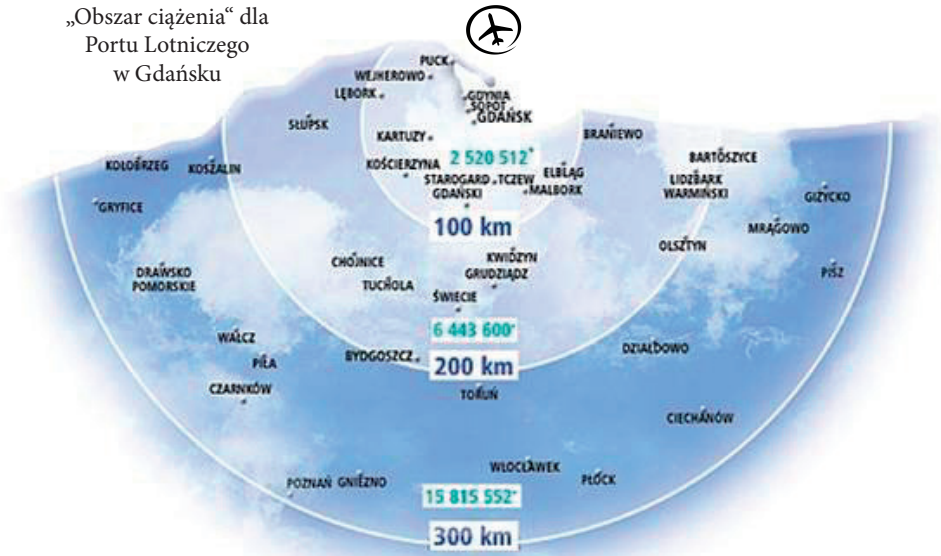


„Obszar ciężenia“ dla  
Portu Lotniczego  
w Gdańsku



Ryc. 25. Obszar ciężenia dla Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy

Źródło: Dział Analiz Ekonomicznych i Marketingu, Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy, info. z dn.24.02.2009.

Z badań pozyskanych w wywiadzie bezpośrednim<sup>88</sup> wynikało, że w bliskim otoczeniu portu lotniczego zamieszkuje połowa mieszkańców województwa. Ze względu na liczbę oferowanych połączeń lotniczych i dogodne warunki komunikacyjne, zasięg oddziaływania gdańskiego lotniska wykraczał poza granice województwa i obejmował inne ośrodki miejskie.

Poza liczbą ludności obszaru ciężenia obiektu lotniskowego istotne znaczenie dla rozwoju ekonomicznego województwa pomorskiego ma profil gospodarczy tego obszaru, dający istotne wskazówki co do przyszłych parametrów popytu na usługi lotnicze oferowane w oparciu o dany obiekt lotniskowy. obszarów ciężenia poszczególnych obiektów lotniskowych pod uwagę wzięto następujące wskaźniki<sup>89</sup>:

- wartość dodaną brutto oraz wartość dodaną brutto na jednego mieszkańca;
- zatrudnienie oraz gęstość zaludnienia.

Efektem przeprowadzonych analiz ekonomicznych profilu gospodarczego obszaru ciężenia województwa pomorskiego stwierdzono, że wartość dodana brutto, poziom zatrudnienia oraz zamożność w województwie skoncentrowane są wokół

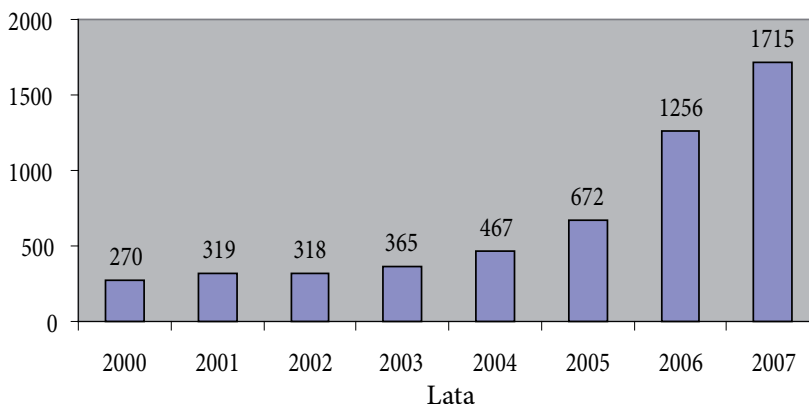
<sup>88</sup> Respondentem był Michał Kordel, Dział Analiz Ekonomicznych i Marketingu, Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy, info. z dn. 24.02.2009.

