

**dr Aleksandra Koźlak**
Uniwersytet Gdański

Perspektywy włączenia transportu kolejowego w obsługę portów lotniczych w Polsce

Wprowadzenie

Transport lotniczy charakteryzuje się największą prędkością przewozu, ale całkowity czas podróży wydłuża się o czas dojazdu do/z portu lotniczego. Dostępność czasowa portu lotniczego i wygoda dotarcia do niego wpływa na decyzje podróżnych o wyborze konkretnego portu lotniczego lub innego środka transportu. W zapewnianiu dostępu do portu lotniczego mogą być użyte różne środki transportu, które dzielą się na prywatne i publiczne:

- środki transportu prywatne: samochód osobowy pasażera, jego rodziny lub znajomych, taksówka;
- środki transportu publicznego: autobus rozkładowy, kolej miejska, metro, pociągi dużych prędkości lub regionalne, pociągi dedykowane.

Analizując środki transportu wybierane przez pasażerów w celu dojazdu do portu lotniczego warto przyjrzeć się danym zebranych w wybranych dużych portach lotniczych na świecie. Na ich podstawie można zauważyć, że zachowania pasażerów odnośnie do podjęcia decyzji jak dotrzeć na lotnisko, znacznie różnią się. Zależnie od odległości portu lotniczego od centrum miasta, występującej infrastruktury gałęziowej transportu, cen usług transportowych świadczonych przez transport publiczny oraz ich standardu, dominującym środkiem transportu na niektórych lotniskach jest samochód osobowy, a na innych transport kolejowy¹. Dla większych lotnisk europejskich standardem jest ich intermodalność, czyli skomunikowanie zarówno z siecią drogową, jak i kolejową. Doświadczenia innych krajów pokazują, iż transport kolejowy jest stosunkowo szybkim i efektywnym środkiem transportu. Sprawdza się w obsłudze większości lotnisk, chociaż czasami błędnie podjęte decyzje, np. w zakresie wysokości opłat w relacjach dowozowo-odwozowych mogą spowodować, że nie będzie on wykorzystywany w takim stopniu, jak początkowo zakładano. Jest też mniej szkodliwy dla środowiska niż transport drogowy. Aby połączenia kolejowe do portów lotniczych odniosły sukces muszą zapewniać²:

¹ M. Kouwenhoven, *The Role of Accessibility in passengers' choice of airports*, International Transport Forum, Working Paper 2008-14.

² Ibidem.



- krótszy czas podróży niż alternatywne środki transportu,
- dojazd prosto do centrum,
- integrację stacji pociągu z terminalami lotniskowymi,
- konkurencyjne ceny,
- duży obszar z bezpośrednim dostępem do połączeń,
- zróżnicowane oferty dla różnych klientów.

Ze 150 największych portów lotniczych świata pod względem obsługi pasażerów prawie 39% (tj. 58 portów) ma doprowadzone bezpośrednie linie kolejowe, natomiast następne 18 jest na etapie planowania lub budowy takich połączeń. Przykładowo w Niemczech, spośród dwunastu największych portów lotniczych, aż dziewięć posiada bezpośrednie połączenia z krajową siecią kolejową, z tego niektóre obsługiwane są pociągami dużych prędkości ICE³.

1. Przesłanki uruchomienia połączeń kolejowych do portów lotniczych w Polsce

Transport lotniczy jest obecnie najszybciej rozwijającą się gałęzią transportu w obsłudze przewozów osób. Od czasu wejścia Polski do Unii Europejskiej znacznie zwiększyła się liczba obsługiwanych pasażerów i połączeń, oferowanych głównie przez przewoźników niskokosztowych z regionalnych portów lotniczych. Rozwój lotnisk regionalnych pozwolił zwiększyć podaż usług w transporcie lotniczym, który stał się gałęzią transportu bardziej dostępną dla ludności, a tym samym częściej wykorzystywaną w zaspokajaniu potrzeb transportowych. Począwszy od 2007 r. porty regionalne obsługują ponad połowę wszystkich pasażerów w Polsce.

