

Koncepcja obsługi transportem kolejowym Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka, jako czynnik poprawy jakości usług przewozowych w transporcie turystycznym

Beata Gierczak

Bardzo ważną rolę w zaspokajaniu potrzeb turystycznych, odgrywa obecnie jakość i dostępność usługi przewozowej, realizowanej przez dany środek transportu. W dobie ogromnego rozwoju transportu lotniczego i wzrastającego ruchu turystycznego w obrębie portów lotniczych, istotną rolę odgrywa system komunikacyjny, ułatwiający turystom dotarcie na lotnisko oraz jego opuszczenie. W artykule przedstawiono ogólne założenia oraz cel „Koncepcji obsługi transportem kolejowym Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka”. Opisano podobne rozwiązania infrastrukturalne w transporcie zarówno w Polsce, jak i na świecie. Podjęto także próbę wskazania korzyści i zalet tego projektu.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 13.03.2012

data akceptacji do druku: 04.06.2012



mgr Beata Gierczak,
absolwentka studiów
doktoranckich Uniwersy-
tetu Ekonomicznego
w Poznaniu
b.gierczak@interia.pl

Najszybciej rozwijającą się gałęzią transportu w Polsce i w nowych krajach członkowskich UE jest transport lotniczy. Jest to wraz z pozytywnymi zjawiskami gospodarczymi, ruch lotniczy jest bowiem funkcją wzrostu gospodarczego. Wynika z niego wzrost mobilności społeczeństwa, w tym w celach turystycznych [6].

Ważną rolę w rozwoju krajowego i międzynarodowego transportu lotniczego odgrywają porty regionalne. Do szybkiego rozwoju portów regionalnych przyczyniła się przede wszystkim liberalizacja transportu lotniczego, wsparcie ze strony władz lokalnych, a także przystąpienie Polski do Unii Europejskiej i związane z tym zmiany warunków zatrudnienia obywateli polskich w niektórych państwach unijnych.

O ich ogromnym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego kraju, świadczyć może chociażby idea budowy sieci kilkudziesięciu regionalnych portów lotniczych w Polsce, która przewija się w literaturze ekonomicznej – transportowej już od połowy ubiegłego wieku. W ministerialnych programach rozwoju lotnictwa cywilnego z lat siedemdziesiątych wielokrotnie przedstawiano warianty układu sieci regionalnych portów lotniczych w Polsce z horyzontem realizacji na lata 1985 – 2010. W programach tych zakładano budowę sieci połączeń lotniczych tzw. III poziomu, opierając się na infrastrukturze 15 – 30 lotnisk

krajowych [7]. Lotniska regionalne spełniają dwójakie funkcje – są lotniskami dojazdowymi (spoke), dostarczającymi pasażerów do lotnisk węzłowych (hub) lub portami docelowymi, obsługującymi pasażerów przylatujących do regionu [8].

Wzrost znaczenia lotnisk regionalnych wiąże się przede wszystkim z potrzebą odciążenia portów centralnych, w tym dużych hubów. Waga tych problemów wynika z faktu wystąpienia sprzężenia zwrotnego pomiędzy rozwojem regionu a rozwojem na jego terenie transportu lotniczego. Co więcej, wzrasta także znaczenie połączeń lotniczych międzyregionalnych, które są, lub mogą być, substytucyjne dla innych gałęzi transportu [3].

Polskie lotniska regionalne służą przede wszystkim jako lotniska dojazdowe dla Warszawy i zagranicznych portów lotniczych. Pozostałe obsługiwane przez nie segmenty rynku to: osoby podejmujące pracę w innych krajach UE, podróżujący służbowo i turystyka wyjazdowa.

Lotniska regionalne są też atrakcyjne dla LCC, ponieważ zapewniają relatywnie niższe opłaty lotniskowe, naziemne i paliwowe. To z kolei przekłada się na ceny biletów lotniczych, których wysokość, jak i czas podróży są determinującymi czynnikami przy wyborze usługi transportowej na połączeniach regionalnych.

Godny uwagi jest również fakt, że lotniska regionalne położone są bliżej miejsc recepcji turystycznych, co ułatwia turystom szybsze dotarcie niż w przypadku innych środków transportu i dzięki temu mogą więcej czasu spędzić w miejscu docelowym.

