

Inicjatywa Obywatelska "Przejście do Olszynki"
e-mail: przejscie.olszynki@gmail.com
www.przejscieolszynki.pl

Warszawa, 24.03.2023

**Pan
Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Szanowny Panie Prezesie,

w odpowiedzi na pismo z dnia 20 lutego 2023r. w sprawie przejścia na teren rezerwatu Olszynka Grochowska (IBZ2.0292.93.2023.b).

Jako strona społeczna jesteśmy świadomi błędu popełnionego przez Urząd Pragi-Południe tj. niezgłoszenia uwag do koncepcji programowo-przestrzennej w 2016. Uważamy jednakże, że to oczywiste zaniedbanie można było i należało naprawić na podstawie licznych informacji w Państwa posiadaniu. Jesteśmy zdeterminowani doprowadzić tą sprawę do końca i uprzejmie prosimy o ponowne pochylenie się nad tą sprawą.

Wierzimy, że dla PKP PLK sprawa bezpieczeństwa i życia ludzkiego jest najważniejsza, jednakże odpowiedź jaką otrzymaliśmy od PKP PLK wzbudza nasze mocne zaniepokojenie. Wymienione argumenty nie wskazują na Państwa gotowość do szybkiego rozwiązania tego problemu i partnerskie podejście do sprawy. Jesteśmy zaniepokojeni, tym bardziej że w naszych działaniach mamy wszyscy (zarówno PKP PLK jak i władze Urzędu Praga Południe) wspólny mianownik w postaci bezpieczeństwa i życia ludzkiego.

Jesteśmy świadomi, że PKP PLK znało potrzebę mieszkańców w zakresie budowy bezpiecznych przejść. Te zwyczajowe przejścia istnieją tam od dekad i tylko formalnymi decyzjami oraz zaniedbaniami ze strony Państwa spółki zostały one zdeklasyfikowane. W rzeczywistości ruch pieszych nigdy na nich nie ustał, a w ostatnich latach nabiera wręcz na sile. Formalne pisma dotyczące potrzeby uporządkowania tej sprawy otrzymują Państwo już od 2011 roku, kiedy to Rada Osiedla Kawęczyn-Wygoda zgłaszała do PKP PLK zapotrzebowanie na powstanie bezpiecznych przejść przez linie kolejowe 506 i 7. To samo wielokrotnie przez lata zgłaszali m.in. mieszkańcy oraz Rada Osiedla Grochów- Północny. Temat był również wielokrotnie sygnalizowany przez pisma mieszkańców i liczne doniesienia medialne. Nasz najgłębszy niepokój budzi jednak to, że do skutecznego rozwiązania problemu nie skłoniły Państwa tragiczne statystyki policyjne i jedyną decyzją jaką podjęli Państwo w tej sprawie było ustawienie tabliczki o „czarnym punkcie kolejowym”, zakazie przejścia i karanie mieszkańców mandatami przez Straż Ochrony Kolei.

O problemie codziennie przypominają nam maszyniści pojazdów szynowych poruszających się na linii nr 7, którzy w ok. 50% nadają sygnał „bacność!” przejeżdżając przez ten odcinek. Od co najmniej 2020 roku trwa intensywna wymiana korespondencji z Państwa spółką, która jednak zatacza kręgi i nie posuwa sprawę skutecznie ani odrobinę do przodu. Wierzimy jednak, że można konstruktywnie podejść do tematu i stworzyć bezpieczne przejścia do Rezerwatu Olszynki Grochowskiej.

Odnosząc się do fragmentu Państwa pisma, „...w związku z powyższym Spółka nie przewiduje budowy przejścia przez tory w poziomie szyn w omawianej lokalizacji.”

Rozumiemy zmiany koncepcji. Jako Inicjatywna Obywatelska reprezentująca mieszkańców Pragi Południe i Rembertowa podkreślamy, że dla nas forma przejść ma znaczenie drugorzędne, **ważne aby bezpieczne przejścia powstały**.

Podane jednak przez PKP PLK argumenty nie są właściwe i chcielibyśmy przypomnieć, że przed prawie 7 laty PKP PLK sama krytykowała wariant rozwiązania problemu poprzez budowę tuneli:

„Budowa przejścia pod torami. Przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. nie rekomendują tego wariantu z uwagi na występujące warunki geologiczne, co powoduje bardzo wysoki koszt wybudowania przejścia oraz duże koszty utrzymania przejścia. Występujące warunki geologiczne – teren podmokły, gleby torfowe. Dodatkowo bezpośrednie sąsiedztwo Krajobrazowego Rezerwatu Przyrody. „

Usłyszeliśmy od PKP PLK, że „ponadto należy mieć na uwadze, że przejścia w poziomie szyn przeznaczone są do stosowania na liniach o niewielkim natężeniu ruchu (...)”

