

Warszawa, 5.01.2017 r.

Pani Renata Kaznowska
Zastępca Prezydenta m. st. Warszawy
Plac Bankowy 3/5
00-950 Warszawa

Dotyczy: przygotowania do budowy tunelu drogowego pod torami kolejowymi linii nr 2
Warszawa – Terespol łączącego al. gen. A. Chruściela „Montera” z ul. Marsa.

Szanowna Pani Prezydent,

W związku z planowaną inwestycją budowy bezkolizyjnego połączenia drogowego przez tory kolejowe linii nr 2 w centrum Rembertowa Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów” zwraca się o wykorzystanie lokalizacji tunelu pod przystankiem PKP Warszawa Rembertów dla stworzenia węzła przesiadkowego dogodnego dla korzystających z komunikacji publicznej i uwzględnienie w projekcie tunelu ważnych dla mieszkańców rozwiązań dotyczących lokalizacji przystanków autobusowych, chodników, wind, zadaszenia i dróg rowerowych. Zagadnienia te zostały ujęte w przyjętej z inicjatywy naszego Stowarzyszenia uchwale nr 1/2016 z dnia 20.01.2016 r. Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu działającej przy Biurze Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym w sprawie budowy tunelu drogowego pod torami w ciągu ul. Marsa i al. gen. A. Chruściela „Montera” w Rembertowie.

Przedstawiamy szczegółowe wnioski do projektu:

1) Wnosimy o zlokalizowanie przystanków autobusowych w rampie zjazdowej (pochylni) prowadzącej do tunelu od ul. Marsa, czyli po południowej stronie torów kolejowych na poziomie istniejącego podziemnego przejścia pieszego pod torami. Przystanek autobusowy w kierunku południowym będzie miał wtedy połączenie z peronem przez istniejące przejście podziemne dla pieszych i nowy chodnik wzdłuż rampy zjazdowej. Dojście do przystanku autobusowego w kierunku północnym byłoby poprowadzone nowym chodnikiem w rampie zjazdowej i w tunelu po wschodniej stronie jezdnii oraz nowym wejściem z tego chodnika na peron. Jednocześnie wnosimy o zadaszenie tej części rampy zjazdowej, na której znajdują się przystanki – zadaszenie np. łukowe będzie stanowiło osłonę przed niepogodą dla oczekujących na przystankach autobusowych oraz części chodników i jezdnii, a jednocześnie osłoni przed oślnieniem kierowców pojazdów wyjeżdżających z tunelu w kierunku ul. Marsa (wyjazd skierowany na południowy zachód, czyli pod słońce przez część roku) oraz zmniejszy ilość wód opadowych trafiających z pochylni do tunelu.

2) Wnosimy o poprowadzenie chodnika w rampach zjazdowych i w tunelu po wschodniej stronie jezdnii oraz nowego wejścia i windy łączących chodnik w tunelu z peronem. Winda na peron i chodnik w rampach zjazdowych z odpowiednim nachyleniem zapewnią dostęp dla osób na wózkach. Dodatkowo na ten chodnik powinny prowadzić 2 zejścia – zadaszone schody z ul. Cyrulików i z ul. Bellony.

3) Wnosimy o poprowadzenie drogi rowerowej w rampach zjazdowych i w tunelu po zachodniej stronie jezdni, ponieważ dla ruchu pieszego od tej strony pozostanie dostępne istniejące podziemne przejście dla pieszych. W południowej rampie zjazdowej droga rowerowa byłaby poprowadzona wzdłuż chodnika łączącego podziemne przejście dla pieszych z przystankiem autobusowym i skrzyżowaniem ul. Marsa z ul. Ilskiego.

4) Wnosimy o zaprojektowanie ronda na skrzyżowaniu ul. Marsa z ul. Ilskiego.

5) Wnosimy o budowę odcinka ul. Bellony o długości 280 m pomiędzy końcem istniejącej części z nawierzchnią asfaltową a ulicą łączącą ul. Marsa z przejazdem kolejowym. Istniejąca na tej trasie pochylnia dla pieszych może zostać rozebrana i zastąpiona ww. chodnikiem z odpowiednim spadkiem poprowadzonym w rampie zjazdowej do tunelu.

6) Wnosimy o stworzenie możliwości zawracania dla pojazdów jadących al. gen A. Chruściela „Montera” w stronę przystanku kolejowego. Zawrotka może zostać zlokalizowana nad tunelem i oddzielona chodnikiem od jezdni ul. Cyrulików z możliwością zatrzymania i zabrania pasażerów idących od wyjścia z istniejącego przedłużonego przejścia podziemnego dla pieszych czy z postulowanego w pkt 2 wyjścia z chodnika po wschodniej stronie tunelu.

Ponadto wnioskujemy o wspólne zorganizowanie w Urzędzie Dzielnicy Rembertów spotkania mieszkańców, projektantów, przedstawicieli PKP PLK SA oraz władz miasta w sprawie wszystkich kwestii związanych z budową tunelu. Spotkanie takie uważamy za bardzo potrzebne już na tym etapie, aby ograniczyć niepokoje i wątpliwości części mieszkańców dot. połączeń komunikacyjnych z tunelem, harmonogramu realizacji inwestycji oraz uwzględnić uwagi mieszkańców i tym samym uniknąć sytuacji, jakie miały miejsce podczas realizacji części inwestycji na terenie dzielnicy.

