

Dariusz TŁOCZYŃSKI<sup>1</sup>

## REGIONALNY PORT LOTNICZY W GDAŃSKU - ELEMENT SYSTEMU TRANSPORTOWEGO REGIONU

**Streszczenie.** Polskie regionalne porty lotnicze stanowią część systemu transportowego kraju. W związku z liberalizacją rynku usług lotniczych oraz z prognozą wzrostu obsłużonych pasażerów przez lotniska regionalne staje się niezbędne dostosowanie systemu dowozowo-odwozowego do rosnących potrzeb portów lotniczych. Na przykładzie Portu Lotniczego Gdańsk ukazano stan obecny i perspektywy rozwoju sieci komunikacyjnej w aglomeracji gdańskiej.

## REGIONAL GDANSK AIRPORT – PART OF TRANSPORTATION REGION SYSTEM

**Summary.** Polish regional airports are the part of polish transportation system. Because of the open sky policy and expected growth of number of served passenger by regional airports, it is necessary to adapt the transportation system to the growing needs of the airports. The present situation and the prospective development of communication network in Gdansk agglomeration is presented in this work, based on the example of Airport of Gdansk.

Regionalny transport lotniczy stanowi dynamiczny element systemu transportowego. Funkcjonalnie, organizacyjnie i technologicznie wkomponowany jest w obsługę wielokierunkowo zróżnicowanego rynku przewozów pasażerów, ładunków i poczty. W Polsce, w wyniku wprowadzenia polityki „otwartego nieba”, rynek usług transportu lotniczego stał się najbardziej rozwijającym elementem systemu transportowego w ciągu ostatnich lat. Na rynku pojawili się przewoźnicy niskokosztowi, a ich funkcjonowanie wraz z konkurencyjnymi, tradycyjnymi liniami lotniczymi opiera się na kształtowaniu warunków konkurencyjności portów lotniczych i regionów.

Dyrektywa Unii Europejskiej klasyfikuje porty w zależności od: wielkości obsłużonych pasażerów, ruchu cargo, liczby wykonywanych operacji, odległości od innych portów lotniczych na centralne i regionalne (m.in. porty w Gdańsku, Krakowie, Katowicach czy Poznaniu). Niektóre z polskich lotnisk (m.in. Szczecin, Bydgoszcz, Szczytno) zostały także zakwalifikowane do grupy portów regionalnych na podstawie aneksu do Dyrektywy, mówiącego o oddaleniu minimum 100 km od innego lotniska<sup>2</sup>.

Regionalne porty lotnicze we współpracy z władzami samorządowymi miast i regionów prowadzą elastyczną politykę w zakresie przyciągnięcia nowych przewoźników

<sup>1</sup> Katedra Rynku Transportowego, Uniwersytet Gdański, 81-824 Sopot, ul. Armii Krajowej 119/121, tel./fax +58 55 15 645, e-mail: darekt@ek.univ.gda.pl

<sup>2</sup> Decyzja nr 1692/96/EC Parlamentu Europejskiego i Rady UE z 23 czerwca 1996 r. o wytycznych Wspólnoty dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportu (OJ nr L 228/9) oraz *Program rozwoju lotnictwa cywilnego do 2010 r.* Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2003, s. 6.

oraz w zakresie rozszerzenia siatki połączeń lotniczych (por. rys.1). Dynamika rozwoju siatki połączeń dla portu lotniczego w Gdańsku została przedstawiona w tablicy 1.



Rys. 1. Siatka połączeń lotniczych w porcie lotniczym w Gdańsku w czerwcu 2006 r.

Fig. 1. Flight network from Gdansk Airport in June 2006

Źródło: materiały wewnętrzne portu lotniczego w Gdańsku

Tablica 1

Rozwój siatki połączeń w porcie lotniczym w Gdańsku w latach 2002-2006

	Liczba dystynacji				Liczba połączeń w tygodniu				Liczba operujących przewoźników			
	2002	2004	2005	2006	2002	2004	2005	2006	2002	2004	2005	2006
Port Lotniczy Gdańsk	5	7	9	19	103	126	135	185	3	5	5	9

Źródło: materiały wewnętrzne portu lotniczego w Gdańsku

W wyniku liberalizacji rynku usług lotniczych następuje dynamiczny rozwój siatki połączeń oraz zwiększona aktywność przewoźników, w szczególności niskokosztowych. W porcie lotniczym w Gdańsku od 2005 roku funkcjonuje 5 przewoźników typu „low cost”, podczas gdy w roku 2004 operowało ich tylko 2. Przewoźnicy ci z roku na rok przewożą coraz więcej pasażerów, zwiększa się także ich udział w obsłudze pasażerów. (por. tablica 2).

