

Koncepcja rewitalizacji linii kolejowej Wieliszew – Zegrze

Adam Dąbrowski

Do 1 grudnia 1994 roku, kiedy kursowanie pociągów pasażerskich na linii nr 28 Wieliszew – Zegrze zostało zawieszono (uruchomiono w zamian komunikację autobusową PKP, która funkcjonowała do 2000 roku), stanowiła ona najwygodniejszą drogę prowadzącą z Warszawy nad sam brzeg Zalewu Zegrzyńskiego – jednego z najpopularniejszych miejsc wypoczynku i rekreacji mieszkańców stolicy. Ówczesny ruch kolejowy na całym odcinku Warszawa Gdańska – Legionowo – Zegrze/Tłuszcz zdecydowanie przewyższał jakość dzisiejszych połączeń uruchamianych na trasie linii „S-9” SKM Warszawa. Zawieszenie przewozów pasażerskich między Wieliszewem a Zegrzem znacznie przyspieszyło proces degradacji technicznej drogi kolejowej, w tym demontaż sieci trakcyjnej oraz zaburzenie ciągłości nawierzchni. Należy jednak podkreślić, że absolutnie nie są to zmiany nieodwracalne. Przedmiotem niniejszego referatu jest możliwie dokładna analiza aktualnego stanu technicznego linii kolejowej nr 28, w oparciu o wizję lokalną przeprowadzoną 22 maja 2011 roku i materiały udostępnione przez jej zarządcę (PKP PLK S.A.), a także rozważenie możliwości ponownego włączenia tej linii do sieci pasażerskich połączeń kolejowych Warszawskiego Węzła Kolejowego, szczególnie w kontekście sezonowych i weekendowych przewozów turystycznych.



mgr inż.
Adam Dąbrowski
Instytut Kolejnictwa
Zakład Dróg Kolejowych
i Przewozów

Ogólna charakterystyka linii

Linia kolejowa nr 28 Wieliszew – Zegrze położona jest na północ od Warszawy, na terenie powiatu legionowskiego (gminy Wieliszew i Nieporęt). Zalicza się do Warszawskiego Węzła Kolejowego, prowadząc prosto nad brzeg Zalewu Zegrzyńskiego – jednego z najważniejszych miejsc wypoczynku i rekreacji mieszkańców stolicy. Linia budowana w latach 1896 – 1897 jako kolej wojskową, wyposażoną między innymi w sześć posterunków dróżników, telegraf, rampy i drewnia-

ny dworzec w Zegrzu. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, już pod administracją PKP, uruchomiono na niej połączenia pasażerskie z Warszawą, skomunikowane w Zegrzu z autobusami i statkami parowymi do Pułtyska. [8] Po zakończeniu drugiej wojny światowej trasę tę wykorzystywano coraz intensywniej, elektryfikując ją w 1972 roku. Wedle rozkładu jazdy z lat 1981/1982 między Wieliszewem a Zegrzem każdej doby kursowało aż 17 par pociągów, przy czym większość z nich jechała bezpośrednio z Legionowa, a nawet prosto z Warszawy Gdańskiej. Warto też dodać, że dodatkowe 8 par pociągów łączyło Legionowo z Tłuszczem. W latach 1985/1986 sytuacja wyglądała niemal identycznie: 18 par pociągów Wieliszew – Zegrze – Wieliszew oraz 9 par na odcinku Legionowo – Tłuszcz. Załamanie przewozów nastąpiło na początku lat dziewięćdziesiątych, w warunkach transformacji rynku i rosnącej presji transportu drogowego, prowadząc w konsekwencji do zawieszenia ruchu pasażerskiego na linii nr 28 z dniem 1 grudnia 1994 roku. Od tego momentu z Wieliszewa do Zegrza kursują już

tylko sporadycznie pociągi towarowe, a linia służy obecnie jako bocznicza dużego składu celnego PHH Fermata Sp. z o.o. w Zegrzu, z którego korzysta między innymi dystrybuująca samochody osobowe marki Seat firma GEFCO. [7]

Inwentaryzacja i opis stanu technicznego linii

Przebieg i znaczenie linii. Linia kolejowa nr 28 Wieliszew – Zegrze ma długość 3,724 km. Jest linią jednotorową, drugorzędną, bez znaczenia państwowego. Jej tor szlakowy zaliczono do klasy 5, prędkość konstrukcyjna wynosi 60 km/h. Punkt początkowy linii znajduje się na stacji Wieliszew (km -0,085), w rozjeździe krzyżowym nr 16, gdzie odgałęzia się ona od linii nr 10 Legionowo – Tłuszcz w km 4,505. Punktem końcowym linii jest teoretycznie koziół oporowy w Zegrzu (km 3,639), jednak w praktyce urywa się ona już na terenie składu celnego PHH Fermata Sp. z o.o. Układ torowy stacji Zegrze rozebrano, pozostawiając tylko zarośnięty peron. Linia nr 28 nie została



1. Układ linii kolejowych w okolicach Legionowa, Wieliszewa i Zegrza [9]



2. Pociąg SKM skończył bieg na st. Wieliszew



3. Zarośnięty peron nieczynnego p.o. Zegrze

objęta umowami AGC lub AGTC, a jej zarządcą jest Zakład Linii Kolejowych w Warszawie (Sekcja Eksploatacji Nasielsk). [6]

Punkty eksploatacyjne. Na linii znajdują się dwa punkty eksploatacyjne: stacja Wieliszew w km 0,000 oraz przystanek osobowy z ładownią (dawna stacja) Zegrze w km 2,838. [4]

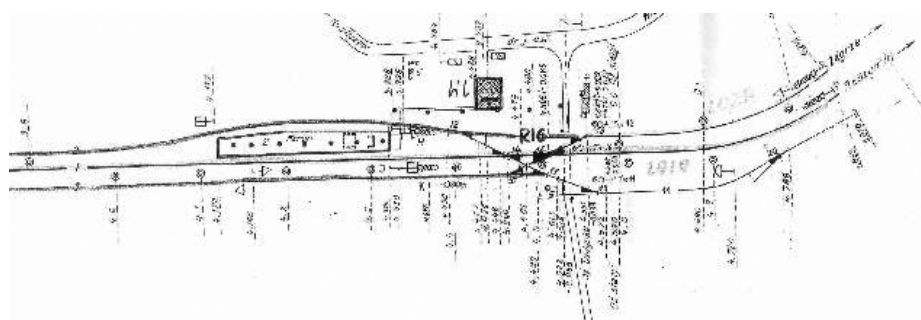
Geometria linii w planie. Geometrię linii w planie opisano oraz poddano analizie w aplikacji DIMO, opierając się na danych uzyskanych od zarządcy linii, tj. Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie. W obliczeniach stosowano następujące wartości parametrów kinematycznych:

$v_t = 50 \text{ km/h}$, $a_n = 0,6 \text{ m/s}^2$, $a_t = 0,5 \text{ m/s}^2$, $\Psi = 0,5 \text{ m/s}^3$, $f = 27,8 \text{ mm/s}$, $b_w = 20,0 \text{ m}$. Zestaw danych geometrycznych oraz wyniki obliczeń zostały przedstawione w Tab. 1 i Tab. 2. [2, 5]

Przeprowadzone obliczenia wskazują, że istniejące luki poziome po optymalizacji przechyłki umożliwiają ruch pociągów z prędkością 70 km/h.

Geometria linii w profilu. Profil linii jest bardzo łagodny. Maksymalne pochylenie podłużne toru wynosi 2,3‰ i występuje na odcinku 260 m (od km 1,168 do km 1,428). Uproszczony profil podłużny linii, bazujący na wysokościach względnych, przedstawiono na rys.5. [2]

Nawierzchnia linii. Istniejąca nawierzchnia linii kolejowej nr 28 Wieliszew – Zegrze została ułożona w roku 1970. Zastosowano klasyczny



4. Układ torowy stacji kolejowej w Wieliszewie [3]

tor kolejowy z szyn typu S49 (rocznik 1970) z przytwierdzeniami typu K, podkłady strunobetonowe (rocznik 1969) w ilości 1680 sztuk na kilometr oraz podsypkę tłuczniovą. Na linii znajdują się ponadto dwa rozjazdy: w km -0,029 i 2,834. Stan obu zarządca ocenia jako dostateczny, przy czym drugi z nich położony jest na terenie przedsiębiorstwa PPH Fermata Sp. z o.o. Wizualna ocena nawierzchni, którą przeprowadzono 22 maja 2011 roku, wykazała duży stopień degradacji. W szynach występują miejscami znaczne zużycia, stwierdzono także przypadki niekompletnych złączy szynowych oraz węzłów przytwierdzenia. W podkładach powstały liczne wykruszenia oraz poprzeczne pęknięcia w części środkowej, pojawiające się ze zróżnicowaną intensywnością na odcinku ok. 1,5 km. Uszkodzenia te, obejmujące zarówno podkłady strunobetonowe, jak i drewniane, mogą pochodzić od mechanicznego działania obłuzowanego elementu taboru kolejowego lub transportowanego ładunku, odrzucono natomiast w tym przypadku hipotezę mówiącą o złym stanie podtorza kolejowego. Wszystkie podkłady na linii 28 mają już przekroczoną graniczną trwałość, szacowaną dla torów 5 klasy na 40 lat. W trakcie obchodu linii stwierdzono również zróżnicowany stan podsypki – od dobrego na początkowych fragmentach do bardzo złego na niektórych odcinkach położonych w otoczeniu zalesionym (wymieszanie podsypki z gruntem podtorza, odsłonięte czoła podkładów, silne zachwaszczenie). Na odcinku linii zajęтым przez skład celny PPH Fermata Sp. z o.o. w Zegrzu ocena nawierzchni nie została przeprowadzona (teren zamknięty), jednak opierając się na danych ewidencyjnych PKP PLK S.A. można przypuszczać, że jakościowo nie odbiega ona od nawierzchni ocenionej. Końcowy fragment linii 28, od granicy wspomnianego wyżej zakładu do kozła oporowego na przystanku Zegrze, wraz z torami bocznymi dawnej stacji, został rozebrany i wymaga odbudowy. [2]

Podtorze kolejowe. W trakcie wizji lokalnej nie stwierdzono objawów, które świadczyłyby o występowaniu poważnych wad podtorza. Na podstawie oceny wzrokowej podtorze można uznać za stabilne, jednak potwierdze-

nie tej tezy w kontekście ewentualnej rewitalizacji linii wymaga przeprowadzenia odpowiednich badań.

Obiekty inżynieryjne. Na linii nr 28 występują dwa przepusty masywne rurowe:

- km 1,094, średnica 1,5 m, długość całkowita i eksploatacyjna 21,70 m, rok 1962,
 - km 2,490, średnica 0,8 m, długość całkowita i eksploatacyjna 24,20 m, rok 1961;
- Dopuszczalne naciski dla obu obiektów wynoszą 20 ton/oś (NL 20 T). Ze względu na trudne warunki terenowe dokładnej oceny wzrokowej przepustów nie przeprowadzono. W ramach rewitalizacji linii wskazane jest uwzględnienie ekspertyzy stanu technicznego obiektów. [2]

Budynki i budowle. Na linii nr 28 znajduje się jeden peron – na stacji Zegrze, od km 3,400 do km 3,580, jednokrawędziowy, wysoki. Jego stan techniczny można uznać za dostateczny, jednak ze względu na rażąco niską estetykę (nawierzchnia asfaltowa, miejscami popękana) w przypadku rewitalizacji linii należy go rozebrać oraz zastąpić nowym peronem wyspowym. Peron wyspowy niski, położony na stacji Wieliszew i przyporządkowany do linii kolejowej nr 10, znajduje się w złym stanie technicznym (nawierzchnia gruntowa) i również kwalifikuje się do przebudowy. Na terenie składu celnego PPH Fermata Sp. z o.o. istnieje mała rampa boczna. Brak budynków kolejowych – dworzec w Zegrzu został rozebrany. [4]

Przejazdy kolejowe. Na linii nr 28 występują dwa przejazdy kolejowe:

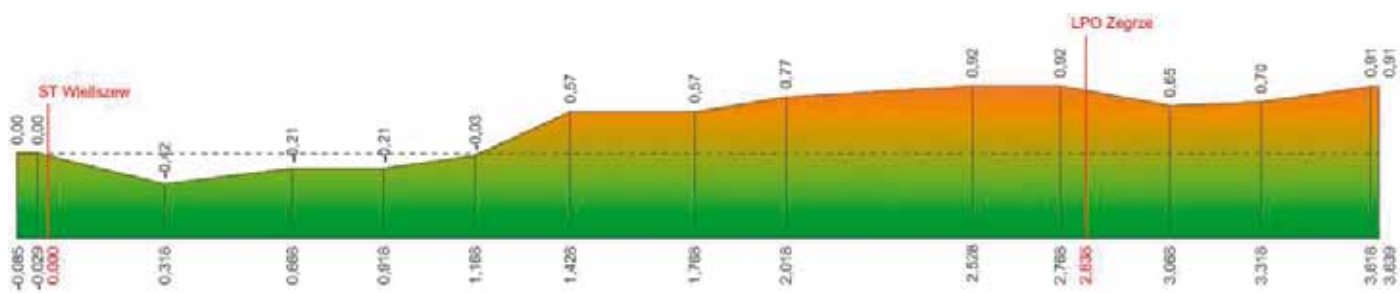
- km 2,881, kat. D, droga wojewódzka nr 631 Nw. Dwór Mazowiecki – Warszawa,
- km 3,368, kat. F, droga wewnętrzna; Nawierzchnię drogową na przejeździe w km 2,881 wykonano z elementów gumowych, a jego oznakowanie od strony drogi i linii kolejowej jest kompletne. Ogólny stan techniczny można określić jako dobry. Ocena przejazdu na jego położenie na terenie zamkniętym składu celnego PPH Fermata Sp. z o.o. [2]

