

Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka – studium przypadku

Przekształcenia architektoniczno-urbanistyczne



dr inż. arch.
PIOTR WRÓBEL
Wydział Architektury i Sztuk Pięknych
Krakowska Akademia
im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego
ORCID: 0000-0002-6153-0481

Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka wraz z parkiem technologicznym Aeropolis tworzy zwarty układ przestrzenny o intensywnej zabudowie. Trwająca od dwóch dekad urbanizacja obszaru dostarcza wiedzy na temat mechanizmów rządzących rozwojem przedsięwzięć odpowiadających modelowi Airport City.

Wprowadzenie

Celem artykułu jest zbadanie, na konkretnym przykładzie portu lotniczego i terenów okołoportowych w Rzeszowie-Jasionce, procesów kształtujących układy zabudowy powstające za sprawą rozwoju węzłów komunikacji lotniczej. Szczególną uwagę zwrócono na rozwiązania architektoniczno-urbanistyczne decydujące o jakości przestrzeni w strefach ogólnodostępnych. Za zjawiska pozytywne uważa się przejawy kształtowania zabudowy zgodnie z zasadami kompozycji urbanistycznej zmierzającej do tworzenia układów o cechach miejskich i dostosowanych do potrzeb pieszego, z wyraźnie zdefiniowaną obudową ulic oraz placów, osiami, dominan-

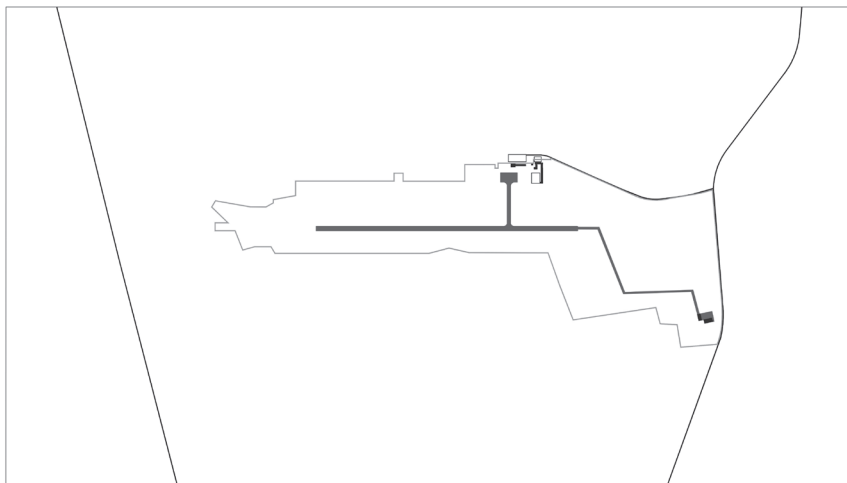
tami i zorganizowaną zielenią. Zjawiska negatywne to rozproszenie zabudowy i wyraźna dominacja zastanej struktury własnościowej, infrastruktury technicznej oraz drogowej.

W artykule zastosowano metodę badań empirycznych polegającą na bezpośredniej obserwacji i analizie jakościowej procesów planistycznych oraz inwestycyjnych od etapu programowania i projektowania przez realizację oraz użytkowanie wybranych obiektów i ich zespołów¹. Badania uzupełniono analizą zbioru informacji historycznych oraz funkcjonalno-przestrzennych dotyczących faz rozwojowych Portu Lotniczego w Rzeszowie-Jasionce wraz z jego otoczeniem.

Zgodność omawianego przypadku z modelem teoretycznym Airport City wynika z obserwowanej synergii usług komunikacyjnych świadczonych przez lotnisko i działalności pozalotniczej prowadzonej na terenach przylegających do portu [1]. Spełniając ogólne warunki modelowe, Jasionka prezentuje jednocześnie indywidualną specyfikę wynikającą z regionalnych tradycji przemysłu lotniczego, wyróżniającą ją na tle innych portów polskich i zagranicznych [2].

Pod względem liczby obsługiwanych pasażerów w latach 2018–2020, spośród 15 portów w Polsce, rzeszowskie lotnisko zajęło 7. miejsce [3]. W roku 2019 w Jasionce obsłużono ponad 772 tys. pasażerów, natomiast w roku 2020 odnotowano poważny spadek ruchu do poziomu 235 tys. pasażerów. Zjawisko znaczącego regresu spowodowanego pandemią COVID-19 miało miejsce na całym świecie i we wszystkich portach w kraju, gdzie spadki wynosiły średnio 70% [4].

