



# PLAN GENERALNY

2014–2034



Plan Generalny Katowice Airport na lata 2014–2034 przyjęty Uchwałą Zarządu nr 32/VIII/2014 z dnia 28 sierpnia 2014 r.

### Zarządzający Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach (Katowice Airport)

Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze SA  
Al. Korfańtego 38  
40-873 Katowice

Oddział w Pyrzowicach  
Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach  
42-625 Ożarówice  
ul. Wolności 90

NIP: 634-012-80-15  
REGON: 270504889  
Sąd Rejonowy Katowice-Wschód w Katowicach  
Wydz. VIII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, KRS 0000023650

tel.: +48 32 201 06 33  
fax: +48 32 201 06 34  
e-mail: biuro-zarząd@gtl.com.pl

### Parametry Katowice Airport

Kod IATA:	KTW
Kod ICAO:	EPKT
Kod referencyjny ICAO:	4D (4E w roku 2015)
Kategoria ochrony przeciwpożarowej:	8 (10 na żądanie)
Operacje:	24 h (brak ograniczeń w porze nocnej)
Droga startowa:	2800×60 m, (3200×45 m w roku 2015) PCN 46/R/B/W/T (PCN 70 w roku 2015)
Precyzyjne pomoce nawigacyjne:	RWY27 ILS Cat I (Cat II w roku 2015) D-VOR
Wzrokowe pomoce nawigacyjne:	PAPI RWY09/27
Powierzchnia lotniska:	530 ha

Katowice, wrzesień 2014 r.





## SPIS TREŚCI

<b>I.</b>	<b>Wstęp .....</b>	<b>9</b>
1.	Przedmowa.....	10
2.	Wykaz używanych skrótów.....	11
3.	Streszczenie .....	13
4.	Podstawy prawne, cele i zakres Planu Generalnego.....	13
5.	Ogólne informacje o Spółce.....	15
6.	Misja i wizja .....	15
<b>II.</b>	<b>Obszar objęty planem, z określeniem dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych.....</b>	<b>17</b>
1.	Lokalizacja lotniska .....	18
2.	Plan zagospodarowania lotniska.....	19
3.	Obszar oddziaływania .....	19
4.	Środowisko wokół lotniska .....	20
5.	Obszar ograniczonego użytkowania.....	21
6.	Plan zagospodarowania terenów wokół lotniska .....	22
<b>III.</b>	<b>Katowice Airport. Informacje ogólne.....</b>	<b>25</b>
1.	Wprowadzenie .....	26
2.	Infrastruktura lotnicza .....	27
2.1.	Służba kontroli ruchu lotniczego ATC .....	27
2.2.	Pomoce nawigacyjne (PAŻP/GTL) i systemy osłony meteorologicznej .....	28
2.3.	Wieża kontroli ruchu lotniczego.....	28
2.4.	Droga startowa, drogi kołowania.....	28
2.5.	Płyty postojowe (pasażerskie, cargo, business aviation) .....	28
3.	Obiekty lotniska .....	29
3.1.	Terminale pasażerskie.....	29
3.2.	Terminal towarowy .....	30
3.3.	Business Aviation .....	30
3.4.	Hangary obsługi technicznej samolotów .....	30
3.5.	Lotniskowa Służba Ratowniczo-Gaśnicza .....	31
3.6.	Baza techniczna .....	31
3.7.	Baza paliw lotniczych.....	31
3.8.	Catering lotniczy.....	31
3.9.	Wypożyczalnia samochodów .....	32
3.10.	Parkingi dla samochodów .....	32
3.11.	Biura.....	32
3.12.	Hotele .....	32
3.13.	Połączenia drogowe.....	32
3.14.	Transport szynowy – kolej .....	32
3.15.	Ochrona lotniska .....	33
4.	Ruch pasażerski i cargo .....	33
4.1.	Ruch pasażerski ogółem .....	33
4.2.	Ruch pasażerski regularny .....	34
4.3.	Ruch pasażerski krajowy.....	34
4.4.	Ruch pasażerski czarterowy .....	34
4.5.	Operacje lotnicze .....	34
4.6.	Bieżąca siatka połączeń.....	34
4.7.	Docelowa siatka połączeń .....	36
4.8.	Ruch General Aviation (Business Aviation).....	36
4.9.	Ruch cargo.....	36
4.10.	Charakterystyka wykorzystania dostępnych środków transportu .....	37



<b>IV.</b>	<b>Rozwój ruchu lotniczego. Informacja .....</b>	<b>39</b>
1.	Analiza sytuacji rynkowej w Polsce oraz Europie w latach 2011–2013 .....	40
2.	Planowany rozwój ruchu lotniczego .....	42
2.1.	Ruch pasażerski w okresach rocznych ( <i>AP – Annual Passenger forecast</i> ) .....	42
2.2.	Operacje lotnicze pasażerskie na drodze startowej w okresach rocznych ( <i>APTM – Annual Passenger Transport Movement forecast</i> ) .....	43
2.3.	Operacje lotnicze na drodze startowej w godzinach szczytu ( <i>PHRM – Peak Hour Runway Movement forecast</i> ) .....	45
2.4.	Stanowiska postojowe samolotów pasażerskich w godzinach szczytu ( <i>PPASD – Peak Passenger Aircraft Stand Demand forecast</i> ) .....	45
2.5.	Cargo lotnicze .....	48
2.6.	Lotnictwo ogólne / General Aviation .....	49
2.7.	Parkingi samochodowe krótkoterminowe i długoterminowe w okresach szczytu .....	49
<b>V.</b>	<b>Koncepcja zapewnienia służb żeglugi powietrznej ATC. Rozwój infrastruktury nawigacyjnej .....</b>	<b>51</b>
<b>VI.</b>	<b>Informacja dotycząca przepustowości .....</b>	<b>53</b>
1.	Przestrzeń: TMA, CTR, RWY, DK .....	54
2.	Stanowiska postojowe samolotów .....	54
3.	Terminale pasażerskie .....	55
4.	Terminal cargo .....	55
5.	Drogi dojazdowe .....	56
<b>VII.</b>	<b>Koncepcja rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem przestrzeni wokół lotniska .....</b>	<b>57</b>
1.	Rozwój do 2020 roku .....	58
1.1.	Budowa nowej drogi startowej (w trakcie realizacji) .....	58
1.2.	Budowa terminalu przylotowego wraz z bagażownią (w trakcie realizacji) .....	58
1.3.	Budowa nowej bazy cargo – Etap I – budowa płyty postojowej wraz z drogą kołowania E0 (w trakcie realizacji) .....	59
1.4.	Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej – Etap II – budowa stanowiska odladzania samolotów (w trakcie realizacji) .....	60
1.5.	Przebudowa istniejącej drogi startowej w drogę kołowania (przygotowanie przetargu na wybór wykonawcy) .....	60
1.6.	Operacje w warunkach ograniczonej widzialności – dostosowanie pola ruchu naziemnego do CAT II (przygotowanie przetargu na wybór wykonawcy) .....	60
1.7.	Budowa terminalu cargo (wybór wykonawcy – przetarg) .....	61
1.8.	Przebudowa terminali A i B po oddaniu terminalu przylotowego (projektowanie) .....	62
1.9.	Budowa strażnicy pożarnej (projektowanie) .....	62
1.10.	Budowa nowej wieży kontroli lotów (projektowanie) .....	62
1.11.	Budowa płyty postojowej wraz z modernizacją dróg kołowania E1, E2, D (zrealizowano) .....	62
1.12.	Dostosowanie części drogi startowej do funkcji płyty postojowej General Aviation (projektowanie) .....	62
1.13.	Budowa bazy obsługi technicznej (projektowanie) .....	62
1.14.	Instalacja do składowania paliwa lotniczego (projektowanie) .....	63
1.15.	Budowa przyłącza gazowego (wybór wykonawcy – przetarg) .....	63
1.16.	Hotele .....	63
1.17.	Heliport (koncepcja/projektowanie) .....	63
1.18.	Wieloetapowa rozbudowa parkingów .....	63
1.19.	Wartownia centralna .....	63
1.20.	Wartownia/Hangary .....	63
2.	Rozwój w okresie 2020–2034 .....	63
2.1.	Rozwój infrastruktury lotniskowej, równoległa, niezależna droga startowa .....	63
2.2.	Terminal pasażerski .....	64
2.3.	Terminal cargo .....	65
2.4.	Płyta postojowa cargo .....	65
2.5.	Budowa bazy General Aviation/Business Aviation .....	65



2.6.	Budowa stanowisk postojowych.....	65
2.7.	Budowa stanowiska samolotu izolowanego wraz z płytą do odladzania.....	65
2.8.	Hangar techniczny.....	65
2.9.	Rozbudowa drogi startowej, wprowadzenie procedur ILS Cat III + drogi kołowania M, R, C, H,6, H7 ...	66
2.10.	Strefa cargo .....	66
3.	Gospodarka mediami .....	66
3.1.	Energia elektryczna i bezpieczeństwo energetyczne .....	66
3.2.	Energia cieplna/chłodnicza i gaz .....	66
3.3.	Woda, gospodarka odpadami i ścieki.....	67
4.	Koncepcja zagospodarowania stref wokół lotniska .....	67
<b>VIII.</b>	<b>Informacje ekonomiczno-finansowe .....</b>	<b>69</b>
1.	Ogólne informacje ekonomiczno-finansowe GTL SA.....	70
2.	Struktura kapitału zakładowego GTL SA oraz planowane zmiany w kapitale ze szczególnym uwzględnieniem zmian w strukturze własnościowej Spółki .....	70
3.	Plan inwestycyjny GTL SA.....	70
4.	Przewidywane źródła finansowania inwestycji.....	73
5.	Przewidywane projekcje finansowe .....	74
5.1.	Założenia makroekonomiczne.....	74
5.2.	Założenia operacyjne .....	76
5.3.	Planowane wysokości stawek opłat lotniskowych .....	77
5.4.	Planowane przychody w podziale na segmenty .....	80
5.5.	Planowane koszty.....	82
5.6.	Obecna i przewidywana rentowność działalności GTL SA .....	82
5.7.	Obecna i przewidywana płynność działalności GTL SA .....	83
<b>IX.</b>	<b>Podsumowanie.....</b>	<b>85</b>
<b>X.</b>	<b>Załączniki i mapy.....</b>	<b>89</b>
1.	Plan ogólny Katowice Airport w roku 2014.....	90
2.	Plan ogólny Katowice Airport w roku 2020.....	91
3.	Plan ogólny Katowice Airport w roku 2034.....	92
4.	Mapa powierzchni ograniczających wysokości zabudowy i obiektów naturalnych w otoczeniu lotniska EPKT .....	93
5.	Obszar ograniczonego użytkowania do roku 2020.....	94





## Wstęp

1. Przedmowa
2. Wykaz używanych skrótów
3. Streszczenie
4. Podstawy prawne, cele i zakres Planu Generalnego
5. Ogólne informacje o Spółce
6. Misja i wizja



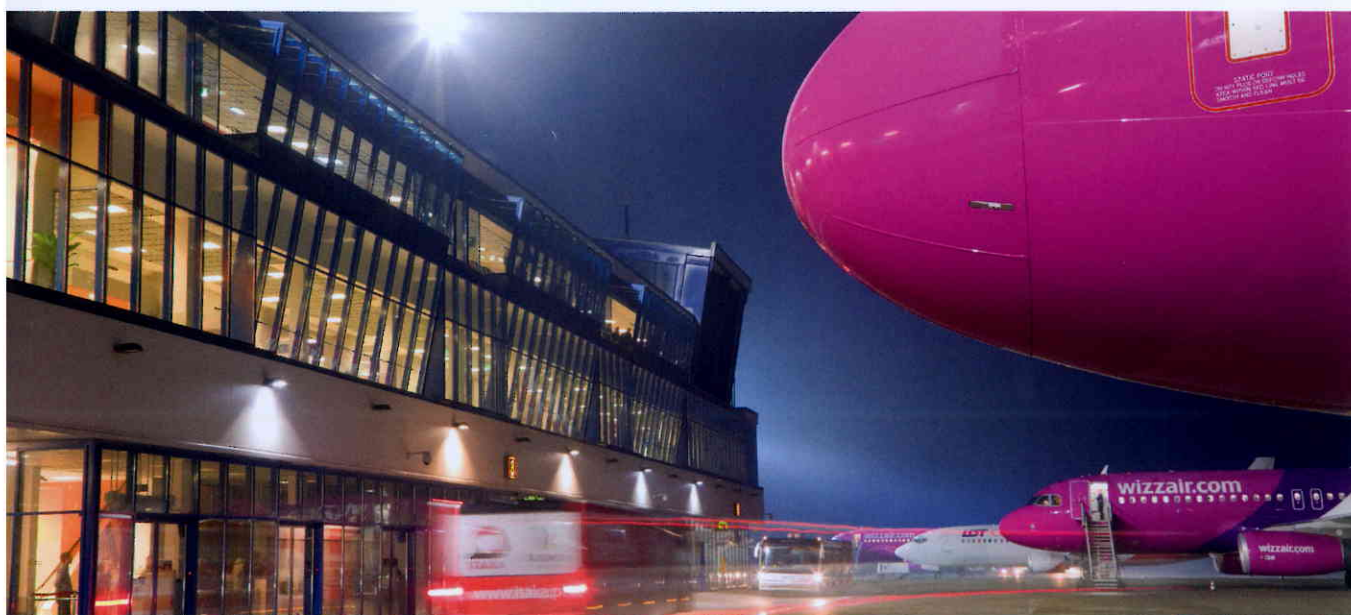
## 1. PRZEDMOWA

Katowice Airport to strategiczny element infrastruktury transportowej Regionu. Położony w pobliżu przecięcia autostrad A1 i A4, wraz z nimi stanowi element transeuropejskich korytarzy transportowych TEN-T: korytarza III Berlin–Kijów oraz korytarza VI Bałtyk-Adriatyk. Obsługuje największy zurbanizowany obszar w Europie Środkowo-Wschodniej i unikatowy na skalę Europy obszar charakteryzujący się dużą aktywnością gospodarczą. Katowice Airport jest ważnym ośrodkiem lotów czarterowych oraz lotniczych przewozów towarowych w Polsce. W 2013 r. obsłużono tu 2,5 mln pasażerów. 32 przewoźników lotniczych latało do 70 portów lotniczych w Europie, Azji, Afryce.

Katowice Airport, dzięki silnemu zapleczu gospodarczemu Regionu oraz unikalnym cechom położenia, ma praktycznie nieograniczone możliwości rozwoju. Celem GTL SA – Spółki zarządzającej Katowice Airport, jest umacnianie pozycji lotniska, które stanie się intermodalnym węzłem komunikacyjnym służącym pasażerom, a także przedsiębiorcom i mieszkańcom Regionu. Wpływ portu lotniczego na otoczenie ma wymiar społeczny, ekonomiczny i gospodarczy, dlatego GTL SA dąży do zaspokojenia potrzeb w każdym z obszarów – zarówno pasażerskim, jak i cargo. Port lotniczy jest miejscem pracy dla około 2500 osób, w znacznej części mieszkańców gmin województwa śląskiego. Jest miejscem przyciągającym inwestorów zarówno na terenie portu, jak i w jego otoczeniu.

Niniejszy Plan Generalny stanowi kontynuację realizacji założeń Planu przyjętego w 2008 r. Od tego czasu GTL SA konsekwentnie realizuje największy w historii program rozbudowy Katowice Airport. Spółka sprawnie przeszła przez najważniejsze elementy całego procesu inwestycyjnego poczynawszy od etapu planowania, poprzez montaż finansowy, w tym pozyskanie środków z Funduszy Unii Europejskiej, po etap fizycznej realizacji projektu, który zakończy się w 2016 roku. Po pełnej rozbudowie portu, Katowice Airport stanie się jednym z najważniejszych aktywów Regionu, wokół którego można budować odważne strategie gospodarcze. W tym kontekście GTL SA docenia także rolę swoich partnerów biznesowych jak i partnerów lokalnych i regionalnych w rozwoju Katowice Airport. Zespół pracowników zaangażowanych w proces inwestycyjny zapewnia pełne skoordynowanie działań i ciągłość merytoryczną, czego wyrazem jest niniejszy Plan Generalny opracowany przez specjalistów GTL SA.

Plan Generalny obejmujący okres kolejnych 20 lat, przedstawia wizję rozwoju portu do roku 2034. Budowa nowej i modernizacja istniejącej infrastruktury portu oraz wkład w rozwój otoczenia lotniska ma na celu wykreowanie lotniska nowoczesnego, przyjaznego pasażerom i użytkownikom, które spełnia wysokie standardy świadczonych usług, przy zachowaniu wymogów bezpieczeństwa. Realizacja inwestycji odbywa się przy zrównoważonej polityce finansowej, co pozwala na efektywną realizację zamierzeń inwestycyjnych i biznesowych.





## 2. WYKAZ UŻYWANYCH SKRÓTÓW

<b>ACC</b>	(ang. <i>Area Control Centre</i> ) – kontrola obszaru ustanowiona w celu sprawowania kontroli ruchu lotniczego wobec lotów kontrolowanych wykonywanych w drogach lotniczych	<b>DME</b>	(ang. – <i>Distance Measuring Equipment</i> ) radiowa pomoc nawigacyjna do podawania informacji o odległości od urządzenia
<b>APP</b>	(ang. <i>Approach Control</i> ) – kontrola zbliżania ustanowiona w celu sprawowania kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych statków powietrznych przylatujących i odlatujących	<b>D-VOR</b>	(ang. <i>Doppler Very High Frequency Omnidirectional Range</i> ) dopplerowska radiolatarnia kierunkowa
<b>Apron</b>	z ang. płyta postojowa samolotów	<b>E&amp;Y</b>	Ernst & Young
<b>ASM</b>	(ang. <i>Airspace Management</i> ) zarządzanie przestrzenią powietrzną	<b>EPKK</b>	kod ICAO Kraków Airport
<b>ATC</b>	(ang. <i>Air Traffic Control</i> ) – kontrola ruchu lotniczego, służba ustanowiona w celu zapobiegania niebezpiecznym zbliżeniom statków powietrznych ze sobą, zarówno podczas lotu, jak i na lotniskach. Kontrola ruchu lotniczego ma też na celu usprawnianie i utrzymywanie uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego	<b>EPKT</b>	kod ICAO Katowice Airport
<b>ATFM</b>	(ang. <i>Air Traffic Flow Management</i> ) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego	<b>FIS</b>	(ang. <i>Flight Information Service</i> ) Służba Informacji Powietrznej
<b>ATS</b>	(ang. <i>Air Traffic Services</i> ) służby ruchu lotniczego	<b>GA</b>	(ang. <i>General Aviation</i> ) lotnictwo ogólne
<b>AWOS</b>	(ang. <i>Automated Weather Observation System</i> ) automatyczny system obserwacji pogody	<b>GTL SA</b>	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze Spółka Akcyjna, zarządzający i współwłaściciel Katowice Airport
<b>CIT</b>	(ang. <i>Corporate Income Tax</i> ) – podatek dochodowy od osób prawnych, podatek od dochodów spółek (przedsiębiorstw)	<b>ICAO</b>	(ang. <i>International Civil Aviation Organisation</i> ) Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego
<b>CPI</b>	(ang. <i>Consumer Price Index</i> ) – indeks wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych. Najpopularniejsza na świecie miara inflacji	<b>ILS</b>	(ang. <i>Instrument Landing System</i> ) radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie samolotu
<b>CR</b>	(ang. <i>Current Ratio</i> ) – wskaźnik bieżącej płynności	<b>IMGW</b>	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej
<b>CTR Katowice</b>	(ang. <i>Controlled Zone Katowice</i> ) strefa kontrolowana lotniska Katowice	<b>LSR-G</b>	Lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza
<b>CTR Kraków</b>	(ang. <i>Controlled Zone Kraków</i> ) strefa kontrolowana lotniska Kraków	<b>LUN</b>	Lotnicze urządzenie naziemne
<b>DK</b>	droga kołowania	<b>MTOW</b>	(ang. <i>Maximum Take-Off Weight</i> ) maksymalna masa startowa statku powietrznego
		<b>NDB</b>	(ang. <i>Non-Directional Beacon</i> ) radiolatarnia bezkierunkowa
		<b>NDS</b>	Nowa Droga Startowa
		<b>Obligacje</b>	papiery wartościowe emitowane przez GTL SA zgodnie z Ustawą o obligacjach z dnia 29 czerwca 1995 r. Dz.U. 1995 Nr 83 poz. 420 z późniejszymi zmianami
		<b>PAR/SSR</b>	(ang. <i>Precision Approach Radar / Secondary Surveillance Radar</i> ) radar precyzyjnego podejścia do lądowania / wtórny radar dozoru
		<b>PAX</b>	(ang. <i>Passenger</i> ) pasażer
		<b>PAŻP</b>	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
		<b>PG</b>	Plan Generalny
		<b>POIŚ</b>	Program Infrastruktura i Środowisko
		<b>PRM</b>	(ang. <i>Passengers with Reduced Mobility</i> ) opłata za utrzymywanie infrastruktury do obsługi pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej



<b>QR</b>	(ang. <i>Quick Ratio</i> ) wskaźnik szybkiej płynności finansowej		
<b>ROA</b>	(ang. <i>Return On Assets</i> ) wskaźnik rentowności aktywów		
<b>ROE</b>	(ang. <i>Return On Equity</i> ) wskaźnik rentowności kapitału własnego		
<b>ROS</b>	(ang. <i>Return On Sales</i> ) wskaźnik rentowności sprzedaży	<b>TP</b>	rejony kontrolowane lotnisk lub węzłów lotnisk – ustanowione zwykle u zbiegu dróg lotniczych, w pobliżu jednego lotniska lub kilku lotnisk (węzła lotnisk)
<b>RVR</b>	(ang. <i>Runway Visual Range</i> ) widoczność wzdłuż drogi startowej	<b>TWR</b>	terminal pasażerski (ang. <i>Tower</i> ) kontrola lotniska ustanowiona w celu sprawowania kontroli ruchu lotniczego w ruchu lotniskowym
<b>RWY</b>	(ang. <i>Runway</i> ) droga startowa	<b>UE</b>	Unia Europejska
<b>SAR</b>	(ang. <i>Search And Rescue</i> ) służba poszukiwawczo-ratownicza	<b>ULC</b>	Urząd Lotnictwa Cywilnego
<b>TEN-T</b>	(ang. <i>Trans-European Transport Networks</i> ) Transeuropejska sieć transportowa	<b>VAT</b>	(ang. <i>Value Added Tax</i> ) podatek od wartości dodanej
<b>THR</b>	(ang. <i>Threshold</i> ) próg drogi startowej	<b>WIBOR</b>	(ang. <i>Warsaw Interbank Offered Rate</i> ) referencyjna wysokość oprocentowania kredytów na polskim rynku międzybankowym
<b>TMA</b>	(ang. <i>Terminal Manoeuvring Area</i> )		





### 3. STRESZCZENIE

Nowelizacja z 2011 r. Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze nałożyła na zarządzających lotniskami użytku publicznego obowiązek opracowania planu generalnego, który stanowi plan rozwoju lotniska na okres nie krótszy niż 20 lat.

Katowice Airport realizuje program inwestycyjny na podstawie dokumentu Plan Generalny dla Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach sporządzonego w roku 2008 na okres do roku 2032, wykonany przez konsorcjum Egis Avia SA, Egis Poland Sp. z o.o. Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych Polconsult Sp. z o.o.

W ramach inwestycji wybudowano między innymi nową płytę postojową dla samolotów, wyremontowano istniejący i wybudowano nowy hangar obsługi statków powietrznych. Trwają prace przy budowie nowej, zamiennej drogi startowej o długości 3200 m, płyty postojowej cargo, terminala przyłotowego, terminala cargo, stanowisk do odladzania samolotów.

Niniejszy Plan Generalny Katowice Airport jest kontynuacją przywołanego wyżej dokumentu planistycznego z 2008 r.

Katowice Airport jako lotnisko użytku publicznego jest istotnym elementem w sieci transportowej południowej Polski. Z uwagi na lokalizację i otoczenie gospodarcze ma nieograniczone możliwości rozwoju. Położony jest w województwie śląskim, w pobliżu przecięcia autostrad A1 i A4, które wraz z Katowice Airport są elementami głównych europejskich szlaków transportowych w ramach sieci TEN-T. Aglomeracja Śląska jest największym zurbanizowanym obszarem w Europie Środkowo-Wschodniej i stanowi unikatowy na skalę Europy obszar charakteryzujący się dużą aktywnością gospodarczą, Port lotniczy jest miejscem pracy dla około 2500 osób, w znacznej części mieszkańców gmin województwa śląskiego.

