



## ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa, tel. 22 459 41 00, faks 22 459 42 43  
ztm@ztm.waw.pl, www.ztm.waw.pl

ZTM-PKA.40.1.2016.AKA(2).AKA.ZTM-PKA)

Warszawa, 1.04.2016 r.

**Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów”  
ul. Kordiana 31  
04-451 Warszawa**

W odpowiedzi na pismo Stowarzyszenia z dn. 20.03.2016 przesyłamy w załączeniu nasze pismo, w którym zwróciliśmy się do odpowiednich komórek Urzędu m.st. Warszawy przedstawiając analizę sytuacji dla każdego z poszczególnych obiektów i zwracając uwagę m.in. na lokalizację przystanków i nowych tras autobusowych, związanych z budową tunelu w ciągu ulic Marsa - Chruściela oraz wiaduktu w okolicach ul. Chełmżyńskiej. Współpraca z PKP Polskie Linie Kolejowe jest na wstępnym etapie analiz i uzgodnień – w chwili obecnej trwają prace nad porozumieniem regulującym współpracę PKP PLK S.A. i m.st. Warszawy.

Informujemy jednocześnie, iż ZTM jest jednym z podmiotów uczestniczącym w dyskusji nad przedmiotowym zagadnieniem – dlatego będziemy się starali uzyskać w miarę jak najlepsze rozwiązania z punktu widzenia integracji transportu zbiorowego. Wiodącą rolę w zakresie koordynacji prac w ramach przygotowania inwestycji będzie miało Biuro Rozwoju Miasta oraz Biuro Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym.

DYREKTOR  
Piotru Przewoźny  
Zarządu Transportu Miejskiego  
*Andrzej Franków*

Załączniki:

Pismo ZTM-PKA.40.1.2016.AKA-(Rembertów-Wesoła-Chełmżyńska-bezkolizyjne przejścia drogowe z linią kolejową nr 2)



## ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa, tel. 22 459 41 00, faks 22 459 42 43  
ztm@ztm.waw.pl, www.ztm.waw.pl

ZTM-PKA.40.1.2016.AKA

Warszawa, 4.03.2016 r.

**Pan Jerzy Stępnik**  
**Dyrektor Biura Koordynacji Inwestycji**  
**i Remontów w Pasie Drogowym**  
**Urząd m.st. Warszawy**

**Pan Jerzy Kulik**  
**Dyrektor Biura Rozwoju Miasta**  
**Urząd m.st. Warszawy**

*Szanowni Państwo Dyrektorzy,*

W związku z prowadzonymi wstępnymi pracami koncepcyjnymi nad przedsięwzięciami inwestycyjnymi polegającymi na stworzeniu bezkolizyjnych przejść drogowych z linią kolejową nr 2 w ciągu ul. Chełmżyńskiej (wiadukt), w ciągu ul. Marsa – Chruściela (tunel) oraz w ciągu ul. I Praskiego Pułku zlokalizowanych na terenie dzielnic Rembertów i Wesoła, Zarząd Transportu Miejskiego pragnie zwrócić uwagę na kwestie związane z pożądaną funkcjonalnością tuneli w Rembertowie i Wesołej, które zlokalizowane w obrębie przystanków kolejowych powinny stanowić węzły przesiadkowe. Ze względu na fakt, iż idea zrealizowania przedmiotowych powiązań oraz formuła współpracy z PKP Polskie Linie Kolejowe jest na wstępnym etapie analiz i uzgodnień, uważamy, iż jest jeszcze możliwość, aby uwzględnić w ramach koncepcji przedmiotowych inwestycji wszelkie rozwiązania służące właściwemu skomunikowaniu komunikacji autobusowej i kolejowej, a także planowanych do realizacji przy obu tych stacjach parkingów P+R.

Dodatkowo, w związku z docelowymi potrzebami funkcjonalności połączeń autobusowych chcielibyśmy przedstawić pewne sugestie dotyczące także wiaduktu ul. Chełmżyńskiej.

Po spotkaniu u p. Prezydenta Jacka Wojciechowicza w dniu 12.02.2016 r. poświęconemu przedmiotowemu zagadnieniu zapoznaliśmy się z materiałem pt. „Analiza możliwości realizacji bezkolizyjnych przejazdów przez tory kolejowe na linii Warszawa – Mińsk Mazowiecki w obrębie m.st. Warszawy” przygotowanym przez Biuro Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym. Przyjęte rozwiązania tunelowe bazują – poza rozwiązaniami zasygnalizowanymi w MPZP – na propozycjach PKP PLK S.A. pochodzących ze „Studium wykonalności modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego”, które w naszej ocenie można traktować jedynie jako pewien zarys koncepcyjny, a nie rozwiązanie docelowe.

Chcielibyśmy zwrócić uwagę, iż zarówno w przypadku Rembertowa, jak i Wesołej, w oparciu o obecny układ drogowy funkcjonują realnie ważne węzły przesiadkowe o zasięgu dzielnicowym wynikające z dowiązania układu linii autobusowych do połączenia kolejowego – wraz z przesiadką na pociągi KM i SKM:

- w Rembertowie - z linii lokalnych dowozowych, których głównym zadaniem jest zapewnienie dojazdu do komunikacji kolejowej (m.in. 153, 196), a także z linii o zasięgu międzydzielnicowym (tj. m.in. 115, 183 i 514)
- w Wesołej – z linii 198 zapewniającej dojazd z osiedla Stara Miłosna do komunikacji kolejowej

Niniejszym – w celu zarysowania całokształtu uwarunkowań związanych z integracją systemów transportowych oraz organizacją układu komunikacyjnego w zakresie transportu zbiorowego, przedstawiamy analizę sytuacji dla każdego z poszczególnych obiektów.

### 1. Rembertów

Obecnie brak bezkolizyjnej przeprawy przez linię kolejową stanowi bardzo duże utrudnienie dla sprawnego



funkcjonowania połączeń dowozowych do kolei w rejonie stacji w Rembertowie, ze względu na fakt, iż autobusy (szczególnie w porze szczytu przewozowego) utykają w zatorach spowodowanych długotrwałym zamknięciem zapór na istniejącym przejeździe kolejowym. Z tego m.in. powodu bezpośrednio powiązanie południowej i północnej części Rembertowa stanowi tylko linia 115. Niedogodność tę podnoszą władze dzielnicy oraz mieszkańcy – wskazując, iż istnieje potrzeba lepszego powiązania obu części Rembertowa przedzielonych linią kolejową (ze względu na ułatwienie dostępu do poszczególnych usług i funkcji). Obserwując sytuację mamy świadomość, iż węzeł wokół stacji Warszawa Rembertów mógłby funkcjonować znacznie bardziej efektywnie, gdyby pozwalał na to układ drogowy.

W przypadku realizacji przeprawy tunelowej w Rembertowie pojawią się nowe przesłanki infrastrukturalne do zmodyfikowania układu komunikacyjnego dzielnicy – czyniące zadość zarówno postulatowi związanemu ze skomunikowaniem z koleją, jak również z poprawą powiązań wewnątrz-dzielnicowych. Dostrzegamy w tej inwestycji szansę dla optymalizacji układu komunikacyjnego w dzielnicy przy jednoczesnym podniesieniu efektywności wykorzystania taboru autobusowego. Biorąc pod uwagę przesłanki związane z koniecznością zapewnienia odpowiednich możliwości dla funkcjonowania transportu zbiorowego w oparciu o nowy układ drogowy, w naszej ocenie powinny zostać spełnione następujące warunki:

- tunel jako budowla musi być przejezdny dla każdego typu taboru autobusowego wykorzystywanego w transporcie zbiorowym organizowanym przez ZTM;
- ze względu na fakt, iż tunel będzie przechodził wprost pod peronem kolejowym – konieczne jest wybudowanie w tunelu przystanków z klatkami schodowymi (i windami) powiązanych z peronem; brak tego rozwiązania spowoduje, iż w zakresie dowiązania linii autobusowych do kolei tunel jako taki pogorszy znacząco możliwości przesiadki (oddalenie przystanków od peronu – zarówno po stronie południowej, jak i północnej);
- konieczne jest zachowanie przystanków przy stacji kolejowej na al. Chruściela (nie w tunelu) dla relacji wykorzystujących ul. Cyrulików; pożądana byłaby również możliwość zawracania dla autobusów na skrzyżowaniu ul. Chruściela z Cyrulików (nad tunelem);
- na potrzeby ew. możliwości przeprowadzenia w sposób optymalny przez Rembertów zastępczej linii autobusowej za pociąg (okresowo jest takie zapotrzebowanie) pożądanymi byłoby zorganizowanie przystanków w ciągu ul. Cyrulików, rozwiązaniem alternatywnym jest przebieg takiej linii przez ul. Chruściela (Cyrulików, Chruściela, Strażacka, Żołnierska), wówczas jednak konieczne byłoby stworzenie możliwości skrętu (w obu kierunkach) z ul. Strażackiej w Chruściela (do stacji kolejowej).

W przypadku Rembertowa ZTM prowadzi również prace koncepcyjne nad usytuowaniem w pobliżu stacji parkingu P+R. Parking ma być zlokalizowany po północno-zachodniej stronie okolic stacji – z dojazdem od nowego odcinka ul. Cyrulików (przewidzianego do realizacji przedłużenia tej ulicy w kierunku ul. Żołnierskiej).

## 2. **Wesoła**

W przypadku Wesołej od kilku lat do kolei dowiązana jest linia 198 (ze Starej Miłosnej), przystanek krańcowy w układzie jednokierunkowym ma ona przy ul. Głowackiego, przed skrzyżowaniem z ul. I Pułku Praskiego. Uważamy za rozwiązanie korzystne ze względu na niewielką drogę dojścia do komunikacji kolejowej, a także możliwość postojów pojazdów tej linii, co daje możliwość lepszego skomunikowania komunikacji kolejowej z autobusową (m.in. poprzez gwarantowane przesiadki w godzinach o mniejszej częstotliwości kursowania). Budowa tunelu w śladzie ulicy I Pułku Praskiego prawdopodobnie zlikwiduje możliwość zrealizowania skrętu w prawo z ul. Głowackiego, stąd zapewne będzie potrzebne wdrożenie innego rozwiązania – nadmieniamy, że w przeszłości linia 198 kursowała innymi ulicami w rejonie przystanku kolejowego WARSZAWA WESOŁA (m.in. ul. Chodkiewicza), jednak takie rozwiązanie nie było akceptowane przez urząd dzielnicy oraz pewną grupę mieszkańców. Przy projektowaniu węzła trzeba będzie wziąć pod uwagę powiązania ul. Głowackiego z ul. I Praskiego Pułku.

W przypadku Wesołej pojawia się jeszcze jeden ważny temat. Obecny układ peronów (zewnątrzny, naprzeciwległy, którego powiązanie zapewnia ul. I Praskiego Pułku) daje możliwość w miarę sprawnego przemieszczenia się pasażerów z jednego peronu na drugi w sytuacjach awaryjnych i zmian w organizacji ruchu kolejowego. W przypadku, gdy ul. I Praskiego Pułku stałaby się tunelem – możliwość taka zostanie utrudniona. Pożądanymi byłoby przeniesienie peronu w kierunku Sulejówka na zachodnią stronę ul. I Praskiego Pułku (naprzeciwko peronu w kierunku centrum Warszawy), dzięki czemu dojścia do obu peronów będzie można



zapewnić jednym ciągiem pieszym (pieszo-rowerowym) zlokalizowanym po zachodniej stronie tunelu.

Ponadto, w przypadku Wesołej istnieje koncepcja zlokalizowania parkingu P+R – chcemy, aby jego główna część zlokalizowana była po północnej stronie peronu w kierunku Warszawy – w obszarze ograniczonym przesuniętą na północ ul. Okuniewską i tunelem ul. I Pułku Praskiego. Istnieje również koncepcja zlokalizowania miejsc parkingowych po wschodniej stronie tunelu – wówczas, w celu zminimalizowania drogi dojścia od parkingu do peronów prawdopodobnie pożądane byłoby wybudowanie kładki pieszej nad tunelem po północnej stronie linii kolejowej. Ponadto – pożądane byłoby zapewnienie miejsca w ciągu ul. Okuniewskiej (w pobliżu ronda z wychodzącą z tunelu ul. I Praskiego Pułku) na przystanki dla potrzeb uruchamiania w sytuacjach kryzysowych lub remontowo-modernizacyjnych zastępczej linii autobusowej za pociągi SKM i KM.