Jakkolwiek kryzys zdrowotny zdecydowanie odbił się na zmniejszeniu ruchu, wiele wskazuje, że w dłuższej perspektywie ogólny trend wróci na ścieżkę wzrostu. Informacje pochodzące od inwestorów mówią o korektach i przesunięciach w czasie, lecz nie o wycofywaniu się z planowanych inwestycji i zasadniczej zmianie w polityce rozwojowej.



Rys.1. Fazy rozwoju zabudowy i układu komunikacyjnego Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka. Na rys. 1 - 4 odpowiednio: 1960, 2012, 2022, 2032 - prognoza. Zakres realizacji obiektów został przedstawiony na schematach orientacyjnie w celu zobrazowania tempa przyrostu obiektów kubaturowych i infrastrukturalnych, szczególnie w drugiej i trzeciej dekadzie XXI w. Opracowanie własne.

¹ W latach 2010–2022 autor brał udział w opracowywaniu w biurze projektów APA Czech Duliński Wróbel dokumentacji realizacyjnych terminali pasażerskich (rozbudowy istniejącego i budowy nowego terminalu) oraz opracowań projektowo-studialnych rozwoju zabudowy, zarówno po stronie lotniskowej (wieża kontroli lotów, hangary, bazy serwisowe), jak i ogólnodostępnej w sąsiedztwie terminalu (wewnętrzny układ komunikacyjny wraz ze stacją kolejową, zespołem parkingów oraz zabudową komercyjną).

Badania uzupełniono analizą zbioru informacji historycznych oraz funkcjonalno-przestrzennych dotyczących faz rozwojowych Portu Lotniczego w Rzeszowie-Jasionce wraz z jego otoczeniem.

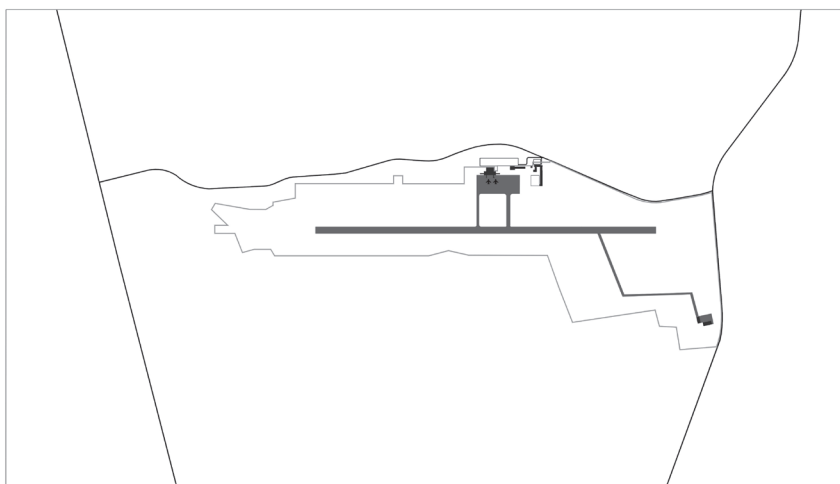
Etapy rozwoju portu lotniczego Przed II wojną światową i okres powojenny do lat 90. XX w.

Po raz pierwszy lokalizację lądowiska na polach w okolicach Trzebowniska zarząd miasta Rzeszowa rozważał w roku 1928 [5]. Miało ono wówczas pełnić funkcje lądowiska przelotowego dla samolotów obsługujących trasę Kraków – Lwów oraz dla maszyn wojskowych operujących w rejonie Podkarpacia. Sprawa budowy lotniska powróciła wraz z tworzonym od 1937 roku Centralnym Okręgiem Przemysłowym. Inwestycja okazała się koniecznością w związku z budową w Rzeszowie Państwowych Zakładów Lotniczych i Wytwórni Silników oraz filii poznańskiej fabryki Hipolita Cegielskiego produkującej obrabiarki i uzbrojenie [6], jednakże wybuch II wojny światowej zniweczył ambitne plany II RP.