Katowice Airport obsłużył w 2013 r. 2,5 mln pasażerów. 32 przewoźników lotniczych latało do 70 portów lotniczych w Europie, Azji, Afryce. W przewozach pasażerskich dominowali przewoźnicy niskokosztowi oraz czarterowi. Katowice Airport jest ważnym ośrodkiem lotów czarterowych oraz lotniczych przewozów towarowych w Polsce.

Plan Generalny Katowice Airport uwzględnia okres do roku 2020 oraz kolejny okres do roku 2034. Prze-

widuje się, że do roku 2020 Katowice Airport powinno obsłużyć około 4,3 mln podróźnych, a w roku 2034 około 6,6 mln podróźnych.

Do roku 2020 zostanie zrealizowana większość z trwających inwestycji, tj. nowa droga startowa o długości 3200 m, nowa płyta postojowa wraz z terminalem cargo, płyta do odladzania samolotów. Kompleksowy zakres prowadzonych prac jest największym w historii Katowice Airport. Inwestycje są współfinansowane ze środków Unii Europejskiej.

W okresie między 2020 a 2034 zostaną przeprowadzone inwestycje uzupełniające podstawowy program zrealizowany do roku 2020, z których największą będzie budowa nowego terminala pasażerskiego, który zastąpi obecne obiekty terminali skupiając ich funkcję w jednym terminalu.

Inwestycje realizowane są zgodnie z przepisami o ochronie środowiska naturalnego.

Inwestycje będą realizowane w sposób bezpieczny dla kondycji ekonomicznej Spółki. W przypadku szybszego niż planowany przyrost w ilości obsługiwanych podróźnych, część inwestycji zostanie zrealizowana wcześniej. Przeciwnie, jeżeli wzrost będzie mniejszy od oczekiwanego, wówczas część inwestycji będzie zrealizowana w terminach późniejszych lub zostanie zaniechana.

Biorąc także pod uwagę okres obejmujący Plan Generalny, należy mieć na względzie ewentualną konieczność realizacji innych niż opisane inwestycji, wynikających ze zmian prawa, zmian na rynku, czy zaspokojenia potrzeb pasażerów.

### 4. PODSTAWY PRAWNE, CELE I ZAKRES PLANU GENERALNEGO

Plan Generalny znajduje umocowanie prawne w Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze<sup>1</sup>. Nowelizacja Ustawy z 2011 r. nałożyła na zarządzających lotniskami użytku publicznego obowiązek opracowania planu generalnego, który stanowi plan rozwoju lotniska. Plan Generalny sporządzony jest na okres nie krótszy niż 20 lat.

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 933



Przepis art. 55 ust. 5–12 Ustawy prawo lotnicze wskazuje zakres przedmiotowy i czasowy Planu, a także procedurę jego zatwierdzania. Wypełniając dyspozycje Ustawy, niniejszy Plan Generalny określa:

1. Obszar objęty planem, z określeniem dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych.
2. Informację dotyczącą planowanego rozwoju ruchu lotniczego (w podziale w szczególności na operacje regularne, czarterowe i lotnictwo ogólne, przewozy pasażerów i towarów).
3. Koncepcję zapewniania służb żeglugi powietrznej.
4. Koncepcję rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem stref wokół lotniska.
5. Informację dotyczącą przepustowości, z uwzględnieniem jej obecnych i przyszłych parametrów (w podziale na parametry dotyczące w szczególności dróg startowych, dróg kołowania, płyt postojowych, terminali, przestrzeni powietrznej, dróg dojazdowych do lotniska), w odniesieniu do zakładanego rozwoju ruchu i planowanych modernizacji lotniska.
6. Informacje ekonomiczno-finansowe dotyczące w szczególności obecnej i planowanej struktury własnościowej, przewidywanych źródeł finansowania inwestycji, obecnej i przewidywanej rentowności i płynności podmiotu, planowanej wysokości opłat lotniskowych i przychodów z ich tytułu, z odniesieniem do całości planowanych przychodów podmiotu.

Plan Generalny zawiera wizję rozwoju Katowice Airport do roku 2034. Punktem wyjścia jest rok 2013, kolejne etapy to okres do roku 2020, a następnie do roku 2034. Okresy te wynikają z realizacji przyjętego planu inwestycyjnego określonego dla perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014–2020 oraz planowanego rozwoju siatki połą-

czeń pasażerskich i cargo na tle prognoz ruchu dla polskiego rynku lotniczego.

Niniejszy Plan Generalny stanowi kontynuację i zastępuje Plan Generalny dla Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach, przyjęty w 2008 r., zgodnie z którym obecnie realizowany jest program inwestycyjny.

Dokument o nazwie Plan Generalny dla Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach sporządzony w roku 2008 na okres do roku 2032 został wykonany przez konsorcjum Egis Avia SA – członek konsorcjum, Egis Poland Sp. z o.o. (dawniej: Nexel Polska Sp. z o.o.) – lider konsorcjum oraz Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych Polconsult Sp. z o.o. – członek konsorcjum.

Plan został przyjęty do realizacji Uchwałą Zarządu GTL SA nr 11/XII/2008 z dnia 08.12.2008 r. Następnie został zaakceptowany przez Radę Nadzorczą GTL SA uchwałą nr 7/2009 z dnia 01.04.2009 r.

W dniu przyjęcia do realizacji Planu Generalnego nie było przepisów zobowiązujących GTL SA do spełnienia formalnych wymogów związanych z trybem konsultowania czy też zatwierdzania tego typu dokumentu planistycznego.

Pomimo braku dyspozycji ustawowych kopie Planu Generalnego zostały przekazane do zaopiniowania, a następnie do wykorzystania przez:

- Polską Agencję Żeglugi Powietrznej
- Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego
- Urząd Lotnictwa Cywilnego
- Ministerstwo Infrastruktury
- Wojewodę Śląskiego
- Okoliczne Gminy i Starostwa Powiatowe





- PKP
- Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad

Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego uchwałą Sejmiku nr III/56/1/2010 z dnia 22 września 2010 roku wprowadził zmiany do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego uwzględniające zapisy Planu Generalnego, w szczególności związane z możliwością budowy drugiej niezależnej drogi startowej.

Urząd Gminy Mierzęcice wprowadził zmiany w studium do planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Mierzęcice w strefie podejścia do lądowania nowej, zamiennej drogi startowej oraz rozpoczął procedurę przyjęcia uchwały nowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Pozostałe gminy i starostwa powiatowe uzgodniły i przyjęły do stosowania mapy z teczki rejestracyjnej lotniska uwzględniające istnienie powierzchni ochronnych dla istniejącej i nowej, zamiennej drogi startowej w budowie.

Potrzeba aktualizacji planu wynika z nowej sytuacji prawnej związanej z wprowadzeniem na grunt prawa polskiego przepisów, o których mowa powyżej.

Niniejszy Plan Generalny, stanowiąc kontynuację założeń Planu z 2008 r., został opracowany przez specjalistów GTL SA i przyjęty Uchwałą Zarządu GTL SA nr 32/VIII/2014 z dnia 28 sierpnia 2014 r.

## 5. OGÓLNE INFORMACJE O SPÓŁCE

Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze Spółka Akcyjna z siedzibą w Katowicach (GTL SA), Al. Korfante-go 38 powstała na podstawie aktu notarialnego REP. A 701/91 z dnia 7.02.1991 r. Spółka została wpisana do RHB postanowieniem Sądu Rejonowego w Katowicach, Wydział VIII Gospodarczo- Rejestrowy w dniu 6 marca 1991 r., RHB 6257. Postanowieniem Sądu Rejonowego w Katowicach Wydział VIII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego w dniu 28.06.2001 r. wpisano Spółkę do Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000023650.

1 maja 1994 r. GTL SA, na podstawie koncesji Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej na eksploatację lotniska oraz świadectwa kwalifikacji Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego na

wykonanie usług lotniskowych, przejęło zarządzanie Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice. Podstawowym przedmiotem działalności GTL SA, zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności, jest „działalność usługowa wspomagająca transport lotniczy”. GTL SA zarządza Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach, dalej określanym jako Katowice Airport, co oznacza zarządzanie operacyjne, inwestycyjne, finansowe i strategiczne infrastrukturą lotniskową i jej udostępnianie użytkownikom – Pasażerom i Przewoźnikom.

## 6. MISJA I WIZJA

Obecnie Spółka skupia się na działaniach przynoszących efekty w dłuższej perspektywie czasowej. Realizacja inwestycji, ukierunkowanie na rozwój ruchu pasażerskiego, dalsze działania mające na celu podniesienie jakości świadczonych usług, satysfakcji podróżnych, przewoźników oraz pracowników Katowice Airport, mają na celu przygotowanie portu w zakresie operacyjnym, organizacyjnym i kadrowym do dalszego wzrostu ruchu. Realizacja tych działań odbywa się na tle prowadzenia zrównoważonej polityki finansowej i dbałości o zachowanie bezpiecznego wskaźnika płynności finansowej.

**Misją GTL SA jest** Zarządzanie Katowice Airport w sposób zapewniający jego bezpieczne i efektywne funkcjonowanie oraz stymulowanie ekonomicznego i społecznego rozwoju otoczenia poprzez promocję pasażerskiego i towarowego transportu lotniczego oraz wspieranie kształcenia kadr lotnictwa cywilnego, z korzyścią dla mieszkańców województwa śląskiego/Polski Południowej.

Działania te ukierunkowane są na realizację hasła: Katowice Airport – SO MANY REASONS TO FLY (Tak wiele powodów by latać).

**Wizja GTL SA to:** w trosce o klientów, partnerów biznesowych i całą społeczność Regionu – zarządzanie i rozwijanie Katowice Airport w sposób efektywny, innowacyjny i zrównoważony, aby stać się dobrze skomunikowanym i centralnym elementem pasażerskiej i towarowej infrastruktury transportowej Regionu i Polski Południowej oraz Europy Środkowo-Wschodniej.

Jasno i rzeczowo określone priorytety pozwalają osiągnąć GTL SA pozycję nowoczesnej i otwartej na potrzeby pasażerów i przedsiębiorców Spółki.





## **Obszar objęty planem, z określeniem dopuszczalnych gabarytów obiektów budowlanych i naturalnych**

1. Lokalizacja lotniska
2. Plan zagospodarowania lotniska
3. Obszar oddziaływania
4. Środowisko wokół lotniska
5. Obszar ograniczonego użytkowania
6. Plan zagospodarowania terenów wokół lotniska



## 1. LOKALIZACJA LOTNISKA

Katowice Airport położony jest w województwie śląskim, na terenie gminy Ożarówice i Mierzęcice, około 30 km na północ od Katowic. W zamierzeniu miał obsługiwać tereny województwa śląskiego i ościennych województw. W praktyce korzystają z niego pasażerowie całej południowej Polski, a nawet Czech i Słowacji. Katowice Airport jest jednym z kluczowych elementów infrastruktury transportowej województwa śląskiego.

Teren portu lotniczego obejmuje powierzchnię ok. 530 ha. Zarządza nim spółka Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze SA. W chwili obecnej teren jest umownie przedzielony na stronę północną i południową drogą startową (DS), o długości 2800 m i szerokości 60 m, zlokalizowaną centralnie na przedmiotowym terenie w osi wschód – zachód. Takie położenie drogi startowej wynika z przeważających kierunków wiatrów.

Katowice Airport należy do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Na południe od lotniska przebiega normalnotorowa linia kolejowa. Od połu-

dnia do Katowice Airport dochodzi droga ekspresowa S1. W bezpośrednim sąsiedztwie lotniska istnieje również autostrada A1 z węzłem „Pyrzowice” i połączeniem drogi ekspresowej S1, zlokalizowanym na południowy zachód od lotniska, łączącej się dalej z autostradą A4. W dalszym etapie budowy autostrady A1 w kierunku północnym, obiekt ten będzie przebiegać bezpośrednio przy zachodniej granicy portu.

Lotnisko jest położone na stosunkowo dużej jak warunki polskie wysokości 303 m n.p.m., jest pozbawione naturalnych przeszkód lotniczych takich jak pofałdowania terenu czy góry.

W otoczeniu lotniska brak jest zakładów przemysłowych. Występuje tu jedynie drobna wytwórczość i usługi.

Obszar stanowiący bezpośrednie otoczenie Katowice Airport ma w większości charakter rolniczy. Dlatego na uwagę zasługują obecne warunki terenowe lotniska i jego otoczenie, które odpowiadają planom przyszłego rozwoju Katowice Airport i stanowią ważny atut w porównaniu do innych lotnisk europejskich.

**Rys. 1.** Mapa położenia Katowice Airport





## 2. PLAN ZAGOSPODAROWANIA LOTNISKA

W miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ożarówice, na której terenie w większości położone jest Katowice Airport cały obszar lotniska oznaczony jest symbolem KL – komunikacja lotnicza. Umożliwia to realizację na terenie obszaru zarządzanego przez GTL SA inwestycji związanych z prowadzeniem działalności na międzynarodowym lotnisku użyteczności publicznej.

Teren lotniska jest mocno zagospodarowany w obszarze południowym, gdyż tu znajduje się zespół terminali pasażerskich, cargo, płyt postoju samolotów i parkingów. Do zespołu zabudowy dociera droga wojewódzka nr 913. Na wschód od terminali pasażerskich zlokalizowany jest budynek służący administracji Portu Lotniczego, następnie baza eksploatacji lotniska, hangary lotnicze, baza służb energetycznych. W środkowej części lotniska znajduje się droga startowa wraz z obsługującą ją infrastrukturą nawigacyjną i drogami kołowania łączącymi drogę startową z płytami postojowymi (płytą przeddworcową – Apron 1, płytą przeznaczoną dla transportów cargo – Apron 3). Część północna Portu Lotniczego jest najmniej zagospodarowana. Na jej obszarze znajduje się radar zbliżania będący własnością Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) oraz droga patrolowa poprowadzona wokół ogrodzenia lotniska. Teren ten stanowi główne rezerwy inwestycyjne portu.

Powierzchnie ograniczające wysokość obiektów budowlanych oraz naturalnych zostały wyznaczone w otoczeniu lotniska i przedstawione wraz z wykazem przeszkód lotniczych i obiektów charakterystycznych w dokumentacji rejestracyjnej lotniska. Przeszkody w strefach podejścia i startu to drzewa, niezbędne anteny i słupy o wysokości do 30 m nad poziomem terenu i 330 m n.p.m. Przeszkodami w kręgu nad lotniskowym i na lotnisku są drzewa, wieże i maszty do wysokości 44 m n.p.t i 383 m n.p.m.

Obiektami charakterystycznymi w rejonie lotniska są kominy, anteny, słupy, budynki na wzniesieniach itp. o wysokości do 130 m n.p.t i 421 m n.p.m. Obiekty te nie stanowią przeszkód lotniczych w otoczeniu lotniska, gdyż ich wysokość nie przekracza powierzchni ograniczających wysokość zabudowy lub zlokalizowane są poza zasięgiem tych powierzchni.

## 3. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA

Zasięg oddziaływania Katowice Airport obejmuje obszar województwa śląskiego, a także częściowo obszar województwa opolskiego i małopolskiego. Województwo śląskie, zgodnie z informacjami Głównego Urzędu Statystycznego, zamieszkiwało w 2011 roku ponad 4,6 mln osób, a cały obszar oddziaływania portu – 11 milionów potencjalnych pasażerów.

Katowice Airport dysponuje silnym zapleczem w postaci pręźnie rozwijającego się województwa

► Rys. 3. Obszar oddziaływania Katowice Airport





śląskiego. Powierzchnia województwa śląskiego stanowi 4% ogólnej powierzchni kraju, niemniej zamieszkuje ją 12,3% ogólnej liczby populacji, dzięki temu województwo śląskie posiada najwyższy wskaźnik urbanizacji i zagęszczenia ludności w Polsce. W centrum województwa znajduje się aglomeracja Górnego Śląska, zespół dużych, sąsiadujących ze sobą miast, wykazujących dużą koncentrację aktywności gospodarczej. Populacja aglomeracji liczy 2,8 mln mieszkańców (co stanowi 60% ogólnej populacji województwa śląskiego). Województwo korzysta z młodej i dobrze wykształconej ludności czynnej zawodowo.

Województwo śląskie dodatkowo położone jest na przecięciu transeuropejskich korytarzy transportowych. Charakteryzuje się najwyższymi w kraju wskaźnikami gęstości dróg i linii kolejowych. Szerokotorowa linia kolejowa LHS wraz ze stacją przelądkowo – rozrządową stwarza unikalną możliwość zorganizowania w województwie euroazjatyckiego centrum logistycznego o funkcjach terminala to-

warowego i wykorzystania już istniejącej linii dla przewozu koleją samochodów ciężarowych TIR przez terytorium Polski, Ukrainy, Białorusi i Rosji, w głąb tych państw i dalej na Wschód. Port i Kanał Gliwicki oraz rzeka Odra zapewniają transport towarów zwłaszcza masowych i wielkogabarytowych do Bałtyku, a dzięki powiązaniom z kanałami żeglugi śródlądowej w Niemczech również do wielu portów rzecznych i morskich Europy Zachodniej.

## 4. ŚRODOWISKO WOKÓŁ LOTNISKA

Teren Katowice Airport leży poza zasięgiem obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000.

Teren Katowice Airport położony jest w zlewni rzeki Brynicy (dorzecze Wisły). W istniejącym systemie odwadniania można wydzielić 6 zlewni, związanych

► **Tabela 3.** Podstawowe dane dotyczące województwa śląskiego i Katowic w odniesieniu do całej Polski (źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS 2013)

Lp.	Wyszczególnienie	Katowice	woj. śląskie	Polska
1	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	165	12 333	312 679
2	Ludność ogółem [tys. osób]	304,36	4 599	38 495
3	Gęstość zaludnienia [osoba/km <sup>2</sup> ]	1 849	373	123
4	Stopień urbanizacji [%]	100,0	77,4	60,4
5	<b>Ludność według płci [%]</b>			
5.1	Kobiety	52,5	51,7	51,6
5.2	Mężczyźni	47,5	48,3	48,4
6	Liczba kobiet na 100 mężczyzn [osoba]	110	107	107
7	<b>Struktura wiekowa ludności ogółem [%] w wieku</b>			
7.1	Przedprodukcyjnym (poniżej 17 lat)	14,4	16,9	18,2
7.2	Produkcyjnym	63,1	63,8	63,4
7.3	Poprodukcyjnym (65 lat i więcej)	22,5	19,3	18,4
8	Urodzenia żywe na 1000 ludności [osoba]	8,6	9,3	9,6
9	Zgony niemowląt na 1000 urodzeń żywych [osoba]	21	5,1	4,6
10	Przyrost naturalny na 1000 ludności [%]	-3,2	-1,4	-0,5
11	Stopa bezrobocia [%]	5,4	11,2	13,4
12	Średnie miesięczne wynagrodzenie brutto	5 270,37	4 022,80	3 877,43



z kolektorami zbiorczymi kanalizacji deszczowej i miejscami wlotu do odbiorników powierzchniowych. Wody opadowe i roztopowe kierowane są do trzech odbiorników powierzchniowych, tj. do:

- potoku Czczówka
- rowu Pyrzowickiego
- rowu melioracji szczegółowej RE, ciek przy Podłącznej.

W raporcie oddziaływania na środowisko stwierdzono możliwe związki wód powierzchniowych z wodami podziemnymi serii węglanowej triasu i wykazano, że wody rzeki Brynicy (głównego odbiornika w rejonie Portu) nie mają bezpośredniego kontaktu z wodami serii węglanowej triasu.

W sąsiedztwie Katowice Airport zlokalizowane są ważne obiekty gospodarki wodnej, takie jak:

- ujęcie wód podziemnych „Bibiela”
- zbiornik wód powierzchniowych „Kozłowa Góra” (Jezioro Świerklanieckie)
- wyrobisko kopalni dolomitów „Burdzowice”
- zbiornik „Przeczyce” (Zalew Przeczycko-Siewierski).

Katowice Airport nie ma istotnego wpływu na te obiekty.

Dane dotyczące stanu zanieczyszczenia powietrza dla terenu wokół Katowice Airport określono dla 2008 roku, na podstawie informacji Śląskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Katowicach. Z przeprowadzonych analiz wynikało, iż nie doszło do przekroczeń wartości dopuszczalnych. Analizowano: pył zawieszony PM 10, dwutlenek azotu i dwutlenek siarki.

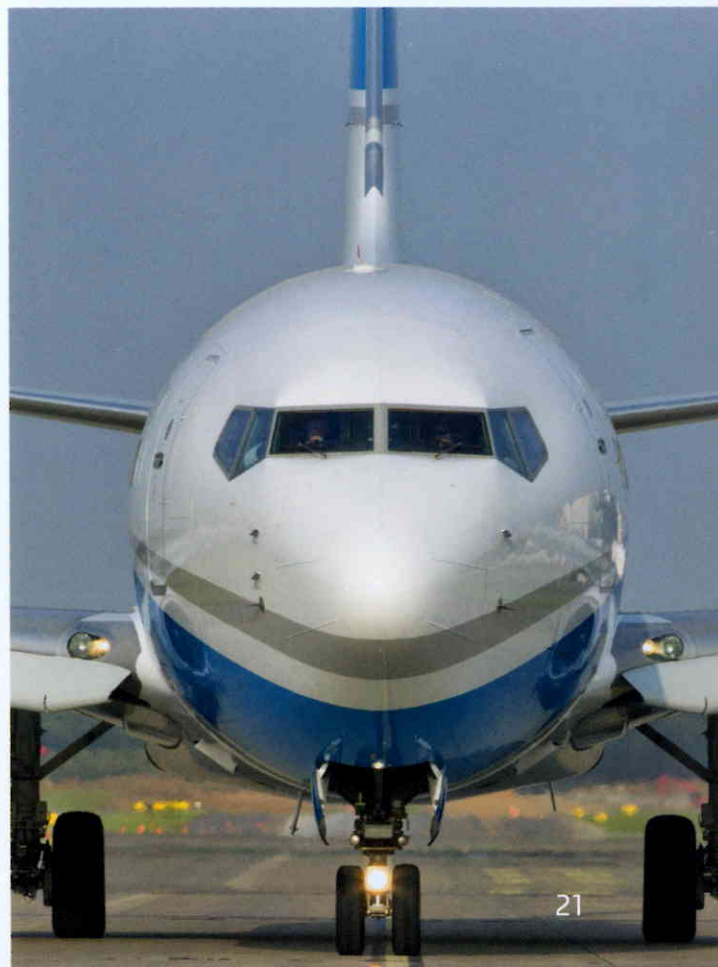
## 5. OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA

Przeprowadzona ocena parametrów akustycznych rejonu wokół Katowice Airport potwierdza konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wokół lotniska. Utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania przyniesie wymierne korzyści dla mieszkańców, w tym zwiększenie komfortu użytkowania nieruchomości poprzez zapewnienie odpowiedniej izolacyjności akustycznej, zgodnie z Polskimi Normami budynków znajdujących się w tym obszarze. Przyczyni się także do powstania możliwości ubiegania się o wypłatę odszkodowania za ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości.

Powyższa ocena w zakresie hałasu objęta oceną zasięgu oddziaływania hałasu operacji startów, lądowań i kołowania. W przypadku analizowanego obszaru położonego wokół Katowice Airport, w kategorii terenów objętych ochroną akustyczną zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku Dz. U. Nr 120 poz. 826), w przeważającej części występują tereny o przeznaczeniu mieszkaniowo-usługowym. Granicę obszaru ograniczonego użytkowania wyznaczono dla terenów o charakterze mieszkaniowym. Granicę wyznacza największy zasięg (tzn. obwiednia) wynikająca z nałożenia zasięgu krzywej ekwiwalentnego poziomu dźwięku LAeqN = 50 dB dla pory nocnej (prognoza na 2020 rok). Obszar Ograniczonego Użytkowania dla Katowice Airport został utworzony Uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego nr IV/53/12/2014 z dnia 25 sierpnia 2014 r. Powierzchnia obszaru ograniczonego użytkowania wynosi 23,39 km<sup>2</sup>.

Ustanawiając obszar ograniczonego użytkowania powinny zostać wprowadzone zapisy w planie zagospodarowania przestrzennego dotyczące:

- ograniczenia przeznaczenia określonych terenów
- wymagań technicznych dla budynków
- funkcji terenów (sposobów jego wykorzystania).





