. Europejscy podróżni znają i korzystają zaledwie z trzech lub czterech z nich. Najczęstszymi celami podróży są Warszawa, Kraków i Katowice. Często powtarza się jednak pytanie, do którego z tych miast podróżny powinien lecieć, żeby mieć najbliżej np. do Poznania. Łatwo znaleźć korzystne połączenie z krajów UE do Katowic, ale ponad 300-kilometrowa odległość do celu podróży to za dużo jak na założenia City Airport. Przy 6-godzinnym czasie dojazdu kolejną (lot z Bergamo do Katowic ok. 2h), stwierdzamy, że Polsce brakuje dobrze zorganizowanej sieci lokalnych lotnisk. Co więcej, nie wszystkie z tych, które już funkcjonują spełniają wymogi przewoźników i podróżnych.

W porównaniu do opisanych na wstępie lotnisk warszawski terminal nie wypada dobrze. Dawna główna hala Okęcia jest obecnie przebudowywana dla potrzeb obsługi min. tanich linii lotniczych. Prace trwają od ponad roku. Z Etiudy można nawet już latać, ale terminal nadal ma charakter prowizoryczny. Wchodzący podróżny wpada na walizki osób stojących w kolejce. Zaledwie osiem stanowisk check-in obsługuje pasażerów czterech linii lotniczych. Pierwsze pytanie odprawy to: „Którą linią pan podróżuje?”. Poczekalnia za kontrolą bagażu jest jeszcze bardziej zniechęcająca. Wzrok oczekujących przyciąga nadal otwarta konstrukcja dachu składająca się ze stalowych ram i blachy falistej. Na stronie internetowej lotniska, pod hasłem Terminal Etiuda, czytamy że terminal obsługuje podróżujących do krajów UE, „czego efektem jest brak możliwości dokonania zakupów bezcłowych”. W poprzednim zdaniu autor wyjaśnia, że zamiast barków i restauracji Etiuda oferuje klientom kiosk z prasą i automat z napojami.

Wyjaśnienia publikowane na stronie internetowej świadczą jednak o tym, że decydom znane są światowe standardy. Mimo to można przypuszczać, że nawet po ukończeniu prac „prowizoryczny” charakter terminalu pozostanie jego cechą charakterystyczną. W konsekwencji stołeczny terminal tanich linii lotniczych zachowa marginalne znaczenie dla europejskich podróżników.

Polski rynek otwiera się na nowe sposoby podróżowania. W porównaniu do ceny biletów i czasu dojazdu autokarem do Francji, Włoch czy Anglii, tanie latanie jest bezkonkurencyjne. Polsce brakuje jednak strategicznie rozplanowanej sieci węzłów komunikacyjnych ziemi i powietrza.

Jednym z nielicznych chlubnych przykładów jest lotnisko w Pyrzowicach (k. Katowic) – port lotniczy, kojarzony przez europejskich podróżnych z profesjonalną obsługą tanich linii. Od 1991 roku, kiedy Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze (GTL)³ przejęło lotnisko i otworzyło pierwsze, regularne połączenia z Frankfurtem port jest stale rozbudowywany. Wydłużenie pasa startowego w 2001 roku do 2800m pozwala na przyjmowanie samolotów klasy Boeing 707, a na płycie postojowej może jednocześnie oczekiwać 12 samolotów pasażerskich. Obecnie w ciągu godziny lotnisko może odprawić pięciuset podróżnych, przy zachowaniu

wszystkich wymogów bezpieczeństwa. W roku 2004 odprawiono łącznie ponad 620 tys. pasażerów. Równolegle rozwijane są terminale cargo, bogata infrastruktura komunikacyjna oraz usługi towarzyszące. 11 marca GTL ogłosiło kolejny etap rozwoju lotniska – budowę nowego terminalu.

Lotnisko w Katowicach dystansuje inne porty lotnicze w kraju i daje dobry przykład w zakresie organizacji. Jego prosta, ale starannie wykończona architektura, funkcjonalność i estetyka kojarzą się z rzeczową i dobrą obsługą. Nie brakuje też zapadającego w pamięć detalu. Od strony płyty lotniska charakterystyczna wieża kontroli lotów góruje nad rzędem kolumn elewacji. Nawiązują one kształtem do przekroju skrzydła samolotowego. Charakterystyczny stalowy profil, powtarzający się w regularnym rytmie wzdłuż fasady ma w sobie jednocześnie coś klasycznego i nowoczesnego.

Podobnej klasy lotniskiem jest Kraków-Balice, a łódzki Lublinek zapowiada rozbudowę. Nawet w porównaniu do portów lotniczych starej UE, łódzkie lotnisko miałoby wyjątkowe zalety. Milionowa aglomeracja łódzka, planowana w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnica i skrzyżowanie autostrad, oraz fakt, że wokół Lublinka nadal jest dość miejsca na rozbudowę węzła komunikacyjnego, stwarza niezwykle dogodne warunki rozwoju.

Miejmy nadzieję, że te sygnały stanowią pierwsze oznaki dostrzegania przez polskie miasta wzrastającego znaczenia City Airports. Dla ośrodków takich jak Łódź, będą one szansą ponownego rozkwitu, a dla architektów – inspirującymi wyzwaniem.