

Czy podgorzowski port lotniczy w Lipkach może ożyć? Zapomniana infrastruktura, nowe realia

Przez lata w debacie publicznej regularnie powracał wątek **braku lotniska w średnich miastach Polski**. W tym kontekście często przywoływano **Gorzów Wielkopolski**, zestawiany z Olsztynem czy innymi ośrodkami regionalnymi, którym – jak twierdzono – „odebrano dostęp do lotnictwa”. Ten obraz jest jednak **niepełny, a miejscami po prostu fałszywy**. Gorzów bowiem **lotnisko posiada**. Problem polega na tym, że infrastruktura ta **nie została nigdy włączona do systemu publicznych połączeń lotniczych**.

Chodzi o **lotnisko w Lipkach Wielkich**, położone ok. 20–25 km od centrum miasta. Obiekt ten funkcjonuje dziś jako **lądowisko i baza lotnicza Lasów Państwowych**, wykorzystywana głównie przez lotnictwo patrolowe i gaśnicze (m.in. PZL M-18 Dromader). Jednocześnie jest to **jedyny w tej części kraju pas o parametrach zbliżonych do lotnisk klasy STOL**, zachowany w stanie umożliwiającym dalszą adaptację.

STOL-porty: zapomniana kategoria lotnisk

STOL-porty (Short Take-Off and Landing) to **małe porty lotnicze z krótkimi pasami startowymi**, zwykle o długości 700–900 metrów, przeznaczone do obsługi wyspecjalizowanych samolotów turbopropowych. Nie są to „lotniska prowizoryczne”, lecz **pełnoprawne elementy systemów transportowych** – szczególnie w krajach o trudnej geografii lub rozproszonej sieci osadniczej.

Najlepszym przykładem jest **Norwegia**, gdzie w latach 1965–1987 zbudowano **około 30 STOL-portów**, włączonych w krajową sieć połączeń. Loty te realizowane są w ramach **usług użyteczności publicznej (PSO)**, finansowanych lub współfinansowanych przez państwo. Podobne rozwiązania funkcjonują:

- w Szkocji (Highlands i wyspy),
- we Włoszech (Sardynia),
- we Francji (Korsyka),
- w Irlandii (połączenia regionalne).

Co istotne, **koszty budowy i utrzymania STOL-portu są wielokrotnie niższe niż klasycznego portu regionalnego** – szacunkowo nawet **15–20 razy mniejsze**.

Lipki Wielkie: parametry, które robią różnicę



Fot. Samolot pasażerski Bombardier Dash-8, standard klasy STOL operujący loty rozkładowe na lotniskach o długości pasa 800 metrów. Cc wikimedia

Fot. Lotniska w Polsce, cc wikipedia

Porty te są w stanie obsługiwać loty tylko samolotów klasy STOL, short take-off and landing, samolotów o krótkiej drodze lądowania i startu. W USA istnieje około 80 portów lotniczych tej kategorii. Krajem który w całości oparł lotnictwo lokalne i regionalne na stolportach jest Norwegia. W latach 1965 do 1987 zbudowano ok. 30 stolportów celem obsługi odległych miejscowości. Norweskie stolporty mają pasy o długości zwykle 800 metrów.

W Polsce nie wykształciła się kategoria stol-portów obsługujących ruch pasażerski. Poza kilkoma potencjalnie rentownymi wyjątkami, wymagałyby one rządowych dotacji w ramach wykonywania usług służby publicznej. System taki działa w Norwegii, rząd poprzez system przetargów na wykonywanie przewozów lotniczych do najmniejszych portów wspiera dostępność komunikacyjną odległych obszarów. Połowa oferty takich norweskich linii regionalnych jak Wideroe to loty do małych portów.