Tab.1. Zestawienie parametrów geometrycznych (L, R) łuków poziomych [1]

Nr łuku	kmp	kmk	L1 [m]	R [m]	L2 [m]	Rodzaj łuku	Lh [m]
1	0,395	0,652	60	1015	60	prosty	60
2	1,007	1,105	30	700	30	prosty	30
3	1,359	1,505	55	425	55	prosty	55
4	1,665	1,971	56	440	60	koszowy	56
4	1,971	2,399	60	400	42	koszowy	42
5	2,399	2,665	42	415	55	odwrotny - prosty	42
6	2,887	3,157	40	1950	40	prosty	40

Tab.2. Obliczenia optymalizacyjne przechyłki na łukach poziomych [1]

Nr łuku	kmp	kmk	R [m]	V [km/h]	h [mm]	an [m/s ²]	at [m/s ²]	psi [m/s ³]	f [mm/s]	n mm/m
1	0,395	0,652	1015	110	50	.593	.137	.302	25	.833
2	1,007	1,105	700	80	20	.574	-.145	.425	15	.667
3	1,359	1,505	425	70	45	.595	-.16	.21	16	.818
4	1,665	1,971	440	70	40	.597	-.177	.207	14	.714
4	1,971	2,399	400	70	55	.585	-.123	.271	25	1.31
5	2,399	2,665	415	70	50	.584	-.138	.135	23	1.19
6	2,887	3,157	1950	130	20	.538	.032	.485	18	.5



5. Uproszczony profil podłużny linii Wieliszew – Zegrze (skala skażona, wysokości względne)

Urządzenia srk. Sprawne urządzenia srk znajdują się tylko na stacji w Wieliszewie.

Elektryfikacja. Zgodnie z zapisami Wykazu linii Id-12 (D-29) linia kolejowa nr 28 cały czas pozostaje linią zelektryfikowaną. W praktyce sieć trakcyjna została jednak zdemonstrowana po zawieszeniu przewozów pasażerskich w 1994 roku – zachowały się tylko słupy trakcyjne. [6]

Charakterystyka obecnego dojazdu z Warszawy nad Zalew Zegrzyński

Komunikacja podmiejska. W związku z zawieszeniem kolejowych przewozów pasażerskich na linii nr 28 Wieliszew – Zegrze i na odcinku linii nr 10 od Wieliszewa do Tłuszcza, obsługę komunikacyjną okolic Zalewu Zegrzyńskiego całkowicie przejął transport drogowy. Zarząd Transportu Miejskiego m. st. Warszawy eksploatuje obecnie trzy linie autobusowe, łączące węzeł przesiadkowy Żerań FSO z Nieporętem (705, 734) oraz Zegrzem Południowym (735). Ponadto cztery kursy linii 705 z Biało-brzegów w kierunku Żerania wytrasowano przez Zegrze Południowe, wzmacnia-

jąc ofertę linii 735. Szczegółowe zestawienie zawiera Tab. 3. [11]

Z danych w Tab. 3 wynika, że czas dojazdu z węzła Żerań FSO nad Zalew Zegrzyński wynosi od ok. 30 minut (przystanek PKP Nieporęt) do ok. 40 minut (przystanek Zegrze Południowe). Dodając kwadrans na dojazd z Dworca Gdańskiego do Żerania oraz 5 minut na przesiadkę można przyjąć, że łączny czas podróży na trasie Warszawa Gdańska – Zalew Zegrzyński autobusem komunikacji miejskiej wyniesie od ok. 50 minut (PKP Nieporęt) do ok. 60 minut (Zegrze Południowe). Należy przy tym podkreślić, że jest to czas uśredniony, który zarówno w warunkach warszawskiego szczytu komunikacyjnego, jak i zatorów drogowych w okolicy Zalewu Zegrzyńskiego (tworzących się szczególnie w sezonie oraz w trakcie pogodnych weekendów), bardzo często ulega znacznemu wydłużeniu.

