



Michał Wojtaszek

# Modernizacja linii kolejowej do portu lotniczego Kraków Balice

EN64-002 na stacji Kraków Lotnisko Balice (28.09.2015 r.). Fot. M. Wojtaszek

**W poniedziałek, 28 września 2015 r., do stacji Kraków Lotnisko dotarł pierwszy pociąg Kolei Małopolskich. Tym samym oficjalnie swoje funkcjonowanie rozpoczęła modernizowana od blisko 2 lat trasa kolejowa do portu lotniczego Kraków-Balice. W artykule przedstawiono założenia modernizacji linii oraz jej efekty.**

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice był pierwszym lotniskiem w Polsce, do którego zaczęły dojeżdżać regularne pociągi pasażerskie. Do realizacji tego zadania posłużyła linia kolejowa numer 118, która powstała ok. 1950 r. i przez cały okres swojego istnienia obsługiwała wyłącznie ruch towarowy. Trasa ta, o długości nieco ponad 5 km, została poprowadzona ze stacji Kraków Mydlniki do jednostki wojskowej, położonej przy lotnisku w Balicach. Tuż przed lotniskiem od linii kolejowej dodatkowo odchodzi bocznicą do bazy paliw PKN Orlen w Olszanicy, który przez wiele lat była głównym użytkownikiem opisywanej trasy.

## Pierwsze połączenie

Idea wykorzystania linii kolejowej jako dojazdu do portu lotniczego zrodziła się wiele lat temu. Historia pierwszego kolejowego połączenia pasażerskiego do lotniska w Polsce rozpoczęła się bowiem dopiero w dniu 25 maja 2006 r., na dzień przed przybyciem do Krakowa Ojca Świętego Benedykta XVI. W celu dostosowania linii do przewozów pasażerskich dokonano wówczas poprawy infrastruktury torowej, zamontowano sygnalizację świetlną na przejazdach, a także zbudowano prowizoryczny peron, na przystanku końcowym wydzielonym z terenu jednostki wojskowej.

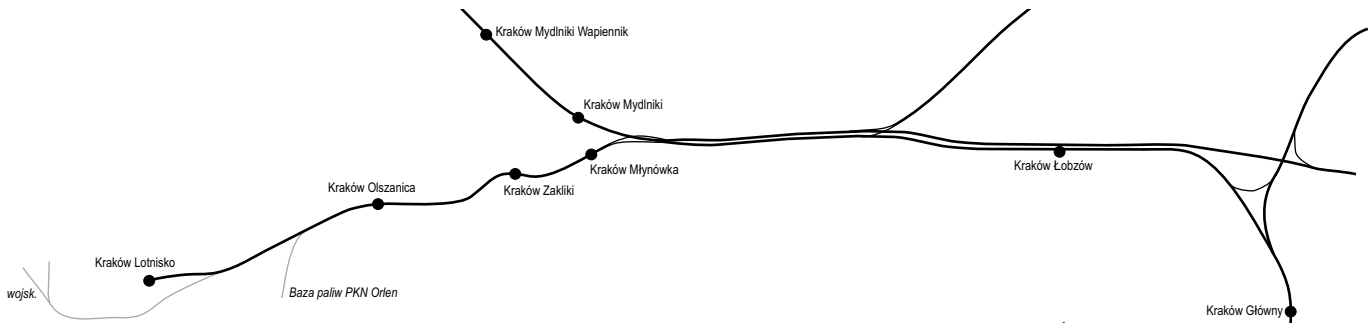
Ponieważ linia nie była zelektryfikowana, do obsługi niezbędny był tabor spalinowy. Początkowo były to zakupione przez władze województwa małopolskiego spalinowe wagony silnikowe serii SA109-002 i 009, a także już nienowoczesny analogiczny pojazd serii SA101-001. Dodatkowo, w pierwszych dniach eksploatacji nowego połączenia, do Balic kursował również trójczłonowy spalinowy zespół trakcyjny serii SA102-001 oraz zakupiony przez województwo wielkopolskie spalinowy zt serii SA132-003. W późniejszym okresie województwo małopolskie zakupiło jeszcze 2 podobne pojazdy – serii SA133: 004 i 005.

