

Integracja lotnisk w Polsce z lokalnym transportem szynowym

Integration of Polish airports with local rail transport



Maciej Kruszyna

dr hab. inż. prof. PWr

Politechnika Wrocławska,
Wydział Budownictwa Lądowego
i Wodnego, Katedra Dróg,
Mostów, Kolei i Lotnisk

maciej.kruszyna@pwr.edu.pl

Streszczenie: Spośród 15 polskich lotnisk obsługujących regularne połączenia pasażerskie tylko 5 jest zintegrowanych z lokalnym pasażerskim transportem szynowym, przy czym integracja ta ma różną skalę, co przekłada się na efektywność połączeń intermodalnych i ich popularność wśród podróżnych. Istnieją także liczne plany budowy lub modernizacji linii kolejowych, a incydentalnie także tramwajowych celem usprawnienia dostępności portów lotniczych. Autor omawia istniejące i planowane (a także potencjalne) rozwiązania koncentrując się na transporcie lokalnym (aglomeracyjnym). Zagadnienie integracji CPK z siecią kolei dalekobieżnej jest tylko zarysowane jako temat o odmiennej specyfice i jako taki zasługujący na odrębną publikację.

Słowa kluczowe: Lotnisko; Lokalny transport szynowy; Integracja

Abstract: Out of 15 Polish airports serving regular passenger connections, only 5 are integrated with local passenger rail transport, and this integration has a different scale, which translates into the efficiency of intermodal connections and their popularity among travelers. There are also numerous plans to build or modernize railway lines and, incidentally, also tram lines to improve airport accessibility. Author of this paper discusses the existing and planned (as well as potential) solutions, focusing on local (agglomeration) transport. The issue of integration of CPK (Centralny Port Komunikacyjny = Central Transportation Hub) with the long-distance rail network is only outlined as a topic with different specificity and as such deserves a separate publication.

Keywords: Airport; Local rail transport; Integration

Wprowadzenie

Zapewnienie możliwości dojazdu na lotnisko transportem szynowym (a w szczególności kolejowym) jest zagadnieniem ważnym z uwagi na równowagę podziału zadań przewozowych i kształtowanie ekologicznej mobilności. Nabiera to znaczenia w portach lotniczych wielkich i dużych, ale także warte jest rozważenia dla mniejszych lotnisk. Na świecie zaobserwować można wzrastającą rolę dojazdów na lotniska bez wykorzystania samochodu i w wielu lokalizacjach pojawiają się nowe inwestycje w infrastrukturę transportu szynowego integrowaną z terminalami lotnisk. Wyróżnić można dwa podejścia (niekoniecznie konkurencyjne względem siebie): włączenie lotniska w sieć szynowego transportu lokalnego (aglomeracyjnego); włączenie lotniska w sieć szynowego transportu daleko-

bieżnego. Obie te formy są obecne np. na lotnisku Frankfurt Main (w pierwszej dekadzie lotnisk świata), gdzie funkcjonują odrębne przystanki dla obu typów połączeń, przy czym nowszy dotyczy transportu dalekobieżnego.

W Polsce funkcjonują lotniska małej i średniej wielkości (z punktu widzenia przewozów europejskich). Niemniej zasadne jest realizowanie połączeń kolejowych do wszystkich lotnisk, które mają mniej lub bardziej regularne przewozy pasażerskie, także z uwagi na potencjalną intensyfikację przewozów, która z kolei może być efektem poprawy dostępności lotniska po uruchomieniu dojazdów koleją. Za publikacją [3] przytacza się mapę lokalizacji istotnych portów lotniczych w Polsce na tle lokalnych sieci kolejowych (rysunek 1). Wskazano 15 lotnisk wyróżniając te do których doprowadzono transport szynowy (Gdańsk, Olsztyn – Szymany,