Komunikacja regionalna i dalekobieżna. Przez Zegrze Południowe kursują autobusy PPKS Warszawa, PKS Ciechanów, PKS Ostrołęka, PKS Przasnysz oraz, w mniejszej ilości, innych przewoźników. Dostępnych jest ok. 60 par połączeń. Teoretyczny czas jazdy au-

tobusów PPKS i PKS z Dworca Zachodniego w Warszawie do Zegrza Południowego waha się od ok. 45 do ok. 60 minut, ale w warunkach silnej kongestii, o czym już wspominałem, podróż często trwa o wiele dłużej. Ponadto na odcinku Dworzec Gdański – Zegrze Południowe – Zegrze Północne funkcjonuje linia minibusów, z ofertą na poziomie 40 par kursów dziennie. [10, 12]

Uzasadnienie rewitalizacji linii nr 28 Wieliszew – Zegrze

Opisana oferta drogowych połączeń pasażerskich z Warszawy nad Zalew Zegrzyński i vice versa jest dość zasobna, stanowiąc silną konkurencję dla ewentualnych połączeń kolejowych. Rozpatrując ramy rewitalizacji linii nr 28 Wieliszew – Zegrze należy dążyć więc do tego, aby umożliwiła ona jak najlepszą ekspozycję podstawowych zalet transportu szynowego. Potrzebę rewitalizacji linii kolejowej nr 28 można uzasadnić m.in. następującymi argumentami:

- Najkrótszy czas podróży. Według obecnego rozkładu jazdy Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie czasy jazdy pociągów linii

- „S-9” z Warszawy Gdańskiej do Wieliszewa wynosi ok. 35 minut, zatem po ewentualnej rewitalizacji linii nr 28 dojazd do Zegrza trwałby maksymalnie 40 minut. Zakończenie prac budowlanych na linii nr 9 (między innymi uciążliwe ograniczenie prędkości w rejonie p.o. Warszawa Toruńska), a także poprawa parametrów techniczno – eksploatacyjnych linii nr 20 na odcinku Warszawa Gdańska – Warszawa Praga oraz linii nr 10 na odcinku Legionowo – Tłuszcz pozwolą na dalszą redukcję czasu podróży. Ponadto, zakładając wprowadzenie przez SKM Warszawa elektrycznych jednostek trakcyjnych umożliwiających jazdę z prędkością 160 km/h, możliwe byłoby uruchomienie bardzo szybkich pociągów turystycznych z centrum Warszawy do Zegrza, pokonujących trasę Warszawa Wschodnia – Zegrze nawet w czasie ok. 20 minut (z postojem jedynie na stacji Legionowo).
- Dopełnienie trasy linii S-9. Obecnie pociągi linii „S-9” SKM Warszawa dojeżdżają jedynie do stacji kolejowej Wieliszew, położonej ok. 2,5 km od głównych zabudowań wsi (4 200 mieszkańców). Reaktywacja odcinka z Wieliszewa do Zegrza stworzyłaby możliwość turystycznej obsługi Zalewu Zegrzyńskiego oraz, przy założeniu budowy nowego przystanku kolejowego „Zegrze Uroczysko” koło przejazdu kolejowego w km 2,881, powiązanie z połączeniami autobusowymi w ciągach DK61 i DW631.
 - Ciągłość podróży. Ewentualne wydłużenie relacji pociągów SKM Warszawa na linii „S-9” do Zegrza pozwoli na rezygnację z uciążliwych przesiadek, między innymi na węźle żerańskim. Podróż taka będzie mniej stresująca i – co oczywiste – szybsza.
 - Uniknięcie zjawiska kongestii. Specyfika sposobu prowadzenia ruchu kolejowego sprawia, że jego płynność w niewielkim stopniu zależy od pory dnia, tygodnia i roku, co jest bardzo istotne w warunkach dużej aglomeracji. Problemy pojawiają się jedynie w przypadku zdarzeń losowych, takich jak wypadki czy poważne awarie. Dynamiczny rozwój stolicy Polski sprawia, że rośnie znaczenie linii kolejowych umożliwiających sprawny dowóz ludzi z okolic peryferyjnych do centrum miasta. Podróże koleją stają się coraz szybsze i wygodniejsze, a pasażerowie pociągów nie muszą stać w korkach. W przypadku linii zegrzyńskiej należy zwrócić ponadto uwagę na potoki turystyczne, ujawniające się w trakcie sezonu letniego oraz pogodnych weekendów.
 - Objęcie taryfą biletową ZTM. Połączenia kolejowe objęte taryfą biletową strefy II ZTM Warszawa będą stanowiły o wiele atrakcyjniejszą ofertę niż te, które oferowano do 1994 roku w ramach taryfy PKP. Wspólny bilet jest istotnym czynnikiem, który, w połączeniu z atrakcyjnymi czasami przejazdu,

