



Zeszyty Naukowe  
Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu  
2015, t. 63, nr 6

---

**Edyta Pijet-Migoń**

Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu  
Instytut Turystyki  
e-mail: edyta.migon@wsb.wroclaw.pl  
tel. 71 359 46 46

## **Możliwości wykorzystania współczesnej i dawnej infrastruktury lotniczej w turystyce miejskiej**

***Streszczenie.** Rozbudowana sieć połączeń lotniczych i dostępność cenowa transportu przyczyniają się do rozwoju turystyki, w tym turystyki miejskiej. Jednak funkcja transportowa nie jest jedyną funkcją, jaką mogą pełnić porty lotnicze oraz towarzysząca im infrastruktura. Celem opracowania jest wskazanie na pozalotnicze funkcje lotnisk oraz możliwości ich turystycznego wykorzystania. Porty lotnicze ze względu na często interesujące położenie, architekturę terminali, nowoczesne rozwiązania technologiczne i organizacyjne mogą również pełnić funkcję atrakcji turystycznych. Organizowane przy nich muzea transportu, wystawy, ekspozycje, tarasy i punkty widokowe oraz centra informacyjne dodatkowo przyciągają turystów, również tych niepodróżujących drogą lotniczą. Ponadto rosnące zainteresowanie historią lotnictwa daje możliwości kreowania nowych produktów turystycznych lub rozszerzania już istniejących, także wykorzystując nieczynne już porty lub ich pozostałości, co w konsekwencji może przyczynić się do deglomeracji ruchu turystycznego w miastach i zwiększenia atrakcyjności turystycznej dzielnic położonych poza centrami miast.*

***Słowa kluczowe:** infrastruktura lotnicza, turystyka miejska, atrakcja turystyczna, produkt turystyczny*

### **Wstęp**

Pomiędzy rozwojem transportu lotniczego a rozwojem aglomeracji, regionu oraz turystyki zachodzi swoisty efekt synergii<sup>1</sup>. Port lotniczy oferujący wiele

---

<sup>1</sup> B. Prideaux, *Transport and Destination Development*, w: *Tourism and Transport. Issues and Agenda for the New Millennium*, red. L. Lumsdon, S.J. Page, Elsevier, Amsterdam 2004, s. 79-92.



połączeń przyczynia się do wzrostu dostępności transportowej miasta i regionu, które obsługuje, a wielkość pasażerskiego ruchu lotniczego i stopień rozbudowania oferty połączeń świadczy równocześnie o hierarchii miasta i jego metropolitalnych funkcjach<sup>2</sup>. Dla ruchu turystycznego transport pełni funkcję łącznika pomiędzy obszarami, z których pochodzą turyści, a obszarami recepcyjnymi<sup>3</sup>.

Wymienione funkcje transportu lotniczego są funkcjami podstawowymi, jednak nie jedynymi. Infrastruktura transportu lotniczego, podobnie jak infrastruktura innych form transportu, może stać się również atrakcją turystyczną<sup>4</sup>, rozumianą bardzo szeroko, czyli przedmiotem zainteresowania turystów<sup>5</sup>, wzbogacającą ofertę turystyczną miasta i regionu. Celem artykułu jest pokazanie możliwości wykorzystania infrastruktury lotniczej, zwłaszcza infrastruktury portów lotniczych, w budowaniu produktu turystycznego aglomeracji poprzez przytoczenie przykładów z różnych państw świata i Polski. Artykuł zawiera także próbę odpowiedzi na pytanie, jakie mogą być korzyści dla miasta z dodatkowego wykorzystania infrastruktury portów lotniczych na potrzeby turystyki. Artykuł jest wynikiem studiów specjalistycznej literatury i opracowań dotyczących historii lotnisk, architektury terminali lotniczych, przeprowadzonej analizy stron internetowych wybranych portów lotniczych oraz doświadczeń własnych i wizyt studyjnych. W przypadku infrastruktury polskich portów, zarówno dawnych, jak i współczesnych, dodatkowo zastosowano metodę inwentaryzacji terenowej oraz analizę porównawczą współczesnych oraz historycznych planów miast.

## 1. Porty lotnicze jako atrakcja turystyczna

### 1.1. Porty lotnicze o interesującym położeniu

Od czasu narodzin lotnictwa maszyny latające i ich piloci przyciągali uwagę i zainteresowanie. Na pierwsze pokazy lotnicze przybywały tłumy widzów<sup>6</sup>.

<sup>2</sup> B. Derudder, F. Wilcox, *Global Cities and Air Transport*, w: *The Geographies of Air Transport*, red. A.R. Goetz, L. Budd, Ashgate, Farnham 2014, s. 103-123.

<sup>3</sup> *Aviation and Tourism*, red. A. Graham, A. Papatheodorou, P. Forsyth, Ashgate, Aldershot 2008, s. 1.

<sup>4</sup> D. Hall, *Transport Tourism. Travelling through Heritage and Contemporary Recreation*, w: *Niche Tourism. Contemporary Issues, Trends and Cases*, red. M. Novelli, Elsevier, Oxford 2005, s. 89-98.

<sup>5</sup> M. Nowacki, *Atrakcje turystyczne, dziedzictwo i jego interpretacja – jako produkt turystyczny*, „Problemy Turystyki” 1999, t. XXII, nr 2, s. 5-12.

<sup>6</sup> J. Liwiński, *75 lat Portu Lotniczego Warszawa Okęcie*, „Przegląd Komunikacyjny” 2009, nr 6, s. 32-38.

Równoległe z rozwojem lotnictwa i jego wykorzystaniem w transporcie pasażerskim zarówno samoloty, jak i budowane porty lotnicze stawały się symbolem rozwoju techniki.

Wraz z rozrastaniem się miast i równoczesnym wzrostem zapotrzebowania na transport lotniczy oraz wprowadzeniem dużych samolotów pasażerskich pojawiła się potrzeba rozbudowania istniejących lotnisk, zwłaszcza wydłużenia pasów startowych lub nawet budowania nowych lotnisk, jeśli funkcjonowanie istniejących było uciążliwe lub zbyt niebezpieczne ze względu na bliskie położenie centrum miasta. Z powodu braku odpowiedniego pod względem fizjograficznym terenu w pobliżu aglomeracji w wielu miejscach na świecie, w celu rozbudowania istniejącego lub budowania nowego lotniska, pozyskiwano przybrzeżne tereny morskie. Dzięki zbudowaniu sztucznych, wychodzących w morze półwyspów wydłużono pas startowy m.in. w Gibraltarze, Male na Malediwach, Denpasar na wyspie Bali w Indonezji czy Auckland w Nowej Zelandii.