## 6. PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW WOKÓŁ LOTNISKA

Na terenach otaczających Katowice Airport obowiązują nieprzekraczalne ograniczenia wysokości zabudowy określone w dokumentacji rejestracyjnej Katowice Airport, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (Dz. U. z 2003 r. Nr 130, poz. 1192 z późn. zm.). Mapy z naniesionymi powierzchniami ograniczającymi wysokość zabudowy posiada zarządzający Katowice Airport, tj. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze SA, zgodnie z § 8 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 5 lipca 2013 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk (Dz. U. z 2013 r. poz. 810).

Ograniczenia wysokości obiektów obejmują także umieszczane na nich urządzenia, a w szczególności anteny, reklamy, a w przypadku dróg lub linii kolejowych – również ich skrajnie, zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska.

Dla obiektów trudno dostrzegalnych z powietrza, w tym napowietrznych linii, masztów, anten, dopuszczalne wysokości zabudowy, zgodnie z § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powin-

ny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska, powinny być pomniejszone o co najmniej 10 m.

W odległości do 5 km od granicy lotniska zabrania się budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych, które mogą stanowić źródło żerowania ptaków, zgodnie z art. 87 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393).

Na nieruchomościach w rejonach podejść do lądowania zabrania się sadzenia i uprawy drzew i krzewów mogących stanowić przeszkody lotnicze, zgodnie z art. 87 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze.

Ponadto niezależnie od wyżej cytowanych ograniczeń obowiązują strefy ograniczonej wysokości zabudowy dla lotniczego urządzenia naziemnego, jakim jest radar dozoru, którego właścicielem jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

Budowa i eksploatacja lotniczego urządzenia naziemnego (LUN)- radaru jest celem publicznym w rozumieniu art. 6 pkt 1b ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2010 r. Nr 102, poz. 651. W związku z tym:

- zapewnia się odpowiednie środki ochrony, aby zabezpieczyć go przed uszkodzeniem lub zakłóceniami w jego działaniu zgodnie z Załącznikiem Va, część A – Charakterystyka fizyczna, infrastruktura i urządzenia, punkt 3d rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr



W 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającej dyrektywę 2006/23/WE (Dz. Urz. L nr 309 s. 51 z 24.11.2009 r.), który nie może być zakłócany oraz którego działanie nie może być negatywnie zmienione przez źródła promieniowania lub obecność stałych bądź ruchomych przedmiotów zgodnie z Załącznikiem Va, część A – Charakterystyka fizyczna, infrastruktura i urządzenia, punkt 3e w/w rozporządzenia (WE) Nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r.

Granice (także pionowe) stref ochrony LUN są do pozyskania u właściciela urządzenia, tj. Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Powyższe uwzględnia ograniczenia zabudowy jedynie w odniesieniu do obiektów lotnictwa cywilnego.

W związku z tym działalność Katowice Airport podzielona jest w następującym porządku:

- Południowa strona Katowice Airport przeznaczona jest do obsługi ruchu pasażerskiego. Tam

są zlokalizowane terminale pasażerskie, parkingi oraz znajdują się rezerwy terenu do rozbudowy tej infrastruktury.

- W południowo-wschodniej części Katowice Airport lokowana jest działalność związana z lotniczym transportem towarów. W bezpośrednim sąsiedztwie na terenach przyległych, rozwijana będzie działalność logistyczna i produkcyjna zgodna z lokalnymi planami zagospodarowania przestrzennego.
- Między strefą obsługi pasażerskiej a nową strefą obsługi cargo znajdują się hangary obsługi technicznej statków powietrznych, gdzie również są rezerwy terenu niezbędne do przyszłej rozbudowy.
- Wolne tereny po północnej stronie lotniska stanowią rozległą rezerwę do przyszłego zagospodarowania w przypadku wyczerpania możliwości rozwoju po południowej stronie. Jedną z takich możliwości może być m.in. zwiększone zapotrzebowanie na teren spowodowane rozwojem działalności logistycznej, potrzebami infrastruktury cargo oraz budowy niezależnej drogi startowej.







## Katowice Airport. Informacje ogólne

1. Wprowadzenie
2. Infrastruktura lotnicza
3. Obiekty lotniska
4. Ruch pasażerski i cargo



## 1. WPROWADZENIE

Po raz pierwszy Katowice Airport został udostępniony dla ruchu pasażerskiego 6 października 1966 roku, kiedy z lotniska wystartował pierwszy samolot Polskich Linii Lotniczych LOT do Warszawy. W tym czasie piloci samolotów pasażerskich korzystali z wojskowych pomocy nawigacyjnych oraz byli prowadzeni przez wojskowych kontrolerów przestrzeni powietrznej. Wraz z uruchomieniem połączeń pasażerskich w Katowice Airport rozpoczęły się pierwsze inwestycje w infrastrukturę cywilną. Ciągły niewielki ruch pasażerski odbywał się do 28 października 1990 roku, kiedy odleciał do Warszawy ostatni rejsowy samolot PLL LOT. Rozpoczął się okres zastoju. W celu budowy, właściwie od podstaw, komunikacji lotniczej Górnego Śląska z resztą kraju i świata, władze wojewódzkie wyszły z propozycją powołania spółki mającej rozwinąć tą zaniebaną, a także ważną dla rozwoju regionu gałąź transportu.

W 1991 roku powstało Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze SA. 2 lipca 1992 roku PLL LOT wznowiły połączenie lotnicze z Warszawą, a 28 marca 1993 roku niemieckie linie lotnicze Lufthansa lotem do Frankfurtu zainauguowały po 54 latach przerwy pierwsze połączenie zagraniczne.

Wraz z powolnym wzrostem ruchu, rozpoczęto prace nad rozbudową cywilnej infrastruktury, wtedy

jeszcze współużytkowanej wraz z wojskiem. Prace te zdecydowanie przyspieszyły po przekazaniu 1 maja 1994 roku lotniska w całości w zarząd Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego SA.

W dniu 7 października 1994 roku otwarto zmodernizowany terminal pasażerski a w sierpniu 1996 roku rozpoczęto prace nad budową hal cargo, które uroczystie otwarto w lutym roku 1997. We wrześniu 1998 roku zakończono drugi etap budowy hal cargo.

W 2001 roku zakończono pierwszy etap rozbudowy płyt postojowych, dróg kołowania oraz drogi startowej. Ostateczne zakończenie prac nad wydłużeniem o 420 m drogi startowej nastąpiło w lipcu 2003 roku – aktualnie liczy ona 2800 metrów długości.

W 2004 roku nastąpiła inauguracja lotów węgierskiej niskokosztowej linii lotniczej Wizz Air, dla której Katowice Airport stał się pierwszą i przez wiele lat największą bazą operacyjną. W sierpniu 2004 roku zakończono rozbudowę terminalu pasażerskiego zwiększając jego powierzchnię do 7 600 m<sup>2</sup>, co przełożyło się na wzrost przepustowości do 1,7 mln pasażerów/rok.

Gwałtowny wzrost ruchu pasażerskiego w Katowice Airport, spowodowany wejściem Polski do Unii Europejskiej i pojawieniem się na polskim niebie niskokosztowych przewoźników lotniczych, wymusił zintensyfikowanie prac nad rozbudową infrastruktury Katowice Airport. Jednym z ważnych elemen-





tów było poprawienie dojazdu do portu z centrum konurbacji górnośląskiej. W związku z powyższym rozpoczęto budowę drogi ekspresowej S1. Oddano ją do użytku 20 listopada 2006 roku. Połączyła ona port lotniczy w Pyrzowicach z węzłem drogowym na DK 86 w Podwarpiu i zapewniła szybki i komfortowy dojazd do lotniska.

Największą spośród wszystkich inwestycji, zrealizowanych przez ponad 16 lat funkcjonowania Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego SA do roku 2007 był oddany do użytku 30 lipca 2007 roku Terminal Pasażerski B.

Po roku 2007 GTL SA rozpoczął przygotowania do realizacji największego w historii portu programu inwestycyjnego. Program ten objęty jest Planem Generalnym z 2008 r. oraz niniejszym dokumentem.

## 2. INFRASTRUKTURA LOTNICZA

### 2.1. Służba kontroli ruchu lotniczego ATC

Za organizację służb kontroli ruchu lotniczego (ATC) w polskiej przestrzeni powietrznej odpowiedzialna jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP). Do jej zadań należy:

- zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM)
- zarządzanie przepływem ruchu lotniczego

(ATFM)

- zapewnienie służb ruchu lotniczego (ATS).

Głównym celem Agencji jest zapewnienie bezpieczeństwa statków powietrznych w rejonie FIR Warszawa. Statek powietrzny znajdujący się w powietrzu jest pod stałym nadzorem kontrolerów ruchu lotniczego. Ich zadanie polega na zapewnieniu bezpiecznych odległości (separacji) pomiędzy samolotami (a więc zapewnieniu służby kontroli ruchu lotniczego) oraz – w razie zaistnienia niebezpiecznej sytuacji w powietrzu – na udzieleniu pilotowi pomocy.

Działalność Agencji odbywa się na trzech szczeblach kontroli terytorium Polski:

- służba kontroli obszaru (ACC)
- służba kontroli zbliżania (APP)
- służba kontroli lotniska (TWR).

Rejon kontroli lotnisk TMA – Kraków obejmuje zarówno lotnisko EPKT jak i lotnisko EPKK.

Dodatkowo Agencja zapewnia także służbę informacji powietrznej (FIS) w przestrzeni niekontrolowanej. Współdziała także z organami poszukiwania i ratownictwa (SAR), zapewniając pełnienie służby alarmowej.

Funkcje te PAŻP realizuje, między innymi, poprzez utrzymywanie naziemnego sprzętu nawigacyjnego i telekomunikacyjnego w należytym stanie, współ-





pracę z organizacjami międzynarodowymi oraz poprzez zapewnienie środków (technicznych, jak i zasobów ludzkich) w celu zapewnienia służb ATS.

## 2.2. Pomoce nawigacyjne (PAŻP/GTL) i systemy osłony meteorologicznej

Lotnisko EPKT wyposażone jest w system D-VOR oraz system ILS-DME Cat I i radiolatarnie NDB na kierunku podejścia głównego RWY27. Kontrola zbliżenia (APP) realizowana jest z pomocą radaru PAR/SSR.

System wzrokowych pomocy nawigacyjnych składa się ze świateł podejścia Cat I operacji do lądowania na kierunku podejścia głównego RWY 27 i uproszczonego systemu świateł podejścia dla kierunku pomocniczego RWY09 oraz precyzyjnych wskaźników ścieżki podejścia (PAPI) na obu kierunkach.

Ostona meteorologiczna lotniska realizowana jest przez Lotniskowe Biuro Meteorologiczne IMGW w oparciu o system AWOS firmy Vaisala składający się z stacji meteo, wiatromierzy, urządzeń do pomiaru wysokości podstawy chmur (ceilometrów) i urządzeń do pomiaru widzialności w osi drogi startowej (RVR).

## 2.3. Wieża kontroli ruchu lotniczego

Wieża kontroli ruchu lotniczego o wysokości 24 m zbudowana w 1999 r. zlokalizowana jest przy płycie postojowej samolotów Apron 1. Kontrolerzy Pol-

skiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) zapewniają służby kontroli zbliżenia (APP) oraz służby kontroli lotniska (TWR). Do zadań kontrolerów ruchu lotniczego należy także koordynacja ruchu naziemnego samolotów w polu manewrowym lotniska oraz na płytach postojowych samolotów. Wraz ze wzrostem ilości operacji lotniczych konieczne będzie powołanie wyodrębnionej służby koordynacji ruchu naziemnego samolotów.

## 2.4. Droga startowa, drogi kołowania

Droga startowa 09/27 lotniska EPKT kodu ICAO 4D ma długość 2800 m i szerokość 60 m. Wyposażona jest na kierunku 27 (RWY27) w systemy pomocy nawigacyjnych umożliwiające wykonywanie operacji lotniczych Cat I podejścia do lądowania. Kierunek 09 (RWY09) wyposażony jest w uproszczony system pomocy nawigacyjnych bez kategorii operacji do lądowania. System dróg kołowania składa się z równoległej do osi drogi startowej drogi kołowania (DK E) oraz prostopadłych dróg kołowania (DK B, DK A, DK D, DK F) łączących ją z drogą startową oraz płytami postojowymi samolotów. System dróg kołowania umożliwia kołowanie statków powietrznych klasy C, D i E.

## 2.5. Płyty postojowe (pasażerskie, cargo, business aviation)

Lotnisko EPKT posiada płytę postojową samolotów (Apron 1) składającą się z 29 stanowisk postojowych dla statków powietrznych. Na płycie tej





można w jednym czasie ustawić 22 samoloty klasy C (B737, A320) i 3 klasy D (B767) lub 15 klasy C, 5 klasy D i 3 klasy E (B747).

Płytą Apron 1 jest wykorzystywana do postoju samolotów pasażerskich oraz tymczasowo dla samolotów cargo jak i lotnictwa ogólnego (GA). W 2015 r. zostanie zakończona budowa płyty cargo Apron 3 oraz płyty do odladzania samolotów, która umożliwić będzie obsługę 4 samolotów cargo klasy B oraz 4 klasy C lub zamiennie 2 samolotów klasy C i 1 klasy D lub E.

Katowice Airport dysponuje rezerwą terenów przeznaczonych do budowy nowych stanowisk postojowych dla samolotów. Są to tereny przyległe

do obecnie używanych płyt postojowych Apron 1 oraz Apron 3. Dodatkowo, po oddaniu do użytkowania nowej zamiennej drogi startowej NDS będzie możliwe wykorzystanie terenów znajdujących się w strefie ochronnej obecnie używanej drogi startowej przed terminalami pasażerskimi.

### 3. OBIEKTY LOTNISKA

#### 3.1. Terminale pasażerskie

Charakterystykę terminali pasażerskich Katowice Airport przedstawia poniższa tabela.

► Tabela 3.1. Charakterystyka terminali pasażerskich Katowice Airport

	Terminal A	Terminal B	Terminal przylotowy*	Łącznie
<b>Powierzchnia użytkowa</b>	9 800 m <sup>2</sup>	11 500 m <sup>2</sup>	6 984,45 m <sup>2</sup>	28 284,45 m <sup>2</sup>
<b>Orientacyjne wymiary</b>	124×50÷80	103×50÷60	wysokość: 7,90 m długość: 156,0 m szerokość: 45,50 m długość w linii dachu: 174,6 m	Front z długością: 227 m

\* w budowie, planowane oddanie do użytkowania w roku 2015





### 3.2. Terminal towarowy

Terminal cargo ma łączną powierzchnię 5 700,73 m<sup>2</sup>, w tym powierzchnia magazynowa liczy 2 380,45 m<sup>2</sup>, z czego 2 277,18 m<sup>2</sup> to powierzchnia magazynów netto, a 103,28 m<sup>2</sup> powierzchnie pozostałe. Z kolei powierzchnia biurowa terminalu cargo wynosi 3 320,28 m<sup>2</sup>, w tym 2 702,82 m<sup>2</sup> obejmuje powierzchnie z wykorzystaniem pod biura, a pozostałe powierzchnie użytkowe to 617,46 m<sup>2</sup>. Powierzchnia placów manewrowych i dróg wewnętrznych terminala cargo to: 6 040 m<sup>2</sup>. W re-

posiadająca 9 stanowisk postojowych, w tym 4 dla samolotów General Aviation i 5 dla klasy C. Obecnie trwają prace przy przebudowie płyty postojowej Apron 3 polegające na przystosowaniu jej parametrów do obsługi ciężkich samolotów towarowych. Samoloty General Aviation w przyszłości będą obsługiwane na wyłączonym z użytkowania fragmencie obecnej drogi startowej, która w większej części zostanie przekształcona w drogę kołowania.

W zakresie pasażerów biznesowych podróżujących liniami regularnymi Katowice Airport oferuje:



alizacji jest nowy terminal cargo o powierzchni 13 900 m<sup>2</sup>, w tym 2 870 m<sup>2</sup> biur. Nowy terminal z bezpośrednim dostępem do płyty postojowej Apron 3 zastąpi stare obiekty, które zostaną przystosowane do funkcji biurowych.

### 3.3. Business Aviation

Katowice Airport oferuje usługę Business Aviation zarówno dla pasażerów biznesowych podróżujących liniami regularnymi, jak również samolotami prywatnymi General Aviation, dla których przeznaczona jest płyta Apron 3 o powierzchni 21 600 m<sup>2</sup>,

- Przyspieszone przejście kontrolą bezpieczeństwa Fast Track
- Salonik Biznesowy
- Rozwiązania i procedury MEET & ASSIST.

### 3.4. Hangary obsługi technicznej samolotów

W Katowice Airport znajdują się dwa hangary przeznaczone do obsługi technicznej statków powietrznych, każdy z dwoma zatokami na samoloty klasy C (A320, B737). Obsługa hangarowa wykonywana jest przez dwie niezależne organizacje obsługowe. Ponadto na lotnisku znajdują się także dwa mniejsze



hangary techniczne z pojedynczymi stanowiskami, w których można wykonywać obsługę samolotów klasy business jet. Hangary te stanowią własność niezależnych podmiotów.

### 3.5. Lotniskowa Służba Ratowniczo-Gaśnicza

Lotniskowa Służba Ratownicza (LSR-G) posiada VIII cat. ochrony przeciwpożarowej lotniska wg. standardów ICAO. Podstawowe wyposażenie stanowi pięć samochodów ratowniczo-gaśniczych obsługiwanych przez 49 strażaków-ratowników kierowa-

niczne Działu Eksploatacji Lotniska (DEL) oraz Działu Transportu i Obsługi Maszyn (DTO). W skład obiektów bazy technicznej wchodzi hangar techniczny służący do garażowania i obsługi pojazdów, maszyn i urządzeń lotniskowych, budynki warsztatowe, magazyny i garaże oraz budynek socjalno-biurowy.

### 3.7. Baza paliw lotniczych

Na lotnisku nie ma zlokalizowanej bazy lotniczych paliw płynnych. Dostawami paliw zajmują się nie-



nych przez Komendanta, pracujących na czterech zmianach. Posiadany sprzęt i wyposażenie w razie konieczności umożliwia podniesienie ochrony przeciwpożarowej do cat. X. Strażnica LSR-G zlokalizowana jest w budynku wielofunkcyjnym przy płycie postojowej samolotów Apron 1 obok Terminala Pasażerskiego TP A oraz wieży kontroli lotów.

### 3.6. Baza techniczna

Baza techniczna zlokalizowana jest przy płycie postojowej samolotów Apron 1 w pobliżu Hangaru Obsługi Samolotów. Stanowi ona zaplecze tech-

niczne spółki paliwowe, które na bieżąco dostarczają paliwa z magazynów zlokalizowanych poza lotniskiem. Paliwo jest przechowywane w cysterach paliwowych znajdujących się na terenie lotniska. Jeden z podmiotów zajmujących się dystrybucją paliw lotniczych posiada niewielką bazę paliw zlokalizowaną w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska. Dostawy paliw realizowane są na bieżąco.

### 3.8. Catering lotniczy

Przygotowaniem cateringu lotniczego na potrzeby przewoźników lotniczych korzystających z lotniska



zajmują się dwie spółki cateringowe. Jedna z nich przygotowuje catering w obiektach zlokalizowanych w strefie ogólnodostępnej portu lotniczego, a druga w obiektach zlokalizowanych poza portem lotniczym. Na pokład samolotów catering dostarczany jest przez agentów handlingowych.

### 3.9. Wypożyczalnie samochodów

Na terenie Katowice Airport obecnie operuje 10 podmiotów świadczących usługi wypożyczenia samochodów, tj. EuropCar, Budget, Herz, Jolcar, HT Centrum – Enterprise, Panek, Avis, Sixt, GTL-Service Car Rental, Express.

### 3.10. Parkingi dla samochodów

Katowice Airport oddaje do dyspozycji klientów 3 parkingi całoroczne:

- Parking P1 (bezpośrednio przed Terminalami) – parking monitorowany niestrzeżony
- Parking P2 – parking monitorowany niestrzeżony
- Parking P3 – parking strzeżony

łącznie parkingi posiadają 4 560 miejsc parkingowych.

### 3.11. Biura

Katowice Airport oferuje w Terminalach pasażerskich segmenty biur na potrzeby przewoźników lotniczych łącznie o powierzchni 400 m<sup>2</sup>, natomiast dla firm w segmencie cargo – 1100 m<sup>2</sup> (w przyszłości zaplanowano zwiększenie powierzchni do 2000 m<sup>2</sup>). Pozostałe powierzchnie biurowe są użytkowane przez Zarządzającego i na potrzeby punktów komercyjnych.

### 3.12. Hotele

W sąsiedztwie Katowice Airport zlokalizowane są 3 obiekty należące do niezależnych operatorów: Hotel DeSilva Inn, Hotel ISKRA, Hotel WILGA.

### 3.13. Połączenia drogowe

Połączenia drogowe do/z Katowice Airport są możliwe za pośrednictwem przewozów taksówkami (Airport Taxi Service), połączeniami autobusowymi (PKM Katowice, KZK GOP), połączeniami mini-bus (Pyrzowice Express, Matuszek, Tiger Express).

Bezpośrednio do Katowice Airport prowadzi droga wojewódzka nr 913, łącząca Katowice Airport z drogą krajową DK 86. W bezpośrednim sąsied-

ztwie Katowice Airport znajduje się bezkolizyjny węzeł Pyrzowice-Lotnisko, który łączy drogę 913 z drogą ekspresową S1 i portem oraz Pyrzowice, który łączy południowy odcinek autostrady A1 z drogą S1. Droga wojewódzka 913 krzyżuje się także z drogą krajową nr 78 łączącą województwo świętokrzyskie z granicą polsko-czeską w Chałupkach. Autostrada A1 obecnie umożliwia szybkie dotarcie do portu lotniczego z południa województwa śląskiego oraz z Czech, ponadto w Gliwicach krzyżuje się z autostradą A4 łączącą wschód i zachód południowej części Polski. W marcu 2014 roku został przez GDDKiA rozpisany przetarg na budowę północnego odcinka autostrady A1, który ma prowadzić do portu od strony Częstochowy. Planowany termin realizacji inwestycji to 2017 rok. Na węzle Pyrzowice swój bieg ma kończyć projektowana droga ekspresowa S11 łącząca województwo śląskie z Poznaniem i wybrzeżem Morza Bałtyckiego.

### 3.14. Transport szynowy – kolej

Obecnie brak jest bezpośrednich połączeń kolejowych do/z Katowice Airport. Wnioski z analiz sieci transportu publicznego w Europie wskazują, że pasażerskie porty lotnicze, z których korzysta około 2,5 mln podróżnych powinny już być skomunikowane koleją z głównymi ośrodkami miejskimi w obszarze oddziaływania portu lotniczego. Nadto zdaniem AEA (Association of European Airlines) linie kolejowe powinny być projektowane dla lotnisk, które przekroczy 2 mln podróżnych, a port odprawiający ponad 3 mln osób takim połączeniem powinien już dysponować. Takie rozwiązania, przyczyniają się do optymalizacji wyboru środków transportu przez podróżnych, są impulsem do równomiernego, zrównoważonego rozwoju portu lotniczego wraz z całym regionem. Ma to szczególne uzasadnienie w przypadku Katowice Airport, które funkcjonuje w najgęściej zaludnionym i uprzemysłowionym regionie Europy Środkowej i Wschodniej.

Z uwagi na powyższe oraz na specyfikę Katowice Airport, który oddalony jest od centrum Aglomeracji o ok. 30 km, zasadne jest skomunikowanie lotniska bezpośrednim połączeniem kolejowym.

W trakcie przygotowania jest dokumentacja w zakresie rewitalizacji linii kolejowej nr 182 na trasie Zawiercie–Tarnowskie Góry. Linia ta jest obecnie nieczynna.

Budowa nowej lub rewitalizacja istniejącej linii kolejowej spowoduje konieczność wybudowania wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej DW 913 celem



zachowania niekolizyjnego dojazdu do Katowice Airport.

### 3.15. Ochrona lotniska

Strefa „land side” jako strefa ogólnodostępna chroniona jest przez służby państwowe: Policję i Straż Graniczną. W ramach swoich uprawnień za strefę tę odpowiada również Służba Ochrony Lotniska (SOL).

Strefa „air side”, część lotnicza lotniska jest strefą ograniczonego dostępu i jest ochraniająca przez Wewnętrzną Służbę Ochrony Lotniska. Strefa „air side” obejmuje przejście graniczne. W związku z tym nadzór nad tą strefą w ramach swoich kompetencji mają również Straż Graniczna, Urząd Celny oraz Izba Celna. Dostęp do strefy „air side” jest ograniczony tylko do osób, które otrzymały odpowiednie uprawnienia. Osoby i pojazdy wjeżdżające do strefy „air side” podlegają kontroli bezpieczeństwa wykonywanej przez Służbę Ochrony Lotniska.