ze sporym prawdopodobieństwem skłoni pasażerów do korzystania z transportu kolejowego, a tym samym rezygnacji z innych środków transportu (zwłaszcza nie objętych taryfą miejską minibusów).

- Wygoda podróży. Podróż pociągiem jest znacznie wygodniejsza, niż autobusem czy przepełnionym minibusem. Szczególnie dla turystów istotne znaczenie ma też fakt, że koleją o wiele łatwiej transportować rowery oraz duże plecaki. W kontekście walorów turystycznych Zalewu Zegrzyńskiego ten argument ma niebagatelne znaczenie. Przytoczone argumenty, jakkolwiek wydają się rozsądne, nie stanowią wyników oficjalnych badań. Należy traktować je zatem jedynie jako przyczynek do wykonania profesjonalnego studium stanu i potencjału linii, opierającego się m.in. na badaniu preferencji transportowych mieszkańców okolic. Wskazane, by podobne studium uwzględniło linię nr 28 w powiązaniu z innymi liniami kolejowymi w regionie, w szczególności z liniami nr 9 i 10.

Techniczne założenia rewitalizacji

Na podstawie przedstawionej wcześniej oceny istniejącego stanu technicznego infrastruktury kolejowej linii nr 28 Wieliszew – Zegrze, a także uzasadnienia jej rewitalizacji, proponuje się prowadzić prace w następującym zakresie (z podziałem na trzy etapy):

Etap I – dostosowanie linii do ruchu pasażerskiego:

- Rozbiórka istniejącej nawierzchni na długości 3,724, wykonanie badań podtorza oraz ekspertyzy stanu technicznego obiektów inżynierskich (2 przepusty).
- Ułożenie nowej nawierzchni na długości 3,724 km w standardzie konstrukcyjnym toru klasy 4 (ruch pociągów z prędkością 70 km/h). Szyny 49E1, podkłady strunobetonowe o rozstawie 0,80 m, system przytwierdzenia SB, podsypka tłuczniowa 25 cm.
- Budowa toru głównego dodatkowego na stacji Zegrze w standardzie konstrukcyjnym właściwym dla toru klasy 4, wraz z zabudową rozjazdu S49-1:9-300 (napęd ręczny).
- W przypadku przewidywanej obsługi stacji Zegrze składami wagonowymi – budowa toru wyciągowego w standardzie konstrukcyjnym właściwym dla toru klasy 4, wraz z zabudową rozjazdu S49-1:9-190 (napęd ręczny).
- Rozbiórka istniejącego i budowa nowego peronu na stacji Zegrze.
- Zabudowa urządzeń ssp na przejeździe kolejowym w km 2,881.
- Budowa infrastruktury towarzyszącej (oświetlenie, wyposażenie peronów itd.).



6. Mechaniczne uszkodzenie podkładów



7. Znaczne zużycia szyn (szczególnie – lewej)



8. Przejazd kolejowy w km 2,881

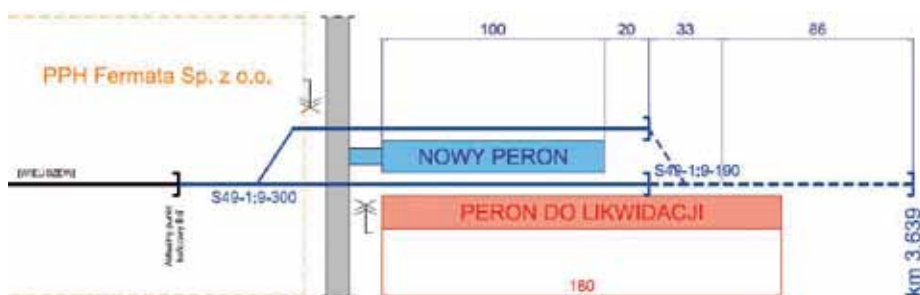


9. Rozebrana sieć trakcyjna

Tab.3. Zestawienie połączeń autobusowych ZTM Warszawa na odcinku Warszawa – Zalew Żegrzyński