<sup>89</sup> *Studium strategicznego rozwoju sieci lotnisk...*, op.cit., s. 9.

Trójmiasta, które wypracowuje ponad 50% wartości dodanej brutto województwa<sup>90</sup>. Taka analiza potwierdza słuszność badań analityczno-jakościowych zawartych w podrozdziale 4.1.

Wyniki badań rocznej przepustowości portu lotniczego w Gdańsku przedstawiono na rycinie 26. Z powyższego wynika, że w badanym okresie w skali roku wykazywała ona tendencję wzrostową. W okresie 2000–2004 przepustowość roczna wzrastała średnio o ok. 16%. Natomiast po akcesji Polski do UE w 2004 roku ruch pasażerski w Porcie Lotniczym im. Lecha Wałęsy w Gdańsku wyniósł łącznie 466 691 pasażerów i był o 27% większy w porównaniu z rokiem poprzednim (2003). Od 2005 roku przepustowość pasażerska wzrastała każdego roku, odpowiednio o 43% (w porównaniu 2005 do 2004), 87% (w porównaniu 2006 do 2005) i 36% (w porównaniu 2007 do 2006). Powyższe badanie ukazuje dynamiczny wzrost przepustowości w latach 2000–2007. Przepustowość portu lotniczego dla 2007 roku wynosiła 1 715 tys. osób. Porównując rok bazowy (2000) z rokiem końcowym (2007) nastąpił dynamiczny wzrost przepustowości pasażerów (o 535%).

Liczba pasażerów  
w ciągu roku  
w tys



Ryc. 26. Przepustowość pasażerska Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w latach 2000–2007  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Działu Analiz Ekonomicznych i Marketingu Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy, info. z dn. 24.02.2009.

Analizując dane dotyczące portu lotniczego w Gdańsku na tle kraju należy podkreślić, że przyspieszeniu uległa dynamika rozwoju lotniska w skali rok do roku, a w latach 2005–2006 był on drugim najszybciej rozwijającym się portem lotniczym w Polsce, ustępując jedynie portowi lotniczemu we Wrocławiu. Wraz z rozwojem

<sup>90</sup> *Ibidem*, s. 10.

portu lotniczego wzrastała podaż pracy na obszarze lotniska, kreując pełnoetatowe zatrudnienie w 2007 roku w wielkości 730 osób<sup>91</sup>.

Powyższe badania przepustowości portu lotniczego w Gdańsku wykazały, że gdański port lotniczy odgrywał istotną rolę w funkcjonowaniu gospodarczym województwa pomorskiego. Przepustowość pasażerów w 2007 roku wynosiła 1,7 mln osób rocznie, stanowiąc punkt wyjścia dla prognozy rozwojowej do 2012 roku.