### 3. Chełmżyńska

W przypadku planowanego wiaduktu ul. Chełmżyńskiej – otworzy to nowe możliwości w zakresie kształtowania oferty autobusowej, w tym wzmocni bardzo ważną linię o charakterze obwodowym w układzie północ – południe (145). Co więcej – po wybudowaniu ronda, w przypadku poprawy warunków ruchu na przebudowywanym skrzyżowaniu – planowane jest uruchomienie linii autobusowej ul. Strażacką. Nowy układ drogowy w tym rejonie (powiązanie wiaduktu ul. Chełmżyńskiej z ul. Strażacką) powinien dawać możliwości poprowadzenia linii autobusowych we wszystkich kierunkach (także w kontekście zapewnienia dojazdów do zlokalizowanych w rejonie Targówka Fabrycznego zajezdni autobusowych agentów świadczących usługi przewozowe na zlecenie ZTM). Należałoby również uwzględnić w koncepcji stworzenie dogodnej przesiadki autobusowej w ciągu ul. Chełmżyńskiej (wiadukt) z ul. Strażacką. Układ przystanków w projekcie organizacji ruchu związanej z rondem nie uwzględnia tego rozwiązania, gdyż na etapie opiniowania projektu ronda nie było planów budowy wiaduktu. W ramach projektu wiaduktu nie należy również zapominać o konieczności obsługi relacji Chełmżyńska – Chłopickiego przez komunikację autobusową – ciąg ten stanowi jedyny dojazd do os. Dudziarska dla komunikacji zbiorowej.

Możliwe, iż przedstawione powyżej argumenty są zbyt szczegółowe w kontekście obecnego etapu dyskusji, aczkolwiek chcielibyśmy, aby inwestycje te w pełni odpowiadały na potrzeby społeczności lokalnej poszczególnych dzielnic – nie tylko użytkowników motoryzacji indywidualnej. Zarówno w przypadku Rembertowa jak i Wesołej połączenie autobusowo-kolejowe jest bardzo popularnym sposobem podróżowania do centrum Warszawy i należy mieć na uwadze jakość tego powiązania – czyniąc zadość zapisom *Planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego dla m.st. Warszawy (...)* /podrozdział 7.2.2 oraz rozdział 8/. Bez uwzględnienia przedstawionych argumentów tunele drogowe w Rembertowie i Wesołej zrealizowane w najprostszym wariantcie koncepcyjnym pogorszą jakość przesiadki z autobusu na kolej - wydłużenie dróg dojścia do części przystanków autobusowych, będzie skutkowało wydłużeniem sumarycznego czasu podróży, a w skrajnym przypadku rezygnacją z korzystania z transportu zbiorowego.

Zwracamy się również z prośbą, aby – bez uszczerbku dla powodzenia inicjatywy – jeśli jest taka możliwość, dopuścić we wniosku o przyznanie środków na przedmiotowe inwestycje przez Radę m.st. Warszawy możliwość realizacji rozwiązań alternatywnych (np. wiaduktów), gdyby w toku szczegółowych prac koncepcyjnych i planistycznych okazało się, że rozwiązania te są korzystniejsze, budzą mniejszy sprzeciw społeczny i są mniej kosztochłonne niż przeprawy tunelowe. ZTM deklaruje pełną gotowość do współpracy w zakresie wypracowania najkorzystniejszych rozwiązań komunikacyjnych związanych z przedmiotowymi inwestycjami.

Do wiadomości:

Biuro Drogownictwa i Komunikacji, U. m.st. Warszawy  
Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego, U. m.st. Warszawy  
Zarząd Dróg Miejskich  
ZTM – PPO, NR, IPR

*Z polecenia*  
**DYREKTOR**  
Zarządu Transportu Miejskiego  
*Wiesław Witek*  
**Wiesław Witek**