

Czas historycznych inwestycji

Obok inwestycji zaplanowanych i realizowanych przez Urząd Miejski teren Gminy Grodzisk Mazowiecki jest również obszarem, na którym prowadzone lub projektowane są ogromne inwestycje w dużej mierze niezależne od lokalnego samorządu, a jednak wpływające na życie mieszkańców, zwłaszcza na komunikację gminy.

Największą prowadzoną obecnie na terenie gminy inwestycją jest modernizacja linii kolejowej (fot. 1), realizowana przez PKP PLK SA. Głównym celem projektu jest podwyższenie maksymalnej prędkości przejazdu pociągów pasażerskich na linii Warszawa – Łódź, co pozwoli skrócić czas przejazdu między tymi miastami do 65 minut. To pierwsza tak duża zmiana na tej linii od czasów jej elektryfikacji. Jednak przy okazji tej inwestycji zyskają też mieszkańcy gminy Grodzisk, bowiem modernizacja torów połączona jest z budową bądź przebudową wielu obiektów, które przyczynią się do lepszej komunikacji w samej gminie. Już w trakcie realizacji jest budowa tunelu przy ul. Bałtyckiej (fot. 2), budowa przejścia podziemnego (fot. 3) oraz przebudowa peronów. Osobną inwestycją, za którą odpowiada Departament Inwestycji PKP S.A., jest remont za- bytkowego dworca PKP połączony z adaptacją wnętrza.

Obie inwestycje nie pozostają bez wpływu na komfort podróży koleją – zmiana organizacji funkcjonowania dworca w połączeniu z opóźnieniami pociągów tego komfortu na pewno nie poprawiają. Ale warto poczekać do przyszłego roku, kiedy utrudnienia powinny się zakończyć. Obie też, choć realizowane niezależnie od samorządu gminnego, na etapie projektowania zostały znacznie rozszerzone dzięki postulatowi grodziskich władz samorządowych.

Choć oddanie do użytku tunelu w ul. Bałtyckiej na pewno poprawi płynność komunikacyjną w mieście, to rozwiązanie to nie zastąpi planowanej i zapowiadanej od lat zachodniej obwodnicy miasta. Realizacja tej inwestycji Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich jest jednocześnie daleka i bliska. Daleka, bo na przestrzeni ostatnich lat, niejednokrotnie wydawało się, że rozpoczęcie budowy to perspektywa najwyżej kilkunastu miesięcy, niestety na przeszkodzie stanęły rozmaite czynniki – z jednej strony brak środków w budżecie Urzędu Marszałkowskiego, z drugiej, protesty mieszkańców gminy Błonie. Bliska, bo wszelkie sprawy proceduralne powinny się zakończyć w grudniu, co pozwoliłoby na ogłoszenie przetargu, a następnie rozpoczęcie budowy w trzecim kwartale 2015 roku. Urząd Marszałkowski jest zdeterminowany, by wybudować obwodnicę zachodnią Grodziska możliwie szybko, w związku z tym finansowanie tej inwestycji ma mieć źródło w funduszach unijnych, natomiast aby uniknąć protestów ze strony mieszkańców gminy Błonie, w pierwszej kolejności ma zostać wybudowany odcinek przebiegający tylko po terenie gminy Grodzisk – od Kałęczyna do węzła autostradowego, a więc fragment najbardziej newralgiczny dla zmniejszenia natężenia ruchu w mieście.

Doświadczenia ostatnich lat pokazują, że o ile proces decyzyjny poprzedzający rozpoczęcie inwe-

stycji zewnętrznych jest znacznie dłuższy niż w przypadku inwestycji gminnych, o tyle sama realizacja przebiega dość szybko. Tak było w przypadku budowy autostrady, która zapowiadana była od lat 90., a ostatecznie powstała na naszym odcinku w ciągu kilkunastu miesięcy w latach 2010-12, przy okazji budowy węzła Grodzisk powstał pierwszy blisko kilometrowy odcinek obwodnicy (fot. 4). Tak było również w przypadku budowy wiaduktu, który wraz z wyburzeniem starego obiektu wzniesiono w ciągu zaledwie kilku miesięcy ubiegłego roku. Tak też dzieje się obecnie z przekładaną wielokrotnie modernizacją kolei. Wszystko wskazuje na to, że pomyślnego finału – i to już niebawem! – doczeka się również budowa zachodniej obwodnicy miasta.

