



tekst pochodzi z "Z biegiem szyn" zbs.net.pl

Jak na kilka miesięcy sparaliżowane zostały dwie linie w węźle warszawskim.

Co najmniej do końca listopada 2013 r. potrwa paraliż na linii kolejowej Warszawa Wileńska – Tłuszcz, z której od 14 kwietnia 2013 r. zniknęły 34 pociągi. W porannym szczycie częstotliwość pociągów jadących do Warszawy Wileńskiej zmniejszyła się z 10 min. do nawet 37 min. Podobne luki w rozkładzie występują również w porze popołudniowych powrotów z Warszawy. Powodem tych problemów jest budowa tunelu drogowego pod torami w Ząbkach i wprowadzenie kursowania pociągów tylko jednym torem. W całej sytuacji zaskakujące jest to, że choć prace związane z budową tunelu pokrywają się z linią kolejową na około 100-metrowym odcinku, to kursowanie pociągów jednym torem wprowadzone zostało na długości ponad 7 km: między stacją techniczną Warszawa Wileńska Marki a Zielonką.

Nie byli w stanie

Utrudnienia mogłyby być znacznie mniejsze, gdyby jednotorowy odcinek został skrócony do niezbędnego minimum – liczącego co najwyżej kilkaset metrów. Konieczny byłby montaż tymczasowych rozjazdów przed i za terenem budowy tunelu. Jak się dowiedzieliśmy, Koleje Mazowieckie wnioskowały o zastosowanie takiego rozwiązania. – Spółka wystąpiła z propozycją budowy rozjazdów. Jednak propozycje te, głównie ze względów finansowych, zostały odrzucone przez inwestorów – informuje Jolanta Maliszewska z Kolei Mazowieckich. Inwestorem budowy tunelu, którego koszt wyniesie około 38 mln zł, jest samorząd Ząbek. – Nie jest kompetencją miasta Ząbki inwestowanie i rozbudowa układu torowego na terenach zamkniętych PKP – przekonuje Iwona Potęga z ząbkowskiego urzędu miejskiego, lecz przyznaje: – Zabudowa dodatkowych zwrotnic, prowadząca do skrócenia odcinka jednotorowego, byłaby dobrym rozwiązaniem.

Dlaczego więc ostatecznie rozwiązania tego nie udało się wdrożyć? Zwłaszcza, że głównym partnerem Ząbek przy budowie tunelu pod torami są PKP Polskie Linie Kolejowe, pokrywające niemal jedną czwartą kosztów inwestycji. Iwona Potęga z ząbkowskiego magistratu: – Rozwiązanie zostało odrzucone przez spółkę PKP PLK, która nie była w stanie przygotować stosownej dokumentacji i uzyskać pozwoleń, a także nie dysponowała środkami na realizację

dodatkowych rozjazdów.

Rozwiązania rozważane

– Tego typu rozwiązania są zawsze rozważane w oparciu bilans kosztów i korzyści – zapewnia Maciej Dutkiewicz z Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK. – Montaż rozjazdu wraz z rozbiórką przyległych torów, przebudowa systemu sygnalizacyjnego budowa tymczasowego posterunku – to kwoty, które mogą kształtować się w przedziale od kilkuset tysięcy do nawet milionów złotych. W niektórych przypadkach, jeśli łączny czas ograniczeń nie przekracza kilku miesięcy, takie działanie może być znaczącą częścią wartości całego zadania. W spółce PKP PLK zapewniają ponadto, że za każdym razem podjęcie decyzji o wprowadzeniu tymczasowej organizacji ruchu pociągów poprzedzają uzgodnienia z przewoźnikami. – Ustalenia są wdrukowane w mechanizm przygotowywania rozkładu jazdy. Zakłada on sporządzenie ogólnego planu wynikającego z harmonogramu robót, następnie konkretne rozwiązania są omawiane z przewoźnikami. Staramy się wykorzystywać wszystkie potencjalne możliwości – deklaruje Dutkiewicz. Jolanta Maliszewska z Kolei Mazowieckich twierdzi jednak, że charakter tych spotkań był nieco inny: – Spółka Koleje Mazowieckie brała udział w spotkaniach, mających na celu nie tyle ustalenie ewentualnych zmian dotyczących planowanych prac, co jedynie poinformowanie spółki o już zaawansowanych planach. W tej sytuacji mazowiecki przewoźnik zdecydował się na doraźne działania oparte na wycofaniu dużej części połączeń i jednoczesnym wydłużeniu składów nadal kursujących pociągów. – Zdajemy sobie sprawę ze skali utrudnień – mówi Dariusz Grajda, członek zarządu Kolei Mazowieckich – Jako przewoźnik staraliśmy się więc zrobić wszystko, co w naszej mocy, by ograniczyć je na tyle, na ile pozwalają nasze możliwości techniczne. Mimo powyższych zapewnień, Koleje Mazowieckie nie uruchomiły ani jednego dodatkowego pociągu łączącego Tłuszcz i Wołomin z Warszawą Wschodnią. Nie pojawiły się także wnioskowane przez ząbkowski samorząd pociągi wahadłowe relacji Warszawa Wileńska – Żąbki, które – bez przecinania obszaru budowy tunelu – mogłyby kursować po wyłączonym torze. W całej sprawie we znaki daje się nie tylko brak współpracy między poszczególnymi podmiotami, ale też „niedasizm” każdego podmiotu z osobna. Miasto skupiło się na budowie tunelu, nie wybierając sposobu realizacji inwestycji w jak najmniejszym stopniu powodującego zakłócenia. Zarządca infrastruktury kolejowej postanowił nie zaprzętać sobie głowy kwestią wykorzystania tymczasowych rozwiązań dla zapewnienia możliwie najwyższej przepustowości linii. A przewoźnikowi nie chciało się uzupełnić oferty dodatkowymi pociągami omijającymi sparaliżowany odcinek.

Kilkaset metrów, czyli 9 kilometrów

Dodajmy, że to wcale nie jedyne problemy w warszawskim węźle kolejowym. Poważne utrudnienia zaczynają się na linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki, gdzie trwa budowa nowego przystanku Warszawa Ursus-Niedźwiadek. W związku z pracami od 14 kwietnia 2013 r. część pociągów dalekobieżnych skierowano objazdem przez stację towarową Warszawa Odolany. Większe problemy zaczną się 10 maja 2013 r., kiedy wprowadzony zostanie ruch jednotorowy na odcinku Warszawa Włochy – Pruszków. I znów, choć prace przy budowie nowego przystanku realizowane są na długości kilkuset metrów, to kursowanie jednotorowe zostanie wprowadzone na odcinku liczącym aż 9 km. Tu – podobnie jak w przypadku budowy tunelu w Żąbkach – także nie zdecydowano się na skrócenie odcinka jednotorowego poprzez instalację tymczasowych rozjazdów bezpośrednio przed i za obszarem budowy. Problemy mogą jednak

zostać nieco złagodzone dzięki temu, że na niespełna 2,5-kilometrowym fragmencie wyłączanego toru – między Warszawą Włochy i Warszawą Ursus – odbywać się będzie uzupełniający ruch wahadłowy Szybkiej Kolei Miejskiej. Ponadto wzdłuż odcinka Warszawa Zachodnia – Pruszków będą tory dalekobieżne, na które można skierować część pociągów Kolei Mazowieckich oraz Szybkiej Kolei Miejskiej – układ torowy powoduje jednak, że pociągi objeżdżające feralny odcinek torami dalekobieżnymi nie zatrzymają się nie tylko na przystankach Warszawa Włochy, Warszawa Ursus i Piastów, ale też w Pruszkowie.