Granica między strefami „land side” i „air side” pokrywa się z ogrodzeniem lotniska. Wyznaczone są stałe i tymczasowe posterunki SOL, na których wykonywana jest kontrola bezpieczeństwa osób i pojazdów wjeżdżających do strefy „air side”.

Linia przebiegu ogrodzenia oraz organizacja punktów kontroli bezpieczeństwa i dostępu do strefy „air side” są dostosowywane do bieżących potrzeb.

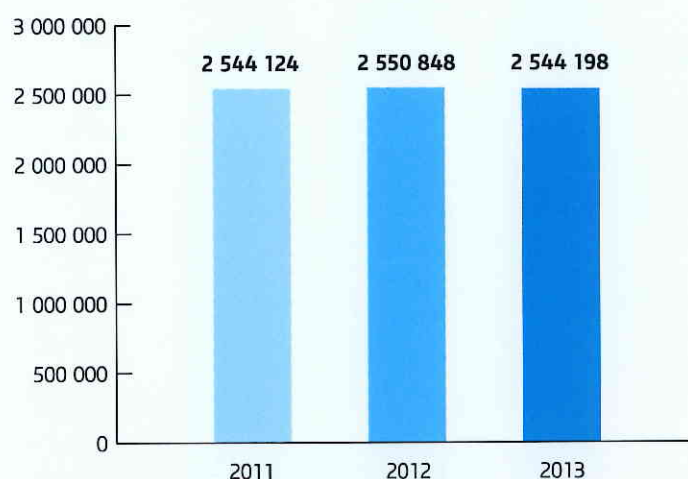
## 4. RUCH PASAŻERSKI I CARGO

### 4.1. Ruch pasażerski ogółem

Katowice Airport jest portem regionalnym obsługującym obszar Polski Południowej.

W 2013 r. w Katowice Airport obsłużono 2 544 198 pasażerów.

► Wykres 4.1. Liczba pasażerów w Katowice Airport w latach 2011–2013 (źródło: GTL SA)



#### 4.2. Ruch pasażerski regularny

W segmencie ruchu regularnego (linie tradycyjne i niskokosztowe) w roku 2013 odprawiono 1 759 647 pasażerów i zanotowano wzrost o 10 022 pasażerów w porównaniu do roku 2012. Natomiast w całym roku 2011 z przewoźników regularnych skorzystało 1 703 188 pasażerów.

#### 4.3. Ruch pasażerski krajowy

W segmencie ruchu krajowego odprawiono ogółem 40 536 pasażerów w roku 2013. Ruch krajowy obejmuje połączenie do Warszawy.

#### 4.4. Ruch pasażerski czarterowy

W segmencie ruchu czarterowego w roku 2013 odprawiono 758 643 pasażerów, czyli o 2% mniej niż

w roku 2012. W roku 2011 w segmencie czarterowym odprawiono ponad 800 000 pasażerów.

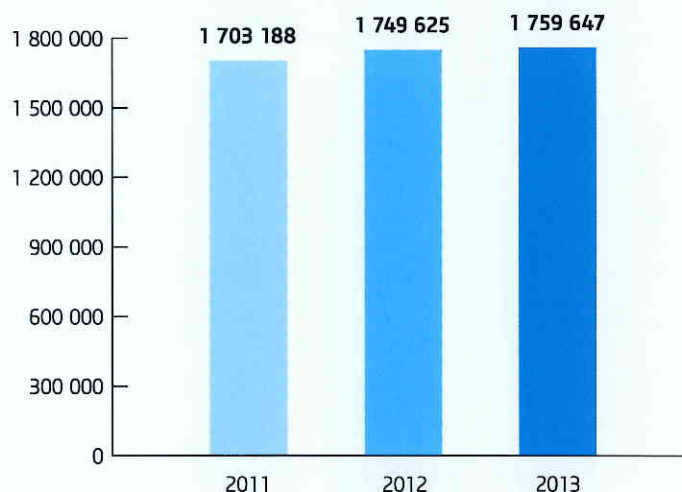
#### 4.5. Operacje lotnicze

W roku 2013 wykonano w Katowice Airport ponad 28 990 operacji lotniczych, jest to o 5% mniej niż roku 2012, w którym wykonano 30 584 operacji lotniczych. W roku 2011 było ich 29 259.

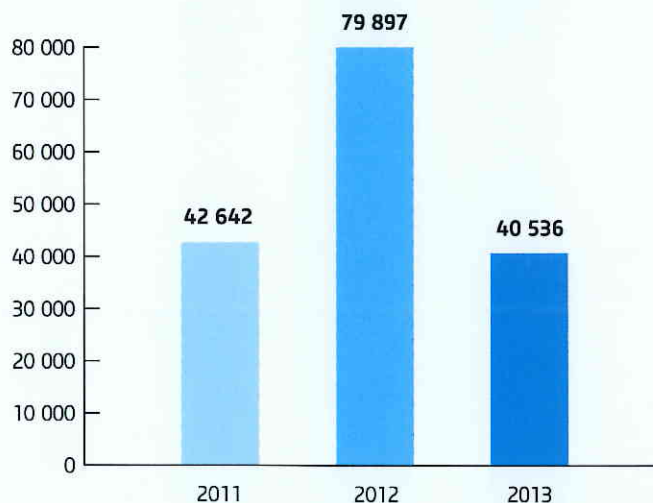
#### 4.6. Bieżąca siatka połączeń

Z Katowice Airport w 2013 roku operowało 5 regularnych linii lotniczych (LOT, Lufthansa, Wizz Air, Ryanair i EuroLOT) oraz 27 linii czarterowych, obsługujących w sumie 71 kierunków (38 kierunków czarterowych i 33 kierunki regularne). Otwarto nowe połączenia czarterowe do Kefalonii (Grecja), Olbi (Sardynia) oraz Lamezi Terme (Włochy).

► **Wykres 4.2.** Liczba pasażerów w Katowice Airport w ruchu regularnym latach 2011–2013 (źródło: GTL SA)

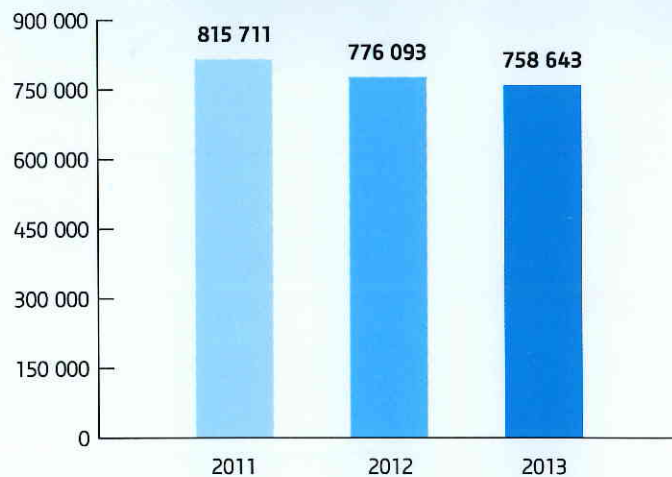


► **Wykres 4.3.** Liczba pasażerów w Katowice Airport w ruchu regularnym krajowym latach 2011–2013 (źródło: GTL SA)

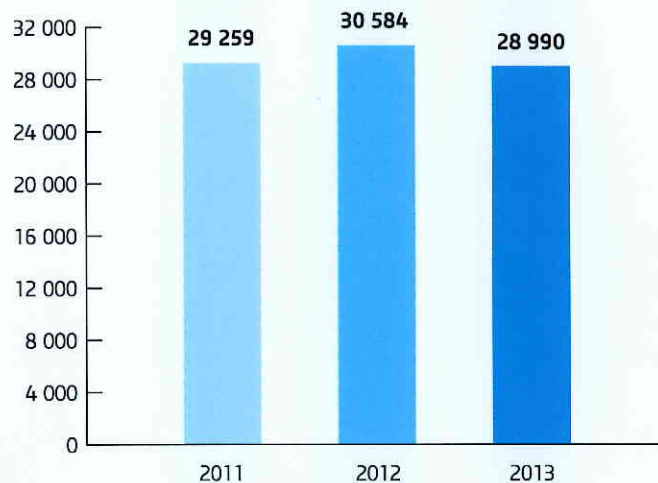




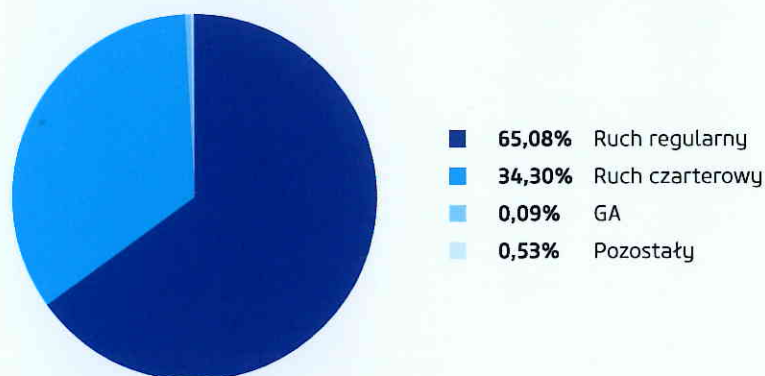
▶ Wykres 4.4. Liczba pasażerów w Katowice Airport w ruchu czarterowym latach 2011–2013 (źródło: GTL SA)



▶ Wykres 4.5. Liczba operacji wykonanych w Katowice Airport w latach 2011–2013 (źródło: GTL SA)



▶ Wykres 4.5.1. Struktura ruchu w Katowice Airport w roku 2013 (źródło: GTL SA)



Jednocześnie otwarto 10 nowych kierunków w ruchu regularnym: Edynburg (Ryanair), Chania (Ryanair), Alicante (Ryanair), Barcelona Girona (Ryanair), Bergen (Wizz Air), Kutaisi (Wizz Air), Neapol (Wizz Air), Larnaka (Wizz Air), Tel Awiw (Wizz Air), Grenoble (Wizz Air).

Krajami, które w roku 2013 cieszyły się największym zainteresowaniem w ruchu regularnym były Wielka Brytania, Niemcy, Norwegia, Włochy, a także Hiszpania. Najpopularniejszymi kierunkami regularnymi były: Dortmund oraz Londyn-Luton i Londyn-Stansted.

Najpopularniejszymi krajami w ruchu czarterowym były Turcja, Grecja, Hiszpania, Egipt na kierunkach: Antalya, Hurghada, Sharm El Sheikh oraz Burgas.

Podobnie sytuacja kształtowała się w latach 2012 oraz 2011.

#### 4.7. Docelowa siatka połączeń

W przypadku docelowej siatki połączeń planowane są połączenia hubowe, przy jednoczesnym wzbogaceniu połączeń krótkodystansowych o połączenia typu point to point.

Szczególny nacisk położony będzie również na rozwój kierunków długodystansowych do Azji Południowo-Wschodniej, czy Basenu Morza Karaibskiego.

Siatka połączeń cały czas będzie rozwijana i wzbogacana o nowe kierunki zgodnie z zapotrzebowaniem rynku i strategią przewoźników.

#### 4.8. Ruch General Aviation (Business Aviation)

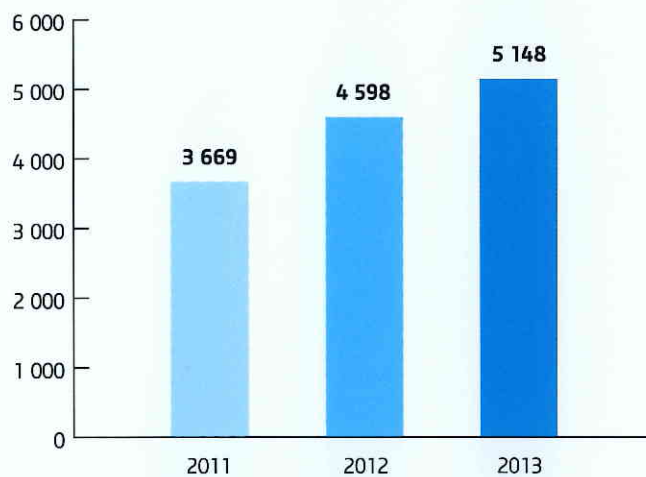
Obserwuje się wzrost ruchu lotnictwa ogólnego, szczególnie w kategorii tzw. lotów biznesowych. Wzrasta zainteresowanie Katowice Airport jako portu bazowego użytkowników samolotów i śmigłowców dyspozycyjnych. W roku 2013 wykonano 5 148 operacji General Aviation. W roku 2012 było ich 4 598, natomiast w roku 2011 – 3 669.

#### 4.9. Ruch cargo

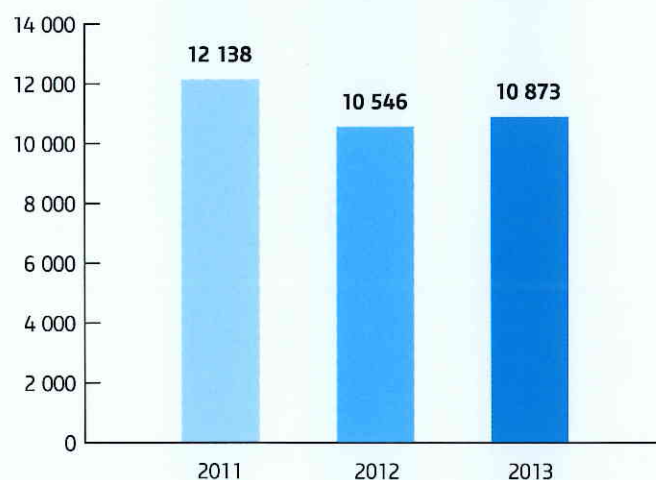
Ruch cargo od wielu lat wykazuje tendencję wzrostową. W roku 2013 z i do Katowice Airport przewieziono 10 873 ton frachtu, to jest o ponad 327 ton więcej niż w roku 2012. W tej liczbie nadano w eksporcie 3 791 ton, a 6 410 ton odprawiono w imporcie.

Katowice Airport od wielu lat funkcjonuje w siatce połączeń wszystkich światowych operatorów kurierskich: DHL, UPS, Fedex, TNT. Przy czym DHL

► **Wykres 4.8.** Liczba operacji w Katowice Airport w ruchu GA w latach 2011–2013  
(źródło: GTL SA)



► **Wykres 4.9.** Tonaż ładunku przewiezionego w Katowice Airport w latach 2011–2013 [t]  
(źródło: GTL SA)





wykonuje operacje kurierskie również w tranzycie z Niemiec na Ukrainę. Przewozy kurierskie stanowią zdecydowaną większość operacji cargo. Katowice Airport jest lotniskiem pierwszego wyboru w operacjach czarterowych i transportach specjalnych.

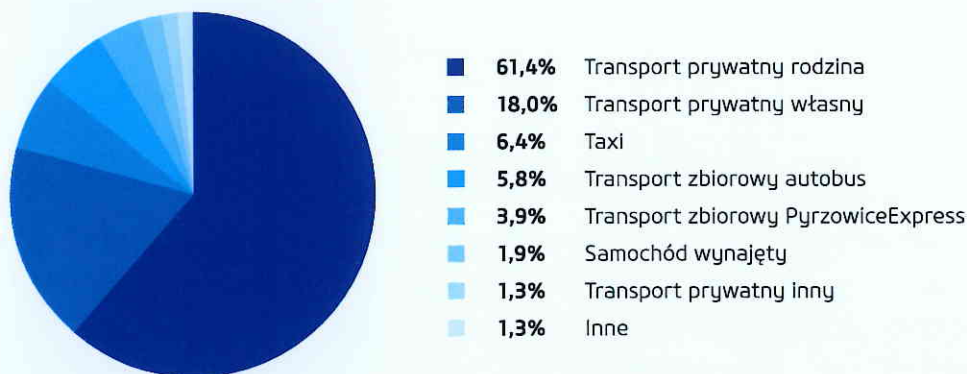
#### 4.10. Charakterystyka wykorzystania dostępnych środków transportu

Katowice Airport położony jest przy drogowych węzłach komunikacyjnych co umożliwia pasażerom

z całej aglomeracji śląskiej dostęp do lotniska. Podróżni mają możliwość dojazdu do portu lotniczego transportem prywatnym oraz transportem zorganizowanym – zbiorowym lub taksówką.

Zdecydowana większość pasażerów dociera do portu lotniczego samochodem prywatnym (80,8%). Są to osoby, które przyjechały własnym samochodem do portu lotniczego (18,0%), korzystają z usług dowozu do portu oferowanych przez członka rodziny lub też znajomego (61,4%) albo współpracownika (1,3%).

► Wykres 4.10. Struktura pasażerów Katowice Airport według sposobu dotarcia do portu lotniczego (źródło: GTL SA)



► Tabela 4.10. Struktura pasażerów Katowice Airport według sposobu dotarcia do portu lotniczego (źródło: „Charakterystyka pasażerów Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach. Ruch regularny i nieregularny. Raport 2013”. Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Praca pod redakcją prof. dr hab. Marka Rekowskiego)

	2007	2010	2013
Transport prywatny	76,0%	69,2%	80,8%
Transport zorganizowany	6,6%	12,5%	9,7%
Taxi	9,0%	8,8%	6,4%
Samochód wynajęty	2,7%	5,6%	1,9%
Inne	5,9%	3,9%	1,3%





# IV

## Rozwój ruchu lotniczego. Informacja

1. Analiza sytuacji rynkowej w Polsce oraz Europie w latach 2011–2013
2. Planowany rozwój ruchu lotniczego

## 1. ANALIZA SYTUACJI RYNKOWEJ W POLSCE ORAZ EUROPIE W LATACH 2011–2013

Polskie porty lotnicze obsłużyły w 2013 roku blisko 25 mln pasażerów, tj. o 2,2% więcej niż rok wcześniej. Łączny wynik wszystkich polskich portów był nieznacznie gorszy w porównaniu do europejskich portów zrzeszonych w ACI, które w roku 2013 zanotowały wzrost na poziomie 2,8%. Jednakże wynik ten należy uznać za dobry, biorąc pod uwagę, że w 2013 roku ruch był wyższy aż o ponad 15% w porównaniu do roku 2011. Do wzrostu w całym 2013 roku, w znaczącym stopniu przyczynił się czwarty kwartał, kiedy rynek wzrósł o niemal 8% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

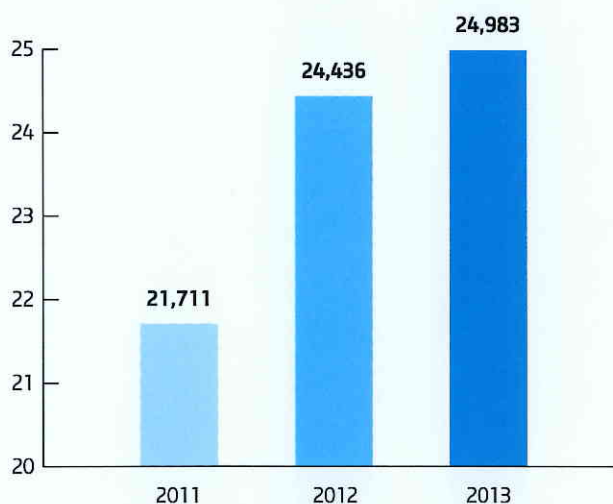
Mimo wzrostu przewozów pasażerskich polski rynek w 2013 roku odnotował spadek liczby operacji

lotniczych o blisko 5%. Taki wynik był możliwy dzięki znaczącemu zwiększeniu średniej liczby pasażerów przypadających na rejs (tzw. współczynnikiem wypełnienia), co jak należy domniemywać na podstawie wyników czwartego kwartału, było efektem zwiększenia średniej wielkości samolotów obsługujących polski rynek oraz zwiększenia współczynnika wypełnienia miejsc.

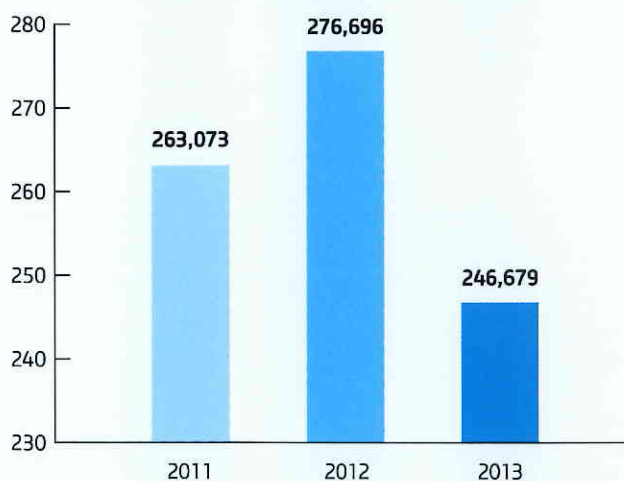
W przeciwieństwie do portów ACI, porty regionalne w Polsce łącznie zanotowały w 2013 r. spadek ruchu o blisko 4%. Dynamiczniej niż w Europie rozwijały się w Polsce przewozy międzynarodowe, głównie za sprawą rozwoju przewozów niskokosztowych.

Z racji wiodącej roli przewoźników niskokosztowych w rozwoju przewozów regularnych największe wzrosty ruchu polski rynek zanotował w przypadku przewozów do Wielkiej Brytanii, Norwegii i Niemiec. Warto również odnotować, że z racji rozwoju oferty przewoźników z Zatoki Perskiej, wśród kierunków

► **Wykres 1.1.** Liczba pasażerów w Polsce [mln] (źródło: ULC)



► **Wykres 1.2.** Liczba operacji lotniczych wykonanych w Polsce [tys.] (źródło: ULC)





z największym przyrostem pasażerów w 2013 roku znalazły się Emiraty Arabskie i Katar. Największe spadki odnotowano natomiast w przypadku typowych kierunków sieciowych, w szczególności na dalekim dystansie (Stany Zjednoczone i Wietnam).

W przypadku krótkiego dystansu w największym stopniu przewozy zmalały w przypadku połączeń do Finlandii i Czech. Dynamiczny wzrost ruchu odnotowano natomiast w segmencie przewozów rozkładowych, głównie dzięki ofercie przewoźników niskokosztowych.

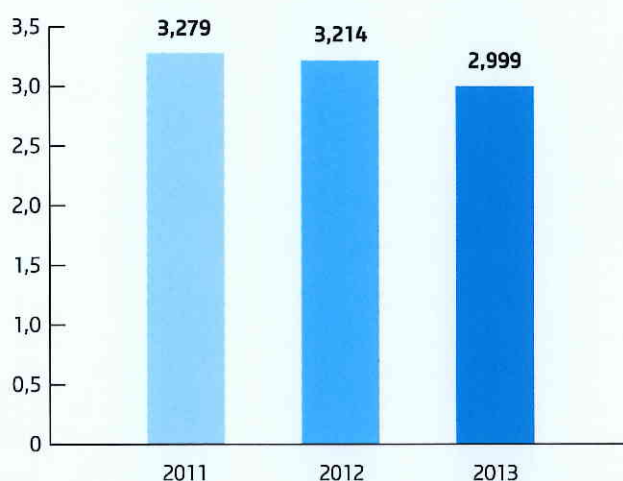
Rok 2013 był drugim z kolei rokiem spadków w przewozach czarterowych, co jak należy domniemywać nie było wynikiem strukturalnych spadków, jak miało to miejsce w 2012 roku. Można zakładać, że zmiana w 2013 roku wynikała bezpośrednio z niestabilnej sytuacji politycznej w rejonie Północnej Afryki.

Wśród przewoźników zdecydowanym liderem wzrostów był Ryanair. W dalszej kolejności największe

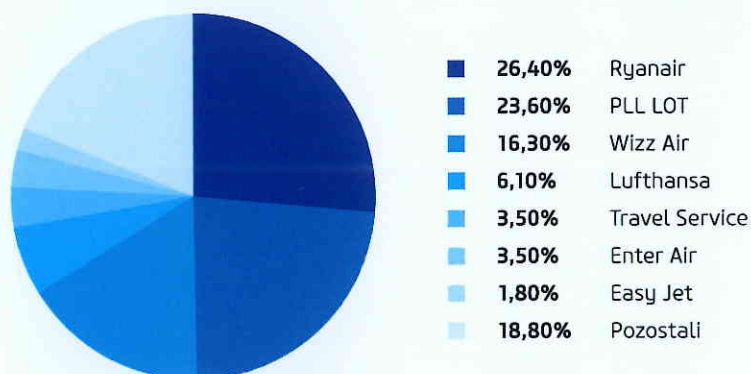
wzrosty zanotowali Air Berlin, Bingo Airways, Emirates, Small Planet Airlines i Travel Service. Z przewoźników istniejących na rynku największe spadki przewozów odnotowali PLL LOT, Wizz Air i Enter Air.