Szczególnie duży problem stanowi dojazd do większości portów lotniczych od strony miasta. Lotniska są zazwyczaj zlokalizowane w sąsiedztwie dużych miast lub obszarów metropolitalnych. Nadmierne obciążenie dróg dojazdowych i niedostatki bazy parkingowej przyczyniają się do utrudnień w korzystaniu z portów lotniczych. Teoretyczny czas dojazdu na lotnisko kształtujący się w większości miast na poziomie 10-30 minut, w godzinach szczytu potrafi wydłużyć się do 1-2 godzin. Środki transportu publicznego również nie gwarantują sprawnego dotarcia na lotnisko, gdyż w większości przypadków jest to komunikacja autobusowa, która jest tak samo podatna na kongestię, jak samochody osobowe.

Rozwój infrastruktury dojazdowej zwiększa atrakcyjność regionalnych portów lotniczych, a władze każdego regionu są bardzo zainteresowane promowaniem własnego

³ *Airport rail links must focus on service*, "Railway Gazette International" 2006 nr 8, s. 467-469.



portu lotniczego, który jest czynnikiem sprzyjającym rozwojowi całego regionu⁴. Porty lotnicze zapewniają niezbędną infrastrukturę do wspierania gospodarczego oraz społecznego rozwoju regionów. Wpływają na zwiększenie zatrudnienia i poziom dobrobytu społeczeństwa dzięki aktywności gospodarczej związanej ze świadczeniem usług lotniczych oraz ułatwiają działalność w wielu innych sektorach dzięki połączeniom lotniczym, które oferują. Wpływ ten jest uzależniony od wielkości portu lotniczego i zakresu prowadzonej tam działalności. Doprowadzenie sieci kolejowej do portów lotniczych jest widziane jako sposób na usprawnienie obsługi pasażerów korzystających z transportu lotniczego i zwiększenie atrakcyjności lotnisk zarówno dla podróżnych, jak i linii lotniczych, które mogą zdecydować się na oferowanie nowych kierunków połączeń. W niektórych miastach linia kolejowa na lotnisko ma być wkomponowana w system kolei aglomeracyjnej i służyć codziennemu przemieszczaniu się mieszkańców.

Nie mniej istotną przesłanką doprowadzenia linii kolejowych do portów lotniczych jest zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu – zanieczyszczenia powietrza przez transport drogowy, kosztów kongestii i wypadków drogowych. Dzięki zaletom transportu kolejowego w tym zakresie budowa infrastruktury może być dofinansowana z funduszy unijnych, co również skłania władze do podejmowania inwestycji mających na celu włączenie transportu kolejowego w obsługę portów lotniczych.

2. Plany rozwoju infrastruktury kolejowej w aspekcie obsługi portów lotniczych

Jedynym portem lotniczym w Polsce zapewniającym pasażerom dostęp transportem kolejowym jest Kraków Balice, jednak pociąg nie dociera pod sam terminal i pasażerowie muszą podjechać ten odcinek autobusem lub przejść około dwustu metrów pieszo. Planowana jest modernizacja tej linii i przedłużenie jej do międzynarodowego terminalu T1. Projekt obejmuje elektryfikację linii kolejowej na odcinku Kraków Mydlniki – Kraków Balice oraz wybudowanie nowego odcinka linii ze stacją końcową położoną przy terminalu lotniska. Budowa nowych przystanków i włączenie linii do sieci Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej usprawni transport publiczny w całej aglomeracji krakowskiej i umożliwi bezpośrednie połączenie portu lotniczego z Wieliczką, ważnym punktem docelowym ruchu turystycznego.

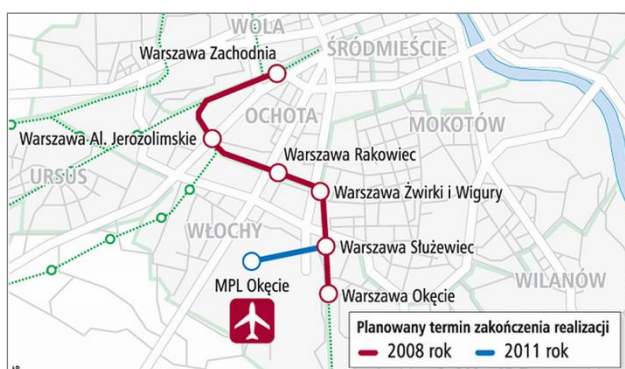
Do końca 2015 r. realne jest zbudowanie linii transportu szynowego między portami lotniczymi a centrami miast w Warszawie, Trójmieście, Szczecinie, Bydgoszczy, Łodzi, Katowicach oraz przystosowywanych do obsługi ruchu regularnego lotnisk w Modlinie i

⁴ A. Koźlak, *Determinanty wyboru portu lotniczego i środka transportu dowozowo-odwozowego przez podróżnych*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. *Ekonomika Transportu Lądowego* (w druku).