Tablica 2

Ruch pasażerów i udział wybranych przewoźników w porcie lotniczym w Gdańsku w latach 2002-2006

rok	ruch pasażerski	udział wybranych przewoźników w %								
		LOT	SAS	Lufthansa	AirPolonia	Wizzair	Ryanair	Central wings	German wings	Norwegian Air
2002	320 035	58	36	-	-	-	-	-	-	-
2003	367 039	62	30	-	1	-	-	-	-	-
2004	468 695	52	25	3	4	7	-	-	-	-
2005	674 191	41	18	4	-	26	3	-	-	0,4
2006*	206 372	29	13	2	-	32	17	4	0,1	3

\* dane dotyczą okresu styczeń – marzec 2006 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych portu lotniczego w Gdańsku

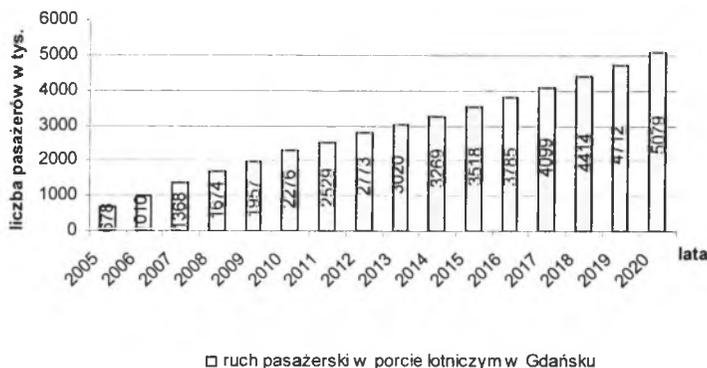
Wzrost ruchu lotniczego w porcie lotniczym w Gdańsku o 69 % (2005 r.) w stosunku do roku 2004 świadczy o dynamicznym rozwoju regionalnego transportu lotniczego. Istotny wpływ na dalszy wzrost ruchu ma zaangażowanie władz regionu gdańskiego. Władze samorządowe miast Gdańska, Sopotu i Gdyni oraz regionu, będące udziałowcami portu w Gdańsku, prowadzą działania zmierzające do dalszego rozwoju portu lotniczego. Podobne działania prowadzą inne porty we współpracy z władzami regionów. Przykładowo, niektóre miasta i regiony dopłacają irlandzkiemu przewoźnikowi Ryanair do pasażera (1-5 EUR) lub też dokonują opłat za promocję regionu na stronie internetowej przewoźnika, np. w Krakowie (300 tys. PLN) czy Bydgoszczy (1,5 mln PLN rocznie)<sup>3</sup>. W wyniku rosnącego znaczenia regionalnego transportu lotniczego gminy położone w pobliżu lotnisk lokalnych będą się rozwijać w szybszym tempie. Zwiększy się atrakcyjność regionów, miast, nastąpi napływ kapitału inwestycyjnego, a to z kolei przyczyni się do wzrostu ilości odprawianych pasażerów w regionalnych portach lotniczych.

W oparciu o przewidywany wzrost ruchu lotniczego dla Polski<sup>4</sup> Katedra Rynku Transportowego UG przygotowała prognozę wielkości obsłużonych pasażerów w porcie lotniczym w Gdańsku do roku 2020. Prognoza ta została sporządzona metodą szacunkową, zakładającą wzrastającą rolę regionalnych portów lotniczych, uwzględniającą przewidywany wzrost realnego PKB oraz przy uwzględnieniu współczynnika mobilności<sup>5</sup> w krajach Unii Europejskiej (por. rys.2).

<sup>3</sup> J. Hawlena: Wpływ działalności portów lotniczych na proces rozwoju gospodarczego regionów. [w:] Mechanizmy adaptacji podmiotów sektora TSL w zintegrowanym europejskim systemie transportowym. Akademia Ekonomiczna w Katowicach, Szczyrk 14-15 listopada 2005 r., s. 119, materiały konferencyjne.

<sup>4</sup> Prognoza wzrostu ruchu lotniczego dla polskich portów lotniczych do roku 2030, przygotowana przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, luty 2006.

<sup>5</sup> Relacja liczby pasażerów korzystających z transportu lotniczego do wielkości populacji



Rys. 2. Prognoza ruchu pasażerskiego dla Portu Lotniczego Gdańsk do roku 2020

Fig. 2. Forecast of passenger traffic for Gdansk Airport to year 2020

Źródło: opracowanie własne

Przewiduje się, iż już w roku 2006 gdański port obsłuży ponad 1 mln pasażerów. Oznacza to konieczność realizacji w najbliższych latach inwestycji w zakresie budowy Terminalu nr 2, a następnie Terminalu nr 3. Powyższa prognoza zakładająca wzrost ruchu w 2020 roku do ponad 5 mln pasażerów powoduje konieczność budowy Pomorskiego Węzła Lotniczego, obejmującego lotnisko w Gdańsku - Rębiechowie, Gdyni - Babich Dołach oraz w Pruszczu Gdańskim. Obecnie Marynarka Wojenna, która użytkuje lotnisko w Gdyni, przystosowuje je do lotnictwa cywilnego. Taki układ przestrzenny lotnisk byłby jedyny w Polsce, gdzie wokół jednej aglomeracji zlokalizowane byłyby 3 lotniska, zarządzane przez jednego operatora Port Lotniczy Gdańsk.