Nowe lotnisko w Hongkongu wybudowano na terenie w 75% pozyskanym kosztem morza. Do jego powstania wykorzystano dwie istniejące wyspy Chek Lap Kok i Lam Chau. Wyspy splantowano, a pozyskane w ten sposób kruszywo, uzupełnione o materiał skalny i piaszczysty z pobliskich terenów nadmorskich, wykorzystano do budowy sztucznego lądu. Na potrzeby budowy nowego lotniska zużyto 121 mln m<sup>3</sup> skał, 76 mln m<sup>3</sup> piasku i 69 mln m<sup>3</sup> materiału drobniejszego. Było to największe przekształcenie terenu na potrzeby budowy portu lotniczego w skali świata<sup>7</sup>.

Częściowo na sztucznym lądzie zostało wybudowane również lotnisko Incheon International w Seulu w Korei. W celu jego budowy pozyskano tereny morskie pomiędzy wyspami Yeongjongdo i Youngyu. Budowę rozpoczęto w 1992 a zakończono w 2000 r., natomiast obsługę samolotów lotnisko zaczęło rok później. Również budowa lotniska Changi w Singapurze była możliwa dzięki pozyskaniu ponad połowy gruntów z morza. Nowe lotnisko Hamad w Doha w Katarze położone jest na półwyspie, którego ponad połowa jest również sztucznym lądem<sup>8</sup>.

Pierwszym lotniskiem wybudowanym na całkowicie sztucznej wyspie jest lotnisko Kansai w Osace w Japonii. Budowa tego lotniska, oddalonego o 5 km od brzegów Zatoki Osaka, została ukończona w 1994 r. Sztuczna wyspa, na której funkcjonuje lotnisko, ma 2,5 km szerokości i 4,5 km długości. Do jej budowy wykorzystano 21 mln m<sup>3</sup> materiału skalnego. Kolejne japońskie lotniska wybudowane na sztucznych wyspach znajdują się w pobliżu Nagoi (Chūbu Centrair International), Kobe i Kitakyushu. O budowie wszystkich tych lotnisk

<sup>7</sup> L. Dávid, Z. Ilyés, Z. Baros, *Transportation and Industry*, w: *Anthropogenic Geomorphology*, red. J. Szabó, L. Dávid, D. Lóczy, Springer, Dordrecht 2010, s. 189-215.

<sup>8</sup> [www.airport-technology.com](http://www.airport-technology.com) [23.03.2015].

nakręcono wiele filmów dokumentalnych i stały się one równocześnie swoistą atrakcją turystyczną miast, w pobliżu których są położone.

Szczególnie interesujące ze względu na położenie jest lotnisko w Gibraltarze. Pas startowy znajduje się na wąskim przesmyku lądu łączącym terytorium Hiszpanii z tzw. Skałą Gibraltarską i jest przecięty przez jedyną drogę dojazdową na półwysep. W czasie operacji lotniczych (startów i lądowań) droga jest zamknięta i zarówno kierowcy, jak i piesi muszą poczekać na ich zakończenie. Taka sytuacja jest utrudnieniem dla mieszkańców, ale równocześnie wielką atrakcją dla turystów, zwłaszcza miłośników lotnictwa, którzy odwiedzają Gibraltar nie tylko drogą powietrzną. Tarasy widokowe na Skale Gibraltarskiej umożliwiają oglądanie lotniska i odbywających się na nim operacji niemal z lotu ptaka. Dobrze widoczne z punktu widokowego na Mt Victoria jest położone na przewężeniu lądu lotnisko w Wellington (Nowa Zelandia), a odpowiednie tablice informacyjne wyjaśniają genezę terenu wykorzystanego pod budowę portu lotniczego.

## 1.2. Architektura terminali lotniczych

Przedmiotem zainteresowania turystów mogą być również dawne i współczesne dworce lotnicze, zwane terminalami. Ich architektura była podporządkowana głównie funkcjonalności, ale była także odzwierciedleniem ambicji miasta i regionu, a nawet państwa. Często poprzez architekturę budynku dworca lotniczego chciano podkreślić nie tylko rangę portu, ale również elitarny charakter podróży lotniczych. W rezultacie wiele terminali lotniczych stało się symbolami – wizytówkami miast. Są one oglądane nie tylko przez podróżnych, ale są również celem wizyt turystów w czasie wyjazdów krajoznawczych, a także są odwiedzane w celach poznawczych przez lokalnych mieszkańców.

Wśród lotnisk budowanych w latach 20. i 30. XX w. ikonami stały się lotniska Croydon w Londynie, Le Bourget w Paryżu i Tempelhof w Berlinie<sup>9</sup>. Budynek terminala lotniczego oraz pobliski hotel Aerodrome przy lotnisku Croydon wybudowano w stylu nawiązującym do neoklasycznego. W podobnym stylu zostały wybudowane główne budynki przy lotnisku Le Bourget. Neoklasyczny styl, postrzegany jako reprezentacyjny, miał za zadanie podkreślać prestiż i znaczenie tych miejsc.

Budynek główny lotniska Tempelhof pod względem kubatury był przez wiele lat jednym z największych budynków świata. Obecnie jest zabytkiem objętym ochroną i symbolem burzliwych losów Berlina. Zaprojektowany został w stylu uproszczonego neoklasycyzmu, z elementami monumentalnymi charakterystycz-

<sup>9</sup> H. Pearman, *Airports: A Century of Architecture*, Laurence King Publishing, London 2004, s. 47.

nymi dla architektury nazistowskiej. W okresie II wojny światowej mieściły się w nim zakłady produkcji zbrojeniowej, w których pracowali robotnicy przymusowi i więźniowie. Po zakończeniu wojny lotnisko zostało oficjalnie przejęte przez oddziały amerykańskie. W latach 1948-1949, w okresie blokady Berlina Zachodniego i organizacji tzw. mostu powietrznego, stało się ono symbolem wolności. Zostało zamknięte w 2008 r. i jest obecnie częścią Tempelhofer Freiheit – miejskiego parku krajobrazowego. O przeszłości miejsca przypominają pomniki i tablice informacyjne. Budynek dawnego dworca lotniczego można zwiedzać grupowo z przewodnikiem. Teren dawnego lotniska jest miejscem często odwiedzanym zarówno przez mieszkańców Berlina, jak i turystów<sup>10</sup>.