Z punktu widzenia modeli biznesowych tylko przewoźnicy niskokosztowi odnotowali wzrost (o 19%) w porównaniu do 2012 roku, co było znacząco lepszym wynikiem w stosunku do wybranych przewoźników europejskich. Przewoźnicy sieciowi zanotowali natomiast spadek na poziomie 10%, zatem znacznie wyższy w porównaniu do przewoźników AEA (Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych). Fakt, że liderami wzrostu w 2013 roku byli przewoźnicy niskokosztowi spowodował znaczący wzrost udziału w rynku przewoźników reprezentujących ten model biznesowy z blisko 41,6% w 2012 roku do 48,3% w 2013 roku. Udział przewoźników sieciowych zmalał natomiast z 46,1% w 2012 roku do 40,7% w roku 2013.

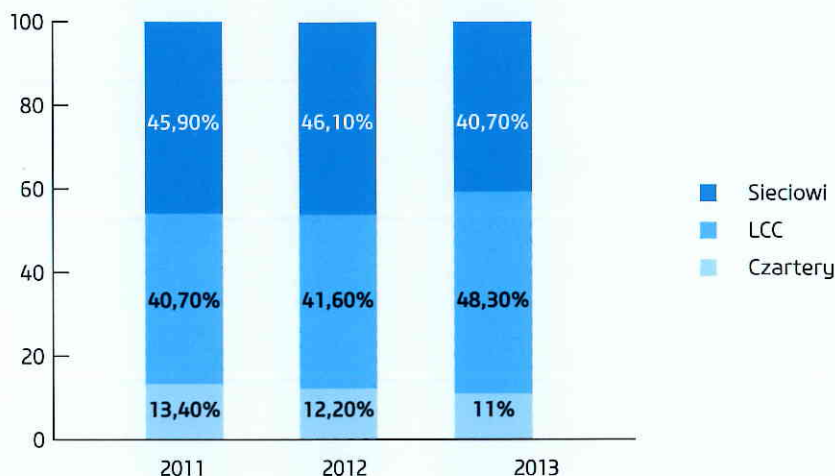
► Wykres 1.3. Liczba pasażerów w ruchu czarterowym w Polsce [mln] (źródło: ULC)



► Wykres 1.4. Udział poszczególnych przewoźników w rynku polskim wg wielkości przewozów w roku 2013 (źródło: ULC)



► Wykres 1.5. Udział w rynku polskim wg modelu biznesowego (źródło: ULC)



## 2. PLANOWANY ROZWÓJ RUCHU LOTNICZEGO

Rynek lotniczy w Polsce wykazuje duże możliwości rozwojowe. O dużym potencjale wzrostu pasażerskiego ruchu lotniczego w Polsce, oprócz korzystnych czynników o charakterze demograficznym i gospodarczym, świadczą niskie jeszcze wskaźniki mobilności lotniskowej ludności w porównaniu z wartościami tych wskaźników dla innych krajów europejskich.

Porównanie wartości wskaźnika mobilności społeczeństwa (inaczej wskaźnika ruchliwości bądź wskaźnika ruchu) w Polsce, wyrażonego stosunkiem liczby pasażerów transportu lotniczego do liczby mieszkańców, z jego wartością dla krajów Europy Zachodniej, pozwala określić dystans w rozwoju ruchu pasażerskiego między Polską a zachodnioeuropejskimi krajami.

Liczba mieszkańców przypadająca na jeden port lotniczy w krajach Europy Zachodniej wyniosła w 2007 roku 1 331 tys., podczas gdy w Polsce była ponad 2,6 razy większa. Mimo rozwoju rynku przewozów lotniczych w kraju, liczba portów lotniczych, a w konsekwencji ich oferta pozostaje znacznie niższa niż w krajach zachodnioeuropejskich.

Transport lotniczy do i z Katowice Airport to wciąż rozwijający się rynek, stymulowany przez wysoki wzrost gospodarczy w skali kraju i regionu, wysoki potencjał ogromnego obszaru oddziaływania lotni-

ska oraz w dużej mierze rozwijający się ruch emigrantów zarobkowych i ich rodzin.

Z drugiej jednak strony ruch lotniczy Katowice Airport pozostanie pod silnym wpływem środowiska geopolitycznego oraz sytuacji ekonomicznej na świecie, a dokładniej, gospodarki Europy Zachodniej. Pod tym względem, międzynarodowa sytuacja polityczna w zakresie bezpieczeństwa może mieć wpływ na operacje lotnicze portu, podobnie jak wpływają one na światowy ruch lotniczy. Ponadto duży wpływ na ruch lotniczy mają zmiany cen ropy na rynkach światowych, co przekłada się bezpośrednio na koszty operacyjne przewoźników lotniczych.

### 2.1. Ruch pasażerski w okresach rocznych (AP – Annual Passenger forecast)

Przyjmuje się, że województwo śląskie pozostanie głównym obszarem oddziaływania portu, obejmującym również tereny sąsiednich województw oraz obszar Północnych Czech.

Wyróżniono 5 składników kluczowych kształtujących rozwój ruchu lotniczego, które zawierają najważniejsze parametry zewnętrzne mające wpływ na analizowany ruch lotniczy. Zawierają one zarówno czynniki pozytywne, wpływające na wzrost poziomu ruchu, jak i te negatywne lub zmienne, ograniczające lub uniemożliwiające rozwój ruchu:

- Sytuacja geopolityczna i gospodarcza na świecie
- Gospodarka województwa śląskiego
- Wyniki transportu lotniczego Katowice Airport m.in. strategia i kondycja głównego przewoźni-



- ka oraz rozwój tanich przewoźników w Katowice Airport
- Atrakcyjność województwa śląskiego i Katowice Airport
- Styl życia w Europie Zachodniej i Wschodniej.

Prognozy ruchu pasażerskiego zakładają wzrost liczby pasażerów w ruchu całkowitym z obecnego poziomu 2,6 miliona pasażerów w skali roku do poziomu 4,3 miliona w roku 2020 oraz do poziomu 6,6 miliona w roku 2034. Średni zakładany wzrost w latach 2014–2020 wynosi 4,9 %.

W zakresie **ruchu regularnego** prognozuje się, iż liczba pasażerów w roku 2020 wzrośnie z liczby 1,7 mln w roku 2014 do liczby 2,8 mln oraz do poziomu 3,8 miliona w roku 2034. Średni zakładany wzrost ruchu regularnego w latach 2014–2020 wynosi 4,4%.

W zakresie **ruchu czarterowego** prognozuje się, iż liczba pasażerów w roku 2020 wzrośnie z liczby

820 tys. w roku 2014 do 1,4 mln oraz do poziomu 2,7 miliona w roku 2034. Średni zakładany wzrost ruchu czarterowym w latach 2014–2020 wynosi 6,9%.

## 2.2. Operacje lotnicze pasażerskie na drodze startowej w okresach rocznych (APTМ – Annual Passenger Transport Movement forecast)

Operacje lotnicze pasażerskie na drodze startowej w okresach rocznych (APTМ – Annual Passenger Transport Movement) określają ilość przylotów i odlotów samolotów pasażerskich w przewozach handlowych. Tabela przedstawia prognozowaną ilość operacji w latach 2020 oraz 2034. Prognozowane wielkości zostały przyjęte z uwzględnieniem średniego wypełnienia samolotów przewidywaną ilością pasażerów z podziałem na typy operacji oraz typy samolotów. Dane historyczne w każdej kategorii wykazują wzrosty, których należy oczekiwać również w okresie objętym prognozą. Obecnie śred-

► Tabela 2.1.1. Prognozowana liczba pasażerów (źródło: GTL SA)

Lata	Prognozowana liczba pasażerów [mln]
2014	2,6
2020	4,3
2034	6,6
Średni wzrost	4,9%

► Tabela 2.1.2. Prognozowana liczba pasażerów w ruchu regularnym (źródło: GTL SA)

Lata	Prognozowana liczba pasażerów [mln]
2014	1,7
2020	2,8
2034	3,8
Średni wzrost	4,4%

► Tabela 2.1.3. Prognozowana liczba pasażerów w ruchu czarterowym (źródło: GTL SA)

Lata	Prognozowana liczba pasażerów [mln]
2014	0,8
2020	1,4
2034	2,7
Średni wzrost	6,9%

ni wskaźnik wypełnienia samolotów we wszystkich operacjach handlowych wynosi około 76%. Szacuje się, iż całkowita liczba operacji w ruchu pasażerskim w latach 2014–2034 będzie średnio wzrastać o 4,1%, w roku 2020 wynosić będzie 33 000 operacji a w roku 2034 44 000.

Prognozuje się iż liczba operacji w roku 2020 wyno-  
sić będzie odpowiednio w ruchu regularnym 22 500

i w ruchu czarterowym 8 500. W roku 2034 wielko-  
ści te wzrosną odpowiednio w ruchu regularnym do  
28 000 i do 14 000 w ruchu czarterowym.

Prognozuje się iż ilość operacji cargo również sys-  
tematycznie będzie wzrastał w Katowice Airport.  
Szacuje się iż liczba operacji cargo z obecnych  
3 000, wynosić będzie w roku 2020 – 10 000, a w ro-  
ku 2034 – 14 500 operacji w skali roku.

▶ **Tabela 2.2.1.** Operacje lotnicze pasażerskie (bez cargo) na drodze startowej w okresach rocznych (*APTM – Annual Passenger Transport Movement*)  
(źródło: GTL SA)

	2014	2020	2034	Średni wzrost
APTM	20 500	33 000	44 000	4,1%

▶ **Tabela 2.2.2.** Operacje lotnicze pasażerskie w ruchu regularnym na drodze startowej w okresach rocznych (*APTMR – Annual Passenger Transport Movement in Regular traffic*)  
(źródło: GTL SA)

	2014	2020	2034	Średni wzrost
APTMR	14 000	22 500	28 000	3,8%

▶ **Tabela 2.2.3.** Operacje lotnicze pasażerskie w ruchu czarterowym na drodze startowej w okresach rocznych (*APTCh – Annual Passenger Transport Movement in Charter traffic*)  
(źródło: GTL SA)

	2014	2020	2034	Średni wzrost
APTCh	5 000	8 500	14 000	5,48%





### 2.3. Operacje lotnicze na drodze startowej w godzinach szczytu (PHRM – Peak Hour Runway Movement forecast)

Operacje Lotnicze na drodze startowej w godzinach szczytu (PHRM – Peak Hour Runway Movement) zostały zaprognozowane na podstawie analizy danych historycznych. Prognozy na lata przyszłe zostały skonfrontowane z danymi lotnisk o podobnej strukturze ruchu. Prognozowane operacje lotnicze na drodze startowej w godzinach szczytu uwzględniają wszystkie rodzaje operacji lotniczych.

Nowa droga startowa z podstawowym układem dróg kołowania po zakończeniu pierwszego etapu budowy, w godzinach szczytu może obsłużyć na kierunku zasadniczym do 33 mieszanych operacji startu i lądowania. Osiągnięcie takiej przepustowości na kierunku pomocniczym możliwe będzie po wybudowaniu drogi szybkiego zejścia DK R. Kolejne etapy rozbudowy układu dróg kołowania, tj. uzupełniania systemu dróg szybkiego zejścia będą uzależnione od stopnia wykorzystania przepustowości dotychczasowego układu. Prognozy wskazują, że prawdopodobnie nie będzie to konieczne w okresie do 2034 r.

► Tabela 2.3. Operacje lotnicze na drodze startowej w godzinach szczytu (PHRM – Peak Hour Runway Movement)  
(źródło: GTL SA)

	2014	2020	2034
PHRM	13	17	24

### 2.4. Stanowiska postojowe samolotów pasażerskich w godzinach szczytu (PPASD – Peak Passenger Aircraft Stand Demand forecast)

Z analizy wynika, że największe zapotrzebowanie na stanowiska postojowe przypada na porę nocną. Pora nocna związana jest z kilkugodzinnym postojem statków powietrznych bazujących pomiędzy ostatnią operacją poprzedniego dnia, a pierwszą w danym dniu i zwykle przypada w godzinach 23:00–06:00.

W tym czasie maksymalna zajętość miejsc parkingowych wynosi 18, co w konfiguracji zoptymalizowanej dla statków powietrznych kodu C pozostawia do dyspozycji 3 wolne stanowiska dla samolotów typu B738, A320 oraz dodatkowo 3 stanowiska dla samolotów większych gabarytów (kodu D). Stanowiska postojowe dla statków powietrznych kodu D można zamiennie wykorzystać także do obsługi samolotów kodu C, co daje dodatkowo 5 miejsc parkingowych dla statków powietrznych kodu C i w sumie pozwoli na przyjęcie 8 dodatkowych statków powietrznych floty kodu C.



► **Tabela 2.4.1.** Stanowiska postojowe samolotów pasażerskich (PAS – Passenger Aircraft Stand)  
(źródło: GTL SA)

Stanowiska postojowe	2014	2020	2034
B	1/1*	1/1*	1/1*
C	21/14*	21/14*	27/14*
D	3/5*	3/5*	3/6*
E	0/2*	0/5*	0/7*

\* zrealizowany projekt umożliwi alternatywne ustawianie samolotów większych. Wartości z gwiazdką prezentują pełne możliwości ustawiania dużych samolotów:

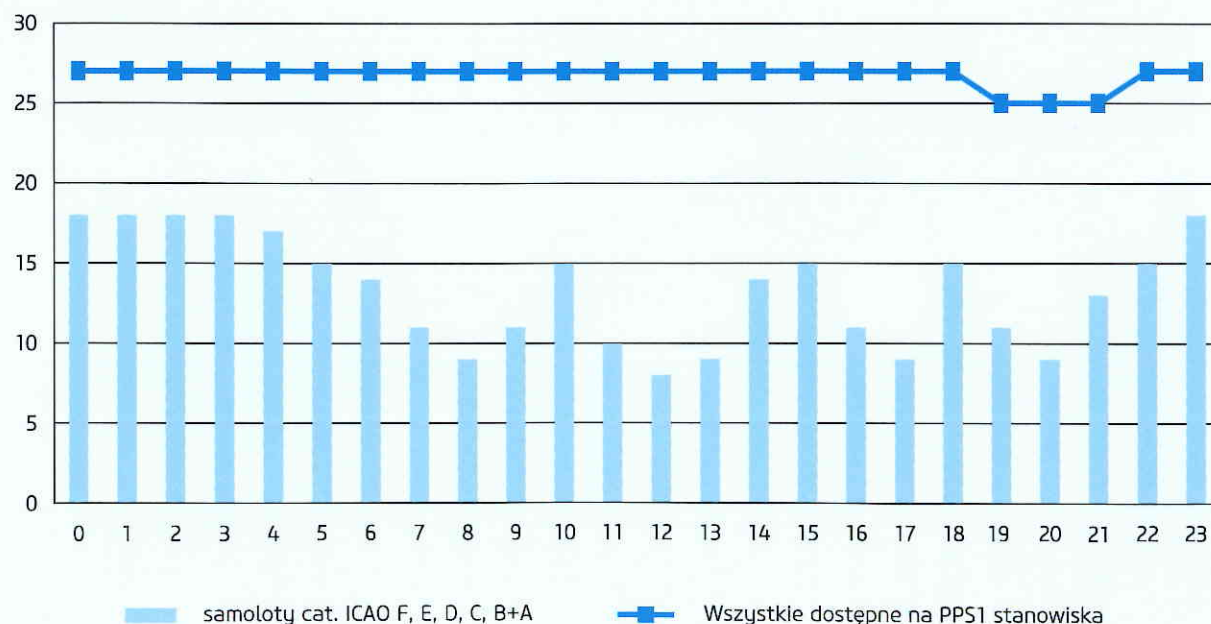
- na czterech stanowiskach dla samolotów kodu C można ustawić dwa samoloty kodu E
- na trzech stanowiskach kodu C można ustawić dwa samoloty kodu D

► **Tabela 2.4.2.** Stanowiska postojowe samolotów cargo (CAS – Cargo Aircraft Stand)  
(źródło: GTL SA)

Stanowiska postojowe	2014	2020	2034
B	4	4	4
C	4	4/2**	8/2**
D	4	0/1**	0/2**
E	0	0/1**	0/2**

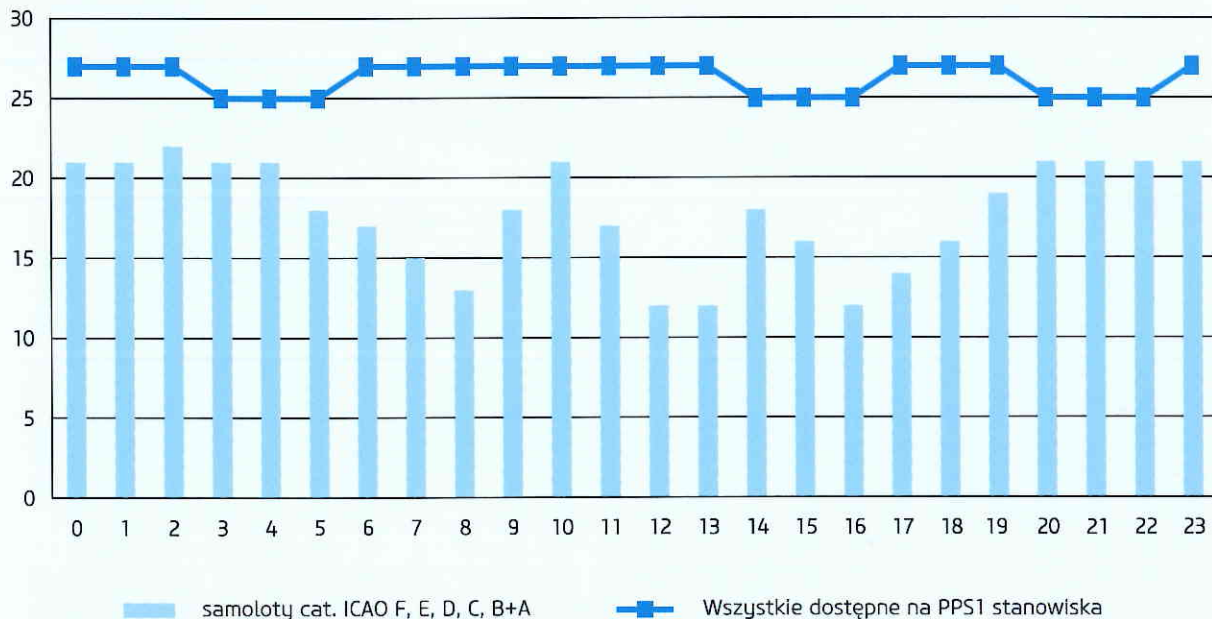
\*\* Płyta postojowa dla samolotów cargo jest w przebudowie. W pierwszym etapie, w roku 2015 zostanie oddana do użytkowania nowa część płyty postojowej cargo Apron 3. Zostaną wybudowane dwa stanowiska o wysokiej nośności dla samolotów kodu C, na których zamiennie będzie można ustawiać samoloty większe D lub E. Część starych nawierzchni Apron 3 również będzie dostępna dla mniejszych samolotów. Kolejne etapy rozbudowy płyty postojowej cargo Apron 3 będą podejmowane w miarę wzrostu zapotrzebowania, po wyczerpaniu rozwiązań alternatywnych, jak wykorzystanie sąsiadujących dostępnych stanowisk postojowych na płycie postojowej Apron 1, czy też na nowym stanowisku do odladzania samolotów poza sezonem zimowym.

► **Wykres 2.4.1.** Dobowe zapotrzebowanie na stanowiska dla samolotów pasażerskich w 2015 r.  
(źródło: GTL SA)





► Wykres 2.4.2. Dobowe zapotrzebowanie na stanowiska dla samolotów pasażerskich w 2020 r.  
(źródło: GTL SA)

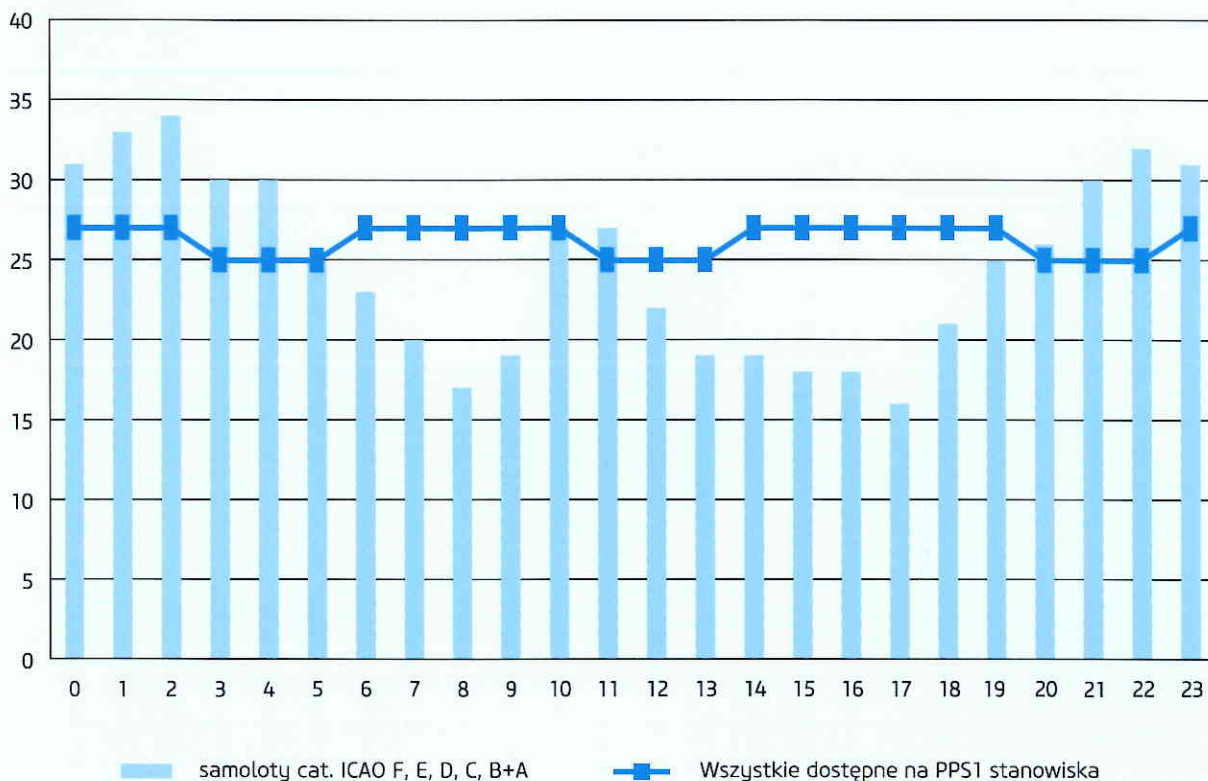


Poza okresem nocnym, w ciągu dnia występują przedziały zwiększonego zapotrzebowania na miejsca do obsługi samolotów, co głównie związane jest z powrotem samolotów bazujących w Katowice Airport z porannych wylotów oraz postojem samolotów cargo. Dodatkowo operacje na samolotach większej floty (kodu D i E) powodują, że dostępna jest mniejsza liczba wolnych stanowisk postojowych.

Z danych historycznych jak i prognoz ruchu lotniczego wynika, że największe zapotrzebowanie na stanowiska postojowe przypada na porę nocną z dominującym typem statku powietrznego kodu C. Przy pełnym wykorzystaniu stanowisk postojowych dla kodu A i B, nocowaniu samolotów kodu C oraz obsłudze samolotów kodów D i E, Katowice Airport zachowuje zdolność do obsługi ruchu lotni-



► **Wykres 2.4.3.** Dobowe zapotrzebowanie na stanowiska dla samolotów pasażerskich w 2032 r.  
(źródło: GTL SA)



czego. Dostępne są stanowiska postojowe dla rej-sów dodatkowych, zakłóconych czy też przekiero-wanych.