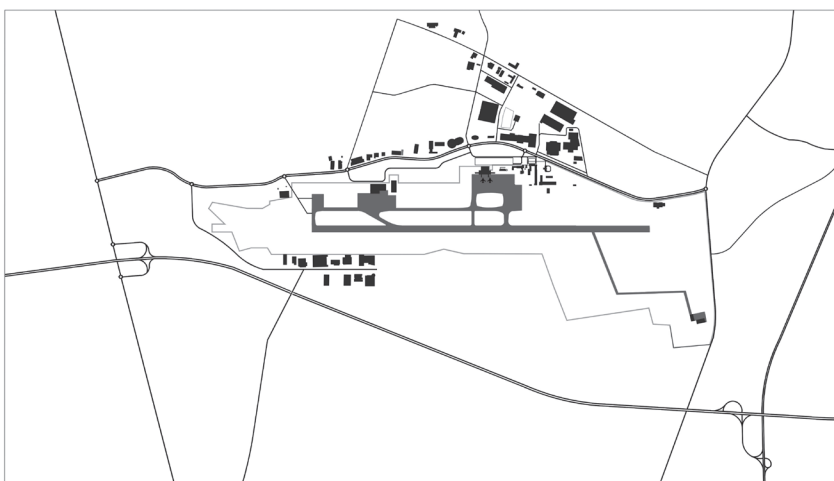
Budowę lotniska w 1940 roku podjęli niemieccy okupanci w ramach przygotowań do ataku na ZSRR. Powstała wówczas betonowa droga startowa, hangary i budynki zaplecza [7], [8]. Obiekty zostały zniszczone przez Niemców wycofujących się przed ofensywą wojsk sowieckich.

W okresie powojennym lotnisko pełniło głównie funkcje bazy wojskowej Układu Warszawskiego, stąd też obsługa niewielkiego ruchu cywilnego była działalnością podporządkowaną funkcji militarnej [7]. Zachowany budynek dworca lotniczego obsługujący ruch pasażerski od 1954 roku [9], pod względem funkcjonalno-przestrzennym i architektonicznym, należał do wczesnego okresu rozwoju terminalu jako typu budynku. Jego proste rozwiązania stanowiły racjonalną odpowiedź na wymagania techniczno-użytkowe. Zwińczenie budynku centralnie ulokowaną wieżą kontroli w budowaną w konstrukcję dachu decydowało o charakterystycznej formie architektonicznej jednoznacznie identyfikowanej jako terminal lotniczy.

Na początku lat 70. w północnej części terenu lotniska wybudowano nową drogę startową wraz z drogą kołowania i płytą przeddworcową, budynek techniczny oraz wieżę kontroli. Dało to początek lokalizacji obecnego kompleksu obiektów lotniskowych [8]. W tamtym czasie rzeszowski port



Rys.2.



Rys.3.

posiadał rozbudowaną siatkę połączeń krajowych, między innymi z Warszawą, obsługując ponad 100 tys. pasażerów rocznie [9]. Transformacja społeczno-gospodarcza i kryzys systemu komunikacji lotniczej przypadający na lata 80. oraz 90. oznaczał dla Jasionki regres i podjęcie organizacji połączeń na nowych zasadach.