Świdniku. W planach jest także modernizacja linii kolejowej Olsztyn – Szymany i budowa łącznicy do terminalu portu lotniczego. Z powodu problemów finansowych i organizacyjnych dopiero w dalszej perspektywie czasowej mają szansę powstać linie kolejowe na lotniska w Poznaniu i Wrocławiu. Poniżej zostaną omówione wybrane projekty.

W zaawansowanym stopniu realizacji jest projekt połączenia kolejowego Portu Lotniczego Warszawa im. Fryderyka Chopina z centrum stolicy. Modernizacja linii kolejowej na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie została podzielona na dwa etapy. W 2008 roku zakończono pierwszą fazę modernizacji ponad ośmiokilometrowego odcinka linii kolejowej między Warszawą Zachodnią i Warszawą Służewiec. Efektem tych prac było zwiększenie prędkości jazdy do 80 km/h oraz wybudowanie dwóch nowych przystanków osobowych: Warszawa Żwirki i Wigury oraz Warszawa Al. Jerozolimskie, istotnych w obsłudze ruchu aglomeracyjnego. Budowa drugiego odcinka, czyli łącznicy między istniejącą w stanie surowym stacją kolejową przy Terminalu 2 a linią kolejową nr 8 przy stacji Warszawa Służewiec, jest obecnie realizowana (Rys. 1).



Rys. 1. Przebieg linii kolejowej do portu lotniczego Warszawa Okęcie

Źródło: B. Trochymiak, Z Dworca Centralnego na Okęcie w 20 minut, http://forsal.pl/artykuly/262549,z_dworca_centralnego_na_okecie_w_20_minut.html, dostęp z dn. 13.04.2011.

Przekazanie inwestycji do użytkowania planuje się wraz z wdrożeniem rozkładu jazdy 2011/2012, tj. w grudniu 2011 r. Połączenie będzie obsługiwane przez Szybką Kolej Miejską, która w tym celu zakupiła 13 składów produkcji PESA S.A. Pociągi będą odjeżdżać co 15 minut, a czas przejazdu lotniska do centrum Warszawy wyniesie ok. 20 minut⁵.

Korzyści z nowej linii kolei aglomeracyjnej odniosą też mieszkańcy dzielnic położonych wzdłuż tej linii, wsiadający na innych stacjach niż Warszawa Lotnisko Chopina. Będzie to dla nich dodatkowa, szybka i niezależna od ruchu samochodowego trasa komunikacyjna. Poza tym dodanie dwóch nowych przystanków kolejowych między

⁵ Tunelem kolejowym na lotnisko Okęcie, <http://www.plk-sa.pl/komunikaty-i-wydarzenia/tunelem-kolejowym-na-lotnisko-okecie/>, dostęp z dn. 13.04.2011.



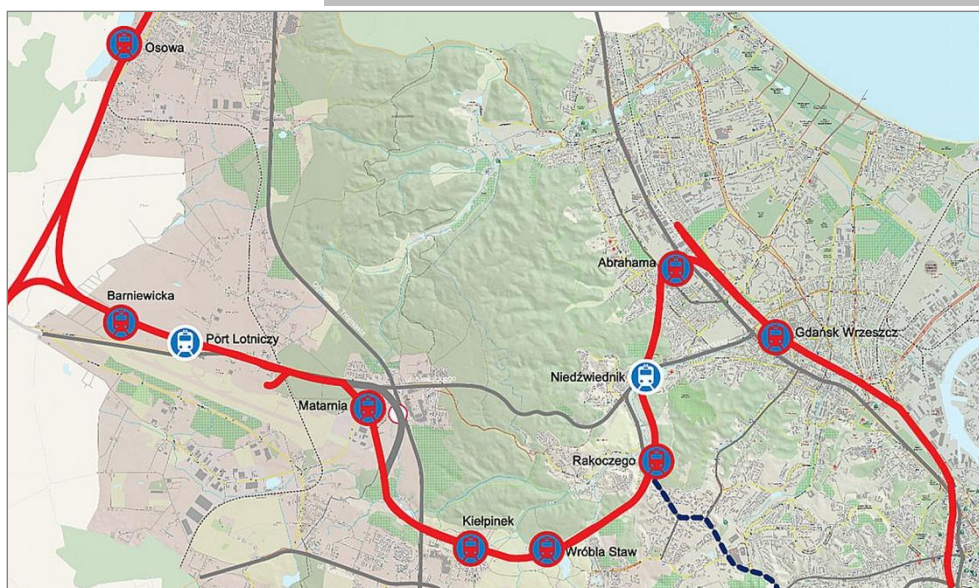
lotniskiem a Warszawą Zachodnią zwiększy atrakcyjność terenów wokół tych stacji ze względu na wygodniejszy dojazd do centrum.