Rola i znaczenie każdego portu lotniczego jest większe, gdy dysponuje on nowoczesną infrastrukturą oraz skorelowanym z regionem, odpowiednim systemem komunikacyjnym. Bardzo istotna jest sieć po-

łączeń komunikacyjnych, umożliwiających szybkie dotarcie do lotniska z różnych punktów miasta lub z bardziej odległego obszaru ciążenia.

Wobec dalszego rozwoju portów lotniczych ważną rolę odgrywać będzie dostępność do usługi lotniczej. W dobie integracji i globalizacji systemów transportowych obszar ciążenia tzw. „catchment area” nie jest determinowany odległością, ale zależy także od czasu podróży do portu lotniczego i od jakości infrastruktury transportowej danego miasta czy regionu [10].

Obecnie system dystrybucji pasażerów opiera się przede wszystkim na komunikacji miejskiej (autobusy) i komunikacji indywidualnej. Z takich też tylko środków transportu korzystają obecnie pasażerowie portu lotniczego w Jasionce.

Dlatego m.in. z inicjatywy władz województwa podkarpackiego stworzono „Koncepcję obsługi transportem kolejowym Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka” [10] z propozycją bezpośredniego połączenia kolejowego Rzeszowa poprzez zmodernizowaną linię kolejową nr 71 z Portem Lotniczym Rzeszów – Jasionka. Podjęte działania inwestycyjne wynikają przede wszystkim z narastających potrzeb komunikacyjnych na trasie Port Lotniczy – Rzeszów. Plany te są także zgodne z Polityką Transportową Państwa na lata 2006 - 2025, która zakłada i propaguje aktywność samorządów wojewódzkich i miast metropolitalnych w Polsce w rozwijaniu portów regionalnych. Realizacja tego typu przedsięwzięć jest również zgodna z tendencjami światowymi i wiąże się z przyspieszonym wzrostem znaczenia tego typu portów.

Rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych oraz wzmocnienie roli portów lotniczych z poprawą

dostęp do nich w skali regionów i kraju to zadania priorytetowe Polityki Transportowej Państwa na lata 2006 – 2025 [6].

Celem artykułu jest przedstawienie założeń ogólnych przedsięwzięcia oraz oszacowanie korzyści wynikających z wprowadzenia połączenia kolejowego między lotniskiem a centrum miasta.

Źródłem informacji, które stały się podstawą opracowania, są studia literatury przedmiotu, analiza dokumentów dotyczących „Koncepcji obsługi transportem kolejowym Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka”, uzyskanych z Urzędu Marszałkowskiego w Rzeszowie, a także odpowiedzi zebrane podczas wywiadu z wiceprezesem Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka.

Połączenie kolejowe między lotniskiem a centrum miasta – problemy i bariery

Jednym z najdynamiczniej rozwijających się w ostatnich latach i odnotowującym szybki wzrost liczby pasażerów, jest Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka w województwie podkarpackim (wykres 1).

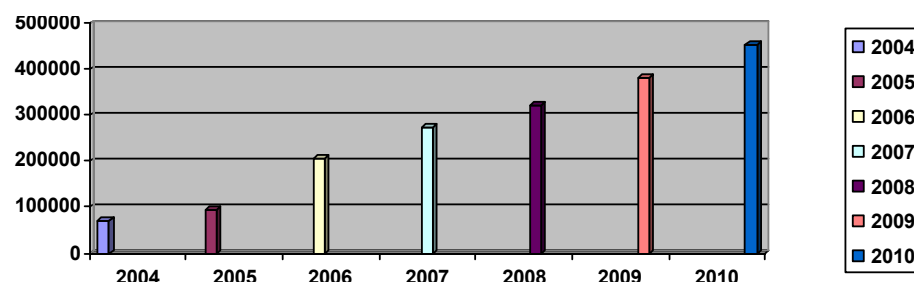
Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka funkcjonuje w strukturze organizacyjnej Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” jako Port Regionalny z możliwością wykonywania obsługi międzynarodowego ruchu lotniczego zarówno pasażerskiego, jak i towarowego. Lotnisko posiada bardzo korzystne usytuowanie pod względem [2]:

- geograficznym (największa ilość dni lotnych),
- ukształtowania terenu (płaskie podejścia i brak przeszkód lotniczych),
- geopolitycznym (rzeszowskie lotnisko jest najdalej wysuniętym na wschód unijnym lotniskiem komunikacyjnym i jedynym cywilnym w regionie Polski południowo – wschodniej).