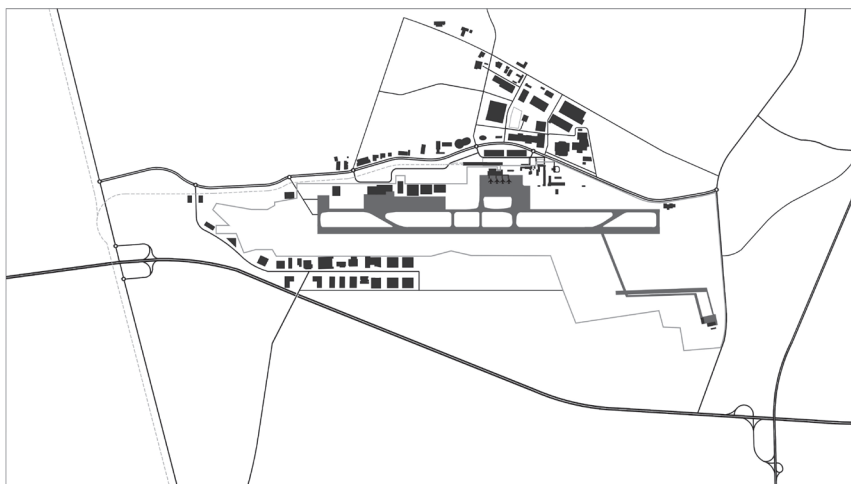
Okres transformacji ustrojowej

Druga połowa lat 90. to czas ożywienia działalności rzeszowskiego portu. Odnotowano widoczny wzrost ruchu, zrealizowano nowe budynki administracyjne oraz techniczne, przeprowadzono rozbudowę drogi startowej, drogi kołowania i płyty postojowej [10]. Wtedy też dojrzała koncepcja uczynienia z Jasionki regionalnego portu wykorzystującego atuty lokalizacji geograficznej, dobrych warunków meteorologicznych oraz tradycji kształcenia kadr i produkcji przemysłowej na potrzeby lotnictwa. Ważnym argumentem była również dostępność terenów inwestycyjnych oraz plany rozwoju międzynarodowej sieci komunikacyjnej, w tym budowy autostrady A4, będącej częścią Transeuropejskiego Korytarza Transportowego Bruksela – Kijów. Autostrada i lotnisko zostały

włączone do unijnego programu Transeuropejskiej Sieci Transportowej (Trans-European Transport Networks – TEN-T). Ponadto w 2006 r. zainicjowano budowę biegnącego przez Rzeszów szlaku Via Carpatia.

W roku 2007 województwo podkarpackie przejęło od Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” zarząd nad lotniskiem i podjęło budowę „drogi lotniskowej” (drogi wojewódzkiej DW 869), łączącej DK9 (droga krajowa Rzeszów – Radom) i S19 (droga ekspresowa Rzeszów – Lublin) [11], [12]. Zdecydowano także o budowie nowego terminala pasażerskiego i lokalizacji ośrodka kontroli lotów. Nowy terminal, otwarty w 2012 roku, o powierzchni 14 tys. m² i przepustowości rocznej 1,8 mln pasażerów [10], zdecydowanie zmienił obraz rzeszowskiego lotniska, nadając mu nową skalę. Jest to budynek trzykondygnacyjny, zaprojektowany na symetrycznym planie, z wyraźnie zarysowaną częścią centralną i skrzydłami. Ma dwa stanowiska kontaktowe dla samolotów, z czego jedno zostało wyposażone w pomost dla pasażerów. W strefie ogólnodostępnej na parterze znajduje się hol główny ze stanowiskami odpraw biletowo-bagażowych, od strony płyty postojowej samolotów zaprojekt-





Rys. 4.

towano hole przylotowe oraz salę odbioru bagażu. Na piętrze znalazła się strefa kontroli bezpieczeństwa i poczekalnie odlotowe, powyżej taras widokowy. Sortownię bagażu zlokalizowano w poziomie piwnic. O wyrazie architektonicznym terminalu decyduje pokryty aluminiową blachą krzywoliniowy dach. Jego łagodny łuk wysunięty nad fasadą frontową akcentuje strefę wejściową [13].

Rok po uruchomieniu terminalu ukończono budowę nowej wieży kontroli lotów Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz z zapleczem administracyjno-technicznym. W roku 2014 w zachodniej części lotniska wzniesiono dwa hangary bazy firmy Linetech do obsługi samolotów oraz hangar firmy Heli-One zajmującej się serwisowaniem helikopterów. Niezbędnym uzupełnieniem programu funkcjonalnego rzeszowskiego portu była realizacja w 2017 r. terminalu cargo. Obiekt powstał dzięki współpracy firmy Waimea i Portu Rzeszów-Jasionka. Ma on dostęp do płyty postojowej od strony operacyjnej oraz dojazd z drogi wojewódzkiej. Ogólna powierzchnia użytkowa budynku wynosi 6700 m², z czego powierzchnia magazynowa to 4600 m² [14].