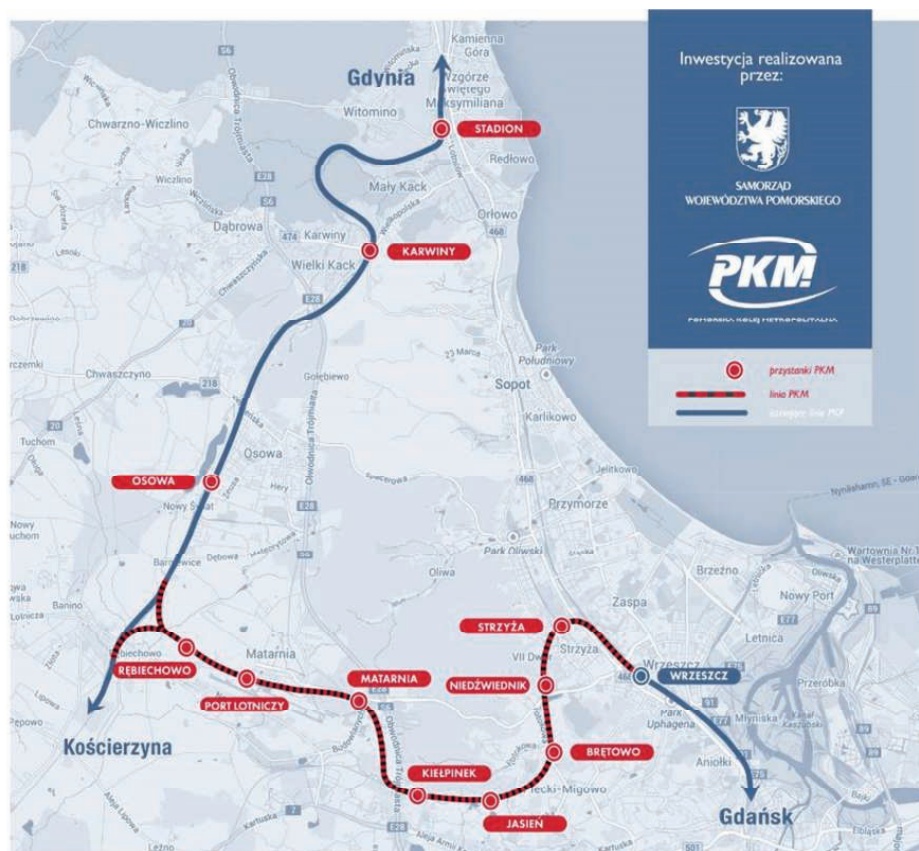
Warszawa Okęcie, Lublin i Kraków) oraz pozostałe (Szczecin – Goleniów, Bydgoszcz, Poznań, Zielona Góra – Babinost, Wrocław, Łódź, Modlin, Katowice – Pyrzowice, Radom i Rzeszów). W artykule przedstawiono wybrane rozwiązania, zarówno funkcjonujące lub planowane czy realizowane. Ograniczono się do połączeń o charakterze lokalnym nie uwzględniając zagadnienia CPK.

Przykład 1: Gdańsk, model być może idealny?

Stosunkowo nowym elementem systemu kolei aglomeracyjnej w Trójmieście jest Pomorska Kolej Metropolitalna, PKM. Linia PKM została wybudowana w latach 2013–2015 przez konsorcjum przedsiębiorstw Budimex i Ferrovial Agroman na zlecenie spółki Pomorska Kolej Metropolitalna, która jest zarządcą tej linii. Ruch pociągów pasażerskich



