

Katarzyna ARBACZEWSKA-MATYS, Arkadiusz MAŁEK

## KORELACJA SIATKI POŁĄCZEŃ W OTOCZENIU NOWOPOWSTAŁEGO PORTU LOTNICZEGO LUBLIN

### *Streszczenie*

*Celem niniejszego artykułu jest analiza dwóch pierwszych miesięcy funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin (PLL) pod kątem skorelowania komunikacji lotniczej, kolejowej i publicznego transportu drogowego.*

*Wnikliwej analizie zostały poddane sygnały prasowe związane z funkcjonowaniem istniejącej siatki połączeń z nowopowstałym lotniskiem. Jakie główne problemy pojawiły się po otwarciu lotniska? Czy infrastruktura lotniskowa, kolejowa i drogowa spełniły swoje zadania? Pasażerowie sygnalizowali problemy z rozkładem pociągów w razie spóźnienia samolotu – czy zostały uwzględnione i rozwiązane? W jaki sposób? Oprócz sugestii związanych z połączeniem kolejowym analizie poddany został publiczny transport drogowy: możliwość dojazdu do PLL z Lublina i Świdnika oraz z innych miast regionu (Chełma, Zamościa, Puław, Radzyna Podlaskiego).*

*Na pytania te zostaną udzielone odpowiedzi w oparciu o publikowane raporty z działalności PLL, archiwa prasowe i wywiady z pracownikami PLL, przedstawicielami lubelskich firm transportowych oraz władz regionu.*

### **WSTĘP**

Otwarcie Portu Lotniczego Lublin (PLL) nastąpiło 17 grudnia 2012 roku. To pierwsze w powojennej Polsce lotnisko zbudowane od podstaw (bez wykorzystania wcześniej istniejącej infrastruktury np. lotniska wojskowego) i oddane do użytku w przewidzianym terminie. Już samo powstanie PLL można uznać za ogromny sukces logistyczny, biorąc pod uwagę stan terenu przed rozpoczęciem budowy. Uzyskanie wszystkich niezbędnych pozwoleń i szybkie tempo prac wynikały z ogromnej determinacji i sprawnego działania zarówno instytucji koordynujących prace, wykonawców, jak i całej lokalnej społeczności.

Port Lotniczy Lublin został zbudowany obok trawiastego lądowiska Aeroklubu Świdnik oraz przyfabrycznego lądowiska helikopterów, które wykorzystuje wytwórnia śmigłowców Agusta-Westland Świdnik. Aspekty architektoniczne nowego terminalu Portu Lotniczego w Lublinie zostały szybko zauważone i docenione przez pasażerów, miłośników architektury i lokalną społeczność: PLL zdobył tytuł Ulubieńca Polski w internetowym plebiscycie VII edycji konkursu „Życie w architekturze”. Kod nowego lotniska według nomenklatury IATA – LUZ, zaś kod ICAO – EPLB. Pas startowy posiada długość 2520 m i jest przystosowany do przyjmowania samolotów typu Boeing 737, Airbus A320 oraz mniejszych.

Inwestycja gotowa była już jesienią 2012 roku. 1 grudnia władze PLL zaprosiły mieszkańców województwa na Dzień Otwarty w Porcie Lotniczym Lublin. Była to

wyjątkowa sposobność obejrzenia także tej części lotniska, która zazwyczaj dostępna jest wyłącznie podróżującym i personelowi obsługi. Impreza odniosła wielki sukces: kilkadziesiąt tysięcy ludzi tego dnia przestąpiło progi terminalu.

Pierwszy lot rejsowy miał miejsce 17 grudnia 2012 roku – był to samolot linii Ryanair, który przywiózł pasażerów z portu Londyn Stansted i tamże również zabrał podróżujących z Lublina. Dzień później odbyły się pierwsze regularne loty z i do Dublina (Ryanair), Oslo Torp (Wizzair) i Londynu Luton (Wizzair). Te cztery kierunki 1 kwietnia zostaną uzupełnione regularnym połączeniem do Liverpoolu (Ryanair). Oprócz tego 9 lutego 2013 roku samolot linii Bingo Airways zainaugurował loty czarterowe do Egiptu, bardzo popularnego wśród mieszkańców województwa lubelskiego miejsca wypoczynku.