Po II wojnie światowej jednym z najbardziej znanych pod względem architektonicznym terminali stał się budynek Trans World Airlines Flight Center na lotnisku Johna Kennedy’ego w Nowym Jorku<sup>11</sup>. Budynek został wybudowany według projektu słynnego architekta Eero Saarinen’a i oddany do użytku w 1962 r. Według założeń miał on oddawać ducha latania<sup>12</sup> i dzięki obłej formie bryły przypominającej ptaka udało się to doskonale osiągnąć. Terminal ten stał się inspiracją dla wielu innych budowli, nie tylko związanych z transportem lotniczym. W 1994 r. budynek został objęty ochroną prawną jako *historic landmark* (zabytek historyczny), a w 2005 r. wpisany przez National Park Service – najważniejszą organizację odpowiedzialną za ochronę dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego USA do rejestru zabytków National Register of Historic Places. Współcześnie terminal jest użytkowany przez linie Jet Blue.

Wśród terminali wybudowanych w latach 90. XX w. szczególnie wysoko oceniane są: terminal lotniska Kansai w Osace zaprojektowany przez włoskiego architekta Renzo Piano, terminal na nowym lotnisku w Hongkongu według projektu firmy Foster and Partners oraz terminal lotniska Denver International zaprojektowany przez Curtisa Fentressa<sup>13</sup>. Terminal przy lotnisku w Denver posiada bardzo charakterystyczny dach przypominający wielu osobom las indiańskich tipi, jednak według założenia architekta nawiązuje on do otaczających miasto, ośnieżonych przez wiele miesięcy szczytów gór. Terminal ceniony jest również za rozwiązania ekologiczne. Nietypowy dach, do konstrukcji którego wykorzystano materiał zawierający teflon, powoduje, że budynek nie wychładza się zimą, a latem nie nagrzewa się. Innym bardzo znanym terminalem zaprojektowanym przez Curtisa Fentressa jest budynek na lotnisku Incheon w Seulu. Budynek ten

<sup>10</sup> [www.visitberlin.de](http://www.visitberlin.de) [29.03.2015].

<sup>11</sup> M. Stangel, *Airport City*, Wyd. Helion, Gliwice 2014, s. 19.

<sup>12</sup> A. Gordon, *Naked Airport. A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, University of Chicago Press, Chicago 2008, s. 177.

<sup>13</sup> P. Wróbel, *Architektura lotnisk*, „Czasopismo Techniczne” 2010, z. 15, „Architektura”, z. 7-A2, s. 417-422.

był wielokrotnie nagradzany za połączenie elementów architektury nawiązujących do koreańskiej kultury z funkcjonalnością.

Do szczególnie interesujących terminali wybudowanych w pierwszej dekadzie XXI w. zaliczane są budynki zaprojektowane przez Richarda George'a Rogersa – terminal T4 na lotnisku Barajas w Madrycie i terminal T5 na lotnisku Heathrow w Londynie<sup>14</sup>. Dodatkowo przedmiotem zainteresowania turystów jest terminal T3 międzynarodowego lotniska w Pekinie, zaprojektowany przez Normana Fostera. Budynek w swojej kolorystyce i kształcie nawiązuje do symbolicznego chińskiego smoka.

Przy niektórych lotniskach, zarówno współcześnie funkcjonujących, jak i historycznych (np. Croydon, Tempelhof, przy lotnisku w Hamburgu czy nadal nieoddanym do użytku lotnisku Berlin Brandenburg), otwarto specjalne centra informacyjne, gdzie można dowiedzieć się więcej nie tylko na temat architektury budynku dworca lotniczego, ale również funkcjonowania całego lotniska.

### 1.3. Nowe funkcje turystyczne i usługi dodatkowe portów lotniczych

Duże lotniska, zwłaszcza pełniące funkcję lotnisk przesiadkowych i węzłów multimodalnych, rozszerzają swoją działalność o dodatkowe usługi (schemat 1). Przy terminalach lotniczych budowane są hotele, centra handlowe, punkty usługowe, obiekty konferencyjne. Lokalizacja w pobliżu lotniska może być dla firmy dodatkowym atutem, dlatego w dużych aglomeracjach coraz częściej dochodzi do powstawania centrów (skupisk) biznesowych, które wraz z portem lotniczym i innymi obiektami zaczynają przypominać samodzielne miasto, zwane Airport City<sup>15</sup>. Obiekty biurowe, konferencyjne, hotelowe, gastronomiczne, handlowe czy miejsca rozrywki (np. kasyna, parki rozrywki) zaczynają przyciągać dodatkowe osoby, nie tylko pasażerów i osoby im towarzyszące.