Pomorska Kolej Metropolitalna (PKM) to najważniejszy projekt komunikacyjny, który zostanie w najbliższych latach zrealizowany na terenie województwa pomorskiego. Po jego realizacji będzie nie tylko zapewnione dogodne połączenie z lotniskiem, ale PKM będzie także obsługiwać przewozy miejskie, aglomeracyjne oraz regionalne. Nowy system kolei regionalnej połączy centra Gdańska i Gdyni z Portem Lotniczym im. Lecha Wałęsy, z szeregiem dzielnic mieszkaniowych – tzw. „górnym tarasem” Gdańska i Gdyni, a także z Pojezierzem Kaszubskim. Budowa PKM kosztować ma 719,1 mln zł, z czego 611,2 mln zł (85%) pokryte zostanie z funduszy unijnych, w ramach PO Infrastruktura i Środowisko⁶. Oddanie do użytku całej nowej linii PKM planowane jest w 2015 r., ale połączenie lotniska z Gdańskiem Osową i Gdynią ma być gotowe w 2012 r.⁷

Głównym celem Pomorskiej Kolei Metropolitalnej jest efektywniejsza obsługa rosnących potoków pasażerskich, a także intensyfikacja powiązań funkcjonalnych pomiędzy Trójmiastem a terenami położonymi w kierunku południowo-zachodnim od niego. Pozwoli ona zwiększyć atrakcyjność inwestycyjną oraz turystyczną regionu, polepszając dojazd z Kaszub do Trójmiasta. Nie mniej ważne jest zapewnienie szybkiego i niezawodnego transportu osobom korzystającym z portu lotniczego w Gdańsku Rębiechowie. Obecnie do portu lotniczego dojeżdżają autobusy ZKM, ale większość osób korzysta jednak z samochodów osobowych. Natężenie ruchu na trasach dojazdowych do lotniska od strony Gdańska-Wrzeszcza powoduje wydłużenie czasu dojazdu oraz jego nieprzewidywalność.

⁶ Zakres Projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Etap I- rewitalizacja Kolei Kokoszkowskiej, Politechnika Gdańska, <http://www.inzynieria-kolejowa.dl.pl/>, dostęp z dn. 13.04.2011.

⁷ Pomorska Kolej Metropolitalna ruszy w połowie 2012 roku, http://forsal.pl/artykuly/478153,pomorska_kolej_metropolitalna_ruszy_w_polowie_2012_roku.html, dostęp z dn. 13.04.2011.



Rys. 2. Przebieg Pomorskiej Kolei Metropolitalnej

Źródła: Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., <http://www.pkm-sa.pl/glowna/o-projekcie/mapy/> dostęp z dn. 13.04.2011.

Zakres projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej składa się z dwóch części. Pierwsza część projektu obejmuje rewitalizację nieczynnej od 1945 r. linii kolejowej, tzw. Kolei Kokoszkowskiej, na odcinku Gdańsk Wrzeszcz-Kokoszki, a na część drugą składa się budowa od podstaw nowego odcinka linii kolejowej od Obwodnicy Trójmiasta przez Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy do połączenia się z istniejącą linią kolejową Gdynia-Kościerzyna. Pociągi będą mogły skręcać zarówno w stronę Gdyni, jak i Kościerzyny (Rys. 2). Do realizacji wybrano wariant najkorzystniejszy dla mieszkańców. Będzie to linia dwutorowa zelektryfikowana, o długości ok. 20 km. Wzdłuż linii PKM powstanie 8 nowych przystanków, z których 6 pełnić będzie funkcję węzłów zintegrowanych z komunikacją tramwajową i autobusową. Planuje się także budowę parkingów w systemie „parkuj i jedź”, dających możliwość pozostawienia auta/roweru na parkingu i kontynuacji podróży pociągiem. Dzięki PKM czas dojazdu pociągiem z Gdańska i z Gdyni do Portu Lotniczego będzie wynosił 25 minut⁸.