W najbliższych latach Spółka LOT Aircraft Maintenance Services (LOTAMS) specjalizująca się w konserwacji i remontach samolotów planuje, w trzech etapach, budowę na terenie portu wielkogabarytowych hangarów przeznaczonych do serwisowania, napraw oraz malowania samolotów. Hangary zostaną zlokalizowane w zachodniej części lotniska, kontynuując zwarty ciąg istniejącego już zespołu. Obiekty pozwolą na obsługę bazową 4 maszyn szerokokadłubowych typu Boeing 787 Dreamliner i 5 wąskokadłubowych typu Boeing 737 lub alternatywnie 15 samolotów wąskokadłubowych. Inwestycja może uczynić z portu w Jasionce ważną bazę obsługi technicznej statków powietrznych w skali międzynarodowej [15].

Utworzenie Aeropolis

W 2003 roku powołano do życia Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny Aero-

Zachowany budynek dworca lotniczego obsługujący ruch pasażerski od 1954 roku, pod względem funkcjonalno-przestrzennym i architektonicznym, należał do wczesnego okresu rozwoju terminalu jako typu budynku.

polis. Władze samorządowe Podkarpacia i rzeszowskie uczelnie postawiły sobie za cel stworzenie klastrów przedsiębiorstw działających w branży lotniczej oraz nowych technologii [16]. Teren Aeropolis należy do Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec działającej od 1995 roku i zajmuje powierzchnię 166 ha podzieloną na trzy strefy. Dwie z nich graniczą bezpośrednio z lotniskiem: strefa S1 leżąca na północ od terminalu stanowi niejako naturalną kontynuację zabudowy portu. Strefa S1-3 (II etap rozwoju Aerotropolis) znajduje się po południowej stronie lotniska. Preferowana w nich działalność jest związana z zaawansowanymi technologiami w branży lotniczej, produkcją elektromaszynową i informatyczną. Strefa S2 leży w rejonie oddalonej o ok. 5 km na zachód od terminalu miejscowości Rogoźnica i jest miejscem lokalizacji zakładów chemicznych, tworzyw sztucznych i przedsiębiorstw logistycznych. Pod względem typologii zabudowy substancję stref tworzą budynki o funkcji mieszanej – hale produkcyjne oraz magazynowe wraz z częściami biurowymi i badawczymi, a także centra logistyczne z placami manewrowymi.

W ostatnich latach na południowej granicy strefy S1 zlokalizowano obiekty użyteczności publicznej o cechach miastotwórczych. Są to: Centrum Wystawienniczo-Kongresowe

G2A Arena (pow. ekspozycyjna 16 tys. m² i widownia na 870 miejsc, projekt APP Dom, 2016), hotel Holiday Inn Express Rzeszów Airport (120 miejsc, 2019) oraz Podkarpackie Centrum Nauki (pow. użytkowa ponad 6,5 tys. m², projekt Pracownia F11), którego inaugurację zaplanowano na 2022 r. Wymienione obiekty tworzą zespół zabudowy w eksponowanej lokalizacji wzdłuż „drogi lotniskowej”. Równoległe jest rozbudowywany układ komunikacyjny, między innymi poszerzono drogę DW 869 o drugą jezdnię. Planuje się także, że Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna obsługująca połączenia Rzeszowa z regionem do 2023 roku zbuduje linię i stację końcową w Porcie Jasionka [17].

Wyniki badań

Rzeszowskie lotnisko, pomimo spowolnienia w ostatnich latach dynamiki wzrostu, nadal jest głównym czynnikiem stymulującym rozwój w badanym terenie. Równocześnie prężne gospodarczo strefy Aeropolis z budynkami produkcyjno-usługowymi oraz budynki użyteczności publicznej zaczynają odgrywać coraz większą rolę w kształtowaniu charakteru zespołu. Skala i intensywność zabudowy, zróżnicowanie funkcjonalne oraz ich relacje z lotniskiem pozwalają definiować obszar jako rodzaj Airport City.

Dostępne materiały oraz wieloletnie obserwacje zachodzących procesów pozwalają na stwierdzenie, że zarówno rozbudowa zespołów obiektów kubaturowych jak i dróg, pod względem organizacyjno-planistycznym pozostają pod kontrolą. Funkcję porządkującą spełnia głównie Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego. Brakuje natomiast zdecydowanie – począwszy od okresu programowania Aeropolis – całościowej koncepcji architektoniczno-urbanistycznej łączącej w spójną całość ogólnodostępną część portu, Park Naukowo-Technologiczny i obiekty usług ponadpodstawowych. Byłoby to zgodne ze światowymi trendami [2] oraz oczekiwaniami tworzenia w Polsce wyrazistych układów policentrycznych wyposażonych we współczesne lokalne centra miastotwórcze.