Załącznik:

Uchwała nr 1/2016 z dnia 20.01.2016 r. Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu w sprawie budowy tunelu drogowego pod torami w ciągu ul. Marsa i al. gen. A. Chruściela „Montera” w Rembertowie.

Z wyrazami szacunku

Agnieszka Kądejka

radna Dzielnicy Rembertów

Wiceprezes Zarządu

Michał Zyga

Członek Zarządu

Otrzymują:

1. Członek Zarządu – Dyrektor ds. Realizacji Inwestycji PKP PLK SA Arnold Bresch
2. Z-ca Prezydenta m.st. Warszawy Michał Olszewski
3. Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych Anna Piotrowska
4. Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich Łukasz Puchalski
5. Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego Wiesław Witek
6. Dyrektor Biura Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym Jerzy Stępiak
7. Dyrektor Biura Funduszy Europejskich i Polityki Rozwoju Maciej Fijałkowski
8. Dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy Mieczysław Reksnis
9. Przewodnicząca Rady m.st. Warszawy Ewa Malinowska - Grubińska

UCHWAŁA NR 1/2016
KOMISJI DIALOGU SPOŁECZNEGO
DS. TRANSPORTU

z dnia 20 stycznia 2016 r.

**w sprawie budowy tunelu drogowego pod torami w ciągu ul. Marsa
i al. gen. A. Chruściela „Montera” w Rembertowie.**

Na podstawie regulaminu działania Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu z dnia 19 czerwca 2013 r. oraz Programu współpracy m.st. Warszawy w roku 2016 z organizacjami pozarządowymi, w związku ze stanowiskiem nr 13 Rady m. st. Warszawy z dnia 26 listopada 2015 r. w sprawie budowy tunelu drogowego pod torami PKP w ciągu ul. Marsa i al. gen. A. Chruściela „Montera” na terenie Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy, Komisja Dialogu Społecznego ds. Transportu uchwala, co następuje:

Komisja Dialogu Społecznego ds. Transportu zwraca się do Prezydent m. st. Warszawy, Rady m. st. Warszawy i Zarządu PKP PLK SA o wprowadzenie inwestycji budowy tunelu drogowego łączącego ul. Marsa z al. gen. A. Chruściela „Montera” do planów budżetowych samorządu m. st. Warszawy i PKP PLK SA na lata 2016-2018.

Komisja zwraca się o uwzględnienie w projekcie tunelu następujących rozwiązań:

- 1) przystanków autobusowych w odległości nie większej niż 100 m od osi peronu, co umożliwi utworzenie zwartego węzła przesiadkowego transportu zbiorowego (przystanki mogą być usytuowane na rampie prowadzącej do tunelu lub w tunelu pod peronem przystanku Warszawa Rembertów z wyjściami na peron),
- 2) chodników dla pieszych i dojść z obu stron tunelu na przystanki dostępnych przy pomocy pochylni (bez schodów),
- 3) windy na peron umożliwiającej przewóz roweru - w przypadku braku możliwości zastosowania pochylni,
- 4) wydzielonej drogi dla rowerów w tunelu drogowym.

Komisja wnioskuje o przekazywanie bieżących informacji dotyczących przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

Budowa bezkolizyjnego przejazdu pod torami w km 11,750 linii kolejowej nr 2 łączącego ul. Marsa z al. gen. A. Chruściela „Montera” i likwidacja przejazdu kat. A przez tory w km 11,621 w ciągu drogi wojewódzkiej nr 637 (ul. Marsa – ul. Cyrulików) zostały ujęte w studium wykonalności modernizacji i rozbudowy warszawskiego węzła kolejowego, opracowanym w 2010 r. na zlecenie PKP PLK SA.

Następnie PKP PLK SA uzyskały dla modernizacji i rozbudowy warszawskiego węzła kolejowego decyzję z 3.04.2012 r. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji.

Przejazd w Rembertowie w ciągu ulic Marsa – Cyrulików w poziomie szyn przekracza 4 tory – 2 tory linii dalekobieżnej i 2 tory linii podmiejskiej. Intensywność ruchu kolejowego

oraz sąsiedztwo peronu, przy którym zatrzymują się pociągi podmiejskie i stacji towarowej powoduje, że przejazd jest zamknięty średnio ponad 6 godz. w ciągu doby, zatrzymując ruch drogowy, co jest szczególnie uciążliwe w godzinach szczytu, zarówno dla mieszkańców Rembertowa jak i osób korzystających z tranzytu drogą wojewódzką nr 637. Pasażerowie autobusów komunikacji zbiorowej i innych pojazdów oczekują do kilkunastu minut na możliwość przejazdu na drugą stronę. Dochodzi nawet do zagrożenia życia mieszkańców Dzielnicy w przypadku, kiedy karetka pogotowia lub straż pożarna jadące na sygnale również tak długo stoi przed przejazdem.

Komisja Dialogu Społecznego ds. Transportu zwraca uwagę, że budowa tunelu umożliwi utworzenie dogodnego węzła przesiadkowego dla użytkowników komunikacji zbiorowej. Utworzenie przystanków autobusowych w tunelu z wyjściami na peron skróci drogę i czas przesiadki między autobusem a pociągiem.

Powyzsze rozwiazania zostaly przyjete w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Centrum Rembertowa wylozonego do publicznego wgladu w lipcu 2014 r., po wcześniejszych dyskusjach w ramach prezentacji koncepcji i projektu planu.

Budowa tunelu jako zamierzenie inwestycyjne zostało wpisane do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. oraz do Programu Rozwoju Dzielnicy Rembertów m. st. Warszawy do 2020 r.