Powstanie autostrady, modernizacja kolei, coraz bardziej realna budowa obwodnicy – to ciąg historycznych dla miasta inwestycji. Jeśli dodamy do tego planowaną przez kolej na lata 2016-17 modernizację linii podmiejskiej, zapowiadane przez WKD zwiększenie napięcia w trakcji, co pozwoli na wzrost częstotliwości kursowania pociągów, a także planowaną przez gminę budowę drogi w śladzie obwodnicy południowej pomiędzy Kałęczynem a ul. Nadarzyńską, to można mieć nadzieję, że w ciągu kilku najbliższych lat komunikacja Grodziska zarówno wewnętrzna, jak i zewnętrzna przestanie być problemem.



1

2



3



4



Dlaczego nie mamy jeszcze obwodnicy?



To ważne pytanie, które wymaga precyzyjnej odpowiedzi. Nie ma oczywiście jednej prostej przyczyny obecnego stanu rzeczy. Aby mogli wyrobić sobie Państwo zdanie dotyczące tej inwestycji, należy przedstawić najważniejsze fakty.

Wydawało się oczywiste, że obwodnica będzie najbardziej funkcjonalna, gdy ominie Grodzisk Mazowiecki, Milanówek i Błonie. Dlatego, jako burmistrz naszego miasta, promowałem dłuższą, a jednocześnie wygodniejszą obwodnicę.

W 2006 r. udało się doprowadzić do podpisania umowy z samorządem województwa mazowieckiego, która zakładała budowę obwodnicy zgodnie z założonym planem. Niestety po podpisaniu umowy, w sąsiednich gminach, przez które przebiegać miała obwodnica, pojawiły się protesty, hamujące całą inwestycję. Wobec silnego oporu części mieszkańców Milanówka podjęliśmy decyzję o ograniczeniu obwodnicy do terenu naszej gminy i Błonia. I znowu – protesty, odwołania blokujące inwestycję pojawiły się w Błoniu.

Mimo wszystkich przeciwności przygotowaliśmy od strony formalnej i projektowej całą inwestycję, a województwo uzyskało prawomocne zezwolenie na budowę. Inwestycja przygotowana w 100% od strony formalnej nie rozpoczęła się ze względu na tragiczny stan finansów województwa mazowieckiego. Brak pieniędzy, które Mazowsze musiało przekazywać jako tzw. „janosikowe” do innych województw, niemal całkowicie zablokował inwestycje drogowe województwa.

W tej sytuacji, gdy w wyniku protestów z Błonia pojawiło się niebezpieczeństwo uchylecia prawomocnego zezwolenia na budowę, na moją prośbę zarząd województwa mazowieckiego podjął decyzję o finansowaniu obwodnicy Grodziska Mazowieckiego ze środków unijnych. W mojej ocenie to jedyna szansa na sfinansowanie tego

projektu wartego około 160 mln zł. Budowa ruszy w 2015 r., a zakończy się w 2017 r. W chwili obecnej jest gotowy projekt i kończymy przygotowanie decyzji środowiskowej w standardzie wymagany przy tego rodzaju współfinansowaniu. Budowa obwodnicy będzie dotyczyła tylko terenu Gminy Grodzisk Mazowiecki, dlatego też jestem pewien, że w latach 2015-2017 zostanie ostatecznie zrealizowana – jest to dla mnie sprawa honoru.

Żadnemu z przedsięwzięć, które przez te dwie dekady udało nam się zrealizować w gminie, nie poświęciłem tyle sił i czasu co obwodnicy. Mimo naszych starań, gotowości współfinansowania inwestycji, jej ogólny koszt powoduje, że może być realizowana jedynie na poziomie województwa.

*Burmistrz Grodziska Mazowieckiego
Grzegorz Benedykciński*

Przebieg obwodnicy zachodniej



Nowa trasa połączy się z istniejącym odcinkiem kilkaset metrów na południe od węzła Grodzisk

Przewidziana do realizacji w latach 2015-17 obwodnica zachodnia Grodziska przebiegać będzie od węzła Grodzisk do miejscowości Kałęczyn, gdzie połączy się z istniejącym śladem drogi wojewódzkiej 579. Odcinek ten liczyć będzie 7350,91 m.

Pierwszy, blisko kilometrowy fragment obwodnicy zachodniej powstał przy okazji budowy autostrady A2 i węzła Grodzisk. Nowa trasa połączy się z istniejącym odcinkiem kilkaset metrów na południe od węzła i będzie przebiegać estakadą przez glinianki, dalej przez grunty wsi Natolin, Chlebnia i Chrzanów Duży, aż do północnej granicy miasta, omijając po swojej północnej stronie Góry Szwedzkie. Następnie

przebieg obwodnicy wytyczony jest przez grunty wsi Wólka Grodziska i Kozery, gdzie poprzez wiadukt nad torami kolejowymi PKP (pomiędzy Grodziskiem a Kozarami) dobiega w Kozerkach do skrzyżowania (rondo) z drogą wojewódzką nr 719. Dalej obwodnica małym łukiem kieruje się na południowy wschód do wsi Kałęczyn, gdzie przez rondo łączy się z drogą wojewódzką nr 579 w kierunku Radziejowic.

Drogi krajowe mają łatwiej

Być może mieszkańcy dziwią się dlaczego obwodnicy doczekały się już Mszczonów, Żyrardów, Grójec, Mińsk Mazowiecki – miasta nieodległe i porównywalne wielkością z Grodziskiem. Wyjaśnienie jest proste: wszystkie te obwodnice powstały na drogach krajowych, a więc realizowane były przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad, dysponującą nieporównywalnie większymi środkami niż Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich, który budować będzie obwodnice zachodnią Grodziska. Jak duża jest to różnica w możliwościach, najlepiej świadczy fakt, że budowa obwodnic miast to tylko niewielka część działalności GDDKiA, która przecież odpowiada również za budowę autostrad i dróg ekspresowych, a więc inwestycji o ogromnych budżetach, i dysponuje środkami z budżetu państwa. Tymczasem dla MZDW, który jest jednostką samorządu wojewódzkiego, budowa naszej obwodnicy będzie inwestycją największą i najbardziej kosztowną w historii.

Historia obwodnicy w pigułce

Za ostateczny termin przygotowania wszystkich dokumentów przyjęto 15 grudnia 2014 roku. Aktualne prognozy przewidują rozpoczęcie budowy obwodnicy zachodniej Grodziska Mazowieckiego w III kwartale 2015 roku.

Obwodnica na papierze

Historia planowania budowy obwodnic Grodziska Mazowieckiego sięga końca lat 30. ubiegłego stulecia. Urbaniści opracowywali wówczas plan ominięcia miasta nowymi drogami biegnącym zarówno z północy na południe, jak i ze wschodu na zachód. Te ambitne zamierzenia przekreślił wybuch II wojny światowej. Po okresie odbudowy kraju z wojennych zniszczeń nastąpił szybki rozwój miasta, jak również motoryzacji, co spowodowało konieczność powrotu do idei budowy obwodnic. Już na początku lat 70. władze gminne na ten cel zarezerwowały tereny i rozpoczęły starania o pozyskanie środków na realizację. Lata 70. nie przyniosły rozpoczęcia inwestycji, bo... przynieść nie mogły. Obwodnica średniej wielkości podwarszawskiego miasteczka nie mogła konkurować z budową Trasy Katowickiej, Trasy Łazienkowskiej, Dworca Centralnego czy... autostrady Berlin-Moskwa. Plany budowy obwodnicy pozostały tylko na papierze również przez kolejne dekady – lata 80. przyniosły załamanie gospodarki, zaś ostatnie dziesięciolecie XX wieku to czas transformacji z wszystkimi problemami wynikającymi z tego procesu. To też czas walki o budowę Szpitala Zachodniego. Obwodnica siłą rzeczy musiała jeszcze poczekać.

Inwestor

Istotna dla budowy obwodnicy Grodziska była reforma administracyjna, w wyniku której powstało województwo mazowieckie, a następnie powołany został Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich, będący zarządcą drogi wojewódzkiej nr 579, rozpoczynającej się od Trasy Katowickiej w Radziejowicach i biegnącej dalej przez Grodzisk, Błonie, Leszno aż do Kazunia Polskiego

i Trasy Gdańskiej. Obwodnica będzie właśnie nowym śladem DW 579, dlatego inwestorem jest województwo mazowieckie.