W roku 2020 prognozowane średnie dobowe zaję-cie stanowisk postojowych zbliża się do wartości maksymalnych oraz osiąga te wartości w godzi-nach szczytu. Możliwe staje się generowanie opóź-nień wynikających z chwilowego braku dostępnych miejsc postojowych. Doraźnie zagrożenia te mogą być neutralizowane w sezonie czarterów letnich przez wykorzystanie stanowisk do odladania samo-lotów. Niemniej konieczne będą działania zmierzają-ce do zwiększenia ilości dostępnych miejsc postojow-

wych dla określonych typów statków powietrznych. Dokładne określenie zakresu niezbędnych inwesty-cji będzie możliwe po uzyskaniu aktualnych danych z okresu poprzedzającego oraz prognoz uwzględ-niających bieżącą sytuację.

## 2.5. Cargo lotnicze

Szacuje się, iż tonaż cargo systematycznie będzie wzrastał z 20 000 ton w chwili obecnej do poziomu 48 000 t w roku 2020, aby w roku 2034 osiągnąć po-ziom powyżej 69 000 t. Rynek ładunków cargo jest to rynek perspektywiczny i rozwojowy z punktu wi-dzenia regionu i lokalizacji Katowice Airport.

► **Tabela 2.5.** Prognozowana ilość ton ładunków (źródło: GTL SA)

Lata	Prognozowana ilość ton
2014	20 000
2020	48 000
2034	69 000
Średni wzrost	9,72%



## 2.6. Lotnictwo ogólne / General Aviation

Segment ruchu General Aviation jest segmentem bardzo perspektywnym, wykazującym tendencje wzrostową. Prognozuje się, iż w roku 2014 wykonanych zostanie 5 600 operacji GA, w roku 2020 ponad 6 600 natomiast w roku 2034 już ponad 10 000.

## 2.7. Parkingi samochodowe krótkoterminowe i długoterminowe w okresach szczytu

Na terenie Katowice Airport obecnie (stan na dzień 08.07.2014 r.) funkcjonują następujące parkingi:

### 1. Parking nr 1 (ogólnodostępny)

- lokalizacja: przed Terminalem A i B

- ilość miejsc: 1000
- wielkość powierzchni 34 900 m<sup>2</sup>

### 2. Parking pracowniczy

- lokalizacja: przed budynkiem cargo
- ilość miejsc: 262
- wielkość powierzchni: 6 535 m<sup>2</sup>

### 3. Parking nr 2

- lokalizacja: naprzeciw parkingu pracowniczego
- ilość miejsc: 3300

### 4. Parking strzeżony

- lokalizacja: obok parkingu nr 2
- ilość miejsc: 200
- wielkość powierzchni: 4 980 m<sup>2</sup>

► Tabela 2.6. Prognozowana liczba operacji GA (źródło: GTL SA)

Lata	Prognozowana liczba operacji
2014	5 600
2020	6 600
2034	10 000
Średni wzrost	3%

► Tabela 2.7. Ilość dostępnych miejsc parkingowych (źródło: GTL SA)

Lata	Miejsca postojowe krótkoterminowe	Miejsca postojowe długoterminowe
2014	1 262	3 500
2020	2 040	4 550
2034	2 700	5 250







A large, stylized blue letter 'V' is positioned on the left side of the page. The background features a light blue gradient with a pattern of overlapping, semi-transparent geometric shapes, primarily triangles and polygons, creating a modern, abstract design. On the far left edge, there is a vertical line of black circular perforations, suggesting the page is part of a binder or folder.

Koncepcja zapewnienia służb żeglugi  
powietrznej ATC. Rozwój infrastruktury  
nawigacyjnej

Za organizację polskiej przestrzeni powietrznej i służby kontroli ruchu lotniczego (ATC) odpowiedzialna jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

Dla Katowice Airport służby kontroli zbliżania (APP) i służby kontroli lotniska (TWR) w systemie ciągłym, 24 h/dobę 7 dni w tygodniu zapewnia PAŻP. Ponadto do zadań kontrolerów należy koordynacja ruchu naziemnego statków powietrznych. Wraz ze wzrostem ilości operacji lotniczych konieczne będzie powołanie wydzielonej służby koordynacji lotniczego ruchu naziemnego.

Za rozwój i utrzymanie w gotowości operacyjnej elementów systemów infrastruktury nawigacyjnej lotniska, w szczególności takich systemów jak:

- systemy łączności z załogami statków powietrznych (radiostacje komunikacyjne)
  - systemów radiowych pomocy nawigacyjnych (ILS/ DME, D-VOR, NDB i radar)
- odpowiadają służby techniczne PAŻP.





# VI

## Informacja dotycząca przepustowości

1. Przestrzeń: TMA, CTR, RWY, DK
2. Stanowiska postojowe samolotów
3. Terminale pasażerskie
4. Terminal cargo
5. Drogi dojazdowe

## 1. PRZESTRZEŃ: TMA, CTR, RWY, DK

Katowice Airport (EPKT) wraz z lotniskiem EPKK znajduje się w wspólnej przestrzeni TMA-Kraków. Pojemność godzinowa tej przestrzeni wynosi 32 operacje mieszane (związane z startami i podejściami do lądowania) lub 40 operacji związanych ze startami lub tylko z lądowaniami.

Zgodnie z informacjami uzyskanymi z Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w oparciu o opracowane procedury i zainstalowane pomoce nawigacyjne na lotnisku EPKT może być w ciągu godziny wykonane maksymalnie 16 operacji lotniczych mieszanych (starty i lądowania) lub 8 lądowań lub 12 startów.

Istniejący system dróg kołowania z jedną równoległą drogą kołowania i kilkoma poprzecznymi drogami łączącymi z drogą startową umożliwia elastyczne zarządzanie ruchem naziemnym statków powietrznych. Poważnym mankamentem jest brak na końcu DS 09/27 drogi kołowania umożliwiającej zwolnienie DS wymuszające stosowanie procedur back-track na progu THR09 oraz brak dróg szybkiego zejścia. Usunięcie tych braków pozwoli znacznie skrócić zajętość DS i wpłynie na poprawę jej przepustowości.

Nowa droga startowa w budowie w Katowice Airport posiada przepustowość wynoszącą 33 mieszanych operacji startów i lądowań na godzinę. Podobne parametry posiada droga startowa w Kraków Airport.

Ponieważ łącznie przepustowości godzinowe dróg startowych obu lotnisk należących do TMA Kraków

znacznie przewyższają przepustowość tak zorganizowanej przestrzeni powietrznej to aby sprostać zapotrzebowaniu konieczna będzie zmiana organizacji tej przestrzeni.

Maksymalne wykorzystanie przepustowości godzinowej NDS w Katowice Airport będzie wymagało ze strony PAŻP dostosowania systemu zarządzania przestrzenią powietrzną do zwiększonego zapotrzebowania na przepustowość. Działania te podjęte z wyprzedzeniem pozwolą uniknąć powstawania opóźnień w ruchu lotniczym szczególnie w letnich okresach szczytów przewozowych.

## 2. STANOWISKA POSTOJOWE SAMOLOTÓW

Płyta postojowa samolotów w Katowice Airport posiada nominalnie 29 stanowisk zlokalizowanych na płycie postojowej samolotów Apron 1. Jednak część z tych stanowisk umożliwia alternatywne ustawienie zamiast dwóch samolotów klasy C jednego klasy E. Łączna pojemność tej płyty zależna jest od wielkości statków powietrznych i wynosi: 22 samoloty klasy C (B737, A320) i 3 klasy E (B747) lub 15 klasy C i 5 klasy E. Należy jednak zwrócić uwagę, że część stanowisk (stanowiska 1–7) znajdują się przed hangarami obsługi technicznej samolotów. Zatem te stanowiska można wykorzystywać jedynie na krótkotrwałe postoje samolotów, tak aby nie blokować wjazdu do hangarów.

Katowice Airport jest dla części przewoźników lotniskiem bazowym, a dla przewoźników cargo express (firm kurierskich) lotniskiem, gdzie samoloty przez cały dzień stoją na stanowiskach postojowych. Przy-





czynią się to do ograniczenia ilości dostępnych miejsc postojowych samolotów wpływając na ograniczenia przepustowości tego elementu infrastruktury.

W godzinie szczytu, przy założeniu, że wszystkie stanowiska postojowe są dostępne, w zależności od wielkości, możliwa jest jednoczesna obsługa 20–25 samolotów.

Prowadzone prace inwestycyjne przy budowie płyty postojowej samolotów cargo (Apron 3) poprawią warunki postoju i obsługi tego typu samolotów.

### 3. TERMINALE PASAŻERSKIE

Informacje o przepustowości terminali pasażerskich przedstawia poniższa tabela.

Plany rozwojowe Katowice Airport przewidują re-

alizację kolejnej inwestycji – budowę terminala pasażerskiego, co pozwoli na odprawę łącznie 9 milionów pasażerów rocznie, o łącznej powierzchni wynoszącej 60 000 m<sup>2</sup>.

### 4. TERMINAL CARGO

Katowice Airport posiada terminal cargo zlokalizowany na zapleczu portu lotniczego z dala od płyty postojowej samolotów cargo. Łączna powierzchnia magazynów cargo i pomieszczeń biurowych związanych z obsługą cargo wynosi ok 2 900 m<sup>2</sup>. Sytuacja zmieni się po zakończeniu budowy nowej płyty postojowej cargo wraz z terminalem cargo.

W Katowice Airport operują przewoźnicy cargo express działający na rzecz takich firm kurierskich jak DHL, UPS, TNT czy Fedex. Obsługą general cargo zajmują się spółki handlingowe.

► Tabela 3. Przepustowość terminali pasażerskich Katowice Airport (źródło: GTL SA)

	Terminal A	Terminal B	Terminal przylotowy	Terminal A i B po oddaniu terminala przylotowego	Łącznie
<b>Przepustowość roczna (sumarycznie)</b>	3 600 000 pax		3 416 000 pax*	2 500 000 pax	6 600 000 pax
<b>Przepustowość dzienna</b>	10 959 pax		56 160**	6 699 pax (5,5 xpeak)	
<b>Przepustowość godzinowa</b>	609 pax		3 120	1218 pax	
<b>Przepustowość szczytowa na godzinę</b>	1 218 pax		4 680	2000 pax	
<b>Ilość check-in</b>	17	17 + 1 ponadgabarytowy	–	–	35
<b>Ilość bram dla pasażerów (Gate)</b>	8	8	–	–	
<b>Ilość stanowisk security</b>	4	6	–	13	
<b>Ilość stanowisk sprawdzania dokumentów</b>	4 (odloty) 6 (przyloty)	kontrola paszportowa zniesiona	8	6	

\* założenie 3 „peak hour” w ciągu doby z przepustowości godzinowej

\*\* przepustowość 18 godzin efektywnej przepustowości godzinowej w ciągu doby (analogicznie do obliczeń Terminal A i B)

Nowy terminal cargo o powierzchni ok. 12 000 m<sup>2</sup> będzie przygotowany na potrzeby firm kurierskich oraz będzie posiadał część wydzieloną do obsługi towarów typu general cargo. Budowa nowego terminala cargo, wraz z płytami postojowymi, jest początkiem wieloletniego programu rozwoju cargo lotniczego „Katowice Airport Cargo City”.

## 5. DROGI DOJAZDOWE

Katowice Airport położone jest w centralnej części województwa śląskiego – 30 km na północ od Katowic.

W odległości około 30 km od Katowice Airport znajduje się węzeł autostradowy „Sośnica” w Gliwicach, skrzyżowanie autostrad A 1 i A 4 Jędrzychowice (granica państwa z Niemcami) – Korczowa (granica państwa z Ukrainą) oraz drogi krajowej DK 44.

Autostrady A 1 i A 4 są elementami transeuropejskich korytarzy transportowych TEN-T: A 4 korytarz III Berlin–Kijów oraz A 1 korytarz VI Bałtyk–Adriatyk.

Droga ekspresowa S1 na węźle drogowym „Podwarpie” łączy się z drogą krajową DK86 do Katowic, gdzie łączy się z drogą wojewódzką DW902, czyli Drogową Trasą Średnicową oraz autostradą A4.

Z węzła „Podwarpie” w przeciwnym kierunku do Warszawy i Łodzi prowadzi droga krajowa DK1.

W planach długoterminowych jest budowa drogi ekspresowej S11, która w bezpośrednim sąsiedztwie

Katowice Airport połączy Górnośląski Okręg Przemysłowy przez Poznań ze środkowym wybrzeżem Bałtyku.

Katowice Airport jest włączone w system dróg publicznych przez drogę wojewódzką DW 913. Obecnie jest to droga o standardzie drogi ekspresowej jednojezdniowej. Do roku 2020 planowana jest rozbudowa tej drogi do standardu dwujezdniowego.

W dalszej kolejności DW 913 łączy się z węzłem „Lotnisko” drogi ekspresowej S1 Pyrzowice–Cieszyn (granica państwa z Czechami), która z kolei na węźle autostradowym „Pyrzowice” łączy się z autostradą A1 Gorzyczki (granica państwa z Czechami)–Łódź–Gdańsk. Obecnie autostrada A 1 kończy się w sąsiedztwie Katowice Airport na węźle „Pyrzowice”. Do roku 2020 planuje się dokończenie autostrady na całym odcinku do Gdańska. Na tym samym węźle drogowym „Lotnisko” DW 913 łączy się również z drogą krajową DK 78 Zawiercie–Tarnowskie Góry.

We wstępnym etapie realizacji znajduje się budowa nowej drogi ekspresowej z węzła drogowego „Mierzęcice” na drodze ekspresowej S 1. Nowa droga skomunikuje strefę przemysłową powstającą przy nowej bazie cargo lotniczego „Katowice Airport Cargo City” we wschodniej części lotniska.

Istniejący układ dróg wokół Katowice Airport gwarantuje bezpieczny, szybki i bezkolizyjny dojazd do lotniska. Realizowane i planowane inwestycje drogowe uczynią ten system jeszcze bardziej wydajnym, zwiększając przez to obszar oddziaływania Katowice Airport.



# VII

## Koncepcja rozwoju przestrzennego wraz z zagospodarowaniem przestrzeni wokół lotniska

1. Rozwój do 2020 roku
2. Rozwój w okresie 2020–2034
3. Gospodarka mediami
4. Koncepcja zagospodarowania stref wokół lotniska
5. Plan zagospodarowania terenów wokół lotniska

## 1. ROZWÓJ DO 2020 ROKU

### 1.1. Budowa nowej drogi startowej (w trakcie realizacji)

Droga startowa jest najważniejszym elementem portu lotniczego. Bez dobrze funkcjonującej drogi startowej nie można mówić o bezpiecznym, dobrym i nowoczesnym porcie lotniczym. Istotna jest także kwestia komfortu podróżnych, latających załóg oraz poprawnej eksploatacji statków powietrznych. Pogarszający się stan techniczny obecnej drogi startowej oraz analiza ekonomiczna działań naprawczych doprowadziły do podjęcia decyzji o budowie nowej drogi startowej.

Nowa droga startowa w budowie zlokalizowana jest równolegle do obecnie użytkowanej drogi startowej, po jej północnej stronie, w odległości 195 m od osi obecnie użytkowanej drogi startowej. Będzie miała szerokość 45 m oraz symetryczne pobocza po 7,5 m i długość 3 200 metrów. Droga startowa będzie spełniała wymagania kodu referencyjnego 4E wg. Aneksu 14 ICAO. Połączona będzie z obecnie istniejącą drogą startową, która przekształcona będzie w drogę kołowania drogami kołowania. Ponadto na nowej drodze startowej zaplanowano dwie drogi szybkiego zjazdu po jednej dla każdego kierunku. Dodatkowo na początku pasa 27 planowana jest budowa zatoki do zawracania statków powietrznych. Nowa droga startowa będzie wyposażona w system nawigacyjny ILS kategorii II oraz świetlny system podejścia precyzyjnego kategorii II w układzie geometrycznym ALPA-ATA.

W przyszłości przewiduje się podniesienie kategorii podejścia do lądowania poprzez uzbrojenie kie-

runku pomocniczego nowej drogi startowej RWY 09 w urządzenie ILS Cat I i system świetlnych pomocy nawigacyjnych Cat I oraz uzupełnienie układu dróg kołowania o DK: M,R,C, H6, H7. Podniesienie kategorii podejścia pomocniczego wymagać będzie zgody Prezesa ULC na zmianę istotnych cech lotniska obejmujących zmianę granic lotniska, zmianę przebiegu ogrodzenia lotniska i granicy części lotniczej lotniska ze względu na konieczność budowy części systemu świateł podejścia poza obecnymi granicami lotniska.

W przypadku zaistnienia sprzyjających okoliczności budowana droga startowa o długości 3 200 m może być przedłużona do 3 600 m, co pozwoli na wykonywanie bez ograniczeń startów z pełnym obciążeniem handlowym do lotów długodystansowych na maksymalnym zasięgu wszystkich typów samolotów. Wymagać to będzie pozyskania dodatkowych terenów na przedłużeniu budowanej nowej, zamiennej drogi startowej oraz uzyskania zgody Prezesa ULC na zmianę istotnych cech lotniska w zakresie zmiany przebiegu ogrodzenia, granic lotniska i części lotniczej lotniska, oraz zmiany granicy pola wzlotów, parametrów drogi startowej i jej zabezpieczeń.

### 1.2. Budowa terminalu przylotowego wraz z bagażownią (w trakcie realizacji)

Zadania związane z obsługą ruchu przylotowego realizowane są w Terminalu A oraz Terminalu B w podziale na ruch Schengen i No Schengen. W związku z wyczerpaniem przepustowości układu przylotowego w terminalach i brakiem możliwości jego rozbudowy podjęto działania zmierzające do budowy osobnego budynku stanowiącego terminal przylotowy – hala przylotów.

Budowa nowej drogi startowej





Budynek Terminalu przylotowego wraz z bagażownią stanowi niezależny jednokondygnacyjny budynek o wymiarach 156,0×45,5 m i wysokości 7,90 m. Obiekt stanowić będzie wielonawową halę o jedno-przestrzennym układzie z centralną bagażownią. Całkowita powierzchnia użytkowa budowanego terminalu wynosi 6 984,45 m<sup>2</sup>.

W ramach inwestycji przewidziano także realizację placu na sprzęt handlingowy oraz parkingu dla samochodów służb handlingowych przy zachodniej ścianie budynku.

Budowa nowego terminalu przylotowego po zachodniej stronie istniejącego Terminalu B wymaga również budowy nowych dróg, placów, chodników i podjazdów dla obsługi nowego terminalu przylotowego. Wymaga także ingerencji w istniejące parkingi, place, drogi i chodniki polegającej na ich przebudowie celem powiązania całego układu komunikacyjnego w jeden kompleks. Przed nowym terminalem pojawią się podjazdy dla autobusów, taksówek oraz samochodów prywatnych.

W ramach budowy Terminalu przylotowego przewidziano przebudowę umożliwiającą obsługę komunikacyjną w nowym układzie:

- Terminal A – wyloty NO SCHENGEN
- Terminal B – wyloty SCHENGEN
- Terminal przylotowy – przyloty NO SCHENGEN oraz SCHENGEN.

Wraz z budową terminala przylotowego zostaną zmodernizowane parkingi dla podróżnych w strefie ogólnodostępnej.

### 1.3. Budowa nowej bazy cargo – Etap I – budowa płyty postojowej wraz z drogą kołowania E0 (w trakcie realizacji)

Obecnie obiekty cargo zlokalizowane są na terenie zaplecza Portu Lotniczego w oddaleniu od płyt postojowych samolotów i sąsiadują z główną drogą dojazdową do Terminali Pasażerskich. Lokalizacja ta jest wynikiem uwarunkowań, które zostały narzucone przez stronę wojskową w czasach, kiedy lotnisko było lotniskiem wojskowym współużytkowanym przez stronę cywilną. W obecnej lokalizacji obiektów cargo nie ma możliwości separacji pojazdów pasażerów od pojazdów cargo, co powoduje szczególnie w okresach szczytów problemy z dojazdem do lotniska. Ze względu na znaczną odległość magazynów cargo od płyt postojowych samolotów konieczne jest przewożenie towarów do samolotów cargo wózkami towarowymi ciągniętymi przez ciągniki, co ze względów technicznych jest czasochłonne.

Mając na uwadze powyższe oraz oczekiwany wzrost natężenia ruchu towarowego na lotnisku powstał projekt budowy nowej bazy cargo. Projekt w pierwszym etapie zakłada budowę płyty cargo oraz drogi kołowania E0 łączącej drogę kołowania E1 i F.

Terminal przylotowy





Przedmiotowa infrastruktura posadowiona będzie we wschodniej części lotniska w miejscu obecnej płyty postoju samolotów Apron 3.

W Etapie I rozbudowy strefy cargo zaprojektowano wykonanie drogi kołowania E0 o długości 375 m. Zaprojektowano poszerzenie drogi kołowania E0 na włączeniach do drogi kołowania F oraz planowanej drogi kołowania G i stanowisk do odladania samolotów. Parametry drogi kołowania E0 mają odpowiadać wymaganiom dla samolotów kodu E.

Po stronie południowej drogi kołowania E0 zaprojektowano płytę postojową cargo o wymiarach 97,0×137,5 m. Umożliwi to wydzielenie jednego miejsca postojowego dla samolotu kodu D lub zamienne dwóch miejsc postojowych dla samolotów kodu C. Przewidziano parkowanie Push-In, Push-Out, możliwe jest też samodzielne kołowanie samolotu na miejsce postojowe.

#### **1.4. Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej – Etap II – budowa stanowiska odladania samolotów (w trakcie realizacji)**

Zadanie obejmuje wykonanie stanowiska do odladania zlokalizowanego bezpośrednio przy progu 27 drogi startowej (podejście zasadnicze).

Powierzchnia stanowiska odladania/przeciwdziałania oblodzeniu wyniesie ok. 5,03 ha. Będzie ona równa obszarowi parkowania wymaganego dla największego statku powietrznego w danej kategorii (D i E) z dodatkowym utwardzonym pasem wokół statku powietrznego o szerokości co najmniej 3,8 m przeznaczonym dla ruchu pojazdów do usuwania oblodzenia i zapobiegania oblodzeniu. Zakładana nośność – min. PCN 90.

Płasczyny płyty będą posiadać odpowiednie nachylenie w celu zabezpieczenia dostatecznego drenażu stanowiska odladania i odpływu wszystkich używanych substancji, spływających z powierzchni statku powietrznego. Ścieki zanieczyszczone glikolem będą kierowane do odwodnienia liniowego płyty, a następnie poddawane oczyszczaniu. Projektowane stanowisko odladania/przeciwdziałania oblodzeniu połączone zostanie z istniejącym i projektowanym systemem dróg kołowania oraz realizowaną nową drogą startową.

Stanowisko odladania/przeciwdziałania oblodzeniu umożliwi ruch pojazdów do usuwania oblodzenia i przeciwdziałania oblodzeniu wokół statku powietrznego oraz umożliwi omijanie tego obszaru

przez inne statki powietrzne z zachowaniem separacji, o których mowa w załączniku 14 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (ICAO).

#### **1.5. Przebudowa istniejącej drogi startowej w drogę kołowania (przygotowanie przetargu na wybór wykonawcy)**

Po wykonaniu inwestycji związanej z budową nowej drogi startowej, w celu zwiększenia jej przepustowości oraz wykorzystania istniejącej obecnie drogi startowej, należy przystosować istniejącą obecnie DS jako drugą, równoległą DK. Układ dwóch równoległych dróg kołowania wraz z systemem dróg szybkiego zejścia zapewni osiągnięcie maksymalnej przepustowości lotniska z pojedynczą drogą startową. Zakres prac obejmować będzie:

- wzmocnienie podbudowy starej DS w pasie przeznaczonym na drogę kołowania (23 m),
- wyremontowanie nawierzchni w części przeznaczonej na drogę kołowania (23 m szerokości
- i pobocza symetrycznie po 10,5 m).

Nośność projektowanej drogi kołowania określona wartością PCN przyjmuje się jak ACN dla najcięższego z samolotów kodu E (Boeing 747-400). Nowa droga kołowania zostanie przystosowana do wymagań kodu referencyjnego 4E wg Aneksu 14 ICAO. W ramach przebudowy drogi startowej w drogę kołowania konieczna będzie również jej rozbudowa w kierunku wschodnim. Powstanie w ten sposób połączenie progu 27 nowej drogi startowej poprzez DK T z płytą do odladania oraz płytami postojowymi.

#### **1.6. Operacje w warunkach ograniczonej widzialności – dostosowanie pola ruchu naziemnego do CAT II (przygotowanie przetargu na wybór wykonawcy)**

W ramach dostosowania pola ruchu naziemnego do CAT II zostanie wprowadzony system nawigacyjny ILS kategorii II oraz świetlny system podejścia precyzyjnego kategorii II w układzie geometrycznym ALPA-ATA na kierunku zasadniczym RWY27. Nowa droga startowa zostanie także wyposażona w wzrokowe wskaźniki podejścia precyzyjnego PAPI, które wspomagają prowadzenie kierunkowe statku powietrznego przy podejściu do lądowania na obu kierunkach.

