



Z Eugeniuszem Piechoczkim, pracownikiem Katedry Technologii Lotniczych Politechniki Śląskiej, rozmawia Anna Koteras.



Multimodalność naszą przyszłością

Tekst **ANNA KOTERAS**, zdjęcia **MAGDALENA WOJTYŁA**

Anna Koteras: O lotnictwie rzadko myśli się jak o transporcie publicznym, a jest ono przecież jedną z jego gałęzi.

Eugeniusz Piechoczek: Transport lotniczy jest elementem multimodalnego systemu transportowego państwa. Biorąc pod uwagę zawarte w prawie definicje dotyczące przewozu, prawa i obowiązki osób korzystających z danej usługi transportowej (w tym i lotnictwa) za wynagrodzeniem powodują, że nabywcy usługi stają się pasażerami. Inne osoby, korzystające ze środków transportu lotniczego – komercyjnie bądź nie – stają się podróżnymi. Przewóz lotniczy przez swoją dostępność zatem jest transportem publicznym.

A.K.: Ilu pasażerów korzysta z tej formy transportu?

E.P.: Liczba pasażerów korzystających z transportu lotniczego systematycznie rośnie. Porównując kolejne lata, wyraźnie obserwujemy tę tendencję. Przykładem może być porównanie roku 2014 do 2016 – liczba pasażerów wzrosła o prawie 25 procent. W całym roku 2015 ze wszystkich lotnisk w Polsce skorzystało ponad 30 milionów pasażerów, natomiast tylko w pierwszych trzech kwartałach roku 2016 było to ponad 26 milionów. Na terenie Unii Europejskiej, w pierwszym półroczu 2016 roku, zanotowano wzrost liczby pasażerów o prawie 5 procent.

A.K.: Już sama definicja multimodalności zakłada korelacje między różnymi gałęziami transportu. Jak tę integrację na dzień dzisiejszy można ocenić?

E.P.: W ciągu ostatnich piętnastu lat sytuacja w relacji transportu multimodalnego w portach lotniczych

bardzo się poprawiła. Największe zmiany rozpoczęły się po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Środki zewnętrzne, które można było pozyskać na te inwestycje, zostały wykorzystane naprawdę dobrze. Kilkanaście lat temu komunikacja między lotniskami a centrami miast była utrudniona. Przykładami mogą tu być takie miasta, jak Łódź czy Wrocław, gdzie dojazd z centrum do portu lotniczego zajmował sporo ponad godzinę. Dziś w znacznym stopniu te problemy są zniwelowane.

A.K.: Jak ocenia Pan potrzebę rozwoju komunikacji miejskiej w odniesieniu do portów lotniczych?

E.P.: Zgodnie z prawem każdy port lotniczy powinien mieć przygotowany tak zwany plan generalny. Ten dokument zawiera między innymi elementy mówiące o planowanym rozwoju. Takie plany opracowywane są w perspektywie kolejnych dwudziestu pięciu, trzydziestu lat i są oparte na planach rozwojowych jednostek administracji rządowych. W planie generalnym powinno się znaleźć opracowanie uwzględniające projekty rozwoju lotniska zarówno w kwestii jego wewnętrznej infrastruktury, terenów okołolotniskowych, stref spływu, pozyskiwania nowych terenów i obsługi pasażerów. W Polsce na dziś mamy sytuację, którą można nazwać „pseudokomfortową”. Lotniska zwykle otoczone są przez tereny, na których znajdują się miejsca parkingowe. Różnie wygląda sprawa własności tych działek. W niektórych przypadkach należą one do zarządzających portem, w innych do podmiotów zewnętrznych. Liczba osób korzystających z lotnisk stale rośnie. Już niedługo okaże się, że dostępne parkingi są wykorzystane do granic swoich możliwości. Zacznie brakować miejsc dla kolejnych chętnych,