Projekt kluczowy

Brak obwodnicy stawał się jednak coraz bardziej palącym problemem. Szczególnie uciążliwy ruch generowała DW nr 579, którą do centrum miasta wtaczały się kawalkady TIR-ów. W 2003 roku Burmistrz Grodziska Mazowieckiego zlecił opracowanie koncepcji obwodnicy południowej i zachodniej Grodziska Mazowieckiego.

W 2006 roku na wniosek Burmi-



stra Grodziska Mazowieckiego budowa obwodnicy południowej i zachodniej Grodziska Mazowieckiego zostaje zakwalifikowana do projektów kluczowych i jako taki wpisana do Strategii Województwa Mazowieckiego na lata 2007–2013. W tym samym roku zostaje podpisane porozumienie w sprawie wspólnej realizacji budowy obwodnicy przez Marszałka Adama Struzika oraz Burmistrza Grzegorza Benedyckińskiego, co zdawało się gwarantować rozpoczęcie budowy obwodnicy w ciągu 2-3 lat. Tak się jednak nie stało.

Protesty i podziały

Z uwagi na sprzeciw części mieszkańców Milanówka wobec przebiegu południowej obwodnicy, wyrażony w stanowisku Rady Miejskiej Milanówka w 2008 roku, zadanie pierwotnie traktowane jako całość zostało

podzielone na budowę obwodnicy zachodniej Grodziska Mazowieckiego oraz budowę obwodnicy południowej Grodziska Mazowieckiego i Milanówka.

Na wniosek MZDW w 2009 roku Burmistrz Grodziska wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji pod nazwą „Budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 579”. Prace projektowe rozpoczęły się wreszcie w styczniu 2011 roku. W 2013 roku Wojewoda Mazowiecki wydaje zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ZRID) – budowę obwodnicy zachodniej.

Niestety równoległe z procesem uzyskiwania pozwolenia na budowę toczy się rozpatrywanie protestów. 28 lutego 2014 roku na skutek protestów części mieszkańców Błonia Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Warszawie orzeka nieważność decyzji środowiskowej. W związku z tym 16 kwietnia 2014 roku Burmistrz występuje do MZDW z wnioskiem o przygotowanie nowej dokumentacji środowiskowej pod kątem realizacji inwestycji ze środków unijnych tylko dla odcinka obwodnicy przebiegającego przez teren gminy Grodzisk. Za ostateczny termin przygotowania wszystkich dokumentów przyjęto 15 grudnia 2014 roku. Aktualne prognozy przewidują rozpoczęcie budowy obwodnicy zachodniej Grodziska Mazowieckiego w III kwartale 2015 roku.



Planowany przebieg

Skrzyżowania z drogami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi oraz obiekty inżynieryjne na trasie planowanej obwodnicy zachodniej Grodziska Mazowieckiego.



Estakada – glinianki w okolicy Natolina



Skrzyżowanie z ul. Logistyczną w Natolinie



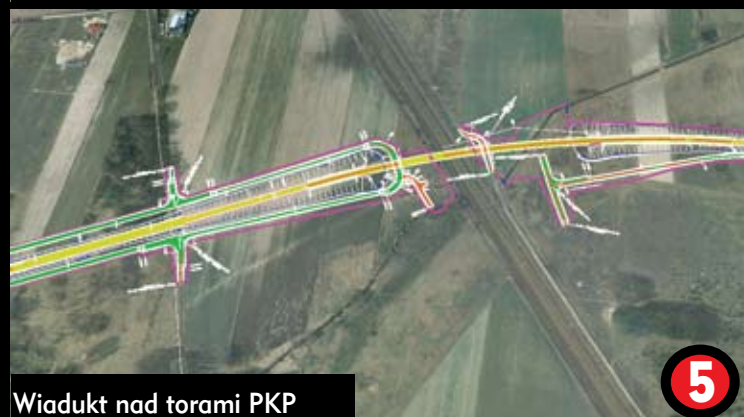
Skrzyżowanie w Chlebnia



obwodnicy zachodniej



Skrzyżowanie z drogą do Izdebnia Kościelna w okolicy PepsiCo



Wiadukt nad torami PKP



Rondo Żyrardowska



Rondo w Kałęczynie

Zmiany na kolei

W 2014 r. po kilkuletnim okresie przygotowawczym na terenie Grodziska Mazowieckiego rozpoczęła się realizacja dwóch inwestycji kolejowych o bardzo istotnym znaczeniu nie tylko dla kolei i jej pasażerów, lecz także dla mieszkańców naszego miasta.

