

APEL Nr 2/2012
RADY MIEJSKIEJ W TŁUSZCZU
z dnia 31 lipca 2012r.

w sprawie wezwania do wybudowania wiaduktu kolejowego w Tłuszczu, na drodze wojewódzkiej 634 przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podczas rozpoczętej modernizacji linii kolejowej E 75

Na podstawie § 25 ust. 2 pkt. 3 Statutu Gminy Tłuszcz z dnia 26 września 2007 r. zmienionego uchwałą Nr XXVII/352/10 Rady Miejskiej w Tłuszczu z dnia 31 marca 2010 r. w sprawie zmiany Uchwały Nr IX/124/07 Rady Miejskiej w Tłuszczu z dnia 26 września 2007 r. w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Tłuszcz (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 250 poz. 7337 z późn. zm.) Rada Miejska w Tłuszczu oświadcza, co następuje:

§ 1.1. Rada Miejska w Tłuszczu wzywa:

- 1) Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 2) Sejmową Komisję Infrastruktury
- 3) Wojewodę Mazowieckiego
- 4) Marszałka Województwa Mazowieckiego
- 5) Komisję Rozwoju Gospodarczego, Infrastruktury i Przeciwdziałania Bezrobociu Sejmiku Województwa Mazowieckiego
- 6) Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
- 7) Starostę Powiatu Wołomińskiego

do podjęcia wszelkich działań oraz czynności w ramach posiadanych kompetencji, które doprowadzą do wybudowania wiaduktu kolejowego w Tłuszczu, na drodze wojewódzkiej nr 634, z uwagi na fakt, iż jest to jedyne na planowanej trasie tak strategiczne miejsce, pominięcie go przy założeniach projektowych spowoduje podzielenie gminy Tłuszcz, powodując tym samym zupełny paraliż komunikacyjny na drodze wojewódzkiej 634.

2. Uzasadnienie do Apelu stanowi załącznik.

§ 2. Z uwagi na powyższe Rada Miejska w Tłuszczu wzywa PLK do uwzględnienia w koncepcji modernizacji linii kolejowej E75 budowy wiaduktu, a w konsekwencji jego budowę w możliwie jak najszybszym terminie.

§ 3. Zobowiązuje się Burmistrza Tłuszcza wraz z Prezydium Rady Miejskiej w Tłuszczu do przekazania niniejszego Apelu wskazanym w § 1 podmiotom zewnętrznym.

§ 4. Apel wchodzi w życie z dniem podjęcia.

UZASADNIENIE

Linia E 75 jest częścią przebiegającego od Polski do Finlandii, I Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, który wchodzi w skład sieci korytarzy TEN-T. Stacja Tłuszcz jest stacją wielofunkcyjną: pasażerską, rozrządową, towarową, manewrową i węzłową. Na stacji zatrzymują się pociągi osobowe i pospieszne Kolei Mazowieckich, Tanich Linii Kolejowych, PKP Intercity, InterRegio Przewozów Regionalnych, a także wielu przewoźników towarowych w części należącej do PKP Cargo. Tłuszcz jest ważną stacją węzłową przez którą przejeżdżają pociągi z kierunku Warszawy, Białegostoku, Ostrołęki, Legionowa i Pilawy. W okresie opracowywania koncepcji modernizacji linii kolejowej oraz na etapie wydawania decyzji środowiskowej niestety nie wzięto pod uwagę potrzeby wybudowania dwupoziomowego skrzyżowania na drodze wojewódzkiej nr 634. Podczas opracowania dokumentacji oszacowano natężenie ruchu pojazdów samochodowych na około 300 pojazdów na godzinę, natomiast z przeprowadzonych badań natężenia ruchu kolejowego przeprowadzonego przez Urząd Miejski w Tłuszczu wynika, że przejazd kolejowy na drodze wojewódzkiej nr 634 był zamknięty ponad 7 godzin i przejechało przez niego 185 pociągów – w ciągu jednej doby. W trakcie zwiększonego natężenia ruchu kolejowego przez przejazd przejeżdża nawet 220 pociągów, a co za tym idzie - czas zamknięcia przejazdu wydłuża się. Przygotowując koncepcję zupełnie nie wzięto pod uwagę rewitalizacji linii kolejowej do Ostrołęki. Linią tą jest w tej chwili dostarczany węgiel do elektrowni w Ostrołęce z lubelskiej kopalni węgla kamiennego „Bogdanka”. Ten ogromny zakład jest obecnie rozbudowywany, a jego zapotrzebowanie na paliwo węglowe znacznie wzrosło. W związku z powyższym dojdzie do znacznego wzrostu liczby pociągów towarowych przejeżdżających przez tłuszczański węzeł kolejowy. W wyniku modernizacji linii kolejowej nr 6 możliwa do uzyskania prędkość przejazdu dla pociągów pasażerskich wyniesie 160 km/h (docelowo 200 km/h) oraz 120 km/h w ruchu towarowym, z naciskiem 221 kN na oś.

