



Historia wiaduktu, którego wciąż nie ma. Walka trwa!

data aktualizacji: 2021.02.02



Od wielu lat samorządowcy z terenu powiatu iławskiego próbują naprawić błąd, który został popełniony przez administrację rządową podczas prowadzonej w latach 2009-2012 modernizacji linii kolejowej Warszawa-Gdynia.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., które odpowiadały wówczas za realizację całej inwestycji, pozostawiły pod samą Iławą skrzyżowanie drogowo-kolejowe w jednym poziomie. Lokalni samorządowcy, dla których budowa wiaduktu w tym miejscu była sprawą oczywistą, interweniowali u inwestora od samego początku, wielokrotnie, a po raz ostatni w styczniu 2020 roku. I będą to robić nadal, aż do szczęśliwego finału. Tę sprawę trzeba zakończyć pomyślnie dla mieszkańców i całego powiatu.

Warto dziś odtworzyć całą tę historię, ze szczegółami, tym bardziej, że cały czas, mimo upływu lat, próbuje się ją wykorzystywać do celów politycznych, powtarzając nieprawdę, jakoby odstępienie od budowy wiaduktu było winą lokalnych samorządowców. Tymczasem prawda jest taka, że gdy tylko okazało się, że inwestor zamierza odstąpić od budowy wiaduktu, to właśnie samorządowcy ruszyli do kontrataku. Od samego początku stanowczo apelowaliśmy, by doprowadzić do budowy bezkolizyjnego skrzyżowania drogowo-kolejowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 16 z linią kolejową. Decyzja inwestora o nierealizowaniu inwestycji w tym miejscu i pozostawieniu skrzyżowania drogowo-kolejowego w jednym poziomie była dla nas wszystkich niezrozumiała i kontrowersyjna. Warto dodać, że w tym samym czasie na całej trasie linii E65 powstało około stu bezkolizyjnych skrzyżowań – nie tylko na drogach krajowych i wojewódzkich, ale też powiatowych i

gminnych. W całej Polsce, nawet w chwili obecnej, realizowane są podobne inwestycje.

Interweniując w sprawie budowy wiaduktu, wszyscy zwracaliśmy uwagę, że pozostawienie skrzyżowania w jednym poziomie spowoduje paraliż komunikacyjny. Ja sama zgromadziłam obszerną korespondencję w tej sprawie. Niestety, nasze przewidywania sprawdziły się. Nakładanie się w czasie przejazdu kilku pociągów i wydłużenie czasu zamknięcia rogatki spowodowały tworzenie się zatorów o długości dochodzącej do kilkuset metrów, blokowania skrzyżowania z drogą wojewódzką 521, a także wielu wypadków. Z taką sytuacją mamy do czynienia od zakończenia modernizacji linii kolejowej do chwili obecnej. Sprawdziłam, że średnia ilość pociągów przejeżdżających w ciągu doby przez przejazd kolejowo-drogowy pod Łławą wynosi 95, a średni czas zamknięcia przejazdu kolejowo-drogowego dla ruchu kołowego w ciągu doby wynosi średnio 9 godzin. Pamiętajmy, że to średnia. Są dni, gdy przez przejazd przejeżdża w ciągu doby nawet 140 pociągów!

Z czasem udało się nam ustalić, że oficjalnym powodem odstąpienia od realizacji inwestycji była informacja przekazana inwestorowi przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na etapie opracowywania dokumentacji projektowej o planowanej budowie obwodnicy Łławy po stronie południowej miasta bez skrzyżowania w jednym poziomie z linią kolejową. Jednak mimo tej deklaracji, na podstawie której PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odstąpiły od budowy wiaduktu, inwestycja związana z budową obwodnicy nie została ujęta w ówczesnym „Programie Budowy Dróg Krajowych”. W tej sytuacji Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad poparła jednak wniosek dotyczący przebudowy skrzyżowania na bezkolizyjne, podkreślając, że realizacja inwestycji nie należy do GDDKiA, a jest zadaniem zarządcy linii kolejowej. Ta deklaracja została złożona za późno. Decyzja o braku realizacji inwestycji pod Łławą zapadła.

Dziś wiemy, że droga ekspresowa S5 powstanie. Staramy się, by przebiegała jak najbliżej Łławy i pełniła rolę południowej obwodnicy miasta, o czym informowaliśmy już na łamach „Życia Powiatu Łławskiego”. Wiemy też, że realizacja tej inwestycji potrwać może kilkanaście lat. Czy zatem mieszkańcy powiatu łławskiego i kierowcy podróżujący drogą krajową nr 16 będą musieli czekać tyle lat na budowę nowego bezkolizyjnego skrzyżowania drogowo-kolejowego? Jedyne szansa na szybkie rozwiązanie problemu komunikacyjnego, z którym wszyscy zmagamy się na co dzień, to budowa wiaduktu pod samą Łławą przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a tym samym naprawa błędu, który popełniono w przeszłości.

Doświadczenie ostatnich lat pokazało, że budowa wiaduktu pod Łławą jest po prostu konieczna zarówno ze względów bezpieczeństwa uczestników ruchu kolejowego i drogowego, jak i ze względów zapewnienia sprawnego systemu komunikacji. Realizacja inwestycji znajduje także swoje uzasadnienie ekonomiczne i społeczne. Powstanie wiaduktu jest w interesie wszystkich. Już wcześniej występowaliśmy zarówno do GDDKiA, jak i do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., by uwzględniono budowę wiaduktu w budżecie przeznaczonym na likwidację kolizji drogowo-torowych. Odbływały się spotkania w ministerstwach, jednak cały czas bez efektów.

Dlatego ostatnio zaaplikowaliśmy do Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej+ do 2028 roku, składając wniosek o budowę bezkolizyjnego przejazdu kolejowego na drodze krajowej numer 16 między Łławą i Stradomnem. Liderem projektu był samorząd województwa (widząc potrzebę rozwoju społeczno-gospodarczego tej części województwa), a wniosek w sprawie budowy wiaduktu został złożony w porozumieniu z czterema samorządami lokalnymi, deklarującymi, co ważne, wniesienie wkładu własnego do inwestycji. Trudno było wpisać się w wytyczne programu, ale mimo to cały sztab urzędników podjął się trudnej pracy i przygotował merytoryczny wniosek. Budowa wiaduktu została odpowiednio uzasadniona, zgodnie z wytycznymi, które dopuszczały projekty w zakresie punktowej infrastruktury kolejowej. We wniosku szczegółowo wykazano, dlaczego budowa wiaduktu jest niezbędna, jakie cele programu spełnia. Tym samym to samorządy chciały wziąć na swoje barki wykonanie inwestycji za instytucje rządowe. Niestety,

wniosek odrzucono ze względów formalnych, stwierdzając, że od początku nie kwalifikował się do dofinansowania. Tak, jakby dalej udawano, że wiadukt w tym miejscu nie jest potrzebny.

Niestety, co w tej sytuacji jest szczególnie przykre i zastanawiające, stało się to przy niemałej uciesze komentatorów związanych z partią rządzącą i lokalnych polityków PiS, którzy wyszli najwidoczniej z założenia: im gorzej dla mieszkańców, tym lepiej dla nich. Nie brakowało też innych, kontrowersyjnych komentarzy. Robert Gontarz, poseł PiS z Warmii i Mazur, napisał wprost: "brakuje chęci współpracy ze strony samorządowców", "do tej pory nie dostałem od włodarza żadnego zaproszenia do rozmowy". Tak, jakby chciał powiedzieć: "nie żyjesz dobrze z PiS, zapomnij o wsparciu". Tymczasem wielokrotnie deklarowaliśmy nie tylko współpracę, a nawet wolę finansowej partycypacji w kosztach budowy wiaduktu.

W kwietniu 2017 roku odbyło się spotkanie Zarządu Powiatu Iławskiego i radnych powiatowych z Senator RP Bogusławą Orzechowską z PiS, która publicznie zadeklarowała wsparcie w działaniach dotyczących budowy bezkolizyjnego przejazdu. Skończyło się na kilku spotkaniach w ministerstwie. Doskonale pamiętam też konferencje prasowe parlamentarzystów deklarujących wsparcie w odkorkowaniu Iławy. Jakie są dziś efekty tych zapowiedzi? Sami Państwo widzą.

Przez lata wspierałam i nadal wspieram samorządy z zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, a przede wszystkim z powiatu iławskiego, w przygotowaniu jak najlepszych wniosków o dotacje na realizację różnego rodzaju inwestycji, głównie ze środków europejskich. Wykorzystuję tu swoją wiedzę i wieloletnie doświadczenie. Pracowaliśmy nad tym, by wnioski były jak najlepsze, by wpisywały się w wytyczne programów. Efektem tego były wielomilionowe inwestycje, z których korzystają dziś mieszkańcy. Przy okazji środków europejskich nie ma mowy o uzależnianiu uzyskania dotacji od konotacji politycznych. Liczy się wyłącznie fachowość. Tę samą fachowość przy podziale środków państwowych próbuje się dziś zastąpić „kolesiostwem”.

Można by zadać sobie w tej sytuacji pytanie - w wielu radach: gminnych, miejskich i powiatowych są przedstawiciele PiS. Dlaczego pozwalają na dyskryminowanie mieszkańców, którzy oddali na nich swój głos? Dlaczego przymykają oko na pomijanie ich samorządów przy podziale funduszy centralnych? Odpowiedź na to pytanie pozostawię samym mieszkańcom.

Bernadeta Hordejuk



Projekt „Przewodnicząca Sejmiku w Info” jest realizowany przez portal Info Iława we współpracy z Sejmikiem Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Jego celem jest przybliżenie Czytelnikom działalności samorządu naszego województwa.

Źródło: <https://www.infoilawa.pl/aktualnosci/item/63481-historia-wiaduktu-ktorego-wciaz-nie-ma-walka-trwa>