W ostatnich latach dochodzi do swoistej ewolucji funkcjonalnej terminali lotniczych. Oprócz obsługi pasażerskiej są oferowane różnorodne usługi: biznesowe, handlowe, rekreacyjne i kulturalne, zwłaszcza na największych światowych lotniskach. Na lotnisku Changi w Singapurze otwarto kina, centra fitness, palmiarnię i cztery ogrody tematyczne połączone specjalnie wyznaczoną trasą zwiedzania – ścieżką przyrodniczą (*Nature Trail*). Na dachu terminala T1 otwarto Ogród Kaktusów, na terenie terminala T2 można podziwiać Ogród Orchidei

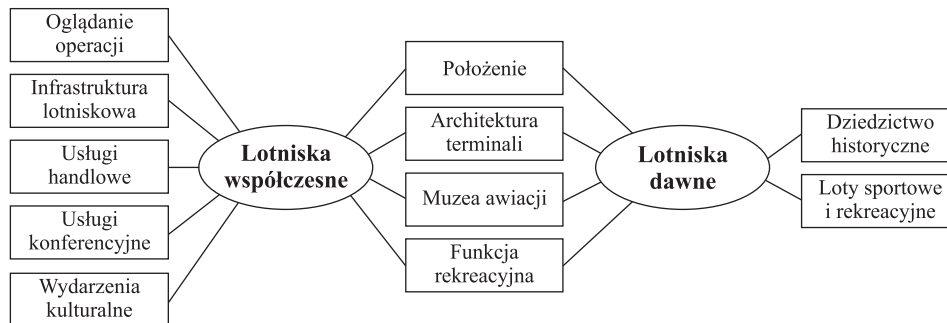
<sup>14</sup> M. Gottdiener, *Life in the Air. Surviving the New Culture of Air Travel*, Rowman and Littlefield Publishers, Lanham 2001, s. 62-74.

<sup>15</sup> P. Wróbel, *Miasto sieciowe. Airport city i aeropolis*, „Czasopismo Techniczne” 2012, z. 1, „Architektura”, z. 1-A2, s. 421-431.

i Ogród Słoneczników, natomiast przy terminalu T3 utworzono Ogród Motyli, gdzie można podziwiać różne gatunki motyli fruujących wśród tropikalnej roślinności<sup>16</sup>. Przy lotnisku Schiphol w Amsterdamie funkcjonuje kasyno, biblioteka oraz mała galeria sztuki – filia galerii sztuki Rijksmuseum<sup>17</sup>.

Wprowadzane usługi dodatkowe są kolejnym źródłem dochodów dla portów lotniczych<sup>18</sup>, ale również mają zachęcić do korzystania w przyszłości z danego lotniska, a nie z lotniska z nim konkurującego<sup>19</sup>. Równocześnie stanowią dodatkową atrakcję dla odwiedzających lotnisko. Dla osób zainteresowanych funkcjonowaniem lotnisk są organizowane przez zarząd portów specjalne wycieczki i wizyty studyjne, które cieszą się dużym powodzeniem wśród grup szkolnych, ale nie tylko.

Schemat 1. Atrakcyjność turystyczna współczesnych i dawnych portów lotniczych



Źródło: opracowanie własne.

Porty lotnicze będące często „bramą wjazdową” do danego państwa dla podróżnych zagranicznych lub do miasta i regionu dla podróżnych krajowych są często miejscem wykorzystywanym w promocji destynacji. Ciekawym przykładem wykorzystania przestrzeni portu lotniczego do promocji całego kraju jest port lotniczy stolicy Nowej Zelandii – Wellington. Zarząd portu w porozumieniu z Narodową Organizacją Turystyczną, wykorzystując falę zainteresowania Nową Zelandią po nakręceniu w tym kraju popularnych filmowych trylogii *Władca Pierścieni* i *Hobbit*, zgodził się na umieszczenie napisu na terminalu „Middle of Middle Earth” (Środek Śródziemia) oraz zawieszenie w hallu olbrzymich figur

<sup>16</sup> [www.changiairport.com](http://www.changiairport.com) [29.03.2015].

<sup>17</sup> [www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl) [29.03.2015].

<sup>18</sup> M. Rekowski, *Tendencje rozwojowe współczesnych portów lotniczych*, w: *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe*, red. M. Rekowski, Wyd. UE w Poznaniu, Poznań 2011, s. 13-32.

<sup>19</sup> A. Graham, *Airport Strategies to Gain Competitive Advantage*, w: *Airport Competition*, red. P. Forsyth, D. Gillen, J. Müller, H. Niemeier, Ashgate, Farnham 2010, s. 89-136.



przedstawiających najbardziej charakterystyczne postacie z filmów. Na lotnisku zaczyna się również szlak filmowy związany z bohaterami filmów powstałych na podstawie powieści Tolkiena.

Czasem na potrzeby organizacji konferencji, spotkań firmowych lub nawet koncertów czy przedstawień teatralnych oprócz sal konferencyjnych wykorzystuje się dodatkowo przestrzeń terminala. Tego typu wydarzenia są organizowane w terminalach portów lotniczych w Dreźnie i Hamburgu<sup>20</sup>.

#### 1.4. Lotniska jako miejsca spotkań miłośników awiacji

Od pewnego czasu, zwłaszcza od kiedy w większości państw zniesiono zakazy fotografowania obiektów lotniczych, rośnie zainteresowanie fotografią lotniczą. Tak zwani spotterzy, czyli osoby obserwujące i fotografujące samoloty, organizują wycieczki nie tylko na najbliższe lotnisko, ale również wyjazdy na inne lotniska. Rosnące zainteresowanie fotografią lotniczą zauważyło wiele zarządów portów lotniczych i z myślą o takich osobach oprócz popularnych tarasów widokowych wyznaczane są specjalne miejsca do obserwacji operacji lotniczych – tzw. górki spotterów. Do bardzo popularnych tego typu miejsc można zaliczyć Besucherpark przy lotnisku w Monachium, gdzie nie tylko przygotowano specjalne miejsce do obserwacji samolotów, ale również wybudowano centrum informacyjne na temat historii i funkcjonowania portu lotniczego oraz przygotowano teren rekreacyjny dla dzieci. Na obszarze tego szczególnego parku ustawiono również kilka zabytkowych samolotów z lat 50.-60. XX w., do których można wejść i zobaczyć całe wyposażenie z bliska. Przy centrum informacyjnym działa kawiarnia i restauracja. Miejsce to jest chętnie odwiedzane przez pasażerów, którzy mają dłuższą przerwę w podróży, ale jest również jednym z ulubionych miejsc spotkań mieszkańców Monachium, zwłaszcza rodzin z dziećmi<sup>21</sup>.

Podobne centrum edukacyjno-rekreacyjne, nazwane Runway Visitor Park, zostało zorganizowane przy lotnisku w Manchesterze w Wielkiej Brytanii. W parku tym również można zobaczyć wycofane z eksploatacji samoloty, w tym ustawiony w specjalnym hangarze samolot Concorde – ikonę brytyjskiego lotnictwa. Przy parku działa centrum konferencyjne i restauracja<sup>22</sup>.

Wiele portów organizuje konkursy, a następnie wystawy fotografii samolotów. Przygotowywane są wystawy stałe lub czasowe związane z historią lotnictwa i słynnymi pilotami. Dla przykładu, na terenie nowego terminala w Pradze Ruzyně otwarto wystawę na temat historii lotnictwa w Pradze, a w terminalu

<sup>20</sup> [www.dresden-airport.de](http://www.dresden-airport.de); [www.hamburg-airport.de](http://www.hamburg-airport.de) [29.03.2015].

<sup>21</sup> [www.munich.airport.de](http://www.munich.airport.de) [29.03.2015].

<sup>22</sup> [www.manchesterairport.co.uk](http://www.manchesterairport.co.uk) [29.03.2015].



portu lotniczego Rotorua w Nowej Zelandii znajduje się niewielka stała wystawa na temat osoby będącej jedną z legend lotnictwa – Jean Batten, która jako pierwsza w 1936 r. dokonała samodzielnego przelotu z Anglii do Nowej Zelandii. Rotorua to miejsce urodzenia pilotki. Samolot, który umożliwił jej dokonanie tego wyczynu, można podziwiać w terminalu międzynarodowym w Auckland.

### 1.5. Muzea i wystawy lotnicze

Od kilkunastu lat rośnie zainteresowanie turystyką związaną z poznawaniem dawnej, ale również współczesnej infrastruktury transportowej. Derek Hall używa nawet określenia *transport tourism* (turystyka transportowa)<sup>23</sup>. Szczególną uwagą cieszą się pozostałości po dawnej infrastrukturze kolejowej, zwłaszcza wąskotorowej, ale również rośnie zainteresowanie historią lotnictwa.

Różne były losy infrastruktury lotniskowej po tym, jak zapadała decyzja o konieczności przeniesienia ruchu lotniczego i budowie nowego portu lotniczego w innym miejscu. Niektóre z dawnych lotnisk komunikacyjnych nadal działają na potrzeby lotnictwa ogólnego (General Aviation), a ich zabudowa częściowo została wykorzystana do organizacji muzeum awiacji; są to na przykład wspomniane już wcześniej muzeum w Paryżu – Le Bourget i w Pradze – Kbely.

Muzea lotnictwa tworzono również w nowych, specjalnie zaprojektowanych do tego miejscach. Do najbardziej znanych i popularnych wśród turystów muzeów awiacji należą: holenderskie muzeum Aviodrome w Lelystad, Finnish Aviation Museum przy porcie lotniczym w Helsinkach, muzeum w Pekinie, Imperial War Museum Duxford i Yorkshire Air Museum w Wielkiej Brytanii, muzeum w Ottawie, muzeum i centrum edukacyjne Future of Flight Aviation Centre and Boeing Tour w Mukilteo koło Seattle, muzeum w San Diego i Smithsonian's National Air and Space Museum w Waszyngtonie.

## 2. Możliwości dodatkowego wykorzystania infrastruktury lotniczej przez polskie miasta

### 2.1. Infrastruktura dawnych portów lotniczych w Polsce

W sześciu miastach położonych współcześnie na terenie Polski podjęto w różnym czasie decyzje o zmianie lokalizacji portów lotniczych. Sytuacja taka miała

<sup>23</sup> D. Hall, op. cit.

miejsce w Warszawie, Krakowie, Wrocławiu, Gdańsku, Katowicach i Szczecinie<sup>24</sup>. Różne były losy zamkniętych portów. Po najstarszym lotnisku komunikacyjnym dla Warszawy – Lotnisku Mokotowskim nie zachowały się praktycznie żadne pozostałości infrastruktury, a na terenie dawnego lotniska znajduje się popularny wśród mieszkańców Warszawy park – Pola Mokotowskie. O dawnej historii miejsca i początkach polskiego lotnictwa przypomina jednak obelisk z tablicą pamiątkową. Informacje na temat byłego lotniska można znaleźć na tablicach informacyjnych z planami parku<sup>25</sup>.

Na terenie dawnego lotniska w Krakowie Czyżynach utworzono wkrótce po jego zamknięciu w 1964 r. i przeniesieniu operacji lotniczych na lotnisko Kraków Balice Muzeum Lotnictwa Polskiego<sup>26</sup>. W 2010 r. został oddany do użytku nowoczesny budynek muzeum, którego bryła z lotu ptaka przypomina śmigło. W nowoczesnym obiekcie oprócz sal wystawowych znajduje się biblioteka, sala kinowa i konferencyjna. Dzięki interesującym zbiorom i atrakcyjnym sposobom prezentacji oraz działalności edukacyjnej muzeum stało się dużą atrakcją turystyczną Krakowa, nie tylko dla polskich, ale również zagranicznych turystów.

Na terenach dawnych lotnisk Gdańsk Wrzeszcz i Gądów we Wrocławiu zbudowano osiedla mieszkaniowe. W Gdańsku zachowały się jedynie fragmenty pasa startowego i jeden z hangarów, który został przekształcony w centrum handlowe. O dawnej lotniczej historii miejsca przypominają jedynie nazwy ulic związane z lotnictwem. Nie ma natomiast żadnej tablicy pamiątkowej czy tablic informacyjnych.

We Wrocławiu zachował się modernistyczny budynek dworca lotniczego. Obecnie mieści się w nim przedszkole, biura i mieszkania prywatne. Budynek został wpisany na listę zabytków w 2010 r., a w 2014 r. została odnowiona jego elewacja. Przy dawnym wejściu głównym umieszczono tablicę pamiątkową. Podobnie jak w Gdańsku, ulice na terenie dawnego lotniska noszą nazwy związane z lotnictwem. W 2005 r. w wyniku starań Wrocławskiego Klubu Miłośników Lotnictwa postawiono w centrum osiedla pomnik upamiętniający lotnisko. Szkoła podstawowa działająca na osiedlu na swojego patrona wybrała słynnego

<sup>24</sup> E. Pijet-Migoń, P. Migoń, *Infrastruktura dawnych portów lotniczych w Polsce i możliwości jej turystycznego wykorzystania*, w: *Turystyka przemysłowa w kontekście rozwoju zrównoważonego*, red. K. Widawski, M. Duda-Seifert, „Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego” 2014, nr 32, s. 25-41.

