

W 2015 roku trzy polskie porty lotnicze zyskają połączenia kolejowe z centrum miasta. To podkrakowskie Balice, gdzie trwa przebudowa linii kolejowej, jej elektryfikacja i przedłużenie pod sam terminal, powstający właśnie na Warmii i Mazurach Port Lotniczy Szymany, oraz lotnisko w Gdańsku – informuje Rynek Infrastruktury. Jak funkcjonują i jak powinny funkcjonować połączenia kolejowe z innymi lotniskami w naszym kraju?

– W przypadku dojazdu do lotniska Szymany pod pretekstem poprawy dostępu do tego obiektu prowadzony jest remont linii kolejowej, o długości 55 km. Bowiem lotnisko to leży dość daleko od Olsztyna, usytuowane jest bliżej Szczytna – zauważa w rozmowie z naszym portalem Łukasz Zaborowski, ekspert Instytutu Sobieskiego w dziedzinach miasto i transport.

Jego zdaniem jeśli udało się dokonać tego remontu przy okazji poprawy dostępu komunikacyjnego do lotniska, to bardzo dobrze.

– Ewentualne prace związane z odcinkiem dochodzącym do samego portu lotniczego stanowią więc bardzo małą część tej inwestycji – mówi dalej Łukasz Zaborowski. – W Warszawie, gdzie stosunkowo niedawno oddano do użytku połączenie kolejowe do lotniska im. F. Chopina, popełniono zasadniczy błąd. Bowiem wszędzie, gdzie to tylko możliwe, dąży się do tego, by porty lotnicze były obsługiwane po drodze przy wykorzystaniu dobrze obsługiwanej trasy – najlepiej łączącej jakieś duże ośrodki.

[mc4wp_form id="84"]

Według Zaborowskiego w Warszawie też można było to zrobić. Bo tuż obok biegnie linia Warszawa – Radom i do Łodzi. Którąś z nich można było minimalnie nagiąć, tym bardziej, że robiono tam tunel.

– Wtedy byłoby to przeprowadzone prawidłowo bo połączenie z lotniskiem zrealizowano by „przy okazji” – twierdzi ekspert Instytutu Sobieskiego. – Tym bardziej, że jak się okazało, nawet tak duży port lotniczy jak w Warszawie nie jest aż tak wielkim generatorem ruchu, by zapewnić tam obsługę na tyle częstą, by była wystarczająco atrakcyjna dla pasażera. W dodatku dostępność transportu szynowego na samym lotnisku powinna być z założenia większa od obecnej (od przystanku kolejowego na Okęciu trzeba dochodzić dobre kilkaset metrów do terminalu pasażerskiego) niż każdego innego środka transportu.

Według Łukasza Zaborowskiego można myśleć o zwiększeniu dostępności kolei na warszawskim lotnisku np. poprzez zwiększenie częstotliwości kursujących tam pociągów.

- Musiałoby się to jednak prawdopodobnie wiązać z wykorzystaniem mniejszego gabarytowo taboru – dodaje ekspert. – Zaś to, wraz ze zwiększeniem częstotliwości kursowania, byłoby na tej linii radomskiej, i tak już obecnie dość mocno obciążonej, trudno osiągnąć. Należałoby wobec tego – są takie plany w kolejowym węźle warszawskim – oddzielać ruch podmiejski od dalekobieżnego poprzez wybudowanie na wylotach linii kolejowych dodatkowych par torów. Przy czym, wg analiz PKP PLK, linia prowadząca do Okęcia, nie stanowi dla kolei priorytetu.

Zdaniem Zaborowskiego takie postawienie sprawy jest dziwne. Bowiem linia ta jest przecież dość mocno obciążona. Gdyby teraz na nią, po remoncie, wprowadzić pociągi dalekobieżne, nastąpiłoby ograniczenie ruchu dla kolei podmiejskiej.

- W odniesieniu do połączenia kolejowego z lotniskiem modlińskim nakładają się dwie sprawy – ocenia ekspert Instytutu Sobieskiego. – Czym innym jest budowa bocznicy do tego lotniska, a co innego oznacza realizacja trasy kolejowej Warszawa – Płock, która miałaby się zaczynać od linii Warszawa – Gdańsk. Ten kierunek Warszawa – Płock – i dalej Włocławek, Toruń i Bydgoszcz powinno się traktować priorytetowo: jeśli nie poprzez dostosowanie go do parametrów kolei dużych prędkości, to – o podwyższonym standardzie, o znaczeniu krajowym, albo i większym. Jest to m.in. alternatywna trasa do Poznania, która wcale nie jest dłuższa od proponowanej trasy linii kdp przez Łódź.

Ekspert traktowałby tę inwestycję w taki sposób.

- Wobec tego linia Warszawa – Płock powinna stanowić priorytet – wobec całej polskiej sieci kolejowej – kończy Łukasz Zaborowski.

Źródło: Biznes Alert. [Czytaj dalej...](#)