Trasy lotnicze wspierane w ramach służby publicznej w Europie to [m.in.](http://m.in) Dublin do Knock, Galway, Kerry, Sligo, Donegal oraz City of Derry, trasy między Włochami a Sardinia, połączenia między wyspą Korsyką a Francją, niektóre trasy krajowe Norwegii, Szwecji, Finlandii, a w Wielkiej Brytanii - trasy w rejony górskie Szkocji i na wyspy. W Polsce można by rozważyć wsparcie przez rząd lub samorządy niektórych tras. Jedynym czynnym stolportem był port lotniczy w Łodzi- Lublinku w okresie przed przedłużeniem drogi startowej. Oferował połączenia zagranicznych i polskich linii wykorzystujących mniejsze samoloty i był zorientowany pod ruch biznesowy. Rocznie obsługiwano 6-7 tys. pasażerów. Tymczasem Wielka Brytania jest krajem sprawnie

funkcjonujących stol-portów, spośród których największy, Londyn- City Airport obsłużył 3,2 mln pasażerów w 2008 roku.

W Polsce istnieje cała sieć portów lotniczych mogąca być ożywiona w taki sposób. Stolport powstaje w Kielcach-Mastowie, kolejny znajduje się w Katowicach-Muchowcu. Nieużywane stolporty marnują się w Toruniu, Lubinie. Nieczynne są pasy startowe w Legnicy, Białymstoku, Krośnie, z powodu złego stanu nawierzchni. Potencjalnie najbardziej dochodowym stol-portem Polski mógłby być port Warszawa-Babice. (...)

Fot. Port lotniczy Lubin, cc wikipedia

W Białymstoku-Krywlanach miało powstać lokalne lotnisko pasażerskie z utwardzoną drogą startową o długości 1420 m, zdolne obsługiwać samoloty zabierające do 50 osób. Pomysł upadł, a obecny utwardzony pas startowy jest zniszczony. Teren wschodniej Polski pozbawiony jest aktualnie połączeń lotniczych. Zapomniane i nieczynne jest także pobliskie lotnisko w Orzyszu. Na terenie dawnej wojskowej bazy lotniczej znajduje się droga startowa o długości 2 km i szerokości 20 metrów. Jak donoszą internauci, pas jest nieczynny, porośnięty trawą.

Na brak połączeń lotniczych bardzo narzeka Gorzów Wielkopolski, próbowano nawet bezowocnie zlokalizować port lotniczy na terenach zabudowy podmiejskiej, co zablokowali mieszkańcy. Tymczasem nieużywane jest w ruchu pasażerskim podmiejskie lotnisko w Lipkach Wielkich, posiadające pas asfaltobetonowy o wymiarach 800 x 25 metrów. W grę wchodziłyby połączenia do Warszawy i innych miast Polski. Dziś nie prowadzi się połączeń pasażerskich, na które być może byłby pewien popyt.

Na przeszkodzie rozwoju kategorii mniejszych portów lotniczych w Polsce stoi prawo. Obecnie rząd stawia takie same wymagania wobec portu warszawskiego, jak i portów lokalnych. W ramach pracy zespołu d/s mniejszych lotnisk powołanego w 2006 roku pojawiały się propozycje by właściciele małych lotnisk nie musieli [m.in.](http://m.in) wyposażać portu w drogi i skomplikowany sprzęt rentgenowski do skanowania bagażu, ale mogli sprawdzać go "ręcznie lub innymi, tańszymi metodami" (cytat za "Rzeczpospolita", 24.IV.2006). Obecnie trwają prace nad umożliwiającym taką działalność rozporządzeniem.

Rozwój ograniczały dziwne przepisy na temat struktury własnościowej portów, wymagano np. by pakiet kontrolny w spółkach zarządzających lotniskami mógł należeć jedynie do spółki z kapitałem polskim. Postulowano dopuszczenie przedsiębiorstw z Unii Europejskiej. Obiecywano także likwidację konieczności ubiegania się o zezwolenie na zarządzanie lotniskiem użytku publicznego, z którego korzystają przewoźnicy lotniczy (osoby prywatne i linie lotnicze). Brak było też wsparcia dla przewoźników lotniczych operujących na pożądanym ze społecznego punktu widzenia trasach (np. do dwóch portów w Bieszczady).