Eugeniusz Piechoczek

z lotnictwem związany jest od początku swojej drogi zawodowej. Absolwent Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie, kierunek agrolotnictwo; od 1984 roku posiada licencję pilota samolotowego liniowego i zawodowego śmigłowcowego. Licencję pilota zawodowego zdobył w 1984 roku. Na początku lat dziewięćdziesiątych Turboletem, czeskim samolotem krótkiego zasięgu, pokonał Atlantyk – po raz pierwszy po II wojnie światowej (przed nim dokonał tego Henryk Skarżyński). Najcięższym pilotowanym przez niego statkiem powietrznym był Boeing 707. W latach 1999-2001 dyrektor portu lotniczego Okęcie. Obecnie prowadzi własną firmę oraz zajmuje się pracą naukową w Katedrze Technologii Lotniczych na Wydziale Transportu w Politechnice Śląskiej. Jest autorem innowacyjnych technologii i zastosowań statków powietrznych.

a nowych powierzchni nie przybędzie. Po drugie, porty lotnicze dynamicznie się rozwijają. Będą potrzebować kolejnych terenów dla nowych inwestycji. Obszary wokół lotnisk mają dużą wartość dla budowy infrastruktury okołolotniskowej. Sukcesywne zajmowanie terenów, które obecnie pełnią rolę parkingów, będzie jedynym naturalnym rozwiązaniem. W tej sytuacji już niezbędne jest poszukiwanie alternatywnych źródeł transportu, który może być wykorzystany przez pasażerów. Na dziś takie dobre rozwiązania, które można wskazać jako modelowe, zastosowane są w Warszawie, Krakowie czy Gdańsku. O wdrożeniu podobnych myśli się w Katowicach.

A.K.: Jednak w takich przypadkach zawsze rodzi się pytanie – kto ma za to zapłacić?

E.P.: Generalnie zawsze powinien płacić odbiorca usługi. Każdy, kto korzysta z tych dóbr, powinien za nie płacić. Choć obecnie w komunikacji miejskiej mamy taką sytuację, że niektóre miasta zdecydowały się na to, aby była ona bezpłatna. Zapewne w tych przypadkach samorządy dostrzegają innego rodzaju korzyści, jakie im takie rozwiązanie może przynieść. W przypadku lotniska za wszelkie udogodnienia, nowe rozwiązania czy za infrastrukturę powinny płacić te jednostki, które mają z nich pożytek. Tu posłużę się pewną analogią. Na rozwoju transportu, między innymi oczywiście, lotniczego, w znacznym stopniu korzystają hotele. Sieci hotelowe obecnie bardzo często swoim gościom oferują darmowy przewóz między konkretnym hotelem a lotniskiem. Takie rozwiązanie jest bardzo popularne za granicą, ale intensywnie rozwija się także w Polsce, między innymi obserwuję je w Katowicach.

Sądzę, że kwestia dowozu na lotnisko zawsze musi być usługą płatną, a optymalny rodzaj tego transportu tak naprawdę wymusi życie. Gdy pojawią się szybkie i wygodne możliwości dojazdu na lotnisko, pasażerowie będą z nich korzystać. Dziś najcenniejszym dobrem jest czas. Jeśli byłaby możliwość dojazdu, podróżny nie musiałby po przyjeździe na miejsce najpierw szukać miejsca parkingowego, potem przejść z nieraz dość odległego punktu do hali, często z bagażami (zwłaszcza w przypadku rodzinnych wyjazdów z dziećmi, na przykład na wakacje, łatwo

zobrazować sobie, jak takie przemieszczanie się wygląda), a na koniec jeszcze za ten parking zapłacić.

Obecnie w naszym województwie niektóre sieci taksówkowe wyspecjalizowały się w dowozach lotnisko. Niektórym pasażerom opłaca się korzystać z takiego rozwiązania, nawet jeśli dojeżdżają z południowych części województwa. Opłata za przejazd jest porównywalna z opłatą za parking za te dziesięć czy dwanaście dni, a odpada kwestia martwienia się o całą część logistyczną. Na dziś możliwość szybkiej komunikacji transportem publicznym, na przykład kolejowym, z centrów dużych miast naszej aglomeracji na lotnisko, byłaby rozwiązaniem na pewno bardzo atrakcyjnym. Alternatywne sposoby wygodnego i szybkiego dojazdu na lotnisko na pewno w najbliższych latach będą się intensywnie rozwijać.