Pierwszą z nich jest kolejny etap projektu 7.1-24.1 z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko współfinansowanego przez UE pod nazwą „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II LOT A-odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice,” natomiast drugą „Wykonanie przebudowy Dworca Kolejowego w Grodzisku Mazowieckim”.

Modernizacja linii kolejowej realizowana przez PKP PLK S.A. dotyczy kompleksowej przebudowy i budowy nowych elementów układu torowego, automatyki sterowania i kontroli ruchu, elektroenergetyki, w tym zasilania sieci trakcyjnej, obiektów inżynierskich, kubaturowych i peronów, urządzeń diagnostyki stanów awaryjnych taboru, dróg, przejazdów i przejść dla pieszych oraz ekranów akustycznych i innych urządzeń związanych z ochroną środowiska. Szczególne znaczenie dla mieszkańców Grodziska Mazowieckiego mają te części inwestycji, które usprawniają komunikację w mieście, a mianowicie: dwupoziomowe skrzyżowanie ul. Bałtyckiej z linią kolejową (tunel drogowy) oraz nowe podziemne przejście dla pieszych w obrębie stacji kolejowej wraz ze zmodernizowanymi peronami.

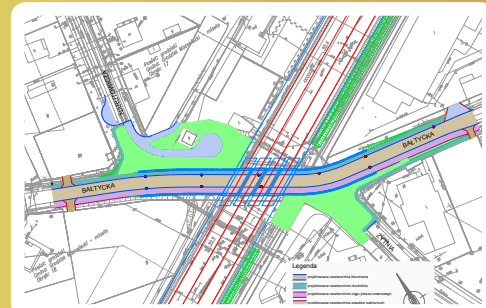
Inwestycje kolejowe realizowane w obszarze gminy Grodzisk Mazowiecki zarówno pod względem finansowym, jak i wykonawczym są wyłącznym zadaniem jednostek organizacyjnych PKP. Mimo to – począwszy od Programu Funkcjonalno-Użytkowego i Studium Wykonalności, poprzez dokumentację techniczną, a na robotach budowlanych kończąc – uczestnictwo w procesach inwestycyjnych samorządu gminy Grodzisk jest bardzo znaczące. Udział ten nie ogranicza się do formalnego opiniowania lub uzgadniania projektów oraz wspierania i ułatwiania działań wykonawczych, lecz był bardzo kreatywny na etapie tworzenia założeń programu inwestycyjnego i jej zakresu. Z inicjatywy Burmistrza Grodziska wprowadzono do projektu modernizacji linii nr 1 budowę tunelu o obniżonej skrajni w ul. Bałtyckiej, który znakomicie usprawni komunikację między północną i południową częścią miasta, przy jednocześnie poprawie bezpieczeństwa i ograniczeniu hałasu w związku z wyłączeniem z ruchu ciężkiego transportu w kierunku centrum miasta. Także na skutek interwencji burmistrza planowany pierwotnie remont schodów prowadzących na dworzec kolejowy przyjął postać remontu kapitalnego z adaptacją części pomieszczeń dla przyszłego Centrum Informacji Turystycznej i Straży Miejskiej oraz dostosowaniem budynku do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Wprawdzie inwestycje kolejowe wprowadziły nieco chaosu i utrudnień dla mieszkańców naszego miasta, jednakże po ich zakończeniu powstanie nowa, znacznie korzystniejsza sytuacja komunikacyjna w Grodzisku Mazowieckim.



Tunel połączy

Choć trwająca na naszym terenie modernizacja kolei dotyczy przede wszystkim linii dalekobieżnej, to jej efekty przyczynią się również do lepszego skomunikowania całej gminy. Jednym z zadań jest bowiem budowa tunelu w miejscu przejazdu kolejowego w ul. Bałtyckiej. Oznacza to, że Grodzisk, po kilkudziesięciu latach od oddania do użytku wiaduktu, zyska drugie bezkolizyjne połączenie pomiędzy północną a południową częścią gminy.