Konieczna jest zmiana polityki rządu i władz regionalnych w tym zakresie. Poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga często jedynie mniejszych nakładów finansowych, wymaga zmiany polityki infrastrukturalnej na rzecz np. wsparcia wykluczonych komunikacyjnie regionów, często mających zniszczoną, porzuconą

infrastrukturę transportową. Stół-porty mogą funkcjonować na rynku jedynie okresowo, do czasu poprawy dostępności regionów np. za pomocą kolei czy dróg samochodowych. Niemniej, ta kategoria lotnisk winna być dostrzeżona przez władze publiczne, a istniejąca infrastruktura- wykorzystana.

Pas startowy wyremontowano w 2006 roku, jest wykorzystywane przez samoloty prywatne oraz samoloty Lasów Państwowych.

ze strony www.lipki-wielkie.pl

[Wyświetl większą mapę](#)

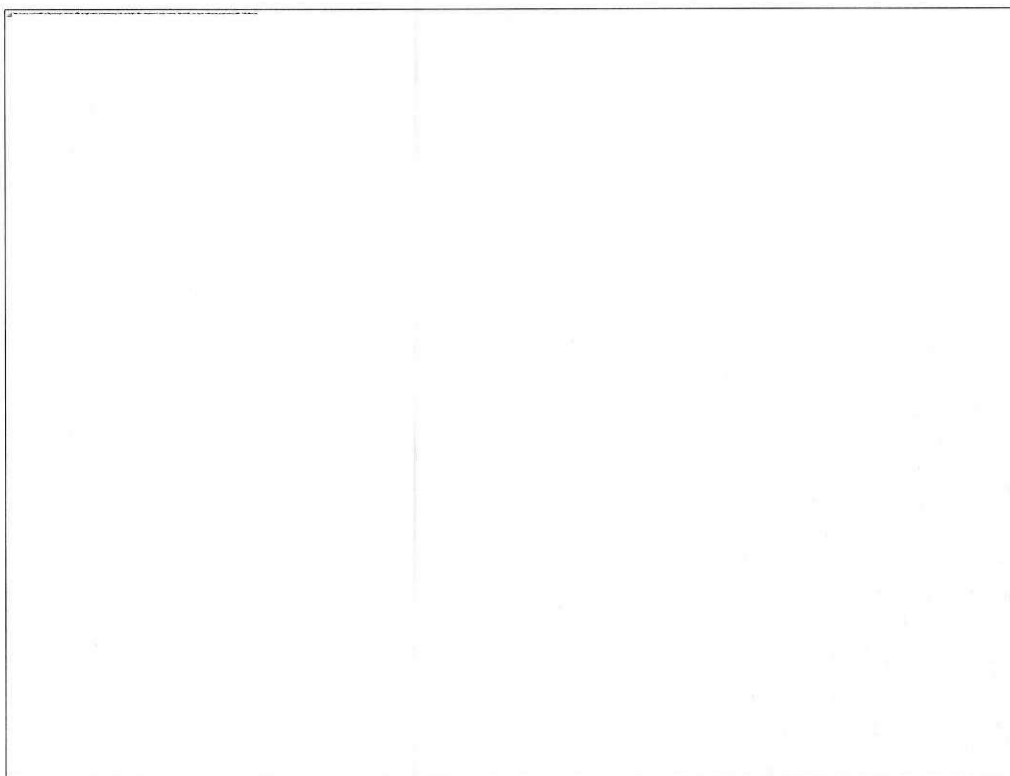
Mapa dystansu do centrum Gorzowa



Zdjęcie pasa startowego, profil autora TadeuszCz:

<https://picasaweb.google.com/105180456197622699629/LadowiskaLotniskaWPolsce#5643781783625187346>

Mapa portu wg Wikimapii:



Port w perspektywie od strony Noteci

wg [http://lh6.ggpht.com/-](http://lh6.ggpht.com/-rToWK26_nL8/TTMtVCBSO7I/AAAAAAAAAJU/mwLpZABcDqo/P1070254.JPG)

[rToWK26_nL8/TTMtVCBSO7I/AAAAAAAAAJU/mwLpZABcDqo/P1070254.JPG](http://lh6.ggpht.com/-rToWK26_nL8/TTMtVCBSO7I/AAAAAAAAAJU/mwLpZABcDqo/P1070254.JPG)