Środek	Linia	Relacja	Przystanek	PKP	Liczba rob./św.	Śr. czas
MZA	705	Żerań FSO – Białobrzegi	PKP Nieporęt	w/m**	29/21	30
MZA	734	Żerań FSO – Nowe Załubice	PKP Nieporęt	w/m**	11/9	30
MZA	735	Żerań FSO – Zegrze Płd.	Zegrze Płd.	w/m**	15/12	40
					55/42	30 – 40
MZA	705	Białobrzegi – Żerań FSO	PKP Nieporęt (Zegrze Płd.)*	w/m**	32/23 (4/4)*	30 (40)*
MZA	734	Nowe Załubice – Żerań FSO	PKP Nieporęt	w/m**	12/9	30
MZA	735	Zegrze Płd. – Żerań FSO	Zegrze Płd.	w/m**	15/12	40
					59/44	30 – 40

* 4 autobusy linii nr 705 zajeżdżają do Zegrza Płd., uzupełniając linię nr 735
 ** przystanek kolejowy nieczynny (brak połączeń pasażerskich)



12. Propozycja przebudowy przystanku osobowego Zegrze (rysunek poglądowy)



13. Koncepcja lokalizacji nowego przystanku osobowego Zegrze Uroczysko (etap III) [9]

Etap II – dostosowanie linii do ruchu pojazdów trakcji elektrycznej:

- Odbudowa sieci trakcyjnej na długości 3,724 km wraz z infrastrukturą energetyczną.

Etap III – dostosowanie linii do wzmożonych potrzeb przewozowych:

- Budowa urządzeń srk na stacji Zegrze, zdalnie sterowanych ze stacji Wieliszew.
- Budowa przystanku osobowego Zegrze Uroczysko obok przejazdu w km 2,881.

Wykonanie prac rewitalizacyjnych opisanych w ramach etapu I umożliwi pokonanie odcinka z Wieliszewa do Zegrza w czasie maksymal-

nie 5 minut. Etapy II i III mają na celu poprawę funkcjonalności linii, a zwłaszcza lepsze jej powiązanie z istniejącą siecią transportową.

Spośród opisanego zakresu prac rewitalizacyjnych na linii nr 28 szczególną wagę należałoby zwrócić na budowę nowego przystanku osobowego Zegrze Uroczysko w pobliżu przejazdu kolejowego w km 2,881. Przeprowadzona wizja lokalna, a także analiza map topograficznych oraz ortofotomap okolic wskazały, że pod względem technicznym inwestycja taka jest łatwo wykonalna, umożliwiając stworzenie punktu przesiadkowego „door-to-door” z autobusu na pociąg i odwrotnie. W pobliżu krzyżują się dwie drogi: DK nr 61 Warszawa – Augustów oraz DW nr 631 Nowy Dwór Mazowiecki – Warszawa,



10. Autobus linii 735 na przystanku Zegrze Płd.



11. Zatłoczona droga z Zegrza do Nieporętu

przy samym zaś przejeździe znajduje się przystanek autobusowy linii uzupełniającej L-10 z Legionowa do Janówka przez Wieliszew oraz ścieżka rowerowa. Po ewentualnym uruchomieniu poprzecznej linii autobusowej, np. z Wieliszewa do Białobrzegów przez Nieporęt, przystanek Zegrze Uroczysko mógłby stać się zarówno dogodnym punktem przesiadkowym dla turystów zmierzających nad Zalew, jak też punktem początkowym rowerowych wycieczek wzdłuż jego brzegu. [9]

Problemem związanym z ewentualną rewitalizacją linii kolejowej nr 28 Wieliszew – Zegrze jest zajęcie jej fragmentu przez skład celny PPH Fermata Sp. z o.o. w Zegrzu. Teren ten jest ogrodzony płotem i niedostępny do użytku publicznego. Wykorzystanie linii do

przewozów pasażerskich będzie wymagać uzgodnienia z właścicielem zakładu.

Bardzo szacunkowy rachunek wskazuje, że na przeprowadzenie prac w zakresie określonym w etapach I i II może kosztować ok. 12 000 000 zł (prace rozbiórkowe nawierzchni i peronów – ok. 1 658 344 zł, badania podtorza – ok. 11 172 zł, przegląd z ekspertyzą stanu techn. obiektów inżynierskich – ok. 20 000 zł, nowa nawierzchnia – 6 395 760 zł, nowy peron w Zegrzu – ok. 500 000 zł, zabudowa ssp na przejeździe w km 2,881 – ok. 1 000 000 zł, sieć trakcyjna – ok. 4 067 700 zł; łącznie – ok. 11 974 632 zł). Ewentualna przebudowa dwóch przepustów to dodatkowy koszt rzędu 1 500 000 zł.

Wnioski

Celem niniejszego referatu było przedstawienie aktualnego stanu technicznego linii nr 28 Wieliszew – Zegrze w kontekście jej ewentualnej rewitalizacji. Podsumowując treści zawarte w poprzednich rozdziałach można sformułować trzy zasadnicze wnioski:

1. Ogólny stan techniczny linii kolejowej nr 28 Wieliszew – Zegrze jest zły. Ewentualna reaktywacja przewozów pasażerskich wymaga naprawy głównej nawierzchni, budowy nowego peronu w Zegrzu, zabudowy urządzeń ssp na przejeździe kolejowym w km 2,881 oraz odtworzenia infrastruktury towarzyszącej. Dalszy zakres prac wymagany jest w celu elektryfikacji linii oraz uzyskania na niej większej przepustowości.
2. Obecna obsługa komunikacyjna okolic Zalewu Zegrzyńskiego, realizowana wyłącznie przez transport drogowy, z jednej strony stanowi silną konkurencję dla ewentualnych przewozów kolejowych (duża liczba połączeń), z drugiej zaś wykazuje liczne cechy, które mogą skłonić ludzi do skorzystania z transportu kolejowego. Zarówno na terenie miasta stołecznego Warszawa, jak i w okolicach Zalewu, bardzo często uwiadcza się zjawisko kongestii, znacznie wydłużające czas podróży i zmniejszające jej komfort. Należy również podkreślić fakt, że zawieszenie kolejowych przewozów pasażerskich odbyło w czasach, gdy nie były one jeszcze objęte taryfą biletową ZTM Warszawa.
3. Podjęcie decyzji o rewitalizacji linii kolejowej nr 28 Wieliszew – Zegrze powinno zostać poprzedzone przygotowaniem profesjonalnego studium stanu i potencjału linii, najlepiej z uwzględnieniem całokształtu sieci komunikacyjnej powiatu Legionowo.

W ten sposób będzie można uzyskać opartą na realnych preferencjach podróżnych odpowiedź na pytanie o zasadność inwestycji oraz zoptymalizować jej zakres. ◀

Materiały źródłowe:

- [1] Bałuch M., Program komputerowy „DIMO”, Warszawa 1998,
- [2] PKP PLK S.A., IZ Warszawa, Ewidencja infrastruktury na linii nr 28, 02.06.2011,
- [3] PKP PLK S.A., IZ Warszawa, Plan schematyczny st. Wieliszew,
- [4] PKP PLK S.A., Regulamin przydzielania tras pociągów 2010/2011, 02.06.2011,
- [5] PKP PLK S.A., Warunki utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1 (D-1), Warszawa 2005,
- [6] PKP PLK S.A., Wykaz linii Id-12 (D-29), Warszawa 2009,
- [7] Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Sieciowe Rozkłady Jazdy Pociągów: 1981/1982, 1985/1986,
- [8] Strona internetowa CSłil w Zegrzu, <http://www.cslii.mil.pl/artykuly/zkart5.html>, 14.06.2011,
- [9] Strona internetowa „Geoportal”, <http://www.geoportal.gov.pl/>, 14.06.2011,
- [10] Strona internetowa PIGTSiS, <http://www.autobusowyrozkladjazdy.pl/>, 14.06.2011,
- [11] Strona internetowa ZTM Warszawa, <http://www.ztm.waw.pl/>, 14.06.2011,
- [12] Strona internetowa „RozkladJazdy.pl”, <http://www.warszawa.rozkladjazdy.pl/busy/>, 14.06.2011.



14. Ogrodzenie składu celnego PHH Fermata



15. Spojrzenie na teren składu celnego



16. Walory rekreacyjne Zalewu Zegrzyńskiego



17. Zegrze PKP – miejsce dla turystów