1. Mapa lokalizacji ważnych lotnisk w Polsce wraz z układami lokalnych sieci kolejowych [3]



2. Linia PKM obsługująca m.in. lotnisko w Gdańsku [4]

rozpoczęto 1 września 2015, a ich operatorem jest PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Celem programu PKM było podniesienie poziomu spójności społecznej i gospodarczej województwa pomorskiego, poprzez wdrożenie zintegrowanego z układem komunika-

cji publicznej Metropolii Trójmiejskiej, systemu KR. Program objął swoim zasięgiem głównie obszar aglomeracyjny Trójmiasta oraz powiaty: bytowski, kościerski, kartuski. Pierwszy etap inwestycji oznaczał odbudowę sieci poprzez rewitalizację nieczynnej od 1945

roku Kolei Kokoszkowskiej oraz budowę odcinka łączącego południowe dzielnice Miasta Gdańska z Lotniskiem w Rębiechowie oraz linią kolejową Gdynia – Kościerzyna. Planowane rozwiązanie otworzyło Metropolię na Kaszuby umożliwiając dojazd mieszkańców i turystów do Kartuz, Kościerzyny czy Bytowa oraz ułatwiając i znacznie przyspieszając podróż z głębi województwa do Trójmiasta.

Trasa PKM (rysunek 2) składa się z kilku części: odcinka istniejącej do 1945 roku linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki (do km 9,8 tej linii), odcinka budowanej od podstaw linii kolejowej do miejsca włączenia w linię 201 (Nowa Wieś Wielka – Kościerzyna – Gdynia Port (do ok km 18,3) wraz z łącznicą od projektowanej stacji technicznej (Barniewicka) w kierunku Kościerzyny o długości ok 1,35 km. Projekt objął także budowę 8 przystanków. Przy większości przystanków PKM kształtowane są węzły przesiadkowe (tramwaj, autobus, Park and Ride). Budowę dróg dojazdowych, parkingów oraz nowych przystanków autobusowych i tramwajowych realizuje miasto Gdańsk, które w ten sposób włączyło się do projektu. Taka realizacja projektu, gdzie województwo (jako główny inwestor) bierze na siebie ciężar budowy linii kolejowej ze wszystkimi przystankami, a samorząd lokalny buduje drogi dojazdowe i węzły przesiadkowe przy poszczególnych przystankach sprawdziła się w realizacji projektu i może być wzorem dla innych systemów. Inwestycja włączyła w sieć kolejową lotnisko nie poprzez ślepą bocznice, a przystanek na przebiegu linii kolejowej. Jest to rozwiązanie bardzo efektywne i wyjątkowe na skalę Polski.

Przykład 2: Kraków, problem z przystankiem końcowym

Na terenie województwa małopolskiego działa lokalny przewoźnik Kolej Małopolskie (KMŁ). KMŁ to przewoźnik kolejowy utworzony przez samorząd województwa małopolskiego uchwałą z dn. 2 grudnia 2013 roku [7]. Spółka została powołana w celu świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie transportu publicznego poprzez zapewnienie efektywnej organizacji i

funkcjonowania pasażerskiego ruchu kolejowego na terenie województwa małopolskiego. W ostatnich latach spółka realizowała przewozy na różnych trasach określanych jako Szybka Kolej Aglomeracyjna (SKA), choć niektóre z tych linii mają charakter kolei regionalnej. Najbardziej miejski charakter ma trasa: Wieliczka Rynek – Kraków Główny – Kraków Lotnisko (Balice) – rysunek 3, choć i tu trwa zagęszczanie przystanków oraz rozbudowa infrastruktury liniowej.

Docelowo powstanie sieć KA o znacznym udziale torowisk wyodrębnionych z ruchu dalekobieżnego i dużej gęstości przystanków. Pozwoli to na usprawnienie połączeń w ramach Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (KrOF). KrOF został zidentyfikowany w projekcie RPO województwa małopolskiego jako delimitacja interwencji w formule ZIT [5]. Interwencje w ramach ZIT będą realizowane na terenie obszaru o intensywnych powiązaniach funkcjonalnych pomiędzy Krakowem i otaczającymi go gminami: Biskupice, Czernichów, Igołomia Wawrzeńczyce, Kocmyrzów Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki. Jest to obszar wydzielony z subregionu: Krakowski Obszar Metropolitalny – Metropolia Krakowska. Łączna powierzchnia obszaru ZIT wynosi 1275 km², w tym 326,8 km² zajmuje miasto Kraków, a 948,2 km² – strefa podmiejska. Liczba ludności KrOF w końcu 2013 r. wynosiła 1,03 mln, w tym 275 tys. osób zamieszkiwało strefę podmiejską [3].

