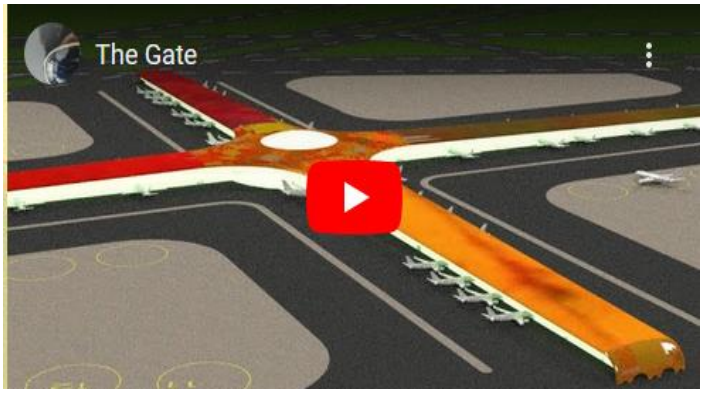
HMJ Newsletter 12’2022

Pod kątem prowadzonego przez instytucje centralne projektu CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY (CPK) firma HMJ przygotowała nowatorską koncepcję Portu Lotniczego zawierającą kilka innowacyjnych rozwiązań które mogą zmienić wygląd transportu lotniczego w najbliższych dziesieciolecia oraz spowodować, że Polska stanie się europejskim hubem przesiadkowym dla linii azjatyckich, australiskich i amerykańskich, skutecznie konkurującym z najwiekszymi portami lotniczymi naszego kontynentu. Nie da sie tego osiągnąć kopiując istniejące lotniska lub zlecając projekt projektantom powielającym utarte schematy. Jest to natomiast możliwe, ale tylko o ile CPK będzie oferował liniom lotniczym dużo więcej niz tradycyjne, juz istniejące lotniska europejskie : zdecydowanie krótsze czasy podejść, kołowania, handlingu, przebywania w gate, transferu pasażerów i obsług technicznych. To wszystko proponuje projekt HMJ…







Koncepcja jest zasadniczo gotowa I kompletna, wraz z lokalizacją, oceną strukturalną, geotechniczną, oszacowaniem róży wiatrów, organizacji bliskiej przestrzeni powietrznej oraz układem dróg kołowania, stojanek, dojazdu cargo,itd.

Jej główną przewagą nad rozwiązaniami konkurencji jest elastyczny model użytkowy, który przewiduje swobodne dzielenie powierzchni użytkowej terminalu pomiędzy ruch pasażerski, cargo oraz obsługi serwisowe samolotów (maintenance) w zależności od aktualnych potrzeb rynkowych – czyniąc ten duży obiekt finansowo odpornym na wszelkie zawirowania rynku lotniczego. Warto wspomnieć np., że pasażerowie mogą zostawić prywatne samochody na podziemnym parkingu (2000 miejsc) na kilkudniowe postoje, w odległości kilku minut spaceru od gate’u; natomiast odbiór I przeładunek cargo z ładowni samolotu do kontenera znajdujacego się na ciężarówce lub platformie kolejowej odbywa się głównie w pionie pod gate, na całkowitym dystansie do kilkudziesięciu metrów.

Podziemne tunele dojazdowe - drogowy I kolejowy – umożliwiają daleko idącą optymalizację dróg kołowania, co przy pełnej zdolności operacyjnej daje do 100 tys.ton rocznie oszczędności na paliwie podczas kołowania, czyniąc nieadekwatnymi wszelkie rozważania dot. “sustainability” dla ilości betonu zużytego na część podziemną, kosztów wykopów, odwodnienia, itp..