Dzięki ILS kategorii II operacje lądowania samolotów będą mogły być przeprowadzone w gorszych niż dotychczas warunkach atmosferycznych tj. widzialności wzdłuż drogi startowej nie mniejszej niż



300 metrów i przy wysokości decyzji nie mniejszej niż 30 metrów.

ILS kategorii II to także bardziej rozbudowane oświetlenie nawigacyjne drogi startowej i dróg kołowania. W przypadku drogi startowej, oprócz świateł występujących także w kategorii I ILS, podświetlona będzie także białym światłem oś drogi startowej oraz strefa przyziemienia pasa 27. Bardziej rozbudowane będzie także oświetlenie dróg kołowania poprzez podświetlenie osi dróg kołowania, poprzeczek zatrzymania i poprzeczek pośredniego oczekiwania. W przypadku dróg kołowania innych niż droga szybkiego zjazdu z drogi startowej będą to światła zielone, a na speedwayu światła na przemian koloru żółtego i zielonego.

Pas 27 na długości 900 m od progu będzie wyposażony w świetlny system podejścia precyzyjnego kategorii II w układzie geometrycznym ALPA-ATA. System ten składa się z rzędu świateł rozmieszczonych na przedłużeniu osi drogi startowej w rozstawie co 30 m i poprzeczek świetlnych umiejscowionych w odległości 150 i 300 m od progu pasa w kierunku lądującego statku powietrznego. Oświetlenie osi podejścia będzie wyposażone również w system świateł błyskowych błyskających w kolejności od początku podejścia do progu z często-

ścią dwóch błysków na sekundę. Na kierunku pomocniczym przewidziano uproszczony świetlny system podejścia, tzw. krzyż z osią o długości 420 m i poprzeczką świetlną w odległości 300 m od progu pasa 09. Wzrokowe wskaźniki ścieżki podejścia w postaci PAPI wspomagające prowadzenie kierunkowe statku powietrznego przy podejściu do lądowania pojawią się również w obu kierunkach.

### 1.7. Budowa terminalu cargo (wybór wykonawcy – przetarg)

Nowy terminal cargo zostanie zlokalizowany w południowo-wschodniej części lotniska przy obecnej płycie postojowej samolotów Apron 3. Taka lokalizacja dzięki wolnym przestrzeniom do zagospodarowania pozwoli na dalszy rozwój strefy cargo poprzez możliwość dobudowy płyt postojowych. Ponadto miejsce to oferuje zalety związane z dalszą rozbudową obiektów obsługi towarowej oraz umożliwi rozdzielenie ruchu samochodów pasażerów od samochodów cargo na jednym z węzłów drogowych znajdujących się przed lotniskiem.

Planowany terminal cargo o powierzchni użytkowej 10 000 m<sup>2</sup> i ok 2 000 m<sup>2</sup> powierzchni biurowej zostanie usytuowany bezpośrednio przy płycie postojowej. Konstrukcja obiektu będzie umożliwia-





ła jego modułową rozbudowę. Inwestycja obejmuje także budowę układu dróg wewnętrznych wraz z parkingiem z miejscami dla TIRów, samochodów dostawczych i samochodów osobowych.

#### **1.8. Przebudowa terminali A i B po oddaniu terminalu przylotowego (projektowanie)**

Realizacja planowanej budowy nowego terminala przylotowego, o którym mowa w pkt. 1.2 niesie za sobą konieczność dostosowania zarówno terminalu A jak i B. Nowe powierzchnie w terminalach A i B, uwolnione dzięki przeniesieniu do nowej hali obsługi wszystkich pasażerów przylatujących do Katowice Airport, zostaną wykorzystane do powiększenia stref odlotów w wymienionych częściach terminali. W efekcie wzrośnie komfort obsługi pasażerów, jak również liczba obsługiwanych pasażerów.

#### **1.9. Budowa strażnicy pożarnej (projektowanie)**

W związku z dynamicznym rozwojem Katowice Airport idącym w kierunku zwiększenia możliwości operacyjnych, a także zwiększenia statków powietrznych, konieczne jest przystosowanie lotniska do nowych warunków także pod względem zabezpieczenia ratowniczo-gaśniczego. Lokalizacja strażnicy musi zapewnić możliwość dotarcia załogi LSR-G w każdy punkt drogi startowej w ciągu 3 minut od ogłoszenia alarmu (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej). Budowa strażnicy pożarowej obejmuje wykonanie budynku strażnicy lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych wraz z pojazdami, sprzętem, załogą i służbami (m.in. medycznymi), koniecznymi do zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych. Część administracyjno-socjalna ma być przewidziana na minimum 80 osób, w tym wykonujących obowiązki: kierownika i zastępcy jednostki ppoż., specjalistów, inspektorów, kierowców itp. Budowa strażnicy obejmie także podwójne przejazdowe garaże oraz układ komunikacyjny w postaci placu manewrowego wokół strażnicy i dróg dojazdowych nie kolidujących z drogami operacji lotniczych oraz drogami technicznymi dla samochodów służb operacyjnych.

#### **1.10. Budowa nowej wieży kontroli lotów (projektowanie)**

PAŻP, w związku z koniecznością zapewnienia całkowitej widzialności części operacyjnej lotniska, wskazała nową lokalizację wieży kontroli lotów. Powiększające się obszary pola ruchu naziemnego oraz przesunięcie drogi startowej wpłynęły na de-

cyzję nowej lokalizacji wieży kontroli ruchu lotniczego. Nowy obiekt będzie usytuowany w pobliżu nowej drogi startowej, po jej południowej stronie. Budowa będzie realizowana przez PAŻP.

#### **1.11. Budowa płyty postojowej wraz z modernizacją dróg kołowania E1, E2, D (zrealizowano)**

Przed rozbudową Apron 1 ilość miejsc postojowych jaką dysponował Katowice Airport była niewystarczająca. Płyta postojowa samolotów znajdująca się przed terminalami A i B (Apron 1) była w stanie pomieścić jednorazowo tylko 13 samolotów kodu C lub zamiennie 2 kodu E i 9 samolotów kodu C.

W ramach inwestycji rozbudowano płyty postojowe o 10 stanowisk dla samolotów kodu C i 3 kodu D lub zamiennie 7 kodu C i 5 kodu D. Płyta została zlokalizowana na wschód od istniejącej i zajmuje powierzchnię 110 000 m<sup>2</sup>.

Równolegle do budowy płyty postojowej zmodernizowano drogi kołowania E1, E2 i D. Łącznie dobudowano do nich 39 000 m<sup>2</sup> nowych nawierzchni lotniskowych. Zmodernizowane drogi kołowania przystosowane są do obsługi samolotów kodu E.

#### **1.12. Dostosowanie części drogi startowej do funkcji płyty postojowej General Aviation (projektowanie)**

Przebudowa istniejącej drogi startowej w drogę kołowania (pkt. 1.5) pozwoli na dostosowanie zachodniej części drogi do celów General Aviation. Modernizacja i przystosowanie istniejącej nawierzchni do funkcji płyty postojowej GA pozwoli wydzielić w tej części lotniska strefę General Aviation. Płyta postojowa o powierzchni około 30 000 m<sup>2</sup> docelowo może przyjmować około 10 samolotów kodu „A” i „B”. W dalszej perspektywie planowana jest budowa terminalu przylegającego do przedmiotowej płyty.

#### **1.13. Budowa bazy obsługi technicznej (projektowanie)**

Rozbudowa infrastruktury lotniskowej i portowej generuje zwiększone zapotrzebowanie na urządzenia do obsługi pasażerów, jak również utrzymania lotniska. Nowa baza obsługi technicznej jest zatem reakcją na aktualne potrzeby pracowników oraz najemców. Baza obsługi technicznej pozwoli przeprowadzać działania naprawcze, konserwatorskie, a także przeglądy stanu obecnego na lotnisku sprzętu, maszyn i urządzeń.



#### **1.14. Instalacja do składowania paliwa lotniczego (projektowanie)**

Przy prognozowanym zwiększeniu ruchu lotniczego zwiększone zostanie także zapotrzebowanie na paliwo lotnicze. Budowa instalacji do składowania paliwa lotniczego na terenie Katowice Airport pozwoli na zabezpieczenie operacji tankowania statków powietrznych. Takie rozwiązanie pozwoli na bezproblemową obsługę nawet nadprogramowych statków powietrznych np. z przekierowania z innych lotnisk. Przyjmuje się, że minimalny zapas paliwa powinien zapewnić możliwość wykonywania normalnych operacji bez realizacji dostaw uzupełniających przez nie mniej niż 24 h.

W przypadku operacji cargo okres ten powinien być wydłużony do nie mniej niż 5 dni. Obecnie dostawy paliw są realizowane transportem drogowym. W przyszłości przewiduje się realizację dostaw transportem kolejowym, jako najbardziej efektywnym.

#### **1.15. Budowa przyłącza gazowego (wybór wykonawcy – przetarg)**

Włączenie instalacji infrastruktury lotniczej do lokalnej sieci gazowej pozwoli na zmianę zasilania wytwarzania energii cieplnej na paliwo gazowe. Wszystkie obiekty zostaną połączone gazociągami średniego ciśnienia z magistralą znajdującą się w pobliżu Katowice Airport. Budowa przyłącza gazowego na terenie Katowice Airport wiąże się z koniecznością przebudowy i dostosowaniem do nowych warunków istniejących kotłowni. W efekcie zmiana zasilania pozwoli na zmniejszenie uciążliwości ekologicznej lotniska poprzez zmniejszoną emisję pyłów i gazów do atmosfery.

#### **1.16. Hotele**

Przewiduje się budowę hotelu na terenie Katowice Airport. Obiekt ten będzie zlokalizowany w południowej części lotniska w strefie przeznaczonej do obsługi ruchu pasażerskiego.

#### **1.17. Heliport (koncepcja/projektowanie)**

Wraz ze wzrostem ilości operacji lotnictwa ogólnego pojawia się potrzeba wyznaczenia heliportu, z którego będą mogły być wykonywane operacje lotnicze niezależnie od operacji wykonywanych na zasadniczej drodze startowej. Jego lokalizację planuje się w sąsiedztwie nowych stanowisk postojowych dla samolotów lotnictwa ogólnego.

#### **1.18. Wieloetapowa rozbudowa parkingów**

Zwiększenie ilości miejsc postojowych dla samochodów osobowych będzie następowało etapowo, wraz z narastającą liczbą klientów i ich potrzebami. Przewiduje się rozbudowę płaszczyzny parkingów w strefie przed Terminalami, w kierunku zachodnim jak i wschodnim. Przeniesienie budynków obsługi cargo w pobliże płyty cargo pozwoli na zagospodarowanie zwolnionej przestrzeni w ramach rozbudowy parkingów. Znacząco zwiększona powierzchnia parkingowa obejmie jak dotychczas miejsca postojowe monitorowane niestrzeżone, a także parkingi strzeżone.

#### **1.19. Wartownia centralna**

W konsekwencji zagospodarowania przestrzeni po obiektach cargo jako parkingów dla samochodów osobowych, konieczne będzie utworzenie centralnego punktu kontroli bezpieczeństwa. Wartownia centralna ma powstać na granicy strefy ogólnodostępnej i lotniskowej w pobliżu zabudowy technicznej portu. Wartownia ta zastąpi istniejące punkty kontroli nr 2 i nr 3.

#### **1.20. Wartownia/Hangary**

Rozgraniczenie strefy cargo z całego terenu portu wraz z rozbudową dróg dojazdowych pozwoli, także na rozbudowę strefy ogólnodostępnej w południowo-wschodniej części lotniska. Przy drodze dojazdowej do hangarów obsługi samolotów planowane jest usytuowanie punktu kontroli bezpieczeństwa, który umożliwi dojazd zarówno do hangarów jak również innych obiektów technicznych.

## **2. ROZWÓJ W OKRESIE 2020–2034**

### **2.1. Rozwój infrastruktury lotniskowej, równoległa, niezależna droga startowa**

Dostępność terenów wokół lotniska pozwala na budowę nowej niezależnej drogi startowej na północ od istniejącej drogi startowej. Niezależna droga startowa pozwala na zmaksymalizowanie przepustowości drogi startowej oraz na zagospodarowanie terenu między obiema drogami. Taka ostateczna rozbudowa będzie szczególnie dobrze dostosowana w sytuacji, w której lotnisko Katowice Airport stanie się węzłem lotniczym dla ruchu pasażerskiego,



bądź towarowego. W takim przypadku, nowa droga startowa może zostać wybudowana w tym samym czasie co obiekty potrzebne dla funkcjonowania lotniska jako węzła, które idealnie wpasowałyby się pomiędzy obie drogi startowe. Prognozowana ilość operacji na drodze startowej w końcowym okresie objętym planowaniem zbliża się do granic efektywnego użytkowania w lokalnych warunkach klimatycznych. Ze względu na unikalne możliwości, jakie stworzył wcześniejszy militarny charakter Katowice Airport, m.in. rozległe strefy ochrony przed zabudową oraz perspektywa rozwoju Katowice Air-

portu obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego wraz z układem komunikacyjnym.

W wyniku wcześniej prowadzonych analiz, w przywołanym na wstępie dokumencie o nazwie Plan Generalny dla Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach sporządzonym w roku 2008 roku Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego uchwałą sejmiku nr III/56/1/2010 z dnia 22 września 2010 roku wprowadził stosowne zmiany do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego.



port jako ważnego intermodalnego towarowego węzła transportowego należy zarezerwować teren pod drugą, niezależną drogą startową zlokalizowaną co najmniej 1300 m na północ od nowej drogi startowej w budowie. Konieczne będzie w tym celu pozyskanie terenów, nie będących obecnie we władaniu zarządzającego Katowice Airport. Na terenach zlokalizowanych między drogami startowymi będzie mogła powstać nowa infrastruktura do

## 2.2. Terminal pasażerski

Ciągły rozwój i prognozowany zwiększający się ruch pasażerski stwarza konieczność rozbudowy infrastruktury portowej. Planowana inwestycja to budowa nowego terminala pasażerskiego o powierzchni użytkowej ok. 60 000 m<sup>2</sup> i przepustowości 9 mln pasażerów. Zwiększona w ten sposób powierzchnia dostępna dla pasażerów i ich obsługi zmniejszy czas



obsługi oraz zwiększy komfort podróżowania. Nowy obiekt zostanie zlokalizowany poza zabudową liniową, tak aby w sposób maksymalny wykorzystać teren Katowice Airport, jednocześnie wychodząc naprzeciw wygodzie pasażerów. Dotychczasowe analizy wskazują, że realizowane inwestycje i modernizacje terminali pozwolą na ich wieloletnią eksploatację. Prace studyjne nad nowymi projektami zostaną podjęte z chwilą wystąpienia przesłanki symptomów wyczerpywania się przepustowości istniejących obiektów. Może to nastąpić w drugiej części okresu objętego niniejszym planem, tj. w latach 2020–2025. Budowa nowego terminala pasażerskiego będzie skoordynowana z rozbudową i modernizacją układu drogowego, tj. rozjazdów oraz nowych pasów ruchu drogi wojewódzkiej DW 913. Jednocześnie w następstwie zrealizowania powyższego zadania należy przewidzieć wyburzenie infrastruktury zdekapitalizowanej terminali A oraz B.

### **2.3. Terminal cargo**

Zwiększające się zapotrzebowanie na usługi typu cargo inhibituje konieczność rozbudowy strefy cargo o kolejny terminal towarowy. Budowa nowego obiektu pozwoli na dwukrotne zwiększenie istniejącej przepustowości. Budynek o powierzchni użytkowej ok. 10 000 m<sup>2</sup> zostanie zlokalizowany po zachodniej stronie istniejącego już terminalu cargo z bezpośrednim połączeniem z płytą postojową. Architektura nowego budynku wpisze się w istniejącą już koncepcję bazy cargo. Planowana rozbudowa obejmie również strefę parkingową, zwiększając tym samym ilość miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych, dostawczych oraz osobowych.

### **2.4. Płyta postojowa cargo**

Uwzględnione w Planie powiększenie powierzchni terminali towarowych (pkt. 2.3) poprzez budowę nowego obiektu niesie ze sobą konieczność rozbudowy także części postojowej dla towarowych statków powietrznych. Rozbudowa płyty postojowej cargo dzięki rezerwie terenu nastąpi zarówno w kierunku wschodnim jak i zachodnim zwiększając trzykrotnie powierzchnię do ok. 45 000 m<sup>2</sup>. Rozbudowana w ten sposób część stanowisk postojowych pozwoli na dalszy rozwój lotniczego transportu towarowego w Katowice Airport.

### **2.5. Budowa bazy General Aviation / Business Aviation**

Koncepcja Terminalu General Aviation zakłada, że będzie on dedykowany do obsługi podróżują-

cych samolotami klasy business jet, delegacji VIP oraz delegacji o statusie Head. Lotnisko czynne 24h/7 dni znakomicie skomunikowane drogowo (autostrady A1/A4, droga ekspresowa S1) zlokalizowane na obszarze przemysłowym z dużym kapitałem firm zagranicznych to walory przemawiające za realizacją tej koncepcji. Budynek Terminala GA o powierzchni zabudowy ok. 2 217 m<sup>2</sup> przewiduje się usytuować po południowej stronie istniejącej drogi startowej przekształconej wcześniej w płytę postojową GA (pkt. 1.12). Zapewniony zostanie dojazd oraz miejsca postojowe dla 50 samochodów osobowych przed terminalem GA od strony południowej. Po wschodniej i zachodniej stronie budynku przewidziano tereny rezerwowe pod budowę obiektów biurowo-usługowych.

### **2.6. Budowa stanowisk postojowych**

Jak wynika z planowanego rozwoju ruchu lotniczego po roku 2020 możliwe jest maksymalne zapełnienie stanowisk postojowych, głównie w godzinach szczytu. Aby zapobiec generowaniu opóźnień spowodowanych chwilowym brakiem dostępnych miejsc postojowych, konieczne będzie zwiększenie ich ilości. Przewiduje się usytuowanie nowych nawierzchni płyt postojowych przed terminalem pasażerskim, pomiędzy drogami kołowania E i H oraz z obu stron Apron. Dokładne określenie zakresu inwestycji będzie możliwe dopiero po przeanalizowaniu aktualnych danych okresu poprzedzającego inwestycje.

### **2.7. Budowa stanowiska samolotu izolowanego wraz z płytą do odladania**

W zależności od aktualnie występujących potrzeb, istnieje możliwość budowy stanowiska samolotu izolowanego wraz z płytą do odladania / przeciwdziałania oblodzeniu. Nowa powierzchnia użytkowa zostanie usytuowana przy progu 09. Dokładne parametry oraz powierzchnia planowanej inwestycji zostaną zaprojektowane wg bieżących potrzeb. Płaszczyzna ta poza sezonem zimowym, może zostać wykorzystana również jako dodatkowe miejsca postojowe dla statków powietrznych.

### **2.8. Hangar techniczny**

Rozbudowa infrastruktury lotniczej, a co za tym idzie wzrost przepustowości wiąże się ze zwiększającą się ilością statków powietrznych przewoźników operujących w Katowice Airport. Mając to na uwadze Katowice Airport w przypadku wystąpienia takiej potrzeby jest przygotowane na budowę no-



wych hangarów technicznych. Zapewniona rezerwa terenu pod powyższe inwestycje pozwoli na budowę 3 hangarów. Każdy z tych obiektów będzie przystosowany dla 2 samolotów kodu C.

## 2.9. Rozbudowa drogi startowej, wprowadzenie procedur ILS Cat III + drogi kołowania M, R, C, H,6, H7

GTL SA posiada koncepcję wydłużenia wybudowanej w latach 2012–2015 drogi startowej o kolejne 400 metrów w kierunku zachodnim. Niezależnie od działań związanych z wydłużeniem drogi startowej będzie prowadzony monitoring potencjalnych potrzeb wprowadzenia procedur ILS Cat III. W konsekwencji Katowice Airport będzie dysponowało drogą startową o długości 3600 m, co umożliwi przeprowadzanie operacji lotniczych bez ograniczeń technicznych. Realizacja rozbudowy jak również podniesienia kategorii ILS uzależnione są od przeprowadzonej analizy potrzeb ich wykonania. Podobnej analizie zostanie poddana potrzeba wykonania dróg kołowania DK: M, R, C, H6, H7, które dopełnią istniejący układ. Zakłada się uzasadnienie decyzji opartej na analizie działalności portu w latach 2020–2025. Jednocześnie istnieje konieczność rezerwy terenów pod rozbudowę pasa, a także pod światła podejścia na kierunku 09.

## 2.10. Strefa cargo

Po południowej stronie zespołu terminali cargo w ramach wykorzystania potencjału inwestycyjnego terenu planuje się utworzenie strefy cargo. Teren strefy zostanie zagospodarowany poprzez umowne wyznaczenie podstref. W sąsiedztwie infrastruktury lotniczej cargo przewiduje się tworzenie magazynów bezpośredniego składowania. Dokładny zakres inwestycji zależy jest od bieżącego zapotrzebowania potencjalnych klientów. Połu-

dniowa część strefy cargo natomiast zostanie zagospodarowana w ramach współpracy z Katowicką Specjalną Strefą Ekonomiczną.

## 3. GOSPODARKA MEDIAMI

### 3.1. Energia elektryczna i bezpieczeństwo energetyczne

Rozwój portu lotniczego związany z budową kolejnych obiektów kubaturowych spowoduje wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną. W tabeli poniżej przedstawiono obecne i przewidywane zapotrzebowania na moc elektryczną oraz moc zainstalowaną w obiektach portu lotniczego i na lotnisku.

Obecnie do portu lotniczego energia elektryczna doprowadzana jest przez PZO Mierzęcice dwoma liniami energetycznymi SN o napięciu 15 kV (linia kablowa) i 20 kV (linia napowietrzna). Obie te linie mogą łącznie dostarczyć moc 4,2 MVA i praktycznie nie ma możliwości zwiększenia ich przepustowości. Ponadto taki system energetyczny nie gwarantuje pewności zasilania. Aby poprawić bezpieczeństwo energetyczne lotniska i poprawić pewność zasilania oraz zapewnić przesył niezbędnej mocy elektrycznej będzie zmodernizowany system energetyczny dostarczających energię elektryczną na potrzeby lotniska poprzez budowę dwóch nowych linii energetycznych o napięciu 110 kV z dwóch niezależnych GPZ-tów oraz zostanie przebudowany Punkt Zdawczo-Odbiorczy (PZO) do standardu Głównego Punktu Zdawczego (GPZ).

### 3.2. Energia cieplna/ chłodnicza i gaz

Do roku 2013/14 energia cieplna wytwarzana była głównie z oleju opałowego. Łączna zainstalowana

► **Tabela 3.1.** Obecne i przewidywane zapotrzebowanie na moc w Katowice Airport (źródło: GTL SA)

Lata	Moc przyłączeniowa [MVA]	Moc umowna [MVA]	Moc zainstalowana [MVA]	Zużycie energii [MWh]
2013	4,15	3,75	6,78	10 950
2015	7,00	6,33	9,18	13 900
2020	12,00	10,00	10,28	15 800
2034	20,00	20,00	19,30	20 500



► **Tabela 3.2.** Przewidywane zapotrzebowanie na paliwo gazowe i energię cieplną w Katowice Airport  
(źródło: GTL SA)

Lata	Paliwo gazowe moc przyłączeniowa [m <sup>3</sup> /h]	Zużycie oleju Ecoterm / paliwa gazowego [m <sup>3</sup> /rok]	Moc cieplownicza kotłowni [MW]	Wytworzona energia [GJ]
2013	–	503,116	4,86	17 961
2015	10 400	310 000	7,25	11 237
2020	15 000	460 000	8,50	16 674
2034	17 000	550 000	9,50	19 936

moc cieplna we wszystkich kotłowniach wynosiła: 3 500 MW. Wytworzona energia cieplna służyła do ogrzewania i wytwarzania ciepłej wody użytkowej w: terminalach pasażerskich A i B, zapleczu technicznym, hangarach obsługi samolotów oraz w terminalu cargo. Obecnie trwają prace związane z doprowadzeniem linii gazowniczych z sieci Górnośląskiej Spółki Gazownictwa w Zabrze i od sezonu grzewczego 2014/15 ciepło na potrzeby grzewcze będzie wytwarzane z paliwa gazowego.

