

Wąskotorowy dopływ

20 lipca 2022

Kolej wąskotorowa może być lekarstwem na korki w rejonie Piaseczna.



Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe wybrała wykonawcę studium rozbudowy węzła warszawskiego. Wśród kwestii, którymi za 4,3 mln zł ma zająć się firma BBF, jest analiza stworzenia dodatkowych ciągów kolejowych w stołecznej aglomeracji. Jak wskazano w warunkach przetargu, jeden z takich ciągów mógłby powstać w oparciu o kolej wąskotorową Piaseczno – Tarczyn – Grójec – Nowe Miasto nad Pilicą.

Zainteresowanie rozwojem

Linia o prześwicie toru 1000 mm przestała być wykorzystywana w ruchu pasażerskim na przełomie lat 80. i 90. Najpierw z początkiem 1988 r. zlikwidowano pociągi do Nowego Miasta nad Pilicą, ograniczając kursowanie do odcinka Piaseczno – Grójec, który jednak w 1991 r. także został pozbawiony połączeń. Pod koniec oferta była szczątkowa – jedyny pociąg ruszał z Grójca o 5:43, a z powrotem z Piaseczna odjeżdżał o 15:30. Pokonanie 28-kilometrowego dystansu trwało aż 57 min.

Obecnie kolejka wąskotorowa funkcjonuje tylko jako atrakcja turystyczna: ruch odbywa się w weekendy na liczącym 15 km odcinku Piaseczno – Tarczyn (stacja Tarczyn znajduje się we wsi Ruda oddalonej 3 km od tego miasta). Dalszy odcinek w kierunku Grójca i Nowego Miasta nad Pilicą jest nieprzejezdny.

Do Grójca pociąg turystyczny ostatni raz dotarł w 2010 r. Nie znaczy to jednak, że w tym mieście zapomniano o kolei. – „Gmina Grójec deklaruje zainteresowanie rozwojem infrastruktury kolejowej na swoim terenie” – podkreśla Daria

Bobrowska-Wachniewska z Urzędu Gminy i Miasta Grójec. – „Jesteśmy otwarci na wszelkie koncepcje, dzięki którym mieszkańcy będą mogli cieszyć się udogodnieniami komunikacyjnymi. Sądzymy jednak, że najlepszym rozwiązaniem byłaby budowa kolei normalnotorowej”.

Władze Grójca liczyły, że do miasta uda się doprowadzić normalnotorową linię w ramach Kolei Plus i zgłosiły do programu koncepcję budowy 40-kilometrowego ciągu Warszawa – Grójec. Grójecki ratusz ogłosił przetarg na wstępne studium planistyczno-prognostyczne – zaplanowano wydanie na ten cel 500 tys. zł, lecz firmy konsultingowe złożyły oferty opiewające na kwoty od 1,1 mln zł do 3,4 mln zł. W tej sytuacji z udziału w Kolei Plus zrezygnowano.

Leżący 30 km od granic Warszawy Grójec to najbliższej leżący stolicy ośrodek powiatowy bez kolei – dawny wąskotorowy szlak okrąża go od wschodu i południa. Z będącego centralnym punktem miasta Placu Wolności do stacji Grójec jest 1,7 km. Obecnie miasto zagęszcza się między centrum a wschodnią granicą – głównie na tej przestrzeni powstaje nowa zabudowa. W tej sytuacji, zdaniem Darii Bobrowskiej-Wachniewskiej, nie jest potrzebna zmiana przebiegu kolejki: „Ze względu na stały rozwój naszego miasta nie ma konieczności zbliżenia linii wąskotorowej do centrum Grójca”.

Ambitny cel

Kolej wąskotorowa z Piaseczna do Nowego Miasta nad Pilicą należy do czterech gmin: Piaseczno (68% udziałów), Grójec (30%) oraz Belsk Duży i Błędów (po 1%). Przejęły one kolejkę od PKP w 2014 r. Ówczesny burmistrz Piaseczna Zdzisław Lis mówił wtedy: „Chcemy wykorzystać tory, żeby nie tylko wozić turystów w weekendy, ale żeby także w dni powszednie dojeżdżali pasażerowie z Grójca. Naszym ambitnym celem jest, żeby docelowo kolejka jeździła aż do Nowego Miasta nad Pilicą”.

Już w 2011 r. Grzegorz Helbrecht i Joanna Baran z warszawskiej Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego przeprowadzili badanie wśród mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż wąskotorówki między Tarczynem a Piasecznem. 79% badanych wskazało, że chciałoby korzystać z kolejki w codziennych dojazdach, widząc w tym rozwiązanie problemu korków – grzęzną w nich też autobusy podmiejskie.

Biegnąca równolegle do wąskiego toru szosa Grójec – Piaseczno jest jedną z bardziej obciążonych dróg na Mazowszu: na wlocie do Piaseczna średnio na dobę przejeżdża nią 22,6 tys. samochodów. W części z nich jadą osoby chcące dostać się do stacji kolejowej w Piasecznie, by ruszyć z niej pociągiem do Warszawy. W marcu 2023 r. na tej trasie do Kolei Mazowieckich dołączyć ma Szybka Kolej Miejska. Zwiększenie liczby połączeń przyciągnie kolejnych pasażerów, w tym tych podjeżdżających autami. „W otoczeniu stacji kolejowej zorganizowaliśmy około 400 miejsc parkingowych” – mówi burmistrz Piaseczna Daniel Putkiewicz. „Zwiększanie liczby miejsc wiązałoby się z koniecznością wykupu terenów i budową wielopoziomowych parkingów”.

Wąskotorowy renesans

Władze Piaseczna są chętne do współpracy z firmą, która będzie opracowywać studium dla PKP PLK. Piaseczno to nie tylko samorząd posiadający większościowy pakiet udziałów kolei wąskotorowej, ale też gmina borykająca się z problemem rosnącego ruchu samochodowego.

Od 2000 do 2020 r. liczba mieszkańców gminy miejsko-wiejskiej Piaseczno wzrosła z 52 tys. do 86 tys. – stała się tym samym czwartą po Warszawie, Radomiu i Płocku najludniejszą gminą w województwie mazowieckim. Wąski tor przechodzi przez rozbudowującą się zachodnią część gminy i biegnie do centrum Piaseczna, mijając po drodze przystanek Piaseczno Wiadukt zlokalizowany nad normalnotorową stacją Piaseczno – daje to

możliwość stworzenia wygodnego węzła przesiadkowego.

Wąskotorówka może stać się atrakcyjnym dopływem linii kolejowej łączącej Piaseczno z Warszawą. I wcale nie musi być powolna. W Austrii czy Czechach koleje wąskotorowe obsługują codzienne przewozy i choć cechują się węższym rozstawem szyn niż kolejka piaseczyńska, osiągają prędkości 60-80 km/h.

„Podniesienie parametrów wymagać będzie dużych nakładów w infrastrukturę i tabor. Wydatki inwestycyjne to tylko jedno z wyzwań. Aby myśleć o transporcie publicznym z wykorzystaniem linii wąskotorowej, należy zapewnić finansowanie utrzymania linii i taboru” – mówi burmistrz Putkiewicz, a jego zastępca Robert Widz dodaje: „Istotne jest, aby za samym stwierdzeniem potrzeby wykorzystania linii szły korzystne rozwiązania, które umożliwią renesans kolei lokalnych – nie tylko w aglomeracji warszawskiej”.

Wykorzystanie wąskich torów do codziennej obsługi transportowej jest coraz poważniej rozważane w kolejnych regionach. Samorząd województwa łódzkiego wybrał wykonawcę strategii dla linii wąskotorowej Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska, a na Pomorzu zlecone zostało studium rozwoju Żuławskiej Kolei Dojazdowej.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: NowyObywatel.pl