## 1. KOLEJOWE POŁĄCZENIE Z PORTEM LOTNICZYM

Port Lotniczy Lublin jako pierwszy w Polsce jest połączony nie tylko siecią drogową, ale i kolejową z aglomeracją lubelską: pasażerowie bezpośrednio z peronu wchodzą do lotniskowego terminalu (rysunek 1). To rozwiązanie w Polsce bezprecedensowe, wykorzystywane na najlepszych lotniskach na świecie, m. in. na największym lotnisku Tajlandii i zarazem jednym z najnowocześniejszych w Południowo-Wschodniej Azji, Savarnabhumi Airport, które w 2011 roku obsłużyło niemal 48 mln pasażerów. Wbrew pierwotnym planom przewidującym uruchomienie zelektryfikowanej linii dopiero wiosną 2013 roku, udało się inwestycję ukończyć przed czasem i została ona uroczystie oddana do użytku wraz z otwarciem lotniska 17 grudnia 2012 roku. W jej ramach wybudowano 2,2 km nowej trasy od stacji Świdnik Miasto do nowej stacji Port Lotniczy. Inwestycja (wraz z elektryfikacją i modernizacją stacji Lublin Północ i Świdnik Miasto) pochłonęła 27,2 mln zł, przy czym 85% środków pochodziło z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013.

Środek połączenia kolejowego stanowi trzyczłonowy zestaw o masach służbowych 56 ton zapewniający po 76 miejsc siedzących w każdym z członów. W prasie podawano, że szynobus zapewnia około 180 miejsc siedzących. Wysokiej klasy wykończenie wnętrza oraz gniazda elektryczne 230V przy każdym z siedzeń zapewniają przyjemną podróż z możliwością chociażby naładowania baterii przenośnego komputera.



Rys. 1. Terminal od strony wjazdu szynobusu

Źródło: Archiwa własne

Mimo tak spektakularnego sukcesu nie obyło się bez pewnych potknięć. Rozkład jazdy szynobusów został bowiem co prawda dostosowany do połączeń lotniczych, niemniej już w pierwszych tygodniach okazało się to rozwiązaniem zbyt sztywnym: terminy odlotów i przylotów mimo starań linii lotniczych, kontrolerów ruchu lotniczego i personelu obsługi naziemnej są ruchome. Pogoda, utrudnienia w innych portach lotniczych, zatory w przestrzeni powietrznej i inne zdarzenia losowe – wszystko to może opóźnić przylot pasażerów do Lublina.

Przy częstszym kursowaniu szynobusów problem okazałby się marginalny – jednak połączeń między PLL i Lublinem jest obecnie maksymalnie 5 i odbywają się one co 2,3-3,5 godziny (tabela 1 i 2). W związku z tym nawet 15-minutowe opóźnienie przylotu może skutkować – i skutkowało – koniecznością oczekiwania na następne połączenie bądź skorzystania z opcjonalnych środków transportu.

**Tab. 1.** Rozkład jazdy pociągów na trasie Lublin - Port Lotniczy

Numer pociągu		251	253	255	257	259
Dni		Codziennie	Codziennie oprócz niedziel	Codziennie	Codziennie oprócz niedziel	Codziennie
<b>Rozkład jazdy</b>						
Lublin	odjazd	6:37	9:26	12:30	14:58	18:23
Lublin Północny	odjazd	6:41	9:30	12:34	15:02	18:27
Świdnik Miasto	odjazd	6:49	9:38	12:42	15:10	18:35
Port Lotniczy	przyjazd	6:53	9:42	12:46	15:14	18:38

**Źródło:** www.airport.lublin.pl

**Tab. 2.** Rozkład jazdy pociągów na trasie Port Lotniczy - Lublin

Numer pociągu		250	252	254	256	258
Dni		Codziennie	Codziennie oprócz niedziel	Codziennie	Codziennie oprócz niedziel	Codziennie
<b>Rozkład jazdy</b>						
Port Lotniczy	odjazd	7:32	11:50	14:18	17:26	19:50
Świdnik Miasto	odjazd	7:36	11:53	14:22	17:30	19:54
Lublin Północny	odjazd	7:45	12:01	14:30	17:38	20:02
Lublin	przyjazd	7:48	12:05	14:33	17:41	20:05

**Źródło:** www.airport.lublin.pl

7 stycznia na stronie PLL pojawiła się informacja o uzgodnieniu z PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Lublinie procedurę skomunikowania pociągów z rzeczywistymi godzinami przylotów i odlotów samolotów, w wyniku czego szynobusy będą czekać na pasażerów, także jeśli przylot będzie opóźniony. Wydaje się, że wypracowano skuteczne rozwiązanie: od tej pory nie pojawiły się skargi pasażerów na konieczność długiego oczekiwania na transport.

