

TUNEL LEKIEM NA KORKI?

Kto by przypuszczał, że otwarta w 1867 r. magistrala kolejowa na trasie Warszawa - Terespol, przedłużona 10 lat później do Moskwy, w XXI wieku będzie dla mieszkańców Rembertowa najpoważniejszym w dzielnicy problemem.

Może nie sama linia kolejowa a przejazd przez nią. Natężenie ruchu na linii kolejowej i na drogach prowadzących do przejazdu jest na tyle duże, że szczególnie w godzinach szczytu powstają ogromne korki. Ruch z ulic Cyrulików, Marsa, Chruściela i Ilskiego przenosi się na równoległe ulice klasy lokalnej i dojazdowej, nieprzystosowane do obsługi dużego natężenia ruchu. Utrudnienia dotyczą wszystkich korzystających z dróg, także pasażerów autobusów, którzy z opóźnieniem dojeżdżają w pobliże stacji kolejowej. W studium wykonalności modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego PKP PLK zaplanowały na lata 2014-2020 połączenie Starego i Nowego Rembertowa i tym samym likwidację przejazdu kolejowego.

W rembertowskim ratuszu doszło do spotkania radnych i zarządu dzielnicy z przedstawicielami PKP PLK SA oraz dyrektorem Biura Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym. Przedstawiciele PKP stwierdzili, że obecnie realizacja inwestycji jest możliwa, głównie ze względu na przygotowane w latach poprzednich dokumenty, tj. koncepcję budowy tunelu oraz decyzję środowiskową. Ze względu na fakt, iż budowa tunelu związana jest

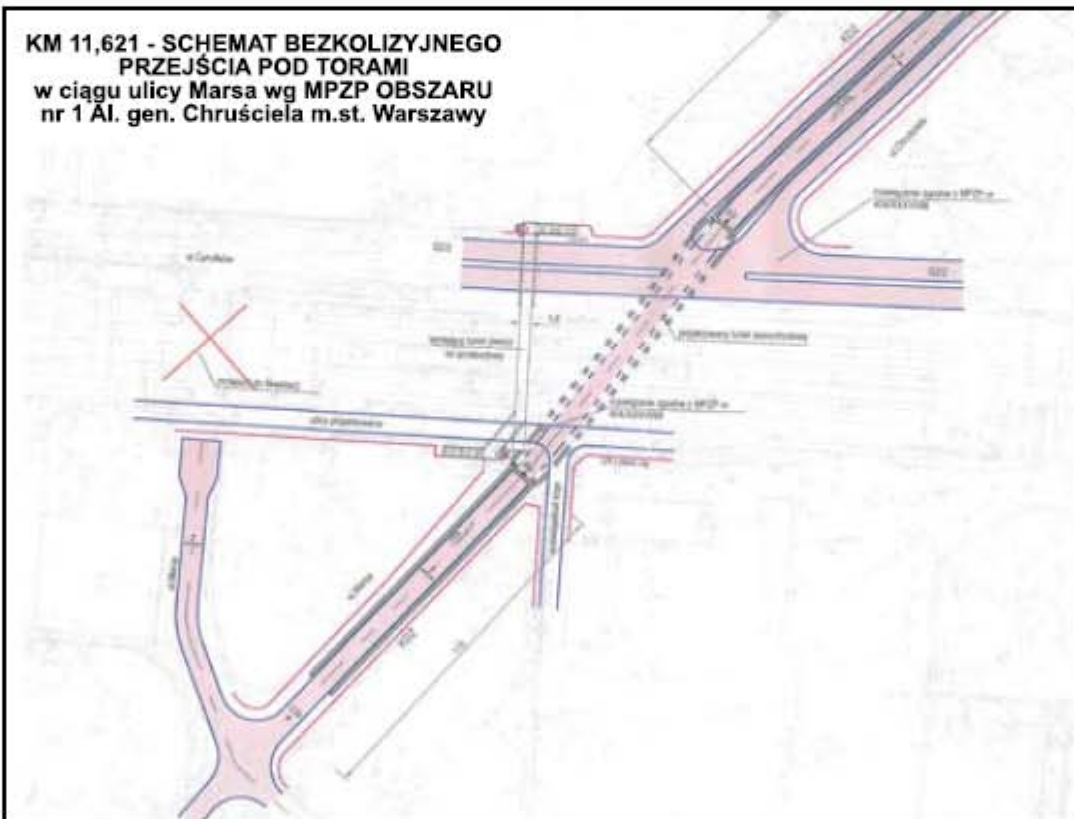
z przebudową infrastruktury drogowej (np. zajdzie konieczność skorygowania przebiegu trasy wojewódzkiej 637 Warszawa-Węgrów), konieczne jest zaangażowanie w realizację całego przedsięwzięcia nie tylko środków PKP, ale i tych z budżetu miasta. Najważniejsza ze spotkań dla mieszkańców Rembertowa wiadomość to deklaracja współpracy stron i związane z tym kolejne działania. 11 czerwca Rada Dzielnicy Rembertów jednogłośnie podjęła uchwałę, w której wnioskuje do Prezydenta Warszawy o wprowadzenie do Wieloletniej Prognozy Finansowej budowy tunelu drogowego pod torami PKP w ciągu ulic Marsa i al. gen. A. Chruściela „Montera” z realizacją w latach