A.K.: Czy Pana zdaniem połączenia w obrębie kraju mają szansę być realną konkurencją dla innych środków transportu?

E.P.: Na przestrzeni ostatnich lat obserwujemy intensywny rozwój komunikacji lotniczej i ten proces na pewno nie zostanie zahamowany. Dzisiejszy świat cierpi na deficyt czasu. Jeśli jest możliwość jego oszczędzenia, bardzo chętnie się z tego korzysta. Na ten moment trzeba wyraźnie powiedzieć, że nie ma u nas pełnej oferty krajowego transportu lotniczego. Owszem, są takie połączenia, na przykład z Katowic do Warszawy czy z Katowic do Gdańska, ale brakuje pełnego skomunikowania, mówiąc obrazowo wzdłuż i na ukos kraju. Mam na myśli na przykład połączenie Rzeszowa i Szczecina czy Krakowa i Szczecina. To jest odczuwalny niedosyt, mimo że ostatnie pięć lat to dość intensywne zmiany w siatce połączeń. Doświadczenie pokazuje, że jeśli połączenia te są dogodne czasowo, są bardzo chętnie wykorzystywane. Tak naprawdę na chwilę obecną możemy mówić o pewnej niszy, która czeka na zagospodarowanie. Trzeba jednak też uczciwie powiedzieć, że nie jest to zadanie łatwe. Przykładowo, w województwie śląskim już jakiś czas temu pojawiły się pomysły, aby to rozwiązać – na zasadzie komercyjnej – ale na razie się to nie udało.

A.K.: Jeśli chodzi o komunikację lotniczą, jednym z jej nieodłącznych elementów stały się systemy bezpieczeństwa i kontroli. Czy wypracowane już procedury i zasady powinny znaleźć, przynajmniej w jakimś stopniu, odzwierciedlenie w innych rodzajach transportu?

E.P.: Być może w przyszłości nastąpi pewna integracja, choćby na przykład w sferze przepisów. Na dzień dzisiejszy w portach lotniczych obowiązują bardzo sformalizowane zasady, działają firmy, które wspierają lotniska w zagadnieniach bezpieczeństwa, każde lotnisko ma swoją politykę bezpieczeństwa, określoną przepisami. Te rozwiązania pozwalają czuć się bezpiecznie. Jednak system nigdy nie będzie doskonały. Tu w grę wchodzi kwestia zmiany przyzwyczajenia całego społeczeństwa, mentalności ludzi i ich podejścia do zagadnień związanych z bezpieczeństwem. Sami musimy w jakiś sposób dbać o swoje bezpieczeństwo – każdy z nas powinien obserwować swoje



◆ otoczenie i w razie potrzeby wiedzieć, jak zareagować. Uważam, że podobnie jak na lotnisku, tak i w innych sferach życia publicznego potrzebne są regularne szkolenia w zakresie świadomości ryzyka i bezpieczeństwa. Oraz popularyzacja norm bezpieczeństwa. Całokształt zagadnień związanych z bezpieczeństwem to na pewno zadanie na przyszłość, ale nie oszukujemy się, są to kwestie kosztowne. Moim zdaniem nie ma jednak wyjścia i w tej sferze koniecznym stanie się wypracowanie nowych rozwiązań.

A.K.: Wśród Pana zainteresowań zawodowych są między innymi usługi wykorzystujące alternatywne środki techniczne czy rozwój innowacyjnych metod diagnostycznych z użyciem platform latających. Obecnie co jakiś czas pojawiają się sensacyjne informacje, zwłaszcza o możliwości wykorzystania dronów. Na ile są one realne i do czego już takie bezałogowe platformy mogą zostać rzeczywiście wykorzystane?