Jako Port Regionalny w ogromnym stopniu przyczynia się do rozwoju województwa podkarpackiego, wyróżniając je na tle innych województw w Polsce pod względem wielkości pasażerskiego ruchu lotniczego. Godne uwagi są także dane, dotyczące liczby obsługiwanych pasażerów w 2010 roku, który okazał się rekordowy pod tym względem, odnotowując prawie 19-procentowy wzrost w stosunku do poprzedniego roku. Omawiane kwestie obrazuje tabela 1.

Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka położony jest w odległości 7,8 km w linii prostej od centrum miasta Rzeszowa, w centrum województwa podkarpackiego. Komunikację z miastem i regionem zapewniają dwie drogi krajowe: nr 9 Radom – Rzeszów i nr 19 Rzeszów – Lublin. Nie bez znaczenia pozostaje sąsiedztwo budowanej autostrady A4 i przyszłej drogi ekspresowej „Via Baltica”.

Jednak istotny problem dla odwiedzających i korzystających z usług portu stanowi



1. Liczba pasażerów w PL Rzeszów – Jasionka w latach 2004 – 2010 (w tys.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portu lotniczego

słaba infrastruktura transportowa, obsługująca port lotniczy.

W chwili obecnej podróżni korzystający z usług Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka mają do dyspozycji specjalną linię autobusową łączącą lotnisko z centrum miasta oraz transport indywidualny. Łatwo więc zauważyć, że dostępność komunikacyjna do portu lotniczego jest w dużym stopniu utrudniona i z pewnością nie zaspokaja w pełni potrzeb osób, chcących dotrzeć na lotnisko lub je opuścić. Ma to oczywiście przełożenie na jakość usługi przewozowej, zarówno tej oczekiwanej jak i postrzeganej.

Jakość jest kategorią interdyscyplinarną i definiowaną w różnorodny sposób, stąd też również w literaturze z zakresu ekonomiki transportu, jest ona różnie określana. Zgodnie z interpretacją ogólnoeconomiczną i obiektywnym charakterem jakości, przez pojęcie jakości usługi transportowej należy rozumieć „zespół cech charakteryzujących daną usługę transportową z punktu widzenia wymagań stawianych przez użytkownika transportu [5].

W przypadku Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka, efektywność i jakość przewozowa zakłócona jest przez brak powiązań pomiędzy rozwojem lokalnej infrastruktury drogowej, kolejowej i lotniczej. Problem stanowi brak szybkiego, bezpiecznego, ogólnodostępnego i nie wpływającego negatywnie na środowisko połączenia centrum miasta z portem lotniczym.

Dostępność usług regionalnego portu lotniczego można analizować jako tzw. „catchment area”. Podstawą funkcjonowania portów lotniczych w XXI wieku są dobrze skorygowane połączenia komunikacyjne, zapewniające szybkie, bezpośrednie oraz wysokiej jakości przemieszczanie pasażerów pomiędzy portem lotniczym a centrum miasta [12].

Wzorce europejskie i światowe wykazały, iż najlepszym rozwiązaniem w zakresie dystrybucji pasażerów do i z portów lotniczych jest transport kolejowy. W wielu krajach europejskich przewoźnicy kolejowi, lotniczy oraz operatorzy portów lotniczych podejmują współpracę w celu podnoszenia jakości usługi transportowej. W zdecydowanej większości dużych aglomeracji połączenia centrum

miasta z głównym portem lotniczym dokonuje się za pomocą linii metra, lub szybką koleją miejską a często jednym i drugim (Londyn, Berlin, Sztokholm, Budapeszt itd.).

Przystanki urządza się przy dworcu lotniczym lub obok, a pociągi wjeżdżają nawet do hali dworca lotniczego. Połączenie przystanków z poczekalniami odbywa się za pomocą ruchomych schodów.

Na szczególne podkreślenie zasługuje połączenie stacji metra Longyang w centrum Szanghaju z lotniskiem Pudong, otwarte w końcu 2002 r. Jest to pierwszy odcinek kolei magnetycznej typu Transrapid oddany do normalnej eksploatacji. Na linii kursują trzy pociągi, każdy złożony z 6 sekcji, przy czym odstęp czasowy między pociągami wynosi około 10 minut. W 2005 r. przewozy wynosiły około 10 mln pasażerów [4].

