

Urząd Miejski w Łomiankach

<https://lomianki.pl/pl/aktualnosci/714,Lomiankom-jest-potrzebny-most-szynowy-ze-stolica.html>
17.05.2024, 23:42

Łomiankom jest potrzebny most szynowy ze stolicą

W minioną środę w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim samorządowcy z Warszawy i podwarszawskich gmin dyskutowali o potrzebnych dla całej aglomeracji rozwiązaniach transportowych. Współorganizatorem spotkania był Burmistrz Łomianek.

Łomiankom jest potrzebny most szynowy ze stolicą

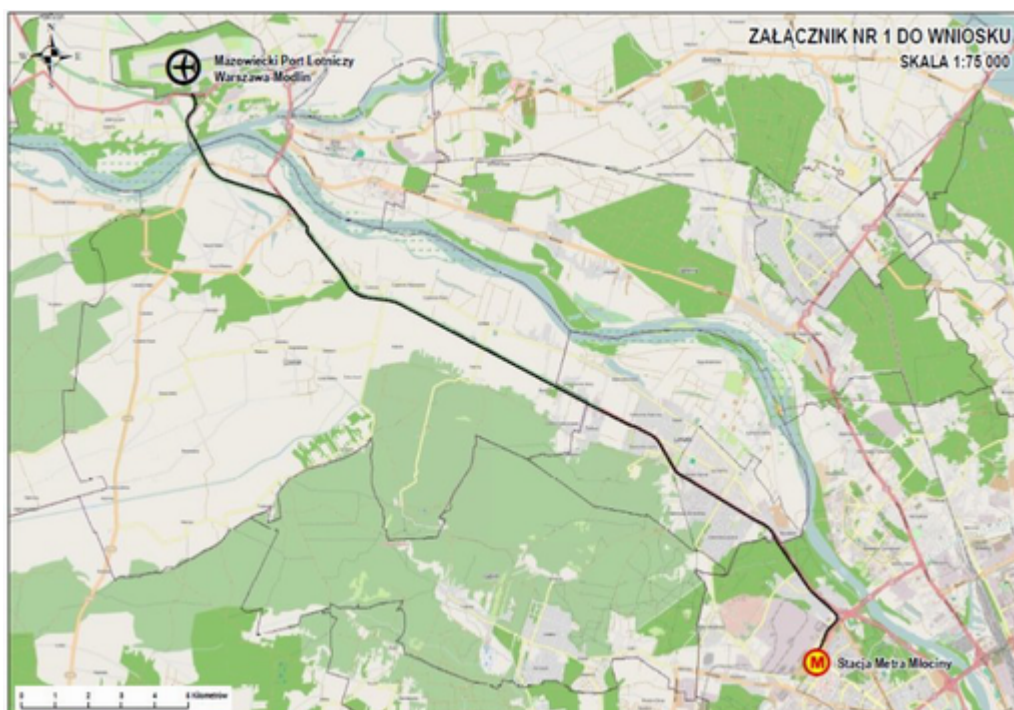
W środę (16 stycznia br.) w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim samorządowcy z Warszawy i podwarszawskich gmin dyskutowali o potrzebnych dla całej aglomeracji rozwiązaniach transportowych.



Współorganizatorem spotkania był Burmistrz Łomianek, Tomasz Dąbrowski (na zdj. poniżej pierwszy od lewej).



Z liczących 23 tys. mieszkańców podwarszawskich Łomianek dziennie do i z Warszawy jeździ ponad 7600 osób na liniach autobusowych Ł i Łbis oraz ponad 1100 pasażerów na linii 701. Natężenie ruchu drogowego na granicy Warszawy to 60,6 tys. samochodów na dobę. Samorządowcy zastanawiają się, jak wzmocnić powiązania transportowe w tym pasie. Rozpatrywana jest budowa linii tramwajowej lub lekkiej kolei mającej połączyć węzeł komunikacyjny Młociny z Łomiankami, a potem także być może z lotniskiem w Modlinie.



Tramwaj, kolej, czy metro?

Wybór ewentualnego wariantu nie jest prosty. Północ Warszawy graniczy przecież z Kampinoskim Parkiem Narodowym i obszarami Natura 2000. - Z tego wynikają pewne ograniczenia w rozbudowie infrastruktury, jak również wysokości zabudowań – mówił podczas konferencji „Połączenie szynowe Młociny – Łomianki – Modlin. Potrzeby i możliwości” Leszek Ruta, dyrektor Zarządu Transportu

Miejskiego w Warszawie. Jak zaznaczył, **rozpatrywane są cztery możliwe rozwiązania**.