Ważną sprawą jest dostępność transportowa regionu do portu lotniczego (zasięg oddziaływania, odległość od centrum, czas dojazdu na lotnisko, możliwość szybkiego transferu). W przypadku Pomorskiego Węzła Lotniczego elementem łączącym omawiane lotniska jest obwodnica trójmiejska, wraz z dogodnymi dojazdami do tych lotnisk<sup>6</sup>. Średnie odległości pomiędzy tymi lotniskami przedstawiają się następująco:

- ✓ Rębiechowo - Babie Doły (33 km);
- ✓ Rębiechowo – Pruszcz Gdański (27 km);
- ✓ Babie Doły – Pruszcz Gdański (58 km).

Większość polskich regionalnych portów lotniczych jest zlokalizowana w niewielkiej odległości od miasta (poza Katowicami, Szczecinem i Zieloną Górą). Port lotniczy w Gdańsku jest położony w odległości 10 km od centrum Gdańska i Sopotu oraz 23 km od centrum Gdyni, a w najbliższym, 100-kilometrowym, obszarze ciężenia mieszka ponad 2 mln mieszkańców. Wobec zakładanej prognozy konieczne jest stworzenie nowoczesnego systemu komunikacyjnego do portu lotniczego. Obecnie, podobnie jak w innych polskich regionalnych portach lotniczych, dojazd do lotniska odbywa się samochodem, taksówką lub komunikacją miejską. Ważne jest, aby rozkład jazdy komunikacji zbiorowej był skorelowany z rozkładem lotów lub organizatorzy przewozów miejskich zapewnił odpowiednią częstotliwość połączeń, tak by pasażerowie chętnie korzystali z tego rodzaju połączeń. W czerwcu 2006 roku istniały tylko 3 linie autobusowe łączące port z centrum Gdańska i Gdyni (por. tablica 3).

<sup>6</sup> W przypadku Gdyni Babich Dołów realizowana jest inwestycja łącząca obwodnicę trójmiejską z Estakadą Kwiatkowskiego w kierunku lotniska.



Zrealizowanie powyższej koncepcji jest mało realne z uwagi na zbyt wysokie koszty zarówno dla portu lotniczego, jak również dla udziałowców (Gdańska, Sopotu, Gdyni oraz województwa pomorskiego) oraz dla operatorów kolejowych, nawet pomimo pozyskania środków finansowych z funduszy europejskich. Wysoki koszt modernizacji obecnej linii kolejowej, a następnie jej utrzymania oraz wybudowania nowych odcinków, np. łączących Gdańsk Kiełpiniek z portem, a także istnienie jednotorowej linii kolejowej, sprawia, iż alternatywą dla tej koncepcji może być rozwój systemu tramwajowego realizowany przez miasto Gdańsk (por. rys. 4).



Rys. 4. Perspektywy rozwoju sieci tramwajowej w Gdańsku  
Fig. 4. Prospects of development of tram networks in Gdansk

Źródło: A. Szczyt, M. Uziębło: Perspektywy rozwoju systemu tramwajowego na obszarze miasta Gdańska. Biuletyn Komunikacji Miejskiej 2006, nr 88, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, s. 9

W ramach tego systemu rozważana jest budowa trasy tramwajowej łączącej Gdańsk Chełm z portem lotniczym. Połączenie to w przyszłości pozwoliłoby na integrację w Kokoszkach tramwaju z koleją regionalną w kierunku Kaszub oraz w Rębiechowie z transportem lotniczym i koleją regionalną do Osowy i Gdyni. Taki system funkcjonuje między innymi w Karlsruhe, Kassel, gdzie zastosowano specjalny tabor tramwajowy operujący po torach kolejowych. Z pewnością koncepcja ta jest bardziej realna, gdyż powoduje większą dostępność komunikacyjną obsługiwanych dzielnic Gdańska, większa jest także elastyczność w zakresie projektowania przebiegu nowych tras oraz niższe są też koszty budowy infrastruktury.

Podsumowując, w związku z dynamicznym wzrostem ruchu lotniczego oraz perspektywami powstania Pomorskiego Węzła Lotniczego, wzorem innych miast europejskich należy dążyć do powstania systemu transportowego, który łączyłby południowe dzielnice Gdańska, Gdyni z lotniskiem w Gdańsku Rębiechowie, a w dalszej perspektywie z lotniskiem w Babich Dołach.