<sup>25</sup> E. Pijet-Migoń, P. Migoń, *Infrastructure of Disused Commercial Airports in Selected Polish Cities as a Possible Component of a Tourist Product*, w: *Tourism Role in the Regional Economy*, Vol. IV: *Regional Tourism Product – Theory and Practice*, red. J. Marak, J. Wyrzykowski, Wyższa Szkoła Handlowa we Wrocławiu, Wrocław 2013, s. 133-147.

<sup>26</sup> M. Sigmund, *Lotnisko muzeum*, w: *Lotnictwo – stulecie przemiany*, red. S. Janiszewski, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław 2003, s. 307-318.

lotnika – Bolesława Orlińskiego, który w 1926 r. pokonał kilkietapowo trasę Warszawa – Tokio – Warszawa. Bolesław Orliński jest pochowany we Wrocławiu.

W Katowicach po przeniesieniu lotniska komunikacyjnego do Pyrzowic stary obiekt w Muchowcu działa jako lotnisko sportowo-rekreacyjne. Jego teren jest dodatkowo wykorzystywany do organizacji pikników lotniczych i różnego rodzaju imprez plenerowych. Podobnie w Szczecinie, po przeniesieniu połączeń regularnych na lotnisko w Goleniowie, lotnisko w Szczecinie Dąbiu jest wykorzystywane głównie przez Aeroklub Szczeciński. O ile dobrze zachowana jest infrastruktura lądowa lotniska, w tym budynek z oryginalnym kamuflażowym malowaniem z okresu II wojny światowej, o tyle niewiele pozostało z części przeznaczonej dla wodnosamolotów, z których obsługi w okresie międzywojennym lotnisko służyło.

Z wyjątkiem dawnego lotniska w Krakowie Czyżynach wykorzystanie dawnych portów lotniczych w Polsce na potrzeby turystyki jest minimalne, mimo że są one ważnym elementem dziedzictwa historycznego i kulturowego miast, w których zostały zlokalizowane i mogłyby być bardziej wykorzystywane jako lokalna atrakcja krajoznawcza, nie tylko dla miłośników lotnictwa. Do odwiedzenia tych miejsc, zwłaszcza przez mieszkańców aglomeracji, mogłyby zachęcić takie formy zwiedzania i spędzania wolnego czasu, jak *geocaching*, *questing*, gry miejskie i wirtualne trasy zwiedzania korzystające z nowoczesnych technologii.

## 2.2. Współczesne polskie porty lotnicze jako atrakcja turystyczna

Współczesne polskie porty lotnicze również mogą stanowić atrakcję turystyczną. Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej w ciągu 10 lat pasażerski ruch lotniczy wzrósł prawie czterokrotnie<sup>27</sup>. W wielu portach zostały rozbudowane lub zbudowane nowe terminale<sup>28</sup>. Powstały również nowe porty lotnicze (Lublin, Modlin, Radom)<sup>29</sup>. Niektóre z terminali mają bardzo interesującą architekturę. Nagrody za rozwiązania architektoniczne zdobyły terminale we Wrocławiu i w Lublinie.

Nowe terminale, zwłaszcza tuż po otwarciu, były tłumnie odwiedzane przez mieszkańców miast i okolic jako swoista atrakcja. Dużym zainteresowaniem

<sup>27</sup> E. Pijet-Migoń, *Dziesięć lat „otwartego nieba” nad Polską – implikacje dla turystyki*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2014, nr 807, „Ekonomiczne Problemy Turystyki”, nr 3(27), s. 83-98.

<sup>28</sup> D. Tłoczyński, *Rynek lotniczy 2014*, „Wiadomości Turystyczne” 2014, s. 50.

<sup>29</sup> Z. Taylor, A. Ciechański, *Transport Companies in the Servicing of Organized Tourism in Poland*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2014, s. 66.

cieszą się wycieczki specjalistyczne organizowane przez zarządy lotnisk. Miłośnicy lotnictwa tworzą oficjalne kluby spotterów, współpracujące z zarządami portów. Z myślą o nich przygotowano specjalne punkty do obserwacji samolotów – tzw. górki spottera w Gdańsku i w Warszawie. W wielu portach były organizowane specjalne wystawy fotografii lotniczej i historii portów. Porty lotnicze są wykorzystywane przez mieszkańców jako miejsca rekreacji i spotkań. We Wrocławiu została wybudowana ścieżka rowerowa łącząca osiedle Nowy Dwór z lotniskiem. Mieszkańcy miast tworzą dla swoich dzieci gry i zabawy edukacyjne typu *questing*, których rozwiązania można znaleźć na terenie terminali. Scenariusze tych gier są później dostępne dla innych rodzin na blogach internetowych i portalach społecznościowych.

Polskie porty lotnicze promują również miasto i region, w którym są położone, współpracując z lokalnymi organizacjami turystycznymi. Przestrzeń portu lotniczego coraz częściej jest wykorzystywana do promocji dużych międzynarodowych wydarzeń, odbywających się w mieście. Przykładem może być poznańskie lotnisko Ławica, które promowało m.in. takie wydarzenia, jak Szczyt Klimatyczny COP14 czy Asia – Europe Meeting.

### 3. Ekonomiczne i społeczne korzyści z dodatkowych (pozalotniczych) funkcji portów lotniczych

Współcześnie na rynku usług lotniczych konkurują ze sobą nie tylko przedsiębiorstwa lotnicze, ale również porty lotnicze. Walcząc zarówno o pasażerów, jak i przewoźników lotniczych i próbując ich nakłonić do korzystania z usług danego portu, a nie portu konkurencyjnego, zarządy portów obniżają poziom opłat lotniskowych. Rozszerzenie usług dodatkowych daje szansę na pozyskanie większych przychodów dla portu. Udział przychodów z działalności pozalotniczej w strukturze dochodów portów lotniczych stale rośnie. W przypadku polskich portów stanowi on aktualnie ok. 20-30%, a jeszcze kilkanaście lat temu był na poziomie kilku procent<sup>30</sup>.