W tabeli powyżej przedstawiono podstawowe parametry związane z przewidywanym zapotrzebowaniem na paliwo gazowe i energię cieplną.

Paliwo gazowe będzie wykorzystywane także w okresie letnim do wytwarzania chłodu niezbędnego do klimatyzowania dużych obiektów kubaturowych (terminali pasażerskich).

### 3.3. Woda, gospodarka odpadami i ścieki

Port lotniczy zaopatrywany jest w wodę użytkową z dwóch ujęć, z których jedno znajduje się na te-

renie gminy Mierzęcice, a drugie na terenie gminy Ożarówice. Wytworzone ścieki częściowo oczyszczane są w oczyszczalni ścieków w porcie lotniczym, a częściowo odprowadzane są do komunalnej oczyszczalni znajdującej się na terenie gminy Ożarówice. Wytwarzane odpady są przekazywane do upoważnionych podmiotów zajmujących się odbiorem, przetwarzaniem, utylizacją i ich składowaniem. Tabela poniżej przedstawia przewidywane ilości wody, wytworzonych ścieków i odpadów.

## 4. KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA STREF WOKÓŁ LOTNISKA

Rozwój Katowice Airport wpływa znacząco na strefę okołolotniskową, zwiększając jej potencjał inwestycyjny. Wpływa na to m.in. dostępność komunikacyjna, zwiększenie przepustowości lotniska, co równoznaczne jest z powiększeniem strefy klienta,

► **Tabela 3.3.** Przewidywane ilości wody, wytworzonych ścieków i odpadów w Katowice Airport  
(źródło: GTL SA)

Lata	Zużyta woda / Zapotrzebowanie na wodę użytkową [m <sup>3</sup> /rok]	Wytworzone ścieki [m <sup>3</sup> /rok]	Wytworzone odpady [Mg/rok]
2013	43 116	48 543	364
2015	44 556	42 300	376
2020	61 478	52 250	519
2034	91 264	77 500	771

a także dostępność obszarów niezagospodarowanych. Gmina Ożarówice jak również Gmina Mierzęcice, widząc potencjał w sąsiadujących z lotniskiem terenach, przeznaczają swoje tereny pod przyszłe inwestycje. Gmina Ożarówice w Planie zagospodarowania przestrzennego przewiduje utworzenie po południowo- wschodniej stronie Katowice Airport, bezpośrednio przy drodze wojewódzkiej 913, strefy logistycznej. Teren okołolotniskowy po wschodniej stronie obszaru Katowice Airport będący własnością Gminy Mierzęcice w przeważającej części nie został objęty żadnym planem miejscowym. Jednak Uchwałą Rady Gminy Nr XXXVIII/367/2014 z dnia 09.07.2014r. przystąpiono do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla

powyższych terenów. Gmina Mierzęcice ze względu na specyfikę położenia przedmiotowego obszaru planuje przekształcić go w teren inwestycyjny. Należy wskazać także, iż jawi się realna możliwość zlokalizowania na terenie gminy Mierzęcice podstrefy Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Takie działanie miałoby znaczący wpływ na rozwój gminy Mierzęcice oraz na zwiększenie przewozów, zwłaszcza cargo, przez Katowice Airport.

W bezpośrednim sąsiedztwie lotniska, w związku z budową połączenia kolejowego z Katowice Airport konieczna będzie inwestycja budowy dworca kolejowego wraz z połączeniem nowego obiektu z terminalami pasażerskimi.



# IX

## Podsumowanie

GTL SA realizuje największy w historii portu program inwestycyjny. Spółka sprawnie przeszła przez najważniejsze elementy całego procesu inwestycyjnego rozpoczętego w 2007 r., począwszy od etapu planowania, poprzez montaż finansowy, po etap fizycznej realizacji projektu, który zakończy się w 2016 roku. W ramach inwestycji wybudowano między innymi nową płytę postojową dla samolotów, wyremontowano istniejący i wybudowano nowy hangar obsługi statków powietrznych. Trwają prace przy budowie nowej, zamiennej drogi startowej o długości 3200 m, płyty postojowej cargo, terminala przylotowego, terminala cargo, stanowisk do odladania samolotów. Program ten realizowany jest w oparciu o Plan Generalny dla Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach sporządzony w roku 2008 na okres do roku 2032.

Dokument ten, przyjęty do realizacji Uchwałą Zarządu GTL SA w grudniu 2008 r. i zaakceptowany przez Radę Nadzorczą GTL SA w kwietniu 2009 r., pomimo braku dyspozycji ustawowych w zakresie konsultowania i zatwierdzania tego typu dokumentu planistycznego, został przekazany do zaopiniowania i wykorzystania przez kluczowe podmioty i instytucje krajowe, regionalne i lokalne.

Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w 2010 roku wprowadził zmiany do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego uwzględniające zapisy Planu Generalnego. Urząd Gminy Mierzęcice wprowadził zmiany w studium do planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Mierzęcice, pozostałe gminy i starostwa powiatowe uzgodniły i przyjęły do stosowania mapy z teczki rejestracyjnej lotniska.

Niniejszy Plan Generalny z 2014 r. stanowi kontynuację założeń Planu z 2008 r. Został opracowany przez specjalistów GTL SA i przyjęty Uchwałą Zarządu GTL SA nr 32/VIII/2014 z dnia 28 sierpnia 2014 r. Potrzeba aktualizacji dokumentu z 2008 r. wynika z nowej sytuacji prawnej związanej z wprowadzeniem w 2011 r. na grunt prawa polskiego przepisów nakładających na zarządzających lotniskami użytku publicznego obowiązek opracowania planu generalnego.

Niniejszy Plan Generalny Katowice Airport sporządzony został na okres do roku 2034. Uwzględnia etap rozwoju portu do roku 2020 oraz kolejny okres do roku 2034.

Do roku 2020 zostanie zrealizowana większość z trwających inwestycji, tj. nowa droga startowa

o długości 3200 m, nowa płyta postojowa wraz z terminalem cargo, płyta do odladania samolotów, budowa terminala przylotowego. Kompleksowy zakres prowadzonych prac jest największym w historii Katowice Airport. Inwestycje są współfinansowane ze środków Unii Europejskiej.

W okresie między 2020 a 2034 zostaną przeprowadzone inwestycje uzupełniające podstawowy program zrealizowany do roku 2020, w tym terminala pasażerskiego, infrastruktury cargo, infrastruktury operacyjnej.

Katowice Airport obsłużył w 2013 r. 2,5 mln pasażerów. Przewiduje się, że w roku 2020 Katowice Airport powinno obsłużyć około 4,3 mln podróźnych, a w roku 2034 około 6,6 mln podróźnych.

Rynek ładunków cargo jest również rynkiem perspektywnym i rozwojowym z punktu widzenia regionu i lokalizacji Katowice Airport. Szacuje się, iż tonaż cargo systematycznie będzie wzrastał z 20 000 ton w chwili obecnej do poziomu 48 000 t w roku 2020, aby w roku 2034 osiągnąć poziom powyżej 69 000 t.

Realizacja planu inwestycyjnego w okresie 2014–2020 finansowana będzie z wypracowanych przez Spółkę środków własnych, ze środków pochodzących z funduszy unijnych oraz finansowania dłużnego w postaci emisji obligacji. W okresie 2021–2034 finansowane będą głównie z wypracowanych przez Spółkę środków własnych oraz poprzez finansowanie dłużne.

Obecne i przewidywane wskaźniki rentowności i płynności finansowej Spółki są na zadowalającym poziomie.

Inwestycje będą realizowane w sposób bezpieczny dla kondycji ekonomicznej Spółki. W przypadku szybszego niż planowany przyrost w ilości obsługiwanych podróźnych, część inwestycji zostanie zrealizowana wcześniej. Jeżeli wzrost będzie mniejszy od oczekiwanego, wówczas część inwestycji będzie zrealizowana w terminach późniejszych lub zostanie zaniechana. Biorąc także pod uwagę okres obejmujący Plan Generalny, należy mieć na względzie ewentualną konieczność realizacji innych niż opisane inwestycji, wynikających ze zmian prawa, zmian na rynku, czy potrzeby zaspokojenia oczekiwań pasażerów.

Planowane i realizowane inwestycje, model finansowania – obecny jak i zakładany – a także prze-



widwany rozwój ruchu lotniczego, wpisują się w charakter otoczenia portu. Katowice Airport jako lotnisko użytku publicznego jest istotnym elementem w sieci transportowej południowej Polski. Położony jest w województwie śląskim, w pobliżu przecięcia autostrad A1 i A4, które wraz z lotniskiem są elementami głównych europejskich szlaków transportowych w ramach sieci TEN-T. Aglomeracja Śląska jest największym zurbanizowanym obszarem w Europie Środkowo-Wschodniej i stanowi unika-

towy na skalę Europy obszar charakteryzujący się dużą aktywnością gospodarczą. Z uwagi na lokalizację i otoczenie gospodarcze Katowice Airport ma nieograniczone możliwości rozwoju.

Po pełnej rozbudowie portu, Katowice Airport stanie się jednym z najważniejszych aktywów Regionu, wokół którego można rozwijać strategię gospodarcze.





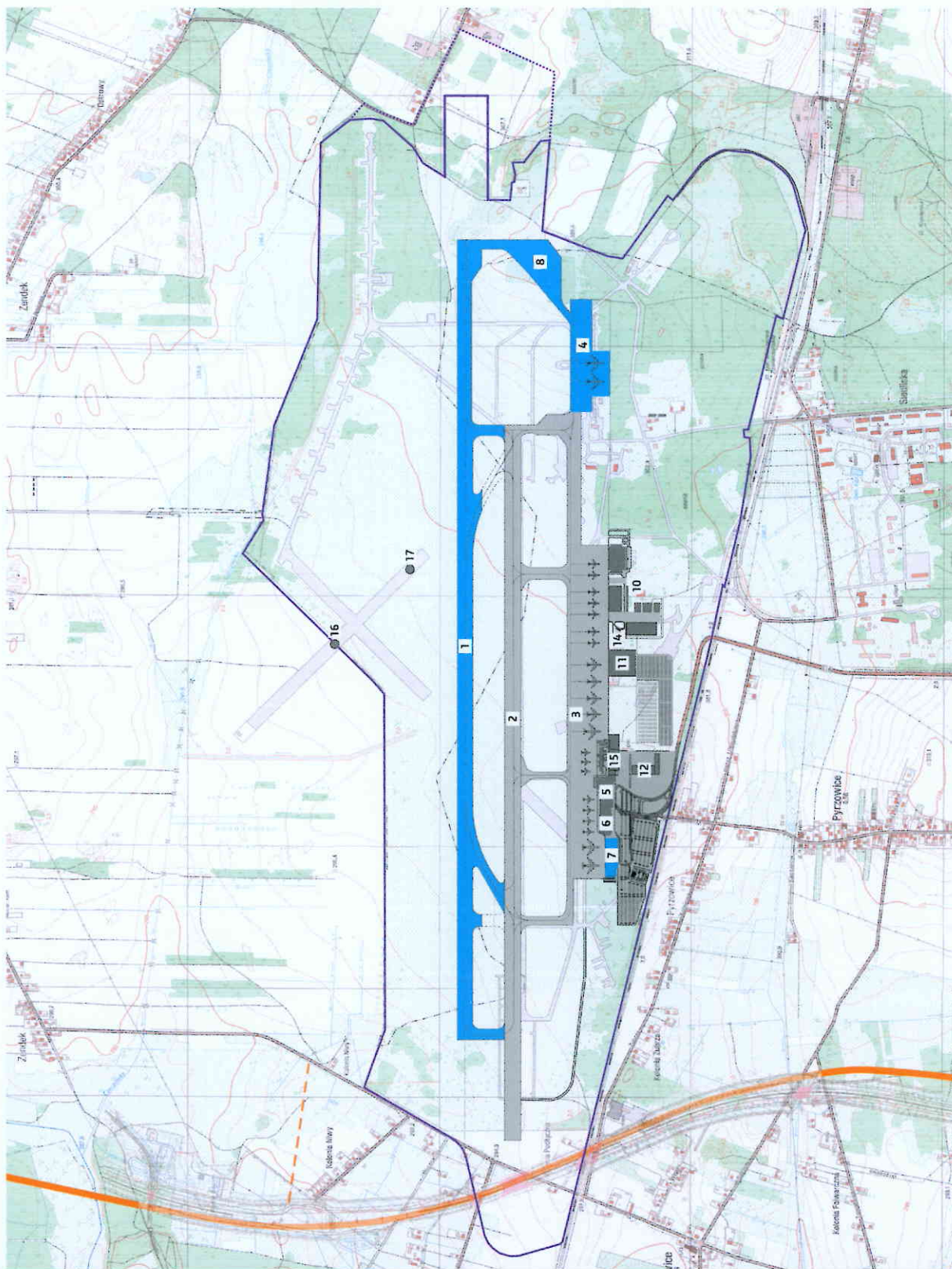


## Załączniki i mapy

1. Plan ogólny Katowice Airport w roku 2014
2. Plan ogólny Katowice Airport w roku 2020
3. Plan ogólny Katowice Airport w roku 2034
4. Mapa powierzchni ograniczających wysokości zabudowy i obiektów naturalnych w otoczeniu lotniska EPKT
5. Obszar ograniczonego użytkowania do roku 2020

# 1. Plan ogólny Katowice Airport w roku 2014

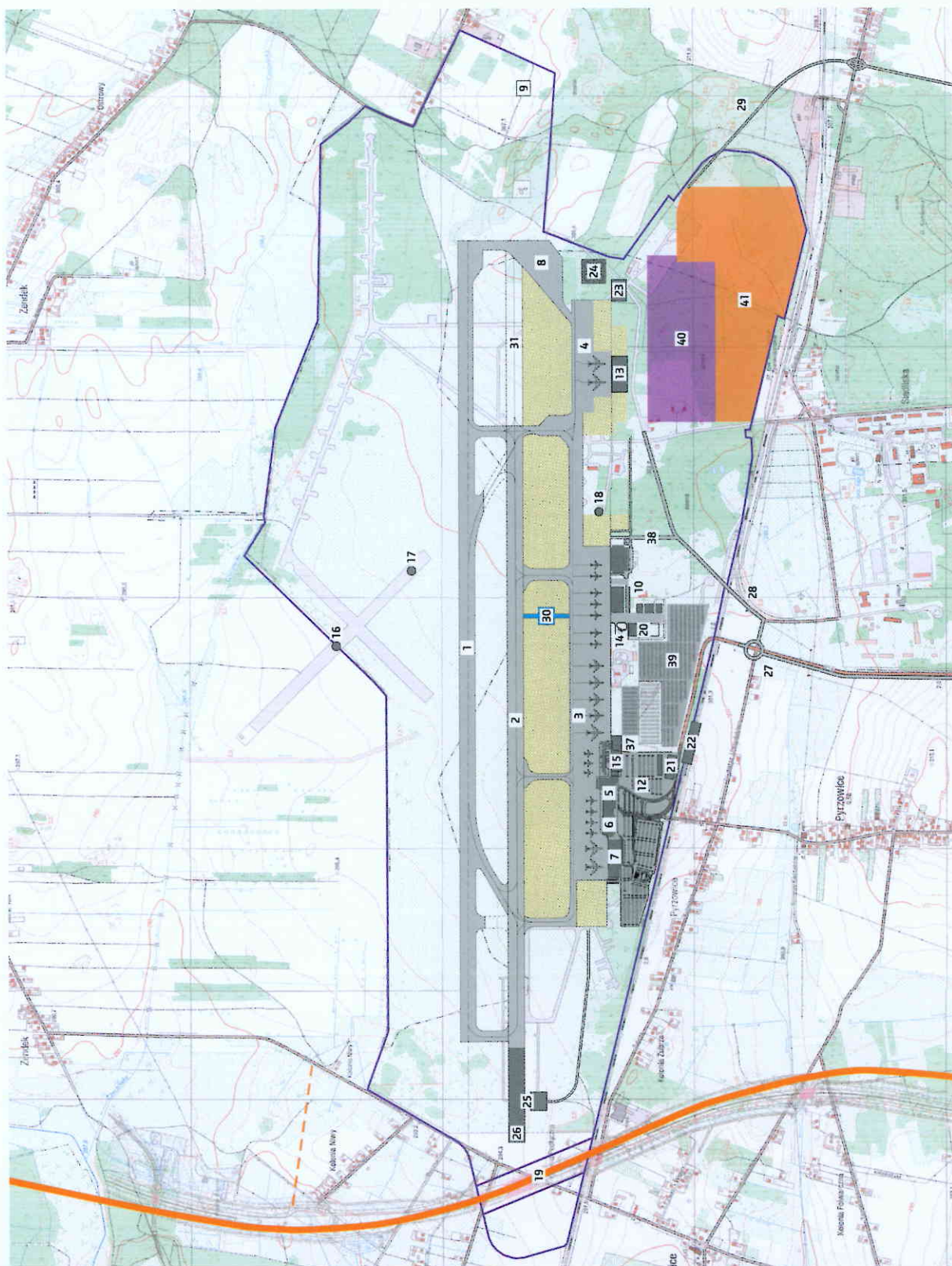
- 1. NDS
  - 2. Obecna DS
  - 3. Apron 1
  - 4. Apron 3
  - 5. Terminal A
  - 6. Terminal B
  - 7. Terminal przylotowy
  - 8. Płyta do odladania
  - 10. Hangary obsługi technicznej samolotów
  - 11. Baza techniczna eksploatacji lotniska
  - 12. Istniejący Terminal cargo
  - 14. Plac postojów autocystern
  - 15. Budynek administracyjno-operacyjny LSR-G
  - 16. Radar
  - 17. DVOR
- Inwestycje w budowie





## 2. Plan ogólny Katowice Airport w roku 2020

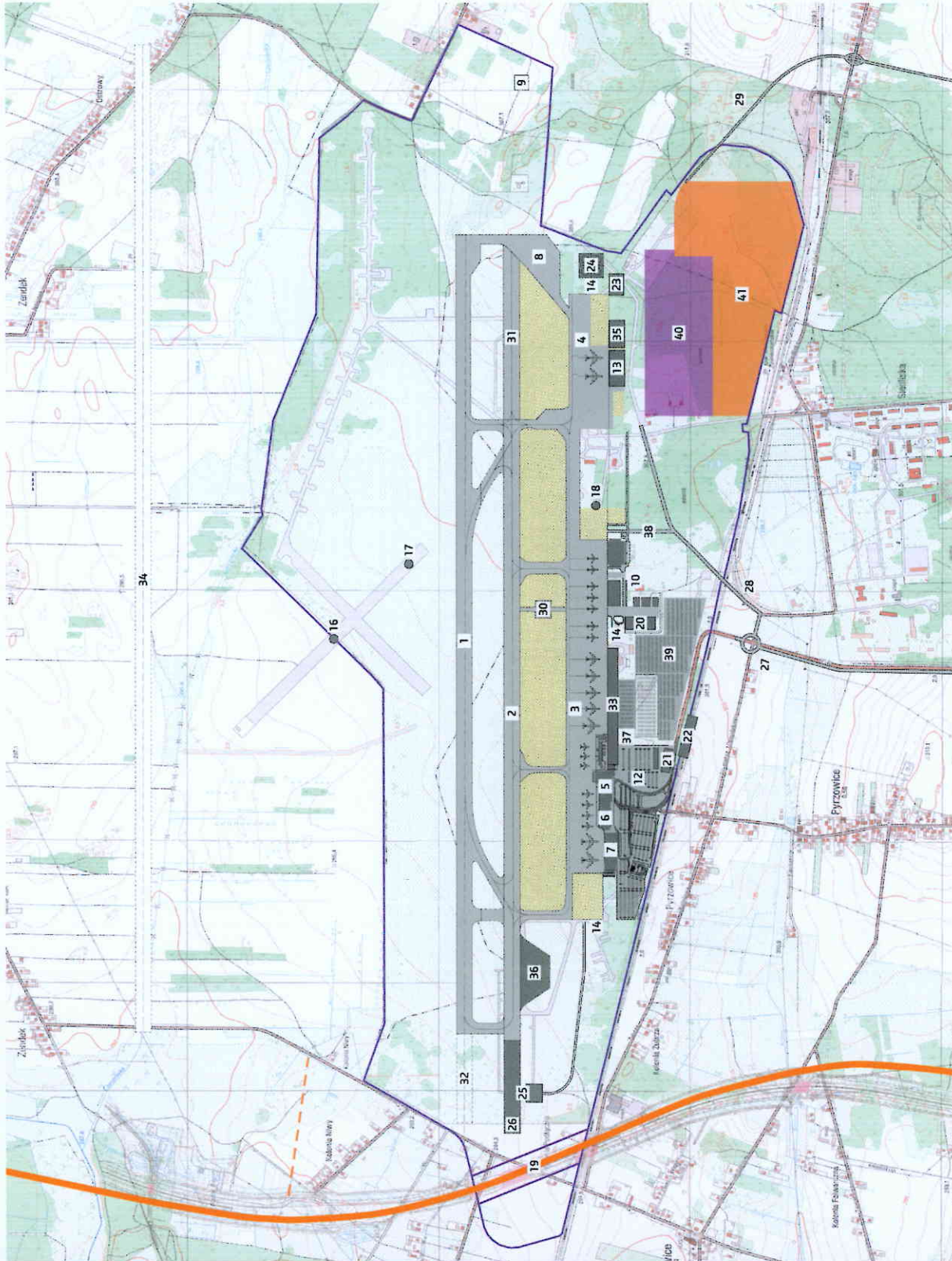
1. NDS
  2. Droga kotowania
  3. Apron 1
  4. Apron 3
  5. Terminal A
  6. Terminal B
  7. Terminal przylotowy
  8. Płyta do odladania
  9. Strażnica satelitarna LSR-G
  10. Hangary obsługi technicznej samolotów
  12. Parkingi
  13. Nowy terminal cargo
  14. Plac postojów autocystern
  15. Budynek administracyjno-operacyjny LSR-G
  16. Radar
  17. DVOR
  18. Nowa wieża kontroli lotów
  19. Autostrada A1
  20. Baza techniczna agentów handlingowych
  21. Hotel
  22. Stacja kolejowa
  23. Nowa baza techniczna eksploatacji lotniska
  24. Baza paliw lotniczych
  25. Terminal GA wraz z płytą postojową
  26. Heliport
  27. Druga jezdnia drogi DW 913 wraz z rondem
  28. Droga do terminala cargo
  29. Nowa droga do strefy cargo
  30. Nowa strażnica LSR-G
  31. DK HO, przedłużenie drogi kotowania do płyty odladania
  37. Wartownia centralna
  38. Wartownia/Hangary
  39. Parkingi
  40. Strefa cargo lotniczego
  41. Strefa logistyczno-przemysłowa
- Inwestycje w budowie  
■ Rezerwa terenów pod inwestycje





### 3. Plan ogólny Katowice Airport w roku 2034

1. NDS
2. Droga kołowania
3. Apron 1
4. Apron 3
5. Terminal A
6. Terminal B
7. Terminal przylotowy
8. Płyta do odladania
9. Strażnica satelitarna LSR-G
10. Hangary obsługi technicznej samolotów
12. Parkingi
13. Nowy terminal cargo
14. Plac postojów autocystern
16. Radar
17. DVOR
18. Nowa wieża kontroli lotów
19. Autostrada A1
20. Baza techniczna agentów handlingowych
21. Hotel
22. Stacja kolejowa
23. Nowa baza techniczna eksploatacji lotniska
24. Baza paliw lotniczych
25. Terminal GA wraz z płytą postojową
26. Heliport
27. Druga jezdnia drogi DW 913 wraz z rondem
28. Droga do terminala cargo
29. Nowa droga do strefy cargo
30. Nowa strażnica LSR-G
31. DK H0, przedłużenie drogi kołowania do płyty odladania
32. Wydużenie NDS do długości 3 600 m
33. Terminal C
34. Nowa niezależna DS., długość 4 000 m
35. Drugi terminal cargo
36. Płyta postojowa dla statków powietrznych w niebezpieczeństwie / Płyta do odladania
37. Wartownia centralna
38. Wartownia/Hangary
39. Parkingi
40. Strefa cargo lotniczego
41. Strefa logistyczno-przemysłowa
42. Rezerwa terenów pod inwestycje









5. Obszar ograniczonego użytkowania do roku 2020

- granica terenu Katowice Air port
- zasięg obszaru ograniczonego użytkowania po rozbudowie
- nowa droga startowa
- granica powiatów: tarnogórskiego i będzińskiego