W Polsce pierwsze kolejowe połączenie na trasie: centrum miasta – lotnisko powstało w roku 2006 w Krakowie. Obecnie pasażerowie korzystający z kolejowego systemu dystrybucji pasażerów docierają na stację Balice – oddaloną od budynku terminalu o ok. 400 m, by dalej przejść pieszo lub skorzystać z bezpłatnego autobusu MKZ [11]. W Warszawie jest uruchomiane połączenie linią kolejową centrum miasta z terminalem 2 lotniska Okęcie. Jest też planowane połączenie kolejowe portu lotniczego w Pyrzowicach z dworcem kolejowym w Katowicach.

Tabela 1: Liczba pasażerów korzystających z PL Rzeszów – Jasionka w poszczególnych miesiącach 2010 r.

Miesiąc – 2010 r.	Liczba pasażerów
Styczeń	26584
Luty	26106
Marzec	33530
Kwiecień	29594
Maj	40106
Czerwiec	46381
Lipiec	56652
Sierpień	55769
Wrzesień	49066
Październik	41836
Listopad	23696
Grudzień	24883
Ogółem	454203

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portu lotniczego

Mimo oczywistych korzyści i zalet tego typu projektów, zarówno dla regionu, jego mieszkańców oraz władz lokalnych, ich realizacja w rzeczywistości jest bardzo trudna. Pojawiają się bariery zarówno o charakterze technicznym, ekonomicznym, społecznym, jak i świadomościowym. W wielu przypadkach problem stanowią plany zagospodarowania przestrzennego, w których przy podziale i sprzedaży działek budowlanych, nie uwzględniono ewentualnego toru kolejowego wraz z infrastrukturą. Na tego typu inwestycje, nie zgadzają się często mieszkańcy sąsiadujących działek, widząc w projektowanej trasie tylko negatywne skutki, przejawiające się w zakłóceniu ciszy i spokoju oraz zanieczyszczeniu środowiska. Jednak największy „hamulec” stanowi kwestia źródeł finansowania i odpowiedzialności za wykonanie przedsięwzięcia. Mimo wielu zewnętrznych możliwości dofinansowania, jak chociażby Program Szwajcarski, czyli tzw. Fundusz Szwajcarski [13], który w Priorytecie 2. Środowisko i infrastruktura, przewiduje dofinansowanie tego typu działań, nie ma porozumienia między władzami lokalnymi a przewoźnikiem kolejowym w tej kwestii. Program Szwajcarski jest formą bezzwrotnej pomocy zagranicznej przyznanej przez Szwajcarię 10 nowym państwom członkowskim Unii Europejskiej, których akcesja nastąpiła 1 maja 2004 r., w tym także Polsce. Szwajcaria na mocy umów międzynarodowych, zawartych 20 grudnia 2007 r. w Bernie, przekazała na rzecz nowych członków ponad 1 mld franków szwajcarskich. Niemal połowę z przewidzianej sumy, czyli ok. 489 mln franków skierowano do Polski. Następnie wymienić należy Węgry (13,1%) oraz kolejno: Czechy (11,0%), Litwę (7,1%), Słowację (6,7%), Łotwę (6,0%), Estonię (4,0%), Słowenię (2,2%), Cypr (0,6%) i Maltę (0,3%). Szwajcarsko-Polski Program Współpracy ma na celu zmniejszanie różnic społeczno-gospodarczych istniejących pomiędzy Polską a wyżej rozwiniętymi państwami UE, jak również istniejącego na terytorium Polski dysonansu pomiędzy ośrodkami miejskimi a regionami słabo rozwiniętymi pod względem strukturalnym (www.programszwajcarski.gov.pl 29.05.2012 r.).

Konieczność poprawy regionalnej i lokalnej dostępności portów lotniczych, ze szczególnym uwzględnieniem aglomeracji (drogi i transport publiczny, w tym koleje), wynika nie tylko z narastających potrzeb, związanych ze zwiększającą się ruchliwością społeczeństwa w obszarze transportu lotniczego. Jest przede wszystkim jednym z kierunków rozwoju systemu portów lotniczych, jaki uwzględniono w Polityce Transportowej Państwa na lata 2006 – 2025. Wymaga to jednak powiązań długofalowych planów rozwoju infrastruktury lotniczej z planami zagospodarowania przestrzen-

nego kraju i regionów, co w konsekwencji winno dać możliwość przygotowania terenów pod budowę i rozbudowę lotnisk i infrastruktury towarzyszącej, w tym pod powiązania drogowe i kolejowe [6].