Utworzenie połączenia kolejowego Szczecina z portem lotniczym w Goleniowie związane jest z projektem inwestycyjnym „Modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów”, realizowanego w ramach RPO Województwa Zachodniopomorskiego. Modernizacja nawierzchni kolejowej, przejazdów kolejowych, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i

⁸ Zarząd Województwa Pomorskiego rekomendował do realizacji najlepszy wariant budowy PKM, Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosc/zarząd-województwa-pomorskiego-rekomenduje-do-realizacji-najlepszy-wariant-budowy-pkm/>, dostęp z dn. 13.04.2011.



Logistyka - nauka

obiektów inżynierskich pozwoli na zwiększenie prędkości szynobusów, do 120 km/godz. Częścią inwestycji jest budowa torów o długości ok. 4 km, łączących linię nr 402 z lotniskiem w Goleniowie oraz budowa przystanku osobowego przed terminalem portu lotniczego. Głównym celem modernizacji tej linii jest uzyskanie szybkiego połączenia między Portem Lotniczym Szczecin Goleniów, a Szczecinem i Kołobrzegiem. Po zakończeniu modernizacji linii dojazd ze Szczecina nie powinien zabierać więcej niż 40 minut, a z Kołobrzegu około 90 minut. Zakończenie inwestycji planowane jest w czerwcu 2013 r.⁹

Budowa połączenia kolejowego Bydgoszcz Główna – Port Lotniczy w Bydgoszczy jest częścią projektu Szybkiej Kolei Metropolitarnej BiT City. Trasa przebiegać będzie od stacji Trzciniec zlokalizowanej na linii 131. W studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym projektu zaproponowano 4 warianty przebiegu trasy pomiędzy stacją Trzciniec, a nowo projektowaną stacją Port Lotniczy Bydgoszcz, różniące się długością linii oraz położeniem stacji końcowej względem terminalu lotniczego. Mają powstać dwie nowe stacje kolejowe - Błonie i Port Lotniczy, a dwa z wariantów dają możliwość zatrzymywania się także na stacji Trzciniec. W sprawie projektu zostały przeprowadzone konsultacje społeczne, a ich wyniki zostaną ujęte w analizie wielokryterialnej w celu wyboru najbardziej optymalnego wariantu. Projektuje się linię jednotorową, zelektryfikowaną, przeznaczoną do ruchu pociągów pasażerskich z prędkością 80 km/h¹⁰. Prace budowlane mają rozpocząć się w 2012 r., a uruchomienie pociągów na tej trasie planuje się na rok 2015. W początkowym okresie funkcjonowania połączenia liczba pociągów będzie dostosowana do operacji lotniskowych, obsługiwanych przez port lotniczy, natomiast docelowo zakłada się regularne połączenie co 30 minut¹¹.

W Łodzi, w ramach studium wykonalności dla zadania „Rewitalizacja linii kolejowej nr 015 dla odcinka Bednary – Zgierz oraz budowy toru do lotniska im. W. Reymonta o długości 1,532 km” opracowano koncepcję torów łącznicowych pomiędzy łódzkim portem lotniczym, a linią kolejową nr 14 Łódź Kaliska-Tuplice. Inwestycja obejmie budowę pojedynczego toru od posterunku odgałęźnego „Retkinia” bezpośrednio do nowo

⁹ *Modernizacja wkroczy na tory*, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, http://www.um-zachodniopomorskie.pl/umwzp/biuro_informacji/p-r-m-a-6654/artykuly.htm, dostęp z dn. 13.04.2011.

¹⁰ *Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe dla zadania: „Budowa połączenia kolejowego Bydgoszcz Główna-Port Lotniczy w Bydgoszczy” jako elementu podprojektu III Szybkiej Kolei Metropolitarnej w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym Bit-City oraz integracji systemów transportu miejskiego. Analizy techniczne*, Halcrow, http://www.kujawsko-pomorskie.pl/files/bitcity/analizy_techiczne.pdf, dostęp z dn. 14.04.2011.

¹¹ B. Krzemińska, Podsumowanie konsultacji w sprawie kolei do lotniska, Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, http://www.kujawsko-pomorskie.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=17796&Itemid=126, dostęp z dn. 14.04.2011.