E.P.: Cały czas prowadzone są prace, między innymi na Politechnice Śląskiej, umożliwiające praktyczne wykorzystanie tych platform. Ostatnio robiliśmy taką prezentację, połączoną z ćwiczeniami w Jastrzębiu-Zdroju. Nowe technologie wchodzą w życie w szybkim tempie. Niektóre mogą budzić pewne opory, czasem ich wdrażanie może być dość chaotycznie. Przykładem są właśnie ogólnodostępne bezpilotowe platformy. Warto tu może przywołać dane, które padły na międzynarodowej konferencji w listopadzie ubiegłego roku. Jak mówił Piotr Samson z Urzędu Lotnictwa Cywilnego, trzy lata temu w Polsce było zarejestrowanych sześciu operatorów bezałogowych statków powietrznych. Dziś jest ich ponad 3,5 tysiąca. Dron może być wykorzystany przez profesjonalistów z dużym pożytkiem w wielu sferach życia, ale może też trafić w ręce amatorów. Wykorzystany nieumiejętnie, bezrefleksyjnie, bez przestrzegania prawa, może być narzędziem niebezpiecznym. Mieliśmy niedawno jeden przykład beztróskiego podejścia do tego tematu, co mogło się skończyć nawet tragedią.

Drony, jak każde narzędzie, mogą być wykorzystywane w różny sposób. Mówi się o różnych zastosowaniach, od dostarczania krwi czy środków ratownictwa medycznego po przenoszenie paczek. I nawet jeśli idee są szczytne i teoretycznie wiele by takie rozwiązania ułatwiły, na dziś mamy sporo barier – od poziomu technologicznego po regulacje prawne. W przywołanej wyżej prezentacji w Jastrzębiu-Zdroju prowadzone były ćwiczenia z pożarem lasu, akcją gaśniczą i jej zarządzaniem.

Z roku na rok zwiększa się liczba pasażerów korzystających z transportu lotniczego

To są praktyczne przykłady zastosowania tych urządzeń, do takich celów już można je wykorzystywać. W Polsce zaczyna się też rozwijać temat akcji poszukiwawczych, podczas których można by wykorzystywać platformy bezałogowe. Wszystkie te kwestie wymagają jednak opracowania szczegółowych regulacji i podejścia procesowego. Przywołana wyżej konferencja, która odbyła się w listopadzie ubiegłego roku, zakończyła się przyjęciem *Deklaracji warszawskiej dotyczącej bezałogowych statków powietrznych* [24 listopada 2016 roku – przyp. red.]. W tym dokumencie zwrócono uwagę między innymi na to, że rynek bezałogowych statków powietrznych ma ogromny potencjał, a jego wartość szacuje się na 100 miliardów euro. Jest to szansa dla polskiej gospodarki, ale jednocześnie konieczny jest zrównoważony rozwój tej branży. W tym dokumencie zaznaczono, że obecnie mamy pilną konieczność przygotowania wspólnego systemu bezałogowych statków powietrznych, który będzie prosty, przystępny, a jednocześnie bezpieczny i chroniący prywatność oraz środowisko.

A.K.: A wracając do alternatywnych środków technicznych – jakie ich zastosowanie może być użyteczne dla transportu publicznego?

E.P.: Automatyka i robotyka, także w sferze transportu, będą coraz bardziej widoczne. Już dziś w dużych portach lotniczych połączenie między terminalami odbywa się w sposób w pełni zautomatyzowany. Mam tu na myśli na przykład bezobsługowe połączenia kolejowe. Pasażerowie nie zastanawiają się, czy to rozwiązanie jest bezpieczne, czy może lepiej byłoby, gdyby pociąg był prowadzony przez człowieka. Zakładają, że są bezpieczni i bez obaw korzystają z tego rodzaju transportu. Jesteśmy, można powiedzieć, na początku tej drogi. Już dziś można sobie wyobrazić, że w komunikacji miejskiej wykorzystywane są na przykład bezobsługowe tramwaje. Z biegiem czasu to będzie nasza rzeczywistość. W Dubaju testowane są bezobsługowe miejskie taksówki. Mimo obaw, jakie tego rodzaju rozwiązania mogą budzić, automatyka poprawia zarówno jakość wykonywanych usług, jak i bezpieczeństwo. Oczywiście, aby wprowadzić takie rozwiązania na szerszą skalę, na przykład w komunikacji miejskiej, trzeba by je bardzo szczegółowo zaplanować, z uwzględnieniem szerokiej perspektywy i wielu czynników, jednak moim zdaniem, to jest właśnie nasza przyszłość. ■