Z uwagi na powyższe znacznie wydłuży się czas oczekiwania na otwarcie przejazdu, tam, gdzie już dziś - w czasie szczytów komunikacyjnych czas oczekiwania na przejazd przez tory dochodzi lub nawet przekracza pół godziny. Długa kolejka aut oczekujących na otwarcie szlabanów powoduje po obu stronach miasta prawdziwy paraliż komunikacyjny.

Modernizacja linii kolejowej E 75, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz, miała odzwierciedlać oczekiwania społeczne w zakresie rozwoju zrównoważonego i wyjść naprzeciw wszelkim wytycznym zawartym w dokumentach

strategicznych i planistycznych dla województwa mazowieckiego i miasta stołecznego Warszawy, w szczególności dla ekorozwoju. Ma doprowadzić do bardziej racjonalnych zachowań komunikacyjnych w społeczeństwie oraz spowodować rozwój gmin podwarszawskich. W ocenie Rady Miejskiej w Tłuszczu PKP PLK S.A. nie wyszły naprzeciw tym założeniom, a modernizację tak ważnej linii kolejowej chcą przeprowadzić nie licząc się z potrzebami prawie dwudziestotysięcznej społeczności lokalnej. Pominęto potrzeby wielokrotnie zgłaszane przez obecne władze gminy podczas licznych spotkań z przedstawicielami inwestora.

Zaprojektowanie i wybudowanie wiaduktu umożliwi likwidację przejazdu kolejowego kategorii A na drodze wojewódzkiej nr 634 (Warszawa Port Lotniczy Okęcie – Ząbki – Zielonka – Kobyłka – Wołomin – Tłuszcz – Wólka Kozłowska), co w znacznej mierze przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa oraz płynności w ruchu pieszym i kołowym na terenie Gminy Tłuszcz. W chwili obecnej projekt przewiduje wyłącznie remont istniejącego przejazdu kolejowego, wymagającego obsługi dróżnika. Pod szczególne uwzględnienie należy wziąć fakt, iż na terenie innych gmin powiatu wołomińskiego budowane są nawet po dwa dwupoziomowe skrzyżowania bezkolizyjne z drogami, na których natężenie ruchu jest o wiele mniejsze, niż na drodze wojewódzkiej nr 634. Ponadto, jednym z efektów wykonania modernizacji linii kolejowej ma być poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez budowę skrzyżowań dwupoziomowych. Kolejnym efektem modernizacji powinno być zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury, z tytułu zastosowania elementów o wysokiej niezawodności i trwałości oraz likwidacji zbędnej infrastruktury i stanowisk pracy. Przejazd kategorii „A” jest nieprzerwanie obsługiwany przez dróżnika. Mimo tego, co jakiś czas, dochodzi tutaj do wypadków z udziałem pieszych – często są to wypadki śmiertelne.