Pierwszym jest szybki tramwaj Łomianki - Młociny w śladzie ul. Pułkowej. – Musiałby to być model „Pestki”, taki jaki funkcjonuje w Poznaniu. Jednak przykład Łódzki wskazuje na problemy z finansowaniem aglomeracyjnego tramwaju. (...) Brakuje pieniędzy na pokrycie kosztów eksploatacji na terenach poszczególnych gmin. Tutaj koszty musiałyby pokryć Łomianki, ewentualnie na zasadzie ppp – zaznaczył Ruta.

Inną możliwością jest wydłużenie I linii metra do Łomianek. – Zdaję sobie sprawę, że takie rozwiązanie byłoby najwygodniejsze dla mieszkańców miasta, ale koszty takiego przedsięwzięcia byłoby ogromne – podkreślił szef ZTM Warszawa. **Inna rozpatrywana opcja to stworzenie połączenia kolejowego na bazie linii Warszawa Jelonki - Radiowo**, czyli bocznicy do huty. Linia została wyprowadzona do Łomianek w rejonie Wólki Węglowej, w korytarzu trasy S7. Jak jednak podkreślił dyrektor Ruta, jej przebieg na terenie Warszawy i Łomianek nie byłby korzystny (obszary oddalone od zabudowy lub na ich obrzeżach).



A może szybkie autobusy?

Jak zaznaczył Leszek Ruta, **rozpatrywane jest także wykorzystanie szybkiego połączenia autobusowego** (tzw. Bus Rapid Transit – BRT). Po wybudowaniu S7 można dobudować wydzielony pas autobusowy. System miałby sporą przepustowość, a jego utworzenie pociągnęłoby za sobą relatywnie niskie koszty, a możliwość wydłużenia do Modlina byłaby w zasadzie bezinwestycja w zakresie infrastruktury.

Z takim postawieniem sprawy nie zgodził się m.in. dr Grzegorz Kostrzewa-Zorbas z uczelni Vistula. - Nie ma nic za darmo. Jeśli komunikacja autobusowa wydaje się być tańsza, to są to tylko pozory. Koszty infrastruktury drogowej są ukryte. Wydaje się, że tylko nalać benzyny i jedziemy. To nieprawda. Analiza wykazuje, że biorąc pod uwagę koszty zewnętrzne, komunikacja autobusowa wcale nie jest tańsza. (...) Moim zdaniem transport autobusowy nie jest alternatywą dla szynowego – podkreślił

Kostrzewa-Zorbas.

Przeciwko wykluczeniu z rozważań BRT zaprotestował prof. Wojciech Suchorzewski. - Przestrzegam przed konkluzją, że potrzeba budowy szyn po lewym brzegu Wisły do Modlina nie ulega wątpliwości. Jestem zdecydowanie za tym, aby objąć analizą także wariant bezszynowy. Problemem jest skala popytu. Nawet jeśli będziemy mieli na tej trasie nawet 50 tys. mieszkańców, a Modlin będzie obsługiwał 2-4 mln pasażerów rocznie, to służę danymi, że pociąg jeździłby pusty – podkreślał podczas konferencji naukowiec.

Będzie kolejna nitka WKD?

Studium wykonalności poprawy komunikacji Łomianek ze stolicą dopiero powstanie, jednak samorządowcy chcieliby postawić na połączenie szynowe, którego budowa uzyskałaby dofinansowanie unijne w kolejnej perspektywie budżetowej UE. - **To, co nas interesuje to realizacja tego przedsięwzięcia w perspektywie 5-10 lat. Wiemy, jaka jest rzeczywistość. Determinantą jest oczywiście rozwój lotniska, ale Łomiankom jest potrzebny most szynowy ze stolicą - podkreślał w trakcie spotkania burmistrz miasta, Tomasz Dąbrowski (na zdj. poniżej - drugi od lewej).**



Zdaniem Grzegorza Kostrzewy-Zorbas, najlepszy byłby wariant lekkiej kolei. - WKD staje się tutaj bezcenna jako model działania i kapitał ludzki. Identyczna byłaby technologia, skala działania, własność wszystkich składników kolei, samodzielność i niezależność od Grupy PKP. Takie rozwiązanie wydaje się być idealnym dla ewentualnej budowy linii z Młocin przez Łomianki do Modlina. No, chyba że prywatny inwestor rozwiązałby to inaczej – podkreślił.

- Pieniądze z funduszy europejskich na inwestycje są. **Można zbudować dowolną linię tramwajową czy kolejową. Pojawia się tylko problem, kto będzie płacić za ich utrzymanie i eksploatację** – studził zapał uczestników konferencji dyrektor Leszek Ruta.

*wykorzystano fragm. artykułu "Jak (lepiej) połączyć Łomianki ze stolicą?"
z portalu www.rynek-kolejowy.pl*

[Poprzedni Strona](#)
[Następny Strona](#)