Mapa portu- Google Maps

View [Regionalny port lotniczy Gorzów- Lipki](#) in a larger map

Częstotliwość: Agro 130.3, Port 122.7;

Współrzędne: N52°42'56.9" E15°30'38.7";

Elewacja: 148 ft;

Wymiary pasa: 900x50 m i 760x50 m;

Kierunek lądowania (GEO): 050/230 i 170/350;

Uwagi: W rejestrze lądowisk ULC, nr ewid.11;





wg <https://lh4.googleusercontent.com/-49awiz2oUjM/TLK9oVLMwBI/AAAAAAAAABn0/vrkgbMo7dDE/s1024/Lipki%252520Wielkie%25252023.JPG>

23.04.2008r. - odbyło się II spotkanie z cyklu Debata z Gazetą Lubuską w Lamusie pt. "

CZY GORZÓW POTRZEBUJE LOTNISKA

Zaczęło się punktualnie o 18.00, ale sala już wcześniej była pełna. Przyszli przede wszystkim mieszkańcy gminy Kłodawa - przeciwnicy lotniska. Miejsca przy stole naszych ekspertów zajęli: Andrzej Legan, szef Rady Gminy Kłodawa, Andrzej Szmit, dyrektor gorzowskiego pogotowia, Jerzy Szeligowski, szef aeroklubu, gorzowski radny Artur Radziński i adwokat Krzysztof Łopatowski - jako reprezentant komitetu protestacyjnego mieszkańców.

Do Poznania czy Szczecina daleko

Po co nam lotnisko? - takie hasło rzuciliśmy na początek. - Bo jesteśmy jedynym miastem powyżej 100 tys. mieszkańców, które nie ma lotniska sanitarnego - dla samolotów transportujących chorych. Do Poznania, Szczecina czy Zielonej Góry, gdzie lotniska są, mamy za daleko - stwierdził A. Szmit. Przeciwników samolotów porównał do filmowego Pawłaka, który nie chciał, żeby ktoś po jego niebie latał. Po sali przeszedł szmer. Ale naprawdę głośniejsze zrobiło się, gdy o lotnisku mówił szef aeroklubu J. Szeligowski. Tłumaczył on, że szybowce i paralotnie oraz samoloty do 550 kg, bo takie miałyby lądować w gminie Kłodawa, nie zagrażają życiu mieszkańcom. - Ktoś nakręcił temat wielkiego lotniska. Takiego z budynkiem do odpraw pasażerskich, ale to ma być małe lotnisko

sportowe - zapewniał, a radny Radziński przekonywał, że być może będzie tu lądował tylko jeden samolot dziennie. Gdy dodał, że budowa obiektu to szansa na rozwój gminy, m.in. lepsze drogi, sala odpowiedziała śmiechem.

Koniec ekologicznej gminy

- Nie jesteśmy przeciwnikami lotniska sanitarnego, nie jesteśmy przeciwnikami rozwoju, ale jesteśmy przeciwnikami lotniska w tym miejscu - w imieniu mieszkańców mówił mecenas Łopatowski, który nie po to się wyprowadzał z Gorzowa, żeby zamiast saren i bażantów hasających po łąkach, mieć za oknami samoloty.

O tym, że "ekologiczna" gmina wiele straci mówił też Paweł Lawer, radny z Różanek. - Spadnie nawet cena ziemi, bo kto będzie chciał się budować koło lotniska - zwracał uwagę. Wspierała go Dorota Konaszczyk, mieszkanka os. Bermudy na obrzeżach Gorzowa. - Jak na nasze zdrowie wpłynie hałas samolotów?! - pytała i ostrzegała.

Samoloty do Lipki Wielkiej

Gdzie budować lotnisko, jeśli nie między Różankami a Wojcieszycami? - Lipki Wielkie - taka odpowiedź padała z sali najczęściej. Ryszard Popiel z Różanek przypominał o takich planach, jeszcze z czasów wojewody Andrzeja Korskiego. - Ale obecna wojewoda, pani Hatka, mieszka w Lipkach. Dlatego lotniska tam nie będzie - skomentowała sala. Szef aeroklubu A. Szeligowski tłumaczył, że w Lipkach nie ma dobrych warunków: boczne wiatry i las dookoła pasa startowego, co jest bardzo niebezpieczne.

