

terminala cargo. Celem ma być zwiększenie dla biznesmenów i turystów dostępności transportowej ważnych ośrodków krajowych oraz skrócenie czasów podróży. Takie lotnisko ma pełnić funkcję uzupełniającą w stosunku do Portu Lotniczego w Bydgoszczy. Planowana modernizacja lotniska polegać ma przede wszystkim na poprawie stanu nawierzchni jego dróg startowych (nowy „dywanik” asfaltowy).

Natomiast przystosowanie lotniska w Toruniu, aby mógł się na nim odbywać regularny ruch pasażerski, jest - zdaniem autorów - nieuzasadnione. Wynika to głównie z bardzo bliskiego położenia Bydgoskiego Portu Lotniczego należącego już do sieci kompleksowej TEN-T, a także dużej jeszcze jego rezerwie przepustowości (~200 tys. pasażerów rocznie). Przebudowa toruńskiego lotniska wymagałaby także poniesienia znacznych kosztów, co wynika z niekorzystnego usytuowania względem zabudowy Torunia obydwu dróg startowych (tzw. strefy podejścia). Ponadto należy wziąć pod uwagę fakt dobrej dostępności transportowej Bydgoskiego Portu Lotniczego przez mieszkańców Torunia, realizowanej już za pomocą zarówno transportu indywidualnego po śladzie drogi krajowej nr 10 (w przyszłości dostępność ta będzie jeszcze bardziej atrakcyjna z powodu budowy drogi ekspresowej S10), jak i publicznego transportu zbiorowego (sprawne powiązanie systemu komunikacji miejskiej obu miast z kursującymi pociągami pasażerskimi w ramach BiT-City). Nie bez znaczenia jest również fakt, że już obecnie Urząd Marszałkowski znacząco wspomaga finansowo funkcjonowanie Bydgoskiego Portu Lotniczego, co wynika z tego, że jest największym jego udziałowcem (70,5%). Funkcjonowanie przy tym drugiego lotniska komunikacyjnego w Toruniu przy notowanym obecnie spadku popytu na usługi lotnicze z ekonomicznego punktu widzenia jest nierozsądne.