Mimo udziału wielu ważnych osobistości w inauguracyjnym przejeździe w dniu 25 maja 2006 r., dzień później pierwszy pociąg wiozący pasażerów na lotnisko nie dotarł do celu. Na drodze stała bowiem... zamknięta brama jednostki wojskowej. Był to jeden z wielu problemów, jakie trzeba było przezwyciężyć. Połączenie od



Pierwszy pasażerski pociąg elektryczny przemierzający zmodernizowaną linię kolejową do Balic w dniu 13 września 2015 r. w rejonie Olszanicy. Fot. M. Wojtaszek





Trasa kolejowa do Portu Lotniczego Kraków-Balice

początku obarczone było bowiem wieloma wadami. Najważniejszą była znaczna odległość pomiędzy stacją końcową a budynkiem terminala lotniczego. Problem ten w pewnym stopniu rozwiązano, uruchamiając połączenie wahadłowe autobusami krakowskiego MPK. Autobus wahadłowy, noszący oznaczenie MPL, początkowo kursował pomiędzy stacją końcową a terminalem międzynarodowym. Później trasę wydłużono do terminala krajowego.

Do innych problemów, z jakimi borykało się pierwsze w Polsce pasażerskie połączenie kolejowe do portu lotniczego, zaliczyć można zbyt małą przepustowość linii, brak przystanków pośrednich czy w końcu olbrzymie problemy z awaryjnością taboru. Mimo to połączenie od początku cieszyło się sporym zainteresowaniem, chociaż przewoźnicy kolejowi stopniowo podnosili cenę za trwającą niespełna 20 minut podróż. Dopiero podwyższenie opłaty za przejazd do 19 złotych przed Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej w 2012 r. spowodowało zauważalny odpływ pasażerów.

## Modernizacja

W celu poprawy infrastruktury i skrócenia czasu przejazdu pociągów podjęta została decyzja o modernizacji linii kolejowej do portu lotniczego Kraków-Balice. Umowa na realizację prac podpisana została w dniu 26 września 2013 r. z włoską firmą Astaldi S.p.a., która wcześniej wygrała już przetarg na rozbudowę terminala międzynarodowego lotniska Kraków-Balice. Wykonawca zobowiązał się do realizacji inwestycji za kwotę ponad 240 mln zł brutto.

Pierwsze prace przy modernizacji linii kolejowej rozpoczęły się na początku 2014 r. W dniu 31 stycznia ostatni pociąg pasażerski dotarł do dotychczasowego tymczasowego przystanku Kraków-Balice. Linia dla pociągów pasażerskich została zamknięta, jednak podczas trwającej ponad półtora roku modernizacji cały czas możliwy był dojazd do stacji paliw w Olszanicę. Z tego względu wykonawca w pierwszej kolejności zrealizował budowę dodatkowego toru. Następnie po nowym torze zaczęły poruszać się pociągi z paliwem, natomiast prace budowlane ruszyły na dotychczasowym torze.

Równolegle trwały roboty przy budowie 3 nowych przystanków kolejowych, a także połączenia torowego do nowej stacji końcowej, zintegrowanej z budynkiem nowego terminala pasażerskiego. W ramach inwestycji zbudowano również nowe mosty na rzece Rudawa, a także wiadukty nad ulicą Balicką, likwidując tym samym kłopotliwy przejazd kolejowy w tym rejonie. Cała trasa została zelektryfikowana, wyposażona w nowy system sterowania ruchem, a także sygnalizację i rogatki na przejazdach kolejowych.

Zakres inwestycji obejmował również prace torowe poza dotychczasową linią numer 118. Na odcinku Kraków Zachodni-podg Kraków Bronowice dobudowano 2 dodatkowe tory. Po stronie południowej linii numer 133 powstał tor w miejscu dotychczasowej bocznic do rampy rozładunkowej w rejonie przystanku Kraków Łobzów. Tor po stronie północnej powstał częściowo dzięki wykorzystaniu południowego toru linii numer 100, która mniej więcej na wysokości przecięcia z ulicą Raclawicką stała się obecnie jednotorowa. Dzięki opisanemu powyżej rozwiązaniu pociągi poruszające się z Krakowa do stacji Balic przejeżdżają nad linią kolejową w kierunku Katowic bezkolizyjnie, korzystając z istniejącego wiaduktu w Bronowicach.

W ramach inwestycji częściowo przebudowano przystanek Kraków Łobzów. Z uwagi na opóźnienie przy modernizacji linii kolejowej numer 133 powstało tu rozwiązanie na pierwszy rzut oka kuriozalne. Tory trasy w kierunku Katowic wciąż obsługiwane są przez stary peron wyspowy. Natomiast po zewnętrznych stronach powstały perony połówkowe, które obsługują tylko trasę do Balic. W ramach modernizacji linii kolejowej numer 133 docelowo w tym miejscu powstaną dwa perony wyspowe. Pośrodku znajdować się będą tory dalekobieżne, natomiast na zewnątrz powstały już tory dla połączeń aglomeracyjnych. Również nad ulicą Armii Krajowej powstał dodatkowy wiadukt kolejowy. W tym rejonie układ torowy nie jest jednak w całości zrealizowany (z powodu opóźnień przy modernizacji linii kolejowej numer 133). Skutkiem tego jest fakt, że na odcinku ok. 1,5 km,



Zespół serii EN64-003 w okolicy przystanku Kraków Zakliki (17.09.2015 r.). Fot. M. Wojtaszek



Stacja końcowa Kraków Lotnisko (13.09.2015 r.). Fot. M. Wojtaszek

między podg Kraków Bronowice a stacją Kraków Mydlniki, pociągi do Balic na razie korzystają tylko z 1 toru.

W ramach inwestycji powstały 3 nowe przystanki kolejowe: Kraków Młynówka, Kraków Zakliki oraz Kraków Olszanica. Pierwszy z nich zlokalizowany jest w rejonie ulicy Balickiej, drugi przy ulicy Zakliki z Mydlnik, natomiast trzeci przy ulicy Krzyżówka. Wszystkie 3 przystanki wyposażone są w zewnętrzne perony, na których zainstalowano wiaty dla pasażerów oraz system informacji pasażerskiej, składający się z tablic elektronicznych oraz megafonów. Dodatkowo w rejonie przystanków powstały niewielkie parkingi, na których swoje pojazdy mogą pozostawić pasażerowie przesiadający się do pociągów. Stacja końcowa Kraków Lotnisko zlokalizowana została tuż obok parkingu wielopoziomowego, posiada 2 tory, peron wyspowy i jest zadaszona. Z peronu prowadzi bezpośrednie połączenie przez pochylnię z ruchomym chodnikiem i kładkę nad układem drogowym do nowego terminala pasażerskiego. Stacja ma charakter czołowy i ze względu na układ torów nie ma możliwości ewentualnego obrotu składu przez lokomotywę. Zatem wjechać tu mogą elektryczne zespoły trakcyjne lub też pociągi złożone ze zwykłych wagonów, wyposażone jednak w lokomotywy na obu końcach składu.

Początkowo prace budowlane na modernizowanej linii kolejowej prowadzone były bardzo sprawnie. Cała inwestycja przez wiele miesięcy uznawana była za wzorcową. Przez pewien czas mówiło się nawet o możliwości przywrócenia połączenia kolejowego do Balic jeszcze przed wakacjami 2015 r. Niestety, na samym finiszu doszło do poważnego opóźnienia. Pierwotnego terminu oddania do użytku modernizowanej linii kolejowej, zaplanowanego na dzień 1 września, nie udało się dotrzymać. Chwilowo rozważano uruchomienia pociągów, ale przy zmniejszonej prędkości przejazdu i częstotliwości kursowania; na rozwiązanie to jednak nie zgodziły się Koleje Małopolskie, które chciały rozpocząć eksploatację linii od razu z pełną ofertą przewozową.

Tymczasem w niedzielę 13 września 2015 r. pierwszy elektryczny zespół trakcyjny dotarł na stację Kraków-Balice. Była to należąca do Kolei Małopolskich jednostka EN64 numer 008, która z prędkością około 20 km/h dostojnie pokonała całą trasę, by na stacji końcowej Kraków Lotnisko

uczestniczyć w uroczystości „Odlotowa Niedziela”, w ramach której wszyscy chętni mogli zobaczyć nowy terminal pasażerski, jeszcze przed oficjalną inauguracją. W momencie przejazdu czynny był tylko 1 tor, na linii nie działała sygnalizacja sterowania ruchem, a wyposażenie niektórych przejazdów kolejowych wciąż było niekompletne.

Kolejny termin uruchomienia zmodernizowanej trasy kolejowej wyznaczono na dzień 15 września. Regularne pociągi pasażerskie znów nie wyruszyły do Balic, jednak sama trasa uzyskała w końcu pozwolenie na użytkowanie. Zatem mogły rozpocząć się jazdy próbne jednostek Kolei Małopolskich.

Ostateczny, trzeci termin uruchomienia regularnych połączeń kolejowych do Balic wyznaczono na dzień 28 września. Punktualnie o godzinie 4.05 z dworca Kraków Główny wyruszył po zmodernizowanej trasie kolejowej do portu lotniczego Kraków-Balice pierwszy pociąg Kolei Małopolskich z pasażerami na pokładzie. Skład bez problemu dotarł do celu podróży. Warto podkreślić, że na nowej trasie kolejowej nie było już żadnych tymczasowych ograniczeń prędkości. Uruchomiono również sygnalizację świetlną na wszystkich przejazdach oraz system sterowania ruchem pociągów.

Obecnie pociągi do Balic odjeżdżają z dworca Kraków Główny z peronu trzeciego co pół godziny w stałym taktcie. W zdecydowanej większości są to bezpośrednie połączenia ze stacji Wieliczka Rynek-Kopalnia, obsługiwane przez trójczłonowe zespoły serii EN64, wyprodukowane przez zakłady PESA S.A. z Bydgoszczy. Pociągi na zmodernizowanym odcinku mijają się w rejonie przystanku Kraków Olszanica. Rozkładowy czas przejazdu całej trasy wynosi 18 minut, natomiast postój na stacji końcowej Kraków-Balice trwa nieco ponad 20 minut.

Linia kolejowa numer 118 rozpoczyna się obecnie na stacji Kraków Główny, kończy na stacji Kraków Lotnisko i ma długość 10 827 m. Prędkość maksymalna dla pociągów pasażerskich wynosi 80 km/h, natomiast dla pociągów towarowych 60 km/h.

Już w pierwszym dniu funkcjonowania połączenia w pociągu znaleźli się pasażerowie, którzy zdecydowali się na zakup miesięcznych biletów. Chociaż krakowska prasa po 2 dniach od uruchomienia połączenia do Balic donosiła o niskiej frekwencji, w kolejny weekend zespoły Kolei Małopolskich zapętniły się. Pociągi bardzo szybko zyskały stałych pasażerów i mają wszelkie szanse powtórzyć sukces połączenia do Wieliczki.



Spalinowy wagon silnikowy SA109-009 na stacji Kraków-Balice w dniu 25 maja 2006 r., gdy zainaugurowano przewozy pasażerskie z centrum Krakowa do portu lotniczego. Fot. M. Wojtaszek