

Co z przebudową linii łączącej dwa największe miasta województwa mazowieckiego?

Karol Trammer

(tekst pochodzi z dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”, nr 62, listopad-grudzień 2012)

<http://www.zbs.net.pl>

Na linii Warszawa – Radom pojawiają się kolejne ograniczenia prędkości, nawet do 20-30 km/h, a wykaz ostrzeżeń dla tego ciągu zapelnia się następującymi uwagami: „zły stan toru”, „zły stan techniczny nawierzchni”, „zły stan podtorza”, „zły stan techniczny rozjazdu”. Bieżące utrzymanie linii praktycznie zostało całkowicie wstrzymane – ze względu na to, że wkrótce zacznie się kompleksowa modernizacja tego ciągu. Problem w tym, że o modernizacji, która ma za chwilę się rozpocząć, słyszymy już od dekady.

Modernizacja linii z Warszawy do Radomia jest tym bardziej istotna, że jej elementem ma być budowa drugiego toru na liczącym 46 km jednotorowym odcinku Warka – Radom, który stanowi wąskie gardło nie tylko między dwoma największymi miastami województwa mazowieckiego, ale na całym ciągu z Warszawy przez Radom, Kielce do Krakowa.

### **Bajki i legendy**

Mało kto już pamięta, że modernizacja torów między Warszawą a Radomiem miała zostać przeprowadzona w latach 2004-2006. Wtedy jednak PKP Polskie Linie Kolejowe nie zdążyły z przygotowaniem projektu i fundusze unijne, aby nie przepadły, przesunięto na budowę metra w Warszawie. W lutym 2006 r. ówczesny minister transportu Jerzy Polaczek poinformował, że w tej sytuacji prace będą zrealizowane w następnym okresie budżetowym Unii Europejskiej, a więc w latach 2007-2013.

Kolejni ministrowie składali kolejne deklaracje. W listopadzie 2010 r. minister Cezary Grabarczyk podczas wizyty w Radomiu zadeklarował, że „realnie prace mogłyby ruszyć na przełomie 2011 i 2012r., a zakończyć się w 2014r.”. Ta obietnica – złożona podczas samorządowej kampanii wyborczej – stała w sprzeczności z wcześniejszymi zapewnieniami wiceministra Juliusza Engelhardta złożonymi pod koniec 2008r., wedle których prace między Warszawą a Radomiem trwać miały od lipca 2011r. do czerwca 2015r.

Powyższe obietnice pozostaje włożyć między bajki a legendy. PKP PLK już od prawie 10 lat tkwią na etapie przygotowywania tej inwestycji. W tej sytuacji nie można być już nawet pewnym, czy realizacja prac zmieści się w kolejnym unijnym okresie finansowym, czyli w latach 2014-2020.

Na linii Warszawa – Radom jak w soczewce skupiają się podstawowe problemy zarządzania polską infrastrukturą kolejową: zaniechanie bieżącego utrzymania oraz rażąca nieudolność przy przygotowywaniu modernizacji.

### **Uświadamianie wiceministra**

Choć przygotowania do modernizacji ciągną już latami, to wciąż na jaw wychodzą kolejne przeciwności – mniej lub bardziej realne. W lutym 2011r. wiceminister Andrzej Massel poinformował o konieczności okrojenia zakresu modernizacji linii kolejowej Warszawa – Radom, tłumacząc to „dużymi problemami z decyzjami środowiskowymi”. Gdy Massel wypowiadał te słowa, właśnie mijały dwa lata od... wydania decyzji środowiskowej dla modernizacji całej linii kolejowej z Warszawy do Radomia (oraz dalej do południowej granicy województwa mazowieckiego).

Według wiceministra Massela, największe problemy dotyczyć miały jednotorowego odcinka Warka – Radom, na którym „linia przechodzi przez rzeki i obszary lęgowe ptaków”. Jak jednak ujawniło stowarzyszenie Zielone Mazowsze, tory kolejowe na całym 46-kilometrowym odcinku z Warki do Radomia przecinają obszary chronione jedynie na około dwóch kilometrach (w

przeciętych linią Warszawa – Radom obszarach sieci Natura 2000 „Dolina Pilicy” i „Dolina Dolnej Pilicy” prace mogą być prowadzone od marca do sierpnia, a więc poza okresem rozrodczym ptaków).

„Trudno ograniczeniami, które dotyczą jedynie 2 km z 46 km odcinka Warka – Radom, tłumaczyć odłożenie modernizacji tego odcinka” – napisał Krzysztof Rytel z Zielonego Mazowsza w liście, w którym uświadamiał wiceministra Massela, że decyzję środowiskową dawno już wydano.

### **Perspektywa kolejnych trudności**

W połowie 2012 r. ostatecznie podjęto decyzję o podzieleniu modernizacji linii Warszawa – Radom na dwa etapy. Według aktualnych deklaracji Ministerstwa Transportu, prace na odcinku Warszawa Okęcie – Warka oraz na stacji Radom wykonane mają być do 2015 r., natomiast na odcinku Warka – Radom prace mają być realizowane dopiero od 2014 do 2017r., a więc w ramach następnej perspektywy finansowej Unii Europejskiej.

Tymczasem w sierpniu 2012 r. wiceminister Massel poinformował o kolejnych trudnościach. Tym razem chodzi o wątpliwości w przebiegu granic kilkuset działek położonych wzdłuż linii Warszawa – Radom, które w związku z modernizacją mają zostać wykupione. Problemy te mogą wydłużyć realizację inwestycji o dwa lata.

A stan techniczny linii wciąż się pogarsza. 4 października 2012 r. doszło do wykolejenia pociągu Kolei Mazowieckich relacji Warszawa Wschodnia – Radom. Skład wykoleił się podczas wjazdu z niewielką prędkością na stację Bartodzieje.