Do końca 2012 roku bilety na przejazd do stacji Port Lotniczy (w cenie 4,70 zł) można było kupić wyłącznie u konduktora w pociągu. Niestety na lubelskich stacjach (Lublin Główny i Lublin Północny) nie było odpowiednich oznaczeń czy informacji przy kasach, co nie ułatwiało podróży osobom udającym się do PLL. Od 1 stycznia 2013 roku bilet na stacji Lublin Główny można kupić w kasach, a kilka dni później uruchomiono opcję zakupu biletu przez system Internetowej Sprzedaży Biletów Przewozów Regionalnych (po zarejestrowaniu się i zalogowaniu). Jadąc z lotniska do Lublina, bilet należy kupić u drużyny konduktorskiej lub w przedsprzedaży w ww. systemie.

Połączenie kolejowe jest bardzo śmiałym rozwiązaniem wpisanym w plany rozwoju transportu miejskiego Lublina. Biorąc pod uwagę plany budowy Multimodalnego Dworca Centralnego właśnie w okolicy Dworca Kolejowego, połączenie kolejowe z PLL nabierze

całkowicie innego wymiaru. Inne rodzaje połączeń tracą całkowicie na znaczeniu po uwzględnieniu ekonomii, komfortu i dostępności połączenia kolejowego. Podsumowując, połączenie kolejowe miasta Lublin i Świdnik z PLL stanowi przemyślane rozwiązanie, wpisujące się w plany rozwoju transportu miejskiego Lublina. Warto zaznaczyć, że podróż z Dworca Kolejowego w Lublinie do Portu Lotniczego trwa jedynie 15 minut. Nawet najszybsze połączenie drogowe, zwłaszcza w czasie szczytu komunikacyjnego, jest zwielokrotnieniem tego czasu.

## 2. TAKSÓWKOWE POŁĄCZENIE Z PORTEM LOTNICZYM

Jednakże zanim uzgodniono i wprowadzono w życie dostosowany do przylotów rozkład jazdy pociągów, pasażerom opóźnionych lotów niemogącym liczyć na własny środek transportu pozostawała faktycznie tylko jedna opcja: skorzystanie z taksówki. Ponieważ mimo starań władz PLL nie rozstrzygnięto jeszcze przetargu dla korporacji taksówkowych, przed terminalem nie czekały na podróżnych samochody i uczynni kierowcy. Z własnych obserwacji autorów artykułu wynika, że nieliczni kierowcy, liczący na kurs z pasażerami przylatującymi do Lublina, kierowali się ciekawością i chęcią sprawdzenia możliwości zarobku i w większości okazywali rozczarowanie niewielką liczbą osób skłonnych skorzystać z ich usług. Być może wpływ na to miała oferowana cena kursu, która wahała się od 40 zł do 100 zł za kurs do centrum Lublina. Dolna kwota tego przedziału wydawała się uzasadniona ekonomicznie zwłaszcza przy skorzystaniu z taksówki przez 4 osoby.

Niestety pojawiła się także bariera językowa – niewielki procent świdnickich taksówkarzy mówi w języku angielskim lub innym języku obcym. Wystąpiły także próby oferowania zagranicznym przyjezdnym przejazdów po znacznie zawyżonych cenach.

Autorzy niniejszego artykułu przeprowadzili także wywiad wśród taksówkarzy najpopularniejszych korporacji taksówkowych w Lublinie – czy i jak często otrzymywali zlecenie dowozu osób do PLL. Okazało się, że były to jednostkowe przypadki. Większość przepytanych taksówkarzy nie była także jeszcze (wywiad przeprowadzony był w pierwszej dekadzie lutego) w okolicach terminalu, choć wyrażali chęć jego odwiedzenia.

Zatem sprawa połączenia taksówkowego z PLL nie doczekała się jeszcze ostatecznych decyzji prawnych. Prawdopodobnie w najbliższym czasie zostanie wyłoniona korporacja taksówkowa świadcząca usługi przewozowe wedle ustalonych z PLL standardów. Jest to jedna z gałęzi transportu osób w otoczeniu każdego portu lotniczego na świecie.

## 3. AUTOBUSOWE POŁĄCZENIE Z PORTEM LOTNICZYM

7 stycznia (czyli dokładnie 3 tygodnie po otwarciu lotniska) pasażerowie zyskali kolejną możliwość dojazdu do i z PLL: transport autobusowy zapewniany przez Port Lotniczy Lublin. Siatka połączeń skorelowana jest z godzinami przylotów i odlotów w następujący sposób: autobus odjeżdża z Placu Zamkowego w Lublinie 2 godziny przed zaplanowanym odlotem, a z lotniska do Lublina 45 minut po przylocie. Są to rzeczywiste czasy potrzebne na obsługę naziemną pasażerów zarówno w przypadku odlotów jak i przylotów.

Np. w dniu 12 lutego 2013 roku (wtorek) zaplanowano kursy przedstawione w tabeli 3.

**Tab. 3.** Rozkład jazdy autobusów na trasie Plac Zamkowy (Lublin) – Port Lotniczy Lublin – Plac Zamkowy (Lublin) z uwzględnieniem rozkładu lotów

Odjazd autobusu z Pl. Zamkowego	Przyjazd na lotnisko	Przylot samolotu	Odlot samolotu	Odjazd autobusu z lotniska	Przyjazd na Pl. Zamkowy
10:20	10:55	12:20	12:45	13:30	14:05
14:40	15:15	16:40	17:10	17:55	18:30
17:15	17:50	19:15	19:45	20:30	21:05

**Źródło:** Opracowanie własne

Wybór Placu Zamkowego w Lublinie jako przystanku końcowego wynikał z konieczności połączenia PLL zarówno z centrum miasta Lublin jak i z Autobusowym Dworcem Północnym. Połączenie autobusowe jest zatem rozwiązaniem tymczasowym w oczekiwaniu na budowę Intermodalnego Dworca Centralnego. Jego plany zakładają całkowitą likwidację Autobusowego Dworca Północnego.

#### 4. POŁĄCZENIE PLL Z WIĘKSZYMI MIASTAMI REGIONU LUBELSKIEGO

Zazwyczaj prywatni przewoźnicy szybciej reagują na potrzeby pasażerów niż transport publiczny. Jednak tym razem, wbrew spekulacjom prasowym i oczekiwaniom lubelskiej społeczności nie pojawiły się prywatne busy z Lublina do PLL. Ani z Lublina, ani z sąsiednich większych miejscowości. Pomimo iż na Dzień Otwarty Portu Lotniczego zadbano o ewentualnych klientów z Zamościa, Krasnegostawu, Puław, Kraśnika (nie licząc oczywiście mieszkańców Lublina i Świdnika), których specjalnie oznakowane autokary zabierały do PLL, do tej pory nie ukonstytuowały się jakiegokolwiek połączenia PLL z tymi miastami. Być może regularne połączenia pojawią się wraz z nowymi destynacjami z lubelskiego lotniska.

Natomiast na przełomie stycznia i lutego 2013 roku w serwisie Gumtree.pl pojawiły ogłoszenia prywatnych przewoźników oferujących przewóz osób z województwa świętokrzyskiego (Kielce), z zachodniej części województwa lubelskiego (powiat puławski) oraz z południowo-wschodniej części województwa mazowieckiego (powiat radomski i kozienicki). Nie są to jednak regularne kursy, a zamawiany przez prywatne osoby transport. Ceny usług wahają się od 0,50 do 0,90 zł netto za kilometr. Przy przewozie minimum 4 osób warto już rozważyć tę opcję, zwłaszcza że prywatni usługodawcy oferują opcję door-to-door, czyli odbiór z miejsca zamieszkania klienta.

Na potrzeby podróżnych wybierających ten sposób dojazdu na lubelskie lotnisko na stronie PLL umieszczono mapę przedstawioną na rysunku 2.



Rys. 2. Tymczasowy dojazd do Portu Lotniczego Lublin

Źródło: [www.airport.lublin.pl](http://www.airport.lublin.pl)

Na powyższej mapie zaznaczono nową trasę łączącą drogę S17 z centrum Świdnika, oddaną do użytku na krótko przed otwarciem lotniska. Uchroniło to pasażerów przed zatorami przy starym wjeździe do miejscowości, Aleją Lotników Polskich, na którym to utrudnienia w związku z przebudową i modernizacją drogi ekspresowej S17 trwają od kilkunastu miesięcy.

Warto zauważyć, że przy rysowaniu mapy uwzględniono akurat dwie miejscowości: Chełm i Łęczną, leżące w odległości kilkudziesięciu kilometrów od Lublina (Łęczna – 21 km, Chełm – 61,2 km), których mieszkańcom nie zapewniono bezpłatnego transportu w celu zwiedzenia lotniska w czasie Dnia Otwartego. Natomiast na stronie lotniska widnieje tabela pokazująca odległości od miast powiatowych województwa lubelskiego do lotnisk w Świdniku, Warszawie (Okęcie), Rzeszowie i Modlinie (patrz tabela 3).

**Tab. 4.** Odległości drogowe do wybranych miast posiadających lotniska

	<b>Świdnik</b>	<b>Rzeszów</b>	<b>Warszawa</b>	<b>Modlin</b>
BIAŁA PODLASKA	126	290	159	193
BIŁGORAJ	89,5	98,5	254	289
CHEŁM	61,2	216	234	268
HRUBIESZÓW	112,0	196	285	319
JANÓW LUBELSKI	91,8	88,8	236	270
KRASNYSTAW	50,1	177	223	257
KRAŚNIK	62,8	119	207	241
ŁĘCZNA	21,0	197	195	229
LUBARTÓW	38,8	192	165	199
LUBLIN	15,1	167	166	201
ŁUKÓW	107	256	119	153
OPOLE LUBELSKIE	65,5	157	165	199
PARCZEW	69,4	227	175	210
PUŁAWY	61,7	184	132	166
RADZYŃ PODLASKI	85,3	234	147	181
RYKI	77,7	222	102	136
TOMASZÓW LUBELSKI	116	132	289	323
WŁODAWA	82	245	226	261
ZAMOŚĆ	79,1	148	252	286

**Źródło:** [www.airport.lublin.pl](http://www.airport.lublin.pl)

Mimo ofensywy informacyjnej w mediach z transportu kolejowego i autobusowego z Lublina do PLL korzysta niewiele osób, a dodatkowo część pasażerów tych środków transportu jest jedynie zwiedzającymi port lotniczy, gdyż lotnisko wciąż jest dla mieszkańców Lubelszczyzny nowością i atrakcją turystyczną. Oprócz transportu publicznego pasażerowie mogą wybrać prywatny środek transportu w postaci własnego samochodu.

Połączenie drogowe z PLL nabierze innego wymiaru po ukończeniu budowy obwodnic Lublina. Sam czas dowozu pasażerów ze wszystkich kierunków powinien ulec skróceniu ze względu na ominięcie centrum miasta. Jednak powinno się mówić nie tylko o transporcie osób. Bardzo blisko lotniska znajduje się przecież Strefa Ekonomiczna oraz Centra Logistyczne zlokalizowane w okolicy ul. Mełgiewskiej. Zatem w najbliższym czasie wejdzie w życie konieczność wprowadzenia transportu cargo z PLL. Na razie terminal odpraw cargo nie został wybudowany w PLL, ale jego kompaktowa i modułowa architektura umożliwi w każdej chwili rozbudowę. Okazuje się również, że Augusta-Westland Świdnik wypatrzyła możliwość przewozu komponentów do budowy śmigłowców drogą lotniczą: 14 lutego na lubelskim lotnisku wylądował Antonow 124 Ruslan, który następnego dnia zabrał śmigłowce PZL W-3 Sokół na Filipiny, realizując zlecenie tamtejszych sił powietrznych.

## 5. PRZYLOTNISKOWA INFRASTRUKTURA PARKINGOWA

Parking przed terminalem, mieszczący 450 aut, przez pierwsze 7 tygodni był bezpłatny. Od początku zarządzający lotniskiem zapowiadał, że w PLL nie zostanie powtórzone rzeszowskie rozwiązanie (bezpłatny parking), gdyż w stolicy województwa podkarpackiego budowa parkingu została dofinansowana ze środków Unii Europejskiej.

Parking przed lubelskim terminalem został podzielony na 2 strefy: strefa A (przed wejściem do hali odlotów), przeznaczona na parking długoterminowy; oraz strefa B (przed wejściem do hali przylotów), w której postój samochodu opłacany jest za godzinę. Infrastruktura lotniskowa obejmująca pas startowy, płytę lotniska, parkingi oraz najbliższą drogę dojazdową została przedstawiona na rysunku 3.



Rys. 3. Infrastruktura lotniskowa

Źródło: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=168694&page=521>

Opłaty parkingowe wprowadzono w pierwszym tygodniu lutego 2013 roku, a bilety opłaca się w automatycznej kasie w hali przylotów terminalu. Na stronie PLL jak do tej pory nie widnieją jednakże żadne informacje na temat opłat parkingowych ani terminu ich wprowadzenia (stan na dzień 13 lutego 2013 roku). Być może zostaną one uwzględnione na nowej stronie portu lotniczego, której uruchomienie rzecznik PLL, Piotr Jankowski, zapowiedział na wiosnę 2013 roku.

Opłaty parkingowe w strefach parkowania na terenie PLL zostały zebrane i przedstawione w tabeli 5.

**Tab. 5.** Opłaty parkingowe w strefach parkowania na terenie PLL

Rodzaj opłaty	Wysokość opłaty
<b>STREFA A</b>	
pierwsze 10 minut	brak opłaty
opłata jednodniowa	50 zł
opłata za kolejną dobę	20 zł za każdą rozpoczętą dobę
opłata tygodniowa	80 zł
opłata dwutygodniowa	100 zł
każda kolejna godzina po upływie 2 tygodni	1,20 zł
opłata za zgubienie biletu	300 zł
<b>STREFA B</b>	
pierwsze 10 minut	brak opłaty
1 godzina	5 zł
2 godziny	9 zł
każda kolejna godzina	3 zł
opłata za zgubienie biletu	300 zł
stała karta parkingowa	150 zł

Źródło: Opracowanie własne

W drugiej połowie stycznia otwarty został pierwszy długoterminowy parking dla podróżnych – we Franciszkowie (gm. Melgiew), nieco ponad kilometr od terminalu. W opłatę wliczony jest dowóz na lotnisko i odbiór podróżnych. I tutaj prywatni przedsiębiorcy nie wymyślają nowych rozwiązań jedynie kopiują dobre praktyki znane chociażby z umieszczenia wielu prywatnych parkingów przy ul. Szyszkowej w Warszawie. Tabela 6 przedstawia cennik skorzystania z prywatnego parkingu we Franciszkowie.

**Tab. 6.** Cennik usług na prywatnym parkingu

Ilość dni	Opłata za rozpoczętą dobę
1-10	12 zł
11 i więcej	10 zł

Źródło: Opracowanie własne

Oszczędności w przypadku wybrania parkingu prywatnego zamiast przylotniskowego zależą od ilości dni parkowania. Porównanie kosztów pozostawienia samochodu w tych dwóch lokalizacjach przedstawiono w tabeli 7. Okazuje się, że rabaty na zakup biletu tygodniowego i dwutygodniowego czynią parkowanie przy terminalu bardziej atrakcyjnym cenowo.

**Tab. 7.** Zestawienie opłat parkingowych

Ilość dni	Opłata w Strefie A przy terminalu	Opłata na prywatnym parkingu
1 dzień	50 zł	12 zł
2 dni	70 zł	24 zł
3 dni	90 zł/ 80 zł*	36 zł
4 dni	110 zł/ 80 zł	48 zł
5 dni	130 zł/ 80 zł	60 zł
6 dni	150 zł/ 80 zł	72 zł
7 dni	170 zł/ 80 zł	84 zł
8 dni	100 zł**	96 zł
9 dni	100 zł	108 zł
10 dni	100 zł	120 zł
13 dni	100 zł	130 zł
14 dni	100 zł	140 zł

\* druga opcja to zakup biletu tygodniowego

\*\* uwzględniono wyłącznie opcję zakupu biletu dwutygodniowego

Źródło: Opracowanie własne



## PODSUMOWANIE

Sam pomysł, wykonanie i rozpoczęcie funkcjonowania Portu Lotniczego Lublin były ogromnymi wyzwaniem, z którymi udało się sobie bardzo dobrze poradzić.

Połączenie kolejowe z Portem Lotniczym Lublin jest bardzo śmiałym rozwiązaniem wpisanym w plany rozwoju multimodalnego transportu miejskiego Lublina. Biorąc pod uwagę plany budowy Multimodalnego Dworca Centralnego właśnie w okolicy Dworca Kolejowego, połączenie kolejowe z PLL nabierze całkowicie innego wymiaru. Inne rodzaje transportu osób tracą całkowicie na znaczeniu po uwzględnieniu ekonomii, komfortu i dostępności połączenia kolejowego. Podsumowując, połączenie kolejowe miasta Lublin jak i Świdnik z PLL stanowi przemyślane rozwiązanie wpisujące się w plany rozwoju transportu miejskiego Lublina. Warto zaznaczyć, że podróż z Dworca Kolejowego w Lublinie do Portu Lotniczego trwa jedynie 15 minut. Nawet najszybsze połączenie drogowe, zwłaszcza w czasie szczytu komunikacyjnego, jest wielokrotnieniem tego czasu.

Połączenie drogowe z PLL nabierze innego wymiaru po ukończeniu budowy obwodnic Lublina. Sam czas dowozu pasażerów ze wszystkich kierunków powinien ulec skróceniu ze względu na ominięcie centrum miasta. Jednak powinno się mówić nie tylko o transporcie osób w otoczeniu Portu Lotniczego. Bardzo blisko lotniska znajduje się przecież Strefa Ekonomiczna oraz centra logistyczne zlokalizowane w okolicy ul. Mełgiewskiej. Zatem w najbliższym czasie wejdzie w życie konieczność wprowadzenia transportu cargo z PLL.

Najważniejsze, że Zarząd PLL wielokrotnie udowodnił, że jest w stanie aplikować dobre praktyki zaobserwowane w innych portach lotniczych. Aktywna współpraca z władzami samorządowymi oraz zarządem kolei oraz transportu miejskiego pozwoliła na elastyczne dostawanie istniejącej siatki połączeń z Portem Lotniczym Lublin do aktualnego stadium jego funkcjonowania. Optymizmem napawają zastosowane rozwiązania w aspekcie przyszłego rozwoju naszego regionu obejmującego rozwój infrastruktury dróg i dworców miejskich jak i obwodnic.

## BIBLIOGRAFIA

1. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Komisja Europejska, Bruksela, 2011.
2. Hozzman A.: Wpływ regulacji na sektor pasażerskiego transportu lotniczego. Wydawnictwo: Szkoła Główna Handlowa w Warszawie 2012 r.
3. Huderek-Gląpska S.: Port lotniczy w systemie transportu intermodalnego. Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, 2010 r.
4. Klich E.: Bezpieczeństwo lotów w transporcie lotniczym. 2010 r.
5. Lipińska-Słota A.: Korytarze transportowe w aspekcie powiązań UE i Polska – analiza obciążenia i perspektywy rozwoju. Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, 2010.
6. Rucińska D.: Transport lotniczy ekonomia i organizacja. 2012 r.
7. Stelmach A., Kwasiborska A.: Opracowanie kryteriów i analiza istniejącej sieci lotnisk i lądowisk w Polsce w aspekcie rozwoju transportu małymi samolotami. Politechnika Warszawska, 2010 r.
8. [http://forsal.pl/artykuly/668957,nowa\\_linia\\_kolejowa\\_polaczy\\_lublin\\_w\\_lotniskiem\\_w\\_swidniku.html](http://forsal.pl/artykuly/668957,nowa_linia_kolejowa_polaczy_lublin_w_lotniskiem_w_swidniku.html)
9. <http://www.portlotniczy.lublin.pl/>

# CORRELATION OF THE CONNECTION GRID AT THE NEWLY OPENED LUBLIN AIRPORT

## *Abstract*

*The purpose of this article is to analyze the first two months of functioning of the Lublin Airport (PLL) due to air, rail and public road transport correlation.*

*Released newspapers signals related to the functioning of the existing grid connections with the newly created airport has been deeply analyzed. What are the main problems appeared after the airport was opened? Has the airport's, rail and road infrastructure fulfilled their tasks? In case of the flight delays, some problems with train schedules were indicated by the passengers - have they been considered and resolved? How? Along of the suggestion of a rail connection, public road transport has been analyzed as well: Connections and arriving possibilities at PLL from Lublin and Swidnik and other cities in the region (Chelm, Zamosc, Pulawy, Radzyn Podlaski).*

*Those questions will be answered on published reports basis of the PLL activities, press archives and interviews with PLL employees, Lublin's transport companies representatives and the regional authorities.*

## ***Autorzy:***

**mgr Katarzyna ARBACZEWSKA-MATYS** – Akademia Obrony Narodowej w Warszawie  
**dr inż. Arkadiusz MAŁEK** – Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Administracji w Lublinie