Dalsze badania

Na etapie dalszych badań należałoby dokonać szerszej analizy porównawczej aktualnego stanu rozwoju zespołów typu Airport City w Polsce ze wskazaniem cech wspólnych i wyróżniających oraz odniesień do przykładów zagranicznych.

Jakkolwiek koncepcja ta jest w ostatnich latach najczęściej przywoływanym modelem opisującym synergiczny rozwój portów lotniczych wraz z terenami przyległymi, należy poszerzyć zakres badań o inne teoretyczne punkty widzenia, które zajmują się strukturami miejskimi rozwijającymi się dzięki obecności znaczących elementów komunikacyjnych [18].

Podsumowanie i wnioski

Przez szereg lat znaczący wpływ na postrzeganie portów i stref okołoportowych miała ugruntowana po II wojnie światowej negatywna pragmatyka działania w odniesieniu do terenów przemysłowo-magazynowych. Traktowano je jako zamknięte strefy o znaczeniu militarnym lub mało atrakcyjne podmiejskie bazy logistyczno-transportowe.

Od lat 90. można zaobserwować stopniową zmianę w podejściu do niektórych obiektów z czysto utilitarnego do potencjalnego źródła prestiżu miasta. Choć zaczęto przykładać należytą wagę do jakości architektonicznej poszczególnych budynków (terminal pasażerski, Centrum Wystawienniczo-Kongresowe), niedoceniane pozostają wartości przestrzenne w skali urbanistycznej. Rozwój zabudowy jest kontrolowany za pomocą narzędzi planistycznych, jednakże nadal brakuje czytelnej i hierarchicznej struktury dla całego kompleksu, nadającej jej pożądane cechy zabudowy miejskiej. Nie zdefiniowano, za pomocą choćby klasycznych elementów, kompozycji urbanistycznej, przestrzeni publicznych z czytelnym centrum, z ulicami, placami oraz zorganizowaną zielenią [2].

Należy także wskazać na pojawiające się nowe wyzwania. Coraz powszechniejsza świadomość wpływu kryzysu klimatycznego na kształtowanie środowiska zbudowanego oraz możliwych w przyszłości kolejnych kryzysów zdrowotnych powinna znaleźć swoje odzwierciedlenie w planowaniu rozwoju obszaru rzeszowskiego lotniska i jego sąsiedztwa. Należy zmierzać w kierunku równoważenia czynników wzajemnego oddziaływania środowiska zbudowanego oraz naturalnego i zwiększania odporności systemów zabudowy oraz infrastruktury na zmiany klimatyczne i czynniki społeczno-gospodarcze.

Literatura

- [1] Kasarda J.D., Lindsay G., Aerotropolis. The Way We'll Live Next, Farrar, Straus and Giroux, New York, 2011.
- [2] Wróbel P., 2020, Trends and development perspectives in the architectural and urban forms of development in Polish airports and their surrounding areas compared with current European trends, Urban Development Issues, vol. 68(2), <https://doi.org/10.51733/udi.2020.68.2>
- [3] Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym – regularnym i czarterowym w latach 2018–2020; opracowanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, https://www.ulc.gov.pl/download/regulacja_rynku/statystyki/4kw2020/wg_portow_lotniczych_4kw2020.pdf; dostęp: 2021.08.30.

[4] Przewozy pasażerskie w transporcie lotniczym w 2020 roku; opracowanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, <https://www.ulc.gov.pl/pl/aktualnosci/5632-przewozy-pasazerskie-w-transporcie-lotniczym-w-2020-roku>; dostęp: 2021.08.30.

[5] Beres R., Wierciach S., Trzebowisko ma 600 lat, Gmina Trzebowisko przy współpracy ze Stowarzyszeniem Przyjaciół Trzebowiska, Trzebowisko 2013.

[6] Sipiński D., Cybulak P., Placha K., Lotniska w Polsce, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2016.