2017-2019. W uzasadnieniu do uchwały radni wskazali źródło finansowania zadania. W budżecie Warszawy na ogłoszony w lutym przetarg na II etap modernizacji ciągu ul. Marsa – Żołnierska na odcinku węzeł Marsa – granica miasta przeznaczono 250 mln zł,

tymczasem oferenci zaproponowali realizację zadania za cenę między 154 a 201 mln zł. Stąd propozycja radnych, aby różnicę wykorzystać na wspólnie realizowaną z PKP inwestycję. Te-

cowanych dokumentów, które umożliwią podjęcie kolejnych działań. W 2011 r. powstało Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego, w ramach którego opracowano m.in. założenia dla projektu zwiększanie przepustowości linii Warszawa-Mińsk Mazowiecki. Wykonana dokumentacja przedprojektowa

KM 11,621 - SCHEMAT BEZKOLIZYJNEGO PRZEJŚCIA POD TORAMI w ciągu ulicy Marsa wg MPZP OBSZARU nr 1 Al. gen. Chruściela m.st. Warszawy



mat budowy tunelu został zaprezentowany także mieszkańcom na posiedzeniu Komisji Gospodarki Przestrzennej i Zrównoważonego Rozwoju. Przedstawiciele PKP PLK SA obecni na posiedzeniu 25 czerwca br., skupili się na prezentacji już opra-

zakłada na terenie Rembertowa likwidację przejazdu kolejowego oraz budowę tunelu drogowego w ciągu ul. Marsa. Kolejny ważny dokument to wydana 3 kwietnia 2012 r. przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska decyzja o środowiskowych

uwarunkowaniach dla zadania „Modernizacja i Rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”. Decyzja środowiskowa ważna jest 6 lat, stąd apel dyr. Jerzego Stepniaka z Biura Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym: „Zrobmy wszystko, aby ta inwestycja w tym czasie powstała”. Na początku poprzedniej kadencji władze dzielnicy dopilnowały, aby to zadanie znalazło się w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r.

oraz w Programie Rozwoju Dzielnicy Rembertów.

Z informacji przekazanych przez przedstawicieli PKP PLK wynika, że rok 2015 ma być wykorzystany na uzgodnienie warunków realizacji i finansowania inwestycji oraz podpisanie porozumienia w tej sprawie pomiędzy PKP PLK SA i władzami Warszawy. Lata 2016-2017 to czas na przygotowanie dokumentacji i decyzji administracyjnych i wreszcie realizacja w latach 2017-2018. Zdaniem PKP inwestycja winna być, ze

względu na przystąpienie do innych inwestycji, zakończona do 2019 r. Pojawiły się także pytania dotyczące kosztów budowy tunelu. Nie padła jednak żadna konkretna kwota, bowiem dopiero kosztorysy inwestorskie pokażą szacunkowy koszt zależny m.in. od zastosowanej meto-

dy budowy tunelu. W dyskusji pojawił się także wątek połączenia Starego i Nowego Rembertowa poprzez budowę nie tunelu lecz wiaduktu nad torami łączącego Marsa z Cyrulików. W poprzedniej kadencji rada dzielnicy i burmistrz złożyli wnioski dot. wariantowych rozwiązań, nie zostały one jednak uwzględnione w decyzji środowiskowej. Oznacza to, że zgodnie z decyzją środowiskową w ramach modernizacji linii kolejowej Warszawa-Mińsk Mazowiecki może zostać zrealizowany tylko tunel zgodny z wnioskiem inwestora, czyli PKP PLK. W związku z pracami dot. opracowania nowego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Centrum obejmującego także obszar przy stacji PKP oraz zmianami dokumentu planistycznego, „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Miasta Stołecznego Warszawy” Biuro Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy przedstawiło plusy i minusy budowy tunelu i wiaduktu. I choć żadne z rozwiązań nie jest w 100% idealne, to zdecydowanie specjaliści opowiedzieli się za budową tunelu.

Planowana inwestycja zainteresowała obecnego na posiedzeniu senatora Marka Borowskiego, który zasugerował radnym zebranie już na tym etapie uwag mieszkańców i przekazanie ich właściwym instytucjom. Senator zadeklarował także wsparcie naszej rembertowskiej sprawy. Jako radna dzielnicy Rembertów zwracam się do wszystkich osób, szczególnie radnych Warszawy, o wsparcie naszych dążeń w realizacji tego priorytetowego dla Rembertowa zadania.

Agnieszka Kądeja