Zlikwidowany w czasie prac modernizacyjnych przejazd kolejowy w ciągu ul. Bałtyckiej zostanie zastąpiony tunelem drogowym zapewniającym bezpieczny, bezkolizyjny ruch pojazdów i pieszych. Maksymalna wysokość pojazdów, które będą mogły korzystać z tunelu, nie przekroczy 2,5 m. Oprócz sześciometrowej jezdni powstanie chodnik dla pieszych i ciąg pieszo-rowerowy. Łączna długość fragmentu ul. Bałtyckiej, który zostanie przebudowany w związku z powstaniem tunelu, to ponad 200 metrów. Ciągi piesze dostosowane będą do potrzeb osób niepełnosprawnych na wózkach. Zmianie ulegnie organizacja ruchu w rejo-

nie tunelu – zlikwidowane zostaną dotychczasowe skrzyżowania drogowe ul. Bałtyckiej z ulicami G. Narutowicza i Żytnią, natomiast zostanie utrzymane połączenie w postaci ciągów pieszych.

Prace wykonawcze rozpoczęły się w kwietniu 2014 roku. W związku z koniecznością utrzymania ruchu kolejowego, przebieg robót zależny jest od udostępniania terenu budowy poprzez wyłączenia z ruchu poszczególnych torów.

Do września zostały wykonane elementy konstrukcji nośnej tunelu pod torami nr 2 i 3, (analogiczne konstrukcje pozostały do wykonania pod torami nr 1 i 4) oraz mury oporowe zagłębionego odcinka

jezdni. Zakończenie prac konstrukcyjnych przewidywane jest w styczniu 2015 r. i wówczas rozpoczyna się roboty drogowe wraz z towarzyszącą infrastrukturą. Oddanie do użytkowania obiektu przewidywane jest na początku III kwartału 2015 r.

Likwidacje przejazdów i ewentualne zastąpienie ich rozwiązaniami bezkolizyjnymi dotyczą całej modernizowanej linii. Co ciekawe, jednym z nielicznych pozostawionych na tej trasie przejazdów kolejowych jest ten w Kozerkach – kolejarze zobowiązali się postawić go do momentu uruchomienia wiaduktu, który powstanie wraz z zachodnią obwodnicą Grodziska.

Dworzec odzyska blask

Niezależnie od modernizacji linii kolejowej rozpoczął się remont dworca kolejowego w Grodzisku, realizowany przez Departament Inwestycji PKP S.A. Wykonawca zadania został wprowadzony na teren 8 sierpnia i zgodnie z umową ma 48 tygodni na zakończenie robót, choć jest szansa, że nastąpi to jeszcze w czerwcu 2015 roku.



Zakres prac obejmuje przebudowę kotłowni i pomieszczeń piwnicznych oraz pomieszczeń parterowych. Wschodnie skrzydło dworca po remoncie zostanie zagospodarowane przez gminę, dlatego w ramach modernizacji część pomieszczeń zostanie zaadaptowana na siedzibę Straży Miejskiej i Centrum Informacji Turystycznej. W związku z tym zmieni się też nieco organizacja dworca – m.in. kasy biletowe zostaną przeniesione do holu głównego. Ponadto zostanie wykonana izolacja fundamentów, remont dachu, elewacji wraz z systemem iluminacji świetlnej. Budynek zostanie przystosowany do potrzeb

osób niepełnosprawnych. Istotnym elementem będzie wykonanie nowych schodów głównych od strony ul. 1 Maja, które od dłuższego czasu nadawały się do jako takiego użytku tylko dzięki drewnianej nakładce wykonanej na koszt gminy. Wybudowany w l. 20. XX wieku obiekt gruntowny remont przeszedł 20 lat temu, z okazji 150. rocznicy uruchomienia pierwszego odcinka Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. 14 czerwca 2015 roku minie równo 170 lat od momentu, gdy do Grodziska po raz pierwszy zajeżdżał pociąg. Zbliżający się jubileusz powinien być dodatkowym czynnikiem mobilizującym wykonawcę.

Dłuższy peron dla pociągów dalekobieżnych



W drugiej połowie 2015 r. zakończą się prace związane z przebudową peronów. Ich wysokość zostanie znormalizowana, ponadto wykonane będą instalacje kanalizacyjne i elektryczne, pojawią się również urządzenia informacji wizualnej dla pasażerów. Wszystkie perony zyskają nawierzchnię z kostki, z wyraźną linią bezpieczeństwa, która będzie również zaznaczona fakturą podłoża. Dzięki wydłużeniu peronu 2 w Grodzisku będą mogły się zatrzymywać pociągi dalekobieżne.



Po modernizacji linii kolejowej znacząco zmieni się estetyka i funkcjonalność peronów na stacji PKP w Grodzisku. Choć laik pewnie tego nie dostrzeże, to wszystkie perony zostaną dostosowane do znormalizowanej wysokości 0,76 m, co zapewni komfort podróżnym o tyle, że jednakowa wysokość peronów będzie obowiązywać na całej linii. Ponadto przebudowa wiąże się z wykonaniem odwodnienia peronów, wyposażeniem w instalacje elektryczne i urządzenia informacji wizualnej dla pasażerów, obiekty małej architektury oraz dostosowaniem do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zakończenie prac nastąpi w drugiej połowie 2015 r.

Znacznie, bo do 300 m, wydłużony został peron nr 2 (wyspowy), dzięki czemu nie będzie żadnych przeszkód technicznych, by w Grodzisku zatrzymywały się pociągi dalekobieżne. To rozwiązanie pozwoliłoby skrócić czas dojazdu do Warszawy osobom pracującym w stolicy. Dotychczas przebu-

dowano północną połowę peronu 2, zaś jego południową stronę we wrześniu była już na ukończeniu. Docelowo wszystkie perony zyskają nawierzchnię z kostki, z wyraźną linią bezpieczeństwa, która będzie również zaznaczona fakturą podłoża. Początek prac związanych z przebudową peronu 1 zaplanowano na październik. Jednym z elementów robót będzie rozbiórka wiaty, co zgodnie z zaleceniem Mazowieckiego Konserwatora Zabytków pozwoli wyeksponować walory elewacji zabytkowego dworca. Zabytkowa „skrzydlata” wiat przystankowa z l. 30. pozostanie natomiast na peronie 2, który wzbogaci się również o bardziej nowoczesny obiekt, gdzie schronienie znajdą pasażerowie oczekujący na pociąg – nowa wiat powstaje w części wschodniej peronu, a więc od strony Warszawy. Na podobne rozwiązanie na peronie 1 trzeba będzie prawdopodobnie poczekać do rozpoczęcia modernizacji linii podmiejskiej, co planowane jest w l. 2016-17.

Windą do przejścia

Szansą na nowe otwarcie przestrzeni publicznej będzie przejście podziemne dla pieszych, które połączy perony zarówno z ul. 1 Maja, jak i Towarową. Zyskają przede wszystkim mieszkańcy północnej części miasta i gminy, bowiem dotychczasowe przejście dla pieszych łączyło tylko peron środkowy z ul. 1 Maja. W kierunku dzielnicy Łąki z peronów można było się wydostać jedynie przy pomocy kładki z dość stromymi schodami.

Nowe przejście dla pieszych o długości blisko 72 m, łączące ul. 1 Maja z ul. Towarową, w porównaniu z dotychczasowym przejściem będzie nieco przesunięte w kierunku Warszawy. Komunikację pieszą z poziomem ulic i peronów zapewnią zadaszone ciągi schodów oraz windy przeznaczone dla osób niepełnosprawnych. Prace konstrukcyjne na początku września były już na ukończeniu, pozostał do wykonania fragment ze strony południowej pod torem 4. Możliwy termin zakończenia robót konstrukcyjnych to koniec 2014 r. Wtedy rozpoczną się prace wykończeniowe i wyposażeniowe oraz odbiory techniczne. W związku z pracami w rejonie stacji PKP we wrześniu ostatecznie zlikwidowane zostało dotychczasowe przejście dla pieszych. Dlatego podróżni przez jakiś czas skazani będą na korzystanie jedynie z kładki. Wprawdzie istnieje szansa, że nowe przejście dla pieszych zostanie oddane do użytku już w I kwartale 2015 r., ale należy liczyć się z tym,

że nastąpi to nieco później, z uwagi na powiązanie z innymi pracami, m.in. przebudową peronów.

Nowe wygodne przejście podziemne dla pieszych spowoduje też zmiany na ul. Towarowej. Gmina zamierza wybudować tu miejsca parkingowe, chodniki i ulicę z prawdziwego zdarzenia. W pobliżu ma powstać również parking wielopoziomowy, co sprawi, że ten rejon miasta będzie znacznie bardziej uczęszczany.