[7] Jasionka przez wieki, R. Beres, red., Stowarzyszenie Przyjaciół Podkarpackiej Rodziny Szkół im. Jana Pawła II przy współpracy z samorządem Jasionki oraz Urzędem Gminy Trzebowisko, Jasionka 2015.

[8] Jakubowski S., Skrzydła nad Wisłokiem. Z dziejów rzeszowskiego lotnictwa i lotniska Rzeszów-Jasionka, Tradycja Sp. z o.o., Rzeszów 2019.

[9] Mikulski M., Glass A., Polski transport lotniczy 1918–1978, wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1980.

[10] <https://www.rzeszowairport.pl/pl/lotnisko/o-lotnisku/historia>; dostęp: 2021.08.30.

[11] <https://www.rzeszowairport.pl/pl/lotnisko/firma>; dostęp: 2021.08.30.

[12] <https://www.biznesstyl.pl/biznes/biznes-na-co-dzien/7365.html>; dostęp: 2021.08.30.

[13] Materiały archiwalne biura projektów APA Czech Duliński Wróbel.

[14] <https://www.rzeszowairport.pl/pl/lotnisko/aktualnosci/34/uroczyste-otwarcie-nowego-terminala-cargo>, dostęp: 2021.08.30.

[15] LOT Aircraft Maintenance Services (LOTAMS) jest częścią grupy kapitałowej Polskiej Grupy Lotniczej, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/lotams-inwestuje-w-przyszlosc-lotnictwa-na-podkarpaciu-11543.html>, dostęp: 2021.08.30.

[16] <https://aeropolis.com.pl/pl/o-parku/historia-powstania>, dostęp: 2021.08.30.

[17] <https://rzeszow.uw.gov.pl/aktualnosci/pociagi-lepiej-polacza-rzeszow-z-aglomeracja-i-lotniskiem/>, dostęp: 2021.08.30.

[18] Zuziak Z., 2017, Konstrukcje urbanistyczne miast przyszłości. Uwagi do dyskusji nad wizją rozwoju Rzeszowa. Czasopismo Inżynierii Lądowej, Środowiska i Architektury. Journal of Civil Engineering, Environment and Architecture, JCEEA, t. XXXIV, z. 64 (3/II/17), DOI:10.7862/rb.2017.187.

DOI: 10.5604/01.3001.0015.8326

PRAWIDŁOWY SPOSÓB CYTOWANIA

Wróbel Piotr, 2022, Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka – studium przypadku. Przekształcenia architektoniczno-urbanistyczne, „Builder” 5 (298). DOI: 10.5604/01.3001.0015.8326

Streszczenie: Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka wraz z parkiem technologicznym Aeropolis tworzy zwarty układ przestrzenny o intensywnej zabudowie. Trwająca od dwóch dekad urbanizacja obszaru dostarcza wiedzy na temat mechanizmów rządzących rozwojem przedsięwzięć odpowiadających modelowi Airport City. Przeprowadzone badania pozwalają na wskazanie pozytywnych stron omawianego procesu, do których należy zaliczyć ogólną strategiczną kontrolę planistyczną nad obszarem. Do zjawisk negatywnych należy pomijanie zasad kompozycji urbanistycznej i brak w realizowanej zabudowie wartości w postaci elementów o cechach miejskich.

Słowa kluczowe: Port Lotniczy Jasionka, Airport City

Dostępne materiały oraz wieloletnie obserwacje zachodzących procesów pozwalają na stwierdzenie, że zarówno rozbudowa zespołów obiektów kubaturowych jak i dróg, pod względem organizacyjno-planistycznym pozostają pod kontrolą.

Abstract: RZESZÓW-JASIONKA AIRPORT – A CASE STUDY. ARCHITECTURAL AND URBAN TRANSFORMATIONS. Rzeszów Jasionka Airport, together with the Aeropolis technology park, create a compact spatial arrangement with intensive development. The urbanization of the area, which has been going on for two decades, provides knowledge about the mechanisms governing the development of projects corresponding to the Airport City model. The conducted research allows to indicate the positive sides of the discussed process, which include overall strategic planning control over the area, but also negative phenomena consisting in ignoring the principles of urban composition and the lack of the expected spatial values of the progressing development with urban features.

Keywords: Jasionka Airport, Airport City