#### 2.2.4. Ocena infrastruktury szynowej w 2007 roku

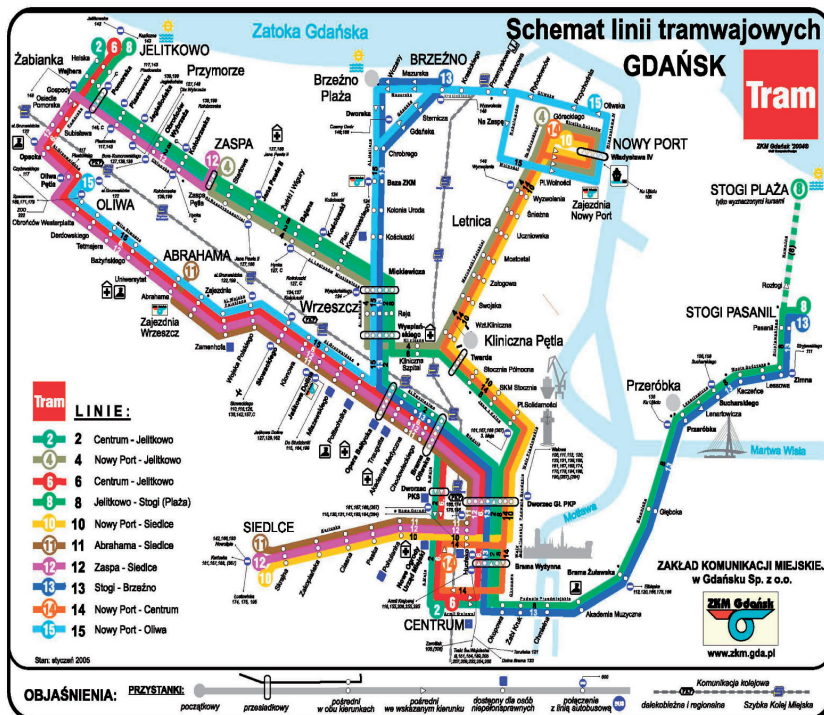
Analiza została przeprowadzona dla infrastruktury szynowej mierzonej długością linii kolejowych, liczbą przystanków i dworców kolejowych. Transport kolejowy jest alternatywną i konkurencyjną formą przemieszczania się względem transportu drogowego. Dostępność transportowa w ujęciu ekonomicznym zawiera się zarówno w sferze podaży usług, jak i potrzeb transportowych. Jest wskaźnikiem pozwalającym określić stopień transportowego zagospodarowania regionu<sup>92</sup>. Można ją ocenić poprzez analizę gęstości rozmieszczenia punktów i węzłów transportowych obsługujących przewozy<sup>93</sup>. Odnosząc się do strefy A, a więc terytorialnie do miasta Gdańsk wraz z Sopotem oraz z obszarem ściśle korespondującym z Trójmiastem i jego bliskim otoczeniem, infrastruktura kolejowa jest dosyć dobrze rozwinięta. Na obszarze miasta Gdańsk funkcjonuje transport szynowy – tramwajowy, natomiast w obrębie obszaru trójmiejskiego funkcjonuje Szybka Kolej Miejska. Na rycinie 27. ukazano połączenia tramwajowe w Gdańsku wraz z przystankami i pętlami tramwajowymi obejmujące strefę A.

Z ryciny 27. wynika, że w 2007 roku jedynie gdańskie dzielnice północne były w dostatecznym stopniu skomunikowane z centrum miasta za pomocą transportu szynowego. Powiązania komunikacyjne za pomocą transportu szynowego wpływały na usprawnienie funkcjonowania systemu transportowego w centrum Gdańska i systemu powiązań transportowych miasta i północnej części aglomeracji. Natomiast brakowało połączenia szynowego z południowo-zachodnimi dzielnicami aglomeracji oraz miejscami newralgicznymi dla funkcjonowania gospodarczego, takimi jak port lotniczy. W tabeli 25. przedstawiono analizę komunikacji transportem szynowym, uwzględniając aspekt ilościowy (liczbę stacji, węzłów transportowych i długość linii kolejowych) w strefach A i B.

<sup>91</sup> *Ibidem*, s. 35


<sup>92</sup> *Gospodarowanie w transporcie kolejowym Unii Europejskiej*, red. S. Miecznikowski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007, s. 98–132.

<sup>93</sup> G. Rosa, *Usługi transportowe. Rynek – konkurencja – marketing*, Wyd. Naukowe US, Szczecin 2006, s. 34.



Ryc. 27. Układ linii tramwajowych w Gdańsku w 2007 roku  
 Źródło: Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku, info z dn.11.03.2009

Tabela 25. Analiza infrastruktury szynowej w strefie A i strefie B w 2007 roku

		2007
<b>Lp.</b>	<b>Komunikacja transportem szynowym</b>	
1.	strefa A Tramwaj TRAM	16 pętli tramwajowych, 11 linii tramwajowych, 103 stacje tramwajowe o dł. 101 km
2.	strefa A Szybka Kolej Miejska SKM	10 stacji kolejowych, w tym 4 dworce kolejowe dla połączeń ponadregionalnych
3.	Kolej państwowa strefa B Szybka Kolej Miejska SKM	37 stacji kolejowych, w tym 8 dworców kolejowych dla połączeń ponadregionalnych
	Razem	50 stacji kolejowych, 103 stacje tramwajowe (220 peronów) o dł. 101 km

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań i danych pozyskanych od Zakładu Komunikacji Miejskiej w Gdańsku info z dn. 11.03.2009.