Przykład krakowski cechuje trasowanie linii kolejowej na lotnisko jako dodatkowego i końcowego przystanku w sieci połączeń. Zatem z odcinka sieci doprowadzonego na lotnisko korzystać będą wyłącznie (lub niemal) wyłącznie pasażerowie zainteresowani lotniskiem. Podobna konfiguracja dojazdu do lotnisk funkcjonuje w Warszawie (Okęcie), Lublinie i Szymanach.

Przykład 3: Wrocław, problem z trasowaniem linii kolejowej

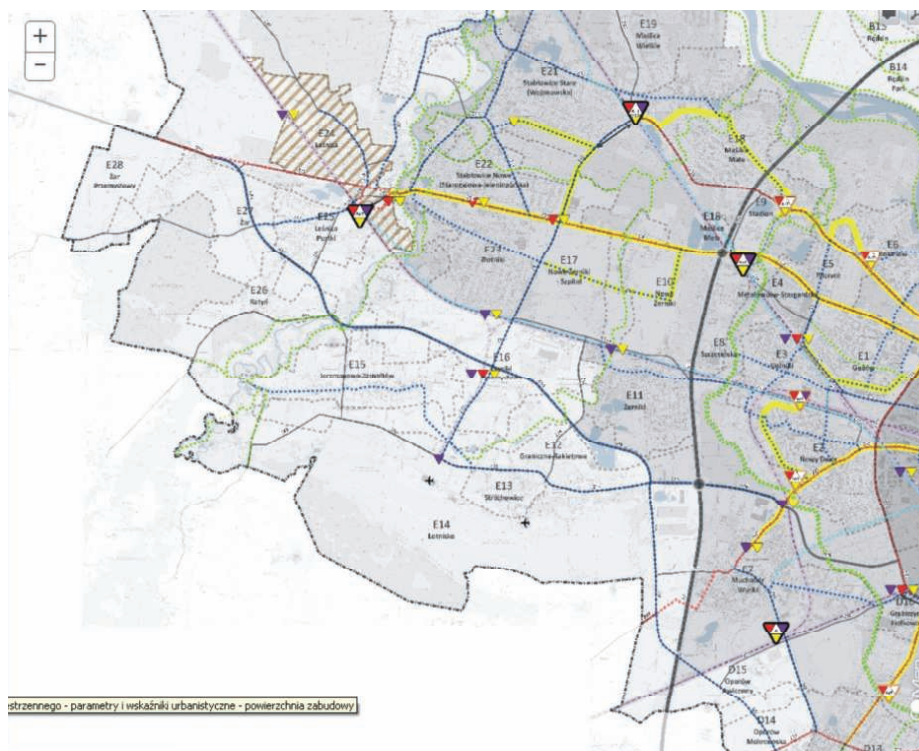
W ramach systemu linii głównych aglomeracji rozważa się zagadnienie połączenia do portu lotniczego [2]. Z jednej



3. Sieć SKA w Aglomeracji Krakowskiej [3]

strony system transportu publicznego musi umożliwić efektywne dotarcie do lotniska mieszkańcom całej aglomeracji (a nawet większego obszaru oddziaływania). Z drugiej strony, podróże związane z lotniskiem nie mają charakteru codziennych aktywności mieszkańców aglomeracji (wyłączywszy dojazdy do pracy na lotnisku). Decydujące znaczenie odnośnie decyzji o budowie nowego połączenia na lotnisko mogą mieć: wielkość ruchu lotniczego i lokalna konfiguracja sieci transportowych. W niektórych przypadkach okazać się może że najsensowniejszą opcją jest wykreowanie specjalnej linii łączącej