„Koncepcja obsługi transportem kolejowym Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka” – cel i założenia połączenia lotniska z miastem

Przedmiotem artykułu jest koncepcja bezpośredniego połączenia kolejowego centrum Rzeszowa z Portem Lotniczym Rzeszów – Jasionka.

Podjęcie obsługi transportem kolejowym wymaga budowy toru łącznicy kolejowej długości ok. 5 km, odgałęziającej się od modernizowanej linii nr 71 i zakończonej na stacji końcowej przy terminalu na terenie Portu Lotniczego. Lokalizacja stacji końcowej, m.in. peron wyspowy długości 150 mb i wysokości $h = 0,55$ m, ma znajdować się w rejonie Terminala, na terenie Portu Lotniczego. Na obecnym etapie tworzenia koncepcji projektu założono następującą prognozę ruchu pociągów: [10]

- 8 – 12 par pociągów pasażerskich na dobę (godziny dostosowane do pracy Portu Lotniczego), poruszających się z prędkością pociągu pasażerskiego – $V = 60$ km/h,
- obsługa towarowa po wybudowaniu bazy MPS (paliwa) i Cargo oraz grupy torów zdawczo – odbiorczych,
- ewentualna obsługa towarowa projektowanego Podkarpackiego Parku Naukowo – Technologicznego.

Założono, że łącznica będzie włączona i zdalnie sterowana z Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) ruchem pociągów w Kolbuszowej.

Projektowana trasa toru łącznicy kolejowej zlokalizowana jest na terenach dwóch gmin: Głogów Małopolski i Trzebownisko w miejscowościach: Zaczernie, Rudna Mała i Jasionka. Odcinek projektowanej linii usytuowany jest w bezpośrednim zbliżeniu do drogi krajowej nr 9, w sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr 869, przecinając tereny rolne i lasy będące otuliną rezerwatu „Bór”. Plan przewidywanej trasy przedstawiono na rysunku nr 2.

Realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny, zanieczyszczenie powietrza, nie koliduje z żadnymi obszarami chronionymi, zaś na jej przebiegu nie zinwentaryzowano żadnych siedlisk i stanowisk roślin chronionych. Dodatkowo realizacja przedsięwzięcia wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu pasażerskiego i towarowego (przewóz paliwa lotniczego). Z analizy wynika, że transport kolejowy charakteryzuje się mniejszą liczbą zdarzeń o znamionach poważnej awarii niż transport drogowy. [10]

W związku z trudnymi uwarunkowania-

mi przestrzennymi [14], przewidziano dwa warianty realizacji koncepcji, które różnią się ostatecznymi kosztami inwestycyjnymi. Trudne uwarunkowania przestrzenne wynikają z nagromadzenia kilku bardzo dużych inwestycji w jednym miejscu. Chodzi o wpisanie projektowanej inwestycji łącznicy z uwzględnieniem projektowanego i wykonywanego węzła drogowego „Rzeszów Centralny” Trasy A4 oraz planowanej i projektowanej przebudowy drogi wojewódzkiej 869, a także planowanej przebudowy drogi krajowej nr 9. Wariant pierwszy zakłada usytuowanie projektowanego toru pod istniejącą drogą nr 9. W związku z tym wymagana będzie budowa wiaduktu drogowego w miejscu skrzyżowania oraz lokalizacja toru w wykopie o głębokości około 8 – 9 m. Wariant ten przewiduje również roboty ziemne (wykopy, nasypy) oraz odwodnienie przekopu. Dodatkowo wymagana będzie przepompownia, zbiornik retencyjny – odparowujący oraz odcinek kolektora odprowadzający nadwyżkę wód opadowych do rowu bocznego linii kolejowej nr 71. Koszt tego wariantu to kwota: 88 – 96 mln zł [10].

Z kolei wariant drugi zakłada usytuowanie proj. toru w poziomie istniejącej drogi z jednoczesnym podniesieniem drogi o ok. 8 m. w rejonie skrzyżowania. Wymagana będzie lokalizacja fragmentu drogi na estakadzie długości ok. 400 m. i stosowanie pochyłości podłużnych ok. 4%. W tym przypadku przewiduje się wydatek w granicach 116 – 124 mln zł [10].