Radni muszą być przeciw

Decyzja o tym, czy lotnisko powstanie, na razie leży w rękach radnych Kłodawy. Sesja w tej sprawie odbędzie się w maju lub czerwcu. - To my stanowimy prawo w gminie, a radni mają nas słuchać. Jeśli zagłosują inaczej, to ich zmienimy - uciął K. Łopatowski. Przewodniczący Legan przyznał, że w małej gminie, gdzie każdy każdego zna, trudno będzie się przeciwstawić mieszkańcom. - Jesteśmy pewni, że wygramy - mówił, wychodząc z debaty Stanisław Sinkowski z Wojcieszyc. Spotkanie w klubie przy Sikorskiego było już trzecim z cyklu "Debata z Gazetą w Lamusie". Wcześniej rozmawialiśmy o gorzowskiej oświacie i znowie paliwowej. Za miesiąc kolejna debata. O szczegółach poinformujemy.

Aleksandra Szymańska, Gazeta Lubuska, 23 kwietnia 2008

Lipki Wielkie- Baza Lotnicza

ze strony <http://www.gorzow.mm.pl/~mati1988k/modelarstwo/lipkiw.html>

Piloci w Lipkach Wielkich pozwalają nam latać na swoim lotnisku. W ramach podziękowań postanowiliśmy poświęcić im miejsce na naszej stronie.



Tamtejsi piloci latają na Dromaderach i zwiadowczych Zlinach. Dromader jest naprawdę pięknym potężnym jednosilnikowym dolnopłatem o konstrukcji całkowicie metalowej, z 3-kołowym stałym podwoziem z kółkiem ogonowym. Zbiornik umieszczony jest przed kabiną pilota. Napędem samolotu jest chłodzony powietrzem 9-cylindrowy silnik gwiazdowy ASz-62IR o mocy 736 kW, śmigło 4-łopatowe PZL-SP.OO o zmiennym skoku, pojemność integralnych zbiorników paliwa w skrzydłach 400 dm³.



Parametry

- Pełna nazwa - PZL M-18 Dromader
- Rozpiętość - 17,70m
- Długość - 9,47 m
- Wysokość - 3,70 m
- Pow. nośna - 40,00 m²
- Masa własna - 2710 kg
- Masa paliwa - 285kg
- Masa chemikaliów lub wody - 1050-1850 kg
- Masa całkowita - 5300kg
- Prędkość maks. - 256km/h
- Prędkość min. - 109km/h
- Prędkość wznoszenia - 6,9 m/s
- Pułap - 6500 m
- Rozbieg - 200m
- Zasięg - 520km

Kilka dodatkowych zdjęć Dromaderów.

Dyskusje o porcie

"W Lipkach Wielkich jest duże lotnisko betonowo - asfaltowe z infrastrukturą. Lotnisko to jest oddalone od siedzib ludzkich a dojazd do Lipiek Wielkich to przecież nie jest jakaś wyprawa."

"Lotnisko w Lipkach to kiepski argument.

Po pierwsze jest daleko - ponad 20 km od centrum Gorzowa.

Po drugie znajduje się tam Leśna Baza Lotnicza pod zarządem Nadleśnictwa Karwin. Stacjonują tam samoloty patrolowe i gaśnicze które przez sporą część roku są w ciągłej gotowości i często latają gasić pożary lasów. Nie sądzę, żeby właściciel lotniska (Lasy Państwowe) zgodził się na zmianę statusu lotniska na publiczne.

Po trzecie jest to dosyć wymagające lotnisko - z 3 stron otoczone ścianą lasu, na wzniesieniu, gdzie często zmienia się kierunek wiatru, końcowe podejście z kierunku 23 odbywa się nad budynkami w Lipkach Wielkich."

Dyskusje internautów z portalu: mmgorzow.pl