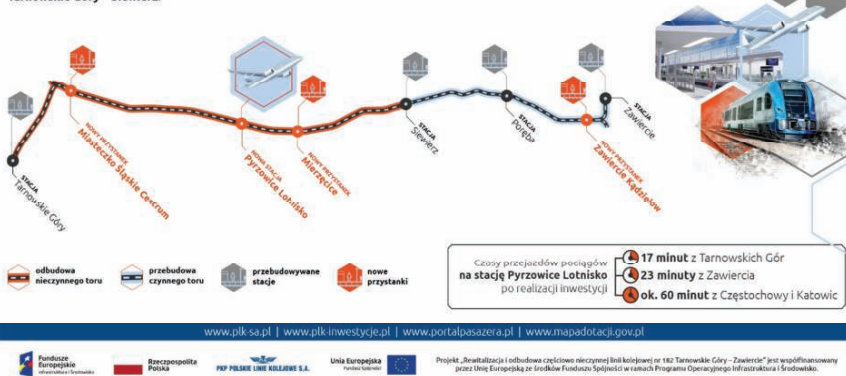
lotnisko z centrum aglomeracji (na przykład z głównym węzłem – dworcem kolejowym). W takim przypadku możliwe jest wprowadzenie dodatkowego, specyficznego środka transportu (w tym BRT, kolei magnetycznej). Z drugiej strony, atrakcyjne może wpręgnięcie połączenia na lotnisko w system „normalnych” linii głównych (także kolejowych). Daje to możliwość dojazdu bez przesiadki do portu lotniczego z wybranych obszarów aglomeracji. Taka opcja musi jednak wynikać ze „sprzyjającego” przebiegu istniejących tras. Przeprowadzenie zbyt kosztownych inwestycji dla włączenia lotniska



4. Fragment Studium Zagospodarowania i Kierunków Rozwoju Wrocławia prezentujący m.in. potencjalne połączenie kolejowe na lotnisko [6]

Pociągiem na lotnisko w Pyrzowicach

Szybko, sprawnie i komfortowo pociągiem z Tarnowskich Gór i Zawiercia **do portu lotniczego Katowice Airport w Pyrzowicach**. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozpoczęły realizację inwestycji ważnej dla ruchu pasażerskiego i towarowego w województwie śląskim. Powstaną nowa stacja kolejowa, nowe przystanki, odbudowany zostanie także **30-kilometrowy** odcinek nieczynnego toru na trasie **Tarnowskie Góry – Siewierz**.



5. Informacja o inwestycji dotyczącej rewitalizacji linii kolejowej numer 182 [1]

w infrastrukturę wydaje się być nieefektywne.

Taki problem obecny jest we Wrocławiu, gdzie lotnisko położone jest pomiędzy dwoma ważnymi liniami kolejowymi (274 do Wałbrzycha i dalej, 275 do Legnicy i dalej), ale w dość dużej odległości od nich (rysunek 4). Z jednej strony stwarza to potencjalne możliwości stworzenia połączenia kolejowego na lotnisko nie tylko z Wrocławia ale i innych miejscowości regionu. Z drugiej utrudnia decyzje odnośnie planowania. Faktycznie w minionych latach sformułowano liczne koncepcje połączenia do jednej bądź drugiej linii – z przystankiem końcowym „lotnisko”. Koncepcja na rysunku 4 pokazuje podłączenie do linii 275. Istnieje też koncepcja spięcia obu linii z „przelotem” przez lotnisko – bardzo atrakcyjna funkcjonalnie, ale wymagająca tunelu kolejowego pod polem wzlotów, co z technicznego punktu widzenia nie jest niemożliwe, ale jest drogie. Z uwagi na powyższe uwarunkowania zadanie doprowadzenia kolei do wrocławskiego lotniska nadal pozostaje w sferze koncepcji. Podobna sytuacja (formułowanie koncepcji) dotyczy także innych lotnisk w Polsce, spośród których wymienić można: Poznań, Szczecin (Goleńów), Rzeszów, Bydgoszcz, Modlin czy Babimost. Omówienie tych koncepcji znaleźć można m.in. w [3].