Przeprowadzona wariantowa analiza zakresu robót i kosztów inwestycyjnych, sugeruje możliwość zastosowania również rozwiązania pośredniego, tzn. częściowe obniżenie wysokości estakady drogowej w celu jej skrócenia do ok. połowy długości (ok. 200 m.) z jednoczesnym podniesieniem niwelety [15] toru dla ograniczenia głębokości wykopu i minimalizacji robót ziemnych [10].

Projekt ma zostać zrealizowany do 2020 roku. W związku z tym, że funkcjonuje w formie koncepcji, nie ma możliwości opracowania danych ruchowych, które wykonuje się na etapie studium.

Podsumowanie

Inwestycje związane z przebudową czy też rozbudową portów lotniczych, wymagają odpowiedniego do potrzeb układu komunikacyjnego wokół portów [1]. Ów układ komunikacyjny to sieć połączeń oraz tras obsługiwanych przez różne środki transportu o charakterze zbiorowym, w celu obsługi pasażerów portu lotniczego. To także system umożliwiający szybkie dotarcie pasażerom z i na lotnisko.

Port lotniczy jest istotnym i niezbędnym elementem aglomeracji i stanowi integralną część systemu transportu miejskiego.

Typowym, ale kłopotliwym środkiem komunikacji łączącym aglomerację z portem lotniczym jest samochód, bowiem trzeba dla niego budować parkingi. Regułą jest też obecnie, połączenie centrum miasta z portem lotniczym za pomocą linii autobusowych. Dlatego dąży się do wprowadzania do portu lotniczego komunikacji zbiorowej: kolei podmiejskiej, metra, a nawet urządzenia przystanku pociągów dalekobieżnych.

Do najefektywniejszych i najbardziej opłacalnych sposobów przewozu zbiorowego, należy z pewnością kolej, jako jeden z najbezpieczniejszych środków transportu. Dlatego „Koncepcja obsługi transportem kolejowym Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka” uzyskała pozytywne opinie. „Jest to jedna z najbardziej wygodnych tras i sposobów dojazdu do lotniska” – uważa wiceprezes zarządu: Zbigniew Halat. „Projekt jest bardzo interesujący i atrakcyjny ze względów komunikacyjnych. Stanowi również ważną część w koncepcji rozbudowy lotniska. Jest przede wszystkim istotny społecznie.” Zbigniew Halat zaznaczył ponadto, że z punktu widzenia lotniska, projekt nie ma minusów. Jest to koncepcja korzystna dla istniejących firm wokół lotniska, a także dla tych, które powstaną w przyszłości, ponieważ pozwoli rozładować, już dość spory, obecny i przyszły ruch samochodowy. Podkreślił, że władze portu lotniczego uczestniczyły i brały udział w tworzeniu projektu.

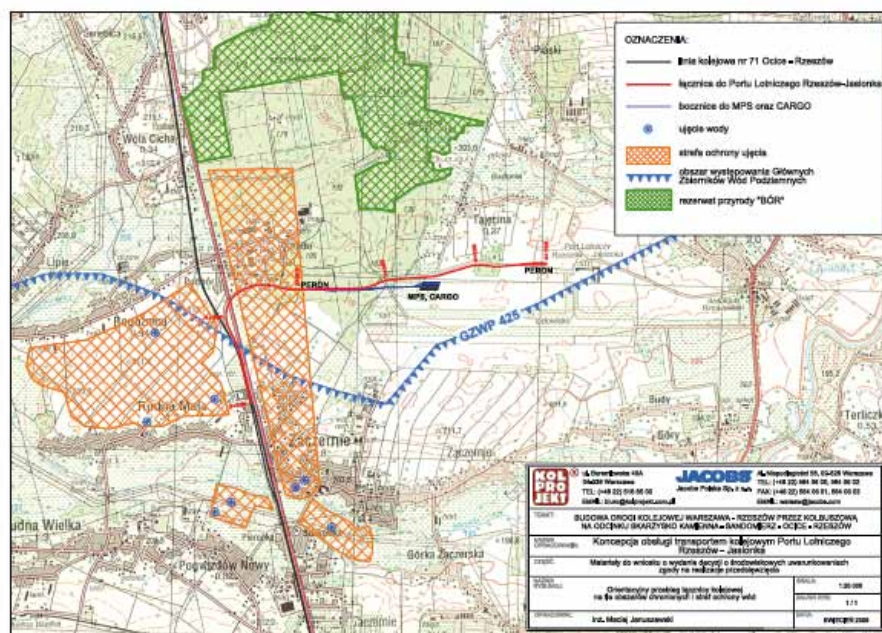
Budowa połączenia kolejowego między centrum miasta (Rzeszów) a PL Rzeszów – Jasionka, wydaje się nie tylko uzasadniona w związku z pozytywnymi doświadczeniami i korzyściami, jakie w tym zakresie mają inne miasta, zarówno w kraju, jak i za granicą.