Działalność portów lotniczych ma wpływ na rozwój gospodarczy miast i regionów, na obszarze których działają<sup>31</sup>. Wpływ ten można podzielić na bezpośredni, obejmujący liczbę miejsc pracy i przychody firm bezpośrednio

<sup>30</sup> *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie – przemiany – rozwój*, red. D. Rucińska, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012.

<sup>31</sup> S. Huderek-Glupska, *Wpływ portu lotniczego na gospodarkę regionu*, w: *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe*, red. M. Rekowski, Wyd. Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań 2011, s. 193-236.

związanych z portem lotniczym (z jego działalnością lotniczą i pozalotniczą), oraz wpływ pośredni, odnoszący się do zatrudnienia i przychodów generowanych w obrębie łańcucha dostawców towarów i usług, obejmujących m.in. placówki handlowe, gastronomiczne, wypożyczalnie samochodów, hotele, przedstawicielstwa banków, firmy porządkowe itd. Nie tylko rozwój podstawowych usług portów, jakimi są usługi lotnicze, kreuje nowe miejsca pracy i przyczynia się do rozwoju gospodarczego, ale dotyczy to również usług pozalotniczych. Dodatkowego personelu wymagają nowe centra edukacyjno-rekreacyjne, muzea czy centra konferencyjno-biznesowe powstające przy lotniskach. Poza wpływem bezpośrednim i pośrednim wyróżnia się wpływ indukowany i stymulowany (katalityczny). Efekty indukowane, wzbudzone wtórnie, powstają dzięki wydatkom ponoszonym przez zatrudnionych na rzecz działalności bezpośredniej i pośredniej portu lotniczego. Wpływ stymulowany odnosi się do zatrudnienia oraz przychodów generowanych w obrębie gospodarki regionu, w związku z wpływem portu lotniczego na wzrost aktywności oraz efektywności podmiotów gospodarczych znajdujących się w obszarze oddziaływania danego portu lotniczego. Istnienie portu lotniczego i konkretnych kierunków połączeń lotniczych jest ważnym czynnikiem przyciągającym potencjalnych inwestorów oraz wpływa na rozwój turystyki. Jednak o ile wpływ bezpośredni jest stosunkowo łatwy do wyliczenia, to pozostałe rodzaje są znacznie trudniejsze do oszacowania, gdyż wpływa na nie bardzo dużo czynników, które powinny być uwzględnione przy wyliczeniach<sup>32</sup>.

W przypadku dawnych portów lotniczych, mogących stanowić potencjalną atrakcję turystyczną, bezpośrednie korzyści ekonomiczne dla miast są zapewne niewielkie, chyba że na ich terenie powstało popularne muzeum lotnictwa (np. Kraków Czyżyny), ale bardzo istotne mogą okazać się korzyści społeczne. Wykreowanie nowej atrakcji poza centrum miasta przyczynić się może do wzrostu atrakcyjności dzielnicy, często uważanej za mało atrakcyjną turystycznie. Tak mogłoby być przykładowo na terenach dawnego wrocławskiego lotniska w dzielnicy Gądów Mały czy gdańskiego lotniska w dzielnicy Wrzeszcz, gdzie powstały osiedla mieszkaniowe, głównie z tzw. wielkiej płyty. Wzrost zainteresowania lokalną historią związaną z lotnictwem u mieszkańców tych dzielnic może wpłynąć na zwiększenie poczucia tożsamości lokalnej czy wręcz dumę z mieszkania w pobliżu tak ważnych w przeszłości miejsc, a tym samym może wpłynąć na dbałość o pozostałości infrastruktury lotniczej i większy szacunek dla miejsca, w którym mieszkają.

<sup>32</sup> Ł. Olipra, *Szacowanie wpływu stymulowanego transportu lotniczego na gospodarkę regionu w sektorze turystyki (przykład Krakowa i Regionu Małopolskiego)*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2010, nr 590, „Ekonomiczne Problemy Usług”, nr 52, s. 519-534.

## Podsumowanie i wnioski

Porty lotnicze, będące częścią systemu transportowego, pełnią bardzo ważną rolę w turystyce, zapewniając możliwość dogodnego i szybkiego przemieszczania się. Na tym ich rola w turystyce jednak się nie kończy. W pewnych przypadkach infrastruktura transportowa sama w sobie staje się atrakcją turystyczną, a tereny wokół lotnisk są postrzegane jako miejsca atrakcyjne do spędzania wolnego czasu i wypoczynku rodzinnego. Współczesne porty lotnicze budzą zainteresowanie turystów ze względu na położenie, architekturę terminali i logistykę funkcjonowania. Miłośnicy awiacji chętnie spędzają czas w pobliżu lotnisk, czerpiąc satysfakcję z oglądania i fotografowania startów i lądowań samolotów.

W ostatnich latach porty lotnicze poszukują również możliwości osiągnięcia dodatkowych przychodów z działalności pozalotniczej, w tym z wynajmu przestrzeni na prowadzenie usług gastronomicznych i handlowych. W pobliżu terminali budowane są hotele, obiekty konferencyjne, rekreacyjne oraz centra biznesowe. Te dodatkowe usługi przyciągają mieszkańców miasta, ale również turystów. Większe porty, zwłaszcza o dominującej funkcji przesiadkowej, konkurując z innymi portami dodają usługi, które mają za zadanie uatrakcyjnić podróżyom czas spędzany na lotnisku, a równocześnie pozwalają wyróżnić się na tle innych portów. Funkcjonujące przy portach lotniczych centra edukacyjno-informacyjne, muzea i wystawy są kolejnym magnesem przyciągającym turystów.

Nie tylko współczesna infrastruktura transportu lotniczego może być atrakcją turystyczną, ale również pozostałości dawnych portów lotniczych, będące elementem dziedzictwa historyczno-kulturowego miasta, mogą być przedmiotem zainteresowania turystów, a zwłaszcza mieszkańców miast, na terenie których porty te działały. W Polsce można zaobserwować duże zainteresowanie współcześnie działającymi portami lotniczymi. Natomiast dawne porty (z wyjątkiem Krakowa) są wykorzystywane w turystyce w minimalnym zakresie. Warto byłoby to zmienić i zachęcić do odwiedzania tych miejsc, oferując na przykład nowoczesne formy zwiedzania typu gry terenowe, *questing* czy spacerzy wirtualne.