Przykład 4: Katowice – Pyrzowice, nowa realizacja

Interesująca sytuacja dotyczy aglomeracji górnośląsko- zagłębiowskiej i funkcjonującego na jej terenie lotniska

w Pyrzowicach. Lotnisko to leży pomiędzy liniami na których funkcjonują połączenia pasażerskie (stacje: Tarnowskie Góry, Zawiercie), a w jego sąsiedztwie przebiega linia 182 aktualnie rewitalizowana do przewozów pasażerskich, w tym dla obsługi lotniska.

W wyniku inwestycji [1] podróż koleją z Zawiercia będzie trwała 23 min, a z Tarnowskich Gór niecałe 20 min. Przejazdy z Katowic i z Częstochowy zajmą około 1 godz. Poza stacją Pyrzowice Lotnisko pojawiają się nowe przystanki: Miasteczko Śląskie Centrum, Mierzęcice, Zawiercie Kądziałów. Z kolei na stacjach Tarnowskie Góry, Siewierz i Poręba dojdzie do modernizacji peronów, a Zawiercie wzbogaci się o nowy peron (rysunek 5). Realizacja projektu „Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry–Zawiercie” pochłonie 660 mln zł netto, przy czym większość tej kwoty pokryje dofinansowanie ze środków unijnych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w wysokości przekraczającej 500 mln zł. Zakończenie inwestycji ma nastąpić w II kwartale 2023 r.

Realizowane połączenie na lotnisko Pyrzowice nie stworzy najszybszego połączenia z Katowicami, ale z perspektywy całej aglomeracji, czy województwa śląskiego oraz wobec faktu włączenia w regionalny system połączeń kolejowych z pewnością będzie atrakcyjnym jego elementem. Pozostaje życzyć powodzenia innym portom lotniczym w realizacji planów i koncepcji włączenia ich w sieć transportu kolejowego.

Podsumowanie

Do kilku lotnisk w Polsce doprowadzono połączenie kolejowe. W innych lokalizacjach planuje się takie inwestycje bądź są one już w realizacji. Z pewnością rozwiązania takie są korzystne tworząc alternatywne możliwości dotarcia do lotnisk. W świetle zasad zrównoważonej mobilności (i rozwoju) wartościowy jest jak największy udział podróży nie samochodowych, w tym związanych z lotniskami. Prezentowane przykłady wskazują że najbardziej efektywne trasowanie linii na lotnisko polega na włączeniu jej w system transportu regionalnego. Prowadzenie linii kolejowej wyłącznie do portu lotniczego ogranicza dostępność oraz liczby pasażerów. Jednak nie zawsze możliwe (efektywne ekonomicznie) jest takie zaplanowanie przebiegu linii, aby przystanek „lotnisko” nie był końcowym. Na przeszkodzie mogą stać uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego, bariery trasowania, istniejąca zabudowa itp. W miarę możliwości zalecany jest jednak układ przelotowy z uruchamianiem tras przebiegających przez obszar lotniska, a nie służących wyłącznie obsłudze ruchu lotniczego. ◀

Materiały źródłowe

- [1] <https://inzynieria.com/drogi/wiadomosci/61006,wiecej-prac-na-budowie-linii-kolejowej-do-katowickiego-lotniska-film,inwestycja-za-660-mln-zl@inzynieria.com>
- [2] Kruszyna M. Klucz do planowania transportu publicznego w aglomeracji "30/6". Studia nad Rozwojem Dolnego Śląska. 2014, nr 3, s. 9-63.
- [3] Kruszyna M., „Koleje miejskie i regionalne w Polsce”, Monografia, Łódź: Księży Młyn Dom Wydawniczy, 2018.
- [4] Materiały PKM
- [5] Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego <http://metropoliakrakowska.pl/zit/strategia>
- [6] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia uchwalone 11 stycznia 2018 r.
- [7] www.malopolskiekoleje.pl