Logistyka - nauka

budowanego Terminalu 3 na lotnisku. Połączenie umożliwi dojazd na dworzec Łódź Kaliska, a w przyszłości po wybudowaniu tunelu średnicowego pod Łodzią również z centrum miasta (dworcem Łódź Fabryczna). Ze względu na niewystarczającą kwotę dofinansowania na realizację całego projektu z Funduszu Kolejowego i RPO Województwa Łódzkiego, budowa nowego toru na lotnisko może się rozpocząć najwcześniej w 2012 r., po zapewnieniu dodatkowych środków finansowych¹². Doprowadzenie linii kolejowej do portu lotniczego jest planowane jako element kompleksowej modernizacji łódzkiego węzła kolejowego, komplementarny do projektu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.

Projekt linii kolejowej do MPL Katowice w Pyrzowicach znajduje się na etapie prac przygotowawczych. Jest on wpisany na listę rezerwową PO IiŚ, działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego. W 2010 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wybrały wariant połączenia o długości 34,9 km, zakładający modernizację 14,7 km istniejących torów od Katowic do Bytomia Rozbark oraz budowę od tej stacji nowego odcinka dwutorowej linii kolejowej o długości 20,2 km. Linia zakończy się na nowo wybudowanej stacji przy lotnisku w Pyrzowicach, która będzie połączona z terminalami napowietrzną estakadą. Nowa linia będzie dostosowana do prędkości jazdy dla pociągów pasażerskich do 160 km/h, a czas przejazdu ze stacji Katowice do lotniska w Pyrzowicach wynosić będzie ok. 28 minut¹³. W pierwszym etapie ma zostać wybudowany odcinek z Bytomia Rozbarku przez Piekary Śląskie do Pyrzowic, natomiast w drugim mają być remontowane istniejące tory z Katowic przez Chorzów Batory do Rozbarku. Dzięki nowemu połączeniu znacznie poprawi się dostępność MPL Katowice dla podróżnych w komunikacji zarówno krajowej, jak i zagranicznej.

Włączenie nowo wybudowanej linii kolejowej w istniejący układ komunikacyjny wpłynie także na poprawę



Rys. 3. Przebieg linii kolejowej do portu lotniczego Katowice Pyrzowice

Źródło: Wybrano trasę kolei z Katowic do Pyrzowic, http://d.polskatimes.pl/k/r/12/2b/ae/4bbcd9b688f55_z.pdf, dostęp z dn. 13.04.2011.

¹² Co dalej z łącznicą na lotnisko w Łodzi?, <http://www.kow.com.pl/serwis-informacyjny/co-dalej-z-lacznica-na-lotnisko-w-lodzi-2/>, dostęp z dn. 14.04.2011.

¹³ PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wybrały wariant połączenia kolejowego aglomeracji górnośląskiej z lotniskiem w Pyrzowicach, Informacja prasowa rzecznika prasowego Centrum Realizacji Inwestycji z dn. 06.04.2010 r., <http://www.pkp.pl/node/3857>, dostęp z dn. 13.04.2011.



Logistyka - nauka

funkcjonalności przewozów aglomeracyjnych przez integrację różnych środków komunikacji pasażerskiej w rejonie kolejowych punktów obsługi. Bytom Rozbark będzie dworcem zintegrowany, który w przyszłości przyjmować będzie też pasażerów z Zabrze i Gliwic. Integracja będzie dotyczyć autobusów miejskich, międzyregionalnych i międzynarodowych, tramwajów i indywidualnych środków transportu.

Aktualny projekt budowy nowej linii kolejowej łączącej port lotniczy Wrocław Strachowice z miastem zaprezentowano w 2010 r. Długość planowanego odcinka wyniesie ok. 8,6 km, linia ma być jednotorowa i zelektryfikowana, z jednym przystankiem końcowym w porcie lotniczym. Projekt zakłada połączenie nowej linii z już istniejącymi szlakami komunikacyjnymi w okolicy stacji Wrocław Zachodni. Pozwoli to kursującym tamtędy pociągom dojeżdżać również do głównych dworców kolejowych miasta: Wrocław Główny i Wrocław Świebodzki, także z możliwością dojazdu do stacji Wrocław Nadodrze. Projekt ma bardzo duże znaczenie zarówno dla rozwoju kolejowego transportu aglomeracyjnego jak i regionalnego. Umożliwi on m.in. dojazd na lotnisko mieszkańcom Jeleniej Góry i Wałbrzycha. Trasa przebiegu linii różni się od wcześniej przyjętych założeń. Początkowo miała ona prowadzić z Dworca Głównego przez Żerniki. Jednak spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nie złożyła w terminie wniosku o dotację z Regionalnego Programu Operacyjnego na budowę tej trasy, ponieważ nie dysponowała odpowiednimi środkami na wkład własny. Inwestycję tę zrealizuje Dolnośląska Służba Dróg i Kolei, która wystąpi o dotację ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego. Część pieniędzy pochodzić będzie z budżetu województwa. Harmonogram prac zakłada, że studium wykonalności projektu będzie gotowe do końca lata 2011 r., a ogłoszenie przetargu w formule "projektuj i buduj" nastąpi w drugiej połowie 2011 r.¹⁴

W Poznaniu trwają prace nad koncepcją połączenia kolejowego, które umożliwiłyby dotarcie do portu lotniczego Poznań Ławica. Obecnie do lotniska prowadzi jedna i cały czas zatłoczona ulica. Na podstawie studium wykonalności, zleconego przez Urząd Marszałkowski, za najlepsze rozwiązanie uznano utworzenie połączenia kolejowego obsługiwanego przez szynobusy. Projekt zakłada wykorzystanie w dużym stopniu istniejącej infrastruktury, gdyż szynobus jechałby z dworca PKP trasą na Szczecin, następnie istniejącą bocznica kolejową, do której trzeba byłoby dobudować nowy 2-3 km odcinek torów do portu

¹⁴ D. Dobosz, *Nowy projekt budowy linii kolejowej Wrocław Zachodni - Wrocław Lotnisko*, <http://drogi.inzynieria.com/cat/5/art/24080/novy-projekt-budowy-linii-kolejowej-wroclaw-zachodni---wroclaw-lotnisko>, dostęp z dn. 13.04.2011.



lotniczego¹⁵. Podróż z Ławicy do centrum miasta trwałaby nie dłużej niż 20 minut. Byłoby to bardzo dobre rozwiązanie, ponieważ wielu pasażerów samolotów przyjeżdża do Poznania pociągiem. Dzięki możliwości przesiadki od razu na dworcu na szynobus lotnisko Ławica stałaby się atrakcyjniejsze dla podróżnych. Koszt budowy linii kolejowej na lotnisko oszacowano na 50 mln złotych. Nie wiadomo jednak, kiedy dojdzie do realizacji inwestycji, ponieważ samorząd wojewódzki nie dysponuje odpowiednimi funduszami, a wyniki rozmów z prywatnym inwestorem nie są jeszcze znane¹⁶.

Podsumowanie

Analiza planów realizacji inwestycji mających na celu doprowadzenie linii kolejowych do portów lotniczych w Polsce pokazała, iż zdecydowana większość polskich portów lotniczych ma szansę na zapewnienie obsługi transportem kolejowym w krótkiej lub średniej perspektywie czasowej. Utworzenie takich połączeń nie tylko usprawni dojazd do portu lotniczego z centrum aglomeracji, ale poprawi także dostępność z dalej położonych obszarów dzięki wygodnej zmianie środka transportu na dworcach zintegrowanych. W sytuacji funkcjonowania linii kolejowej do portu lotniczego w ramach systemu kolei aglomeracyjnej skorzystają także mieszkańcy terenów położonych wzdłuż takiej linii, zyskując dodatkowy, alternatywny środek transportu do codziennych przemieszczeń.

Streszczenie

Transport lotniczy jest obecnie najszybciej rozwijającą się gałęzią transportu w obsłudze przewozów osób w Polsce. Problem stanowi dojazd do większości portów lotniczych od strony miasta, w związku z czym planowane jest utworzenie nowych połączeń kolejowych. W artykule omówione zostały zarówno połączenia będące w fazie realizacji, jak i dopiero planowane wraz z oceną realności ich wykonania. Przedstawione zostaną też bariery w budowie takich połączeń, gdzie do największych problemów zalicza się brak źródeł finansowania oraz protesty ekologów i mieszkańców terenów, przez które miałyby przebiegać linia kolejowa.

¹⁵ K. Kamiński, M. Wiatrowski, *Rozwój portów lotniczych*, „Infrastruktura Transportu” 2008, nr 2.

¹⁶ R. Domżał, Połączenie szynowe z Dworca Letniego na Ławicę zbyt drogie, <http://poznan.naszemiasto.pl/artykul/492368,komunikacja-polaczenie-szynowe-z-dworca-letniego-na-lawice,id,t.html>, dostęp z dn. 13.04.2011.



Summary

Air transport is the fastest growing mode in passenger services in Poland. However, the important problem is poor access to majority of airports from the centers of cities. Therefore in majority of Polish cities new plans have been created for development of new and improved airport rail links. The article discusses connections that are both under construction and planned only, with an evaluation of the feasibility of their implementation. There are also presented barriers in the implementation of such connections, where the biggest problems include lack of funding and the protests of environmentalists or residents of the areas through which the projected railroad would run.

Literatura

1. *Airport rail links must focus on service*, "Railway Gazette International" 2006 nr 8.
2. Co dalej z łącznicą na lotnisko w Łodzi?, <http://www.kow.com.pl/serwis-informacyjny/co-dalej-z-lacznica-na-lotnisko-w-lodzi-2/>, dostęp z dn. 14.04.2011.
3. Dobosz D., *Nowy projekt budowy linii kolejowej Wrocław Zachodni - Wrocław Lotnisko*, <http://drogi.inzynieria.com/cat/5/art/24080/nowy-projekt-budowy-linii-kolejowej-wroclaw-zachodni---wroclaw-lotnisko>, dostęp z dn. 13.04.2011.
4. Domżał R., Połączenie szynowe z Dworca Letniego na Ławicę zbyt drogie, <http://poznan.naszemiasto.pl/artykul/492368,komunikacja-polaczenie-szynowe-z-dworca-letniego-na-lawice,id,t.html>, dostęp z dn. 13.04.2011.
5. Kamiński K., Wiatrowski M., *Rozwój portów lotniczych*, „Infrastruktura Transportu” 2008, nr 2.
6. Kouwenhoven M., *The Role of Accessibility in passengers' choice of airports*, International Transport Forum, Working Paper 2008-14.
7. Koźlak A., *Determinanty wyboru portu lotniczego i środka transportu dowozowo-odwozowego przez podróżnych*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu Lądowego (w druku).
8. Krzemińska B., Podsumowanie konsultacji w sprawie kolei do lotniska, Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, http://www.kujawsko-pomorskie.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=17796&Itemid=126, dostęp z dn. 14.04.2011.
9. *Modernizacja wkroczy na tory*, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, http://www.um-zachodniopomorskie.pl/umwzp/biuro_informacji/p-r-m-a-6654/artykuly.htm, dostęp z dn. 13.04.2011.
10. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. *wybrały wariant połączenia kolejowego aglomeracji górnośląskiej z lotniskiem w Pyrzowicach*, Informacja prasowa rzecznika prasowego Centrum Realizacji Inwestycji z dn. 06.04.2010 r., <http://www.pkp.pl/node/3857>, dostęp z dn. 13.04.2011.
11. Pomorska Kolej Metropolitalna ruszy w połowie 2012 roku, http://forsal.pl/artykuly/478153,pomorska_kolej_metropolitalna_ruszy_w_polowie_2012_roku.html, dostęp z dn. 13.04.2011.
12. *Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe dla zadania: „Budowa połączenia kolejowego Bydgoszcz Główna-Port Lotniczy w Bydgoszczy” jako elementu podprojektu*



- III Szybkiej Kolei Metropolitalnej w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym Bit-City oraz integracji systemów transportu miejskiego. Analizy techniczne*, Halcrow, http://www.kujawsko-pomorskie.pl/files/bitcity/analizy_techiczne.pdf, dostęp z dn. 14.04.2011.
13. Tunelem kolejowym na lotnisko Okęcie, <http://www.plk-sa.pl/komunikaty-i-wydarzenia/tunelem-kolejowym-na-lotnisko-okecie/>, dostęp z dn. 13.04.2011.
14. Zakres Projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Etap I- rewitalizacja Kolei Kokoszkowskiej, Politechnika Gdańska, <http://www.inzynieria-kolejowa.dl.pl/>, dostęp z dn. 13.04.2011.
15. Zarząd Województwa Pomorskiego rekomendował do realizacji najlepszy wariant budowy PKM, Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/zarząd-województwa-pomorskiego-rekomenduje-do-realizacji-najlepszy-wariant-budowy-pkm/>, dostęp z dn. 13.04.2011.