Dodatkowe wykorzystanie współczesnej i dawnej infrastruktury portów lotniczych pozwoli na rozszerzenie oferty turystycznej miast oraz przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności dzielnic położonych poza centrum, a tym samym do deglomeracji ruchu turystycznego.

## Literatura

- Aviation and Tourism*, red. A. Graham, A. Papatheodorou, P. Forsyth, Ashgate, Aldershot 2008.  
Dávid L., Ilyés Z., Baros Z., *Transportation and Industry*, w: *Anthropogenic Geomorphology*, red. J. Szabó, L. Dávid, D. Lóczy, Springer, Dordrecht 2010.



- Derudder B., Wilcox F., *Global Cities and Air Transport*, w: *The Geographies of Air Transport*, red. A.R. Goetz, L. Budd, Ashgate, Farnham 2014.
- Gordon A., *Naked Airport. A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, University of Chicago Press, Chicago 2008.
- Gottdiener M., *Life in the Air. Surviving the New Culture of Air Travel*, Rowman and Littlefield Publishers, Lanham 2001.
- Graham A., *Airport Strategies to Gain Competitive Advantage*, w: *Airport Competition*, red. P. Forsyth, D. Gillen, J. Müller, H. Niemeier, Ashgate, Farnham 2010.
- Hall D., *Transport Tourism. Travelling through Heritage and Contemporary Recreation*, w: *Niche Tourism. Contemporary Issues, Trends and Cases*, red. M. Novelli, Elsevier, Oxford 2005.
- Huderek-Glapska S., *Wpływ portu lotniczego na gospodarkę regionu*, w: *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe*, red. M. Rekowski, Wyd. Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań 2011.
- Liwiński J., *75 lat Portu Lotniczego Warszawa Okęcie*, „Przegląd Komunikacyjny” 2009, nr 6.
- Nowacki M., *Atrakcje turystyczne, dziedzictwo i jego interpretacja – jako produkt turystyczny*, „Problemy Turystyki” 1999, t. XXII, nr 2.
- Olipra Ł., *Szacowanie wpływu stymulowanego transportu lotniczego na gospodarkę regionu w sektorze turystyki (przykład Krakowa i Regionu Małopolskiego)*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2010, nr 590, „Ekonomiczne Problemy Usług”, nr 52.
- Pearman H., *Airports: A Century of Architecture*, Laurence King Publishing, London 2004.
- Pijet-Migoń E., *Dziesięć lat „otwartego nieba” nad Polską – implikacje dla turystyki*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2014, nr 807, „Ekonomiczne Problemy Turystyki”, nr 3(27).
- Pijet-Migoń E., Migoń P., *Infrastructure of Disused Commercial Airports in Selected Polish Cities as a Possible Component of a Tourist Product*, w: *Tourism Role in the Regional Economy, Vol. IV: Regional Tourism Product – Theory and Practice*, red. J. Marak, J. Wyrzykowski, Wyższa Szkoła Handlowa we Wrocławiu, Wrocław 2013.
- Pijet-Migoń E., Migoń P., *Infrastruktura dawnych portów lotniczych w Polsce i możliwości jej turystycznego wykorzystania*, w: *Turystyka przemysłowa w kontekście rozwoju zrównoważonego*, red. K. Widawski, M. Duda-Seifert, „Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego” 2014, nr 32.
- Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie – przemiany – rozwój*, red. D. Rucińska, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012.
- Prideaux B., *Transport and Destination Development*, w: *Tourism and Transport. Issues and Agenda for the New Millennium*, red. L. Lumsdon, S.J. Page, Elsevier, Amsterdam 2004.
- Rekowski M., *Tendencje rozwojowe współczesnych portów lotniczych*, w: *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe*, red. M. Rekowski, Wyd. UE w Poznaniu, Poznań 2011.
- Sigmund M., *Lotnisko muzeum*, w: *Lotnictwo – stulecie przemiany*, red. S. Janiszewski, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław 2003.
- Stangel M., *Airport City*, Wyd. Helion, Gliwice 2014.
- Łóczyński D., *Rynek lotniczy 2014*, „Wiadomości Turystyczne” 2014.
- Taylor Z., Ciechański A., *Transport Companies in the Servicing of Organized Tourism in Poland*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2014.
- Wróbel P., *Architektura lotnisk*, „Czasopismo Techniczne” 2010, z. 15, „Architektura”, z. 7-A2.
- Wróbel P., *Miasto sieciowe. Airport city i aeropolis*, „Czasopismo Techniczne” 2012, z. 1, „Architektura”, z. 1-A2.
- www.airport-technology.com [23.03.2015]



www.changiairport.com [23.03.2015]  
www.dresden-airport.de [29.03.2015]  
www.hamburg-airport.de [29.03.2015]  
www.manchesterairport.co.uk [29.03.2015]  
www.munich.airport.de [29.03.2015]  
www.schiphol.nl [29.03.2015]  
www.visitberlin.de [29.03.2015]

## How to Use Modern and Past Aviation Infrastructure in Urban Tourism

**Abstract.** *An extended network of air connections, coupled with affordable prices, contribute to the development of tourism, including urban tourism. However, transportation is not the only function which may be performed by commercial airports and their infrastructure. The aim of the paper is to highlight functions of airports other than handling air passenger traffic and to discuss how airports themselves may become tourist destinations. Airports may act as tourist attractions themselves due to interesting settings, terminal architecture, advanced technological and organizational developments. Some of them host aviation museums, art galleries, exhibitions, observation terraces, vantage points, and information centres which attract tourists, including those who do not necessarily travel by air. Growing interest in the history of aviation creates an opportunity to design new tourist products and expand on the existing ones. They may be developed at contemporary airports, but aviation heritage at disused airports may also be explored for this purpose. In consequence, tourist attractiveness of normally less visited neighbourhoods within city limits would increase.*

**Keywords:** *aviation infrastructure, urban tourism, tourist attractions, tourist product*