Wśród szeregu zalet warto wymienić ponadto:

1. skrócony czas dojazdu,
2. mniejsze koszty (brak konieczności korzystania z własnego środka transportu i związanych z tym opłat parkingowych),
3. większe bezpieczeństwo (kolej, jako środek transportu należy do najbezpieczniejszych),
4. komfort podróży,
5. dostępność oraz w porównaniu z innymi środkami transportu, najmniejsze uzależnienie od warunków pogodowych,
6. niski stopień degradacji i zanieczyszczenia środowiska.

Czas i cenę dojazdu do PL Rzeszów – Jasionka oraz środki transportu, z których korzystają pasażerowie portu lotniczego, przedstawia tabela 2. Doświadczenia innych pokazują, że realizacja połączenia kolejowego byłaby dla pasażerów korzystniejsza zarówno pod względem cenowym, jak i czasowym. A ruch i wykorzystanie tego środka transportu, z roku na rok wzrasta.

Reasumując, poprawa dostępności komunikacyjnej Portu Lotniczego Rzeszów –



2. Koncepcja obsługi transportem kolejowym Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka

Tab.2: Transport pasażerów do PL w Rzeszowie

Środek transportu	Czas przejazdu (min)	Cena przejazdu (zł)	Wybór środka transportu w 2010 r. (%)
Autobus miejski	20 – 30	8	4,13
Samochód osobowy	15 – 25	10	83,05
Taxi	15 – 25	50	11,05

Źródło: badania własne i dane uzyskane z badań przeprowadzonych przez PL Rzeszów – Jasionka

– Jasionka, usprawni ruch i zwiększy jakość usług przewozowych na trasie: centrum miasta – port lotniczy. Pasażerom ułatwi bezpieczny i szybki przewóz. Przyczyni się również do wzrostu atrakcyjności i poprawy wizerunku regionu oraz województwa, ponieważ port lotniczy dobrze skomunikowany z innymi gałęziami transportu oraz zapewniający sprawne i szybkie połączenia z centrum miasta, stanowi istotny element konkurencyjności regionu. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Bentkowska – Senator K., Zdz. Kordel: Transport w turystyce, cz. 1, Wyd. WSG Bydgoszcz, Bydgoszcz 2008,
- [2] Cebulak J.: Znaczenie Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka w rozwoju turystyki w regionie Podkarpacia, WSHiT w Jaśle, 2006, ZN nr 4,
- [3] Gołomska E.: Transport lotniczy w rozwoju Wielkopolski XXI wieku, w: Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Implikacje dla regionów, pod red. A. Panasiuk i M. Pluciński, Wyd. USzcz, Szczecin 2008.
- [4] Karbowski H.: Podstawy infrastruktury transportu, Wyd. WSHE w Łodzi, Łódź 2009,
- [5] Marzec J.: Elementy jakości usług transportowych, „Magazynowanie i Transport” 1975, nr 2,

- [6] Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 27 czerwca 2005 r.,
- [7] Problemy transportu w rozszerzonej UE, pod red. W. Rydzkowskiego i K. Wojewódzkiej – Król, PWN, Warszawa 2009.
- [8] A. Ruciński i in.: Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba, Gdańsk 2006.
- [9] Starowicz W.: Kształtowanie jakości usług przewozowych w miejskim transporcie zbiorowym, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2001,
- [10] Studium wykonalności dla zadania: „Budowa drogi kolejowej Warszawa – Rzeszów przez Kolbuszową na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz – Ociec – Rzeszów” ETAP III. Koncepcja obsługi transportem kolejowym Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka. Część techniczna. Warszawa, kwiecień 2009,
- [11] Tłoczyński D.: Instrumenty konkurencyjności regionalnego transportu lotniczego, w: Efektywny transport – konkurencyjna gospodarka, pod red. M. Michałowskiej, Wyd. AE w Katowicach, Katowice 2009,
- [12] Tłoczyński D., Instrumenty wspierania konkurencyjności regionalnego portu lotniczego, w: Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Implikacje dla regionów, pod red. A. Panasiuk, M. Pluciński, Szczecin 2008.