Zgodnie z § 100 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie przejścia wyposażone w sygnalizację świetlną i dźwiękową **mogą** być wybudowane na linii nr 7. Na linii 506 takie przejście też mogą zostać wybudowane (pod pewnymi warunkami).

Co więcej takie przejścia kategorii E wyposażone w samoczynne systemy przejazdowe zostały przewidziane na przystanku Warszawa Olszynka Grochowska w ramach omawianej inwestycji modernizacji linii kolejowej nr 7. Takie przejście istnieje też w obrębie Warszawy na przystanku Wola Grzybowska na ruchliwej linii kolejowej nr 2 na odcinku, na którym maksymalna prędkość pociągów pasażerskich wynosi 160 km/h (czyli dużo więcej niż planowane ok. 100 km/h) na naszym odcinku linii 506.

Bardzo zaniepokoiło nas również twierdzenie, że *„funkcjonowanie takiego obiektu znacząco obniżyłoby poziom bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego a także osób korzystających z przejścia”*. Obecnie poziom bezpieczeństwa w tym miejscu jest zerowy. Ludzie codziennie narażają swoje życie przechodząc przez linie nr 506 i 7. Jest to przejście, które funkcjonowało od dziesiątek lat i funkcjonować będzie dalej, jedynie co się zmieni to **prawdopodobieństwo śmiertelnego wypadku w tym miejscu. I tu odnotujemy wzrost, a nie spadek**.

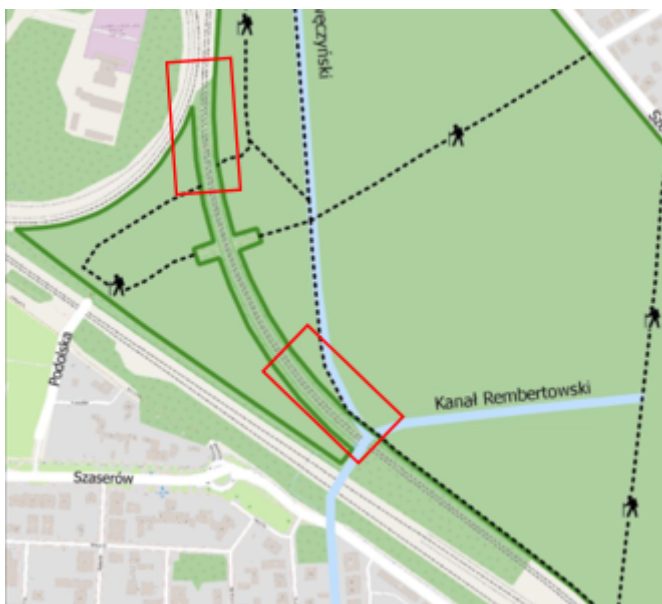
Państwa spółka podaje informacje „... wykonania dokumentacji projektowej, dokonania uzgodnień i pozyskania decyzji administracyjnych, co nie może być wykonane w ramach realizowanej obecnie inwestycji, której zakończenie zaplanowano do końca br. Termin realizacji inwestycji wynika z przyjętego harmonogramu robót oraz zakończenia perspektywy finansowej UE 2014-2020”.

Sprawę, która jest diskutowana na poziomie Ministerstwa Infrastruktury, Prezydenta miasta st. Warszawy i zarządu PKP PLK, traktujemy jako sprawę w toku. Przy takim zaangażowaniu wystarczy, aby strony się wreszcie porozumiały i podjęły decyzje. Ponadto realizowana

obecnie inwestycja w naszej ocenie nie ma szans zakończyć się do końca br. Obejmuje ona m.in. kompleksową przebudowę przystanku osobowego Warszawa Olszynka Grochowska, a prace nad tym jeszcze nawet się nie rozpoczęły. Niepokojące jest jednak to, że prace w obrębie proponowanych przejść toczą się natomiast w bardzo szybkim tempie. Budowana jest infrastruktura, która w obecnej formie wyklucza m.in. przejście podziemne (np. zbiornik retencyjny przy linii 506).

Ze swojej strony pragniemy dodać, że dla nas satysfakcjonujące i w naszej ocenie warte rozważenia są również inne lokalizacje przejścia na linii 506. W szczególności są to

1. Lokalizacja obok ciepłociągu, lub nawet przy wykorzystaniu jego szerokiej konstrukcji jako zasadniczego elementu kładki pieszej.
2. Druga lokalizacja znajduje u zbiegu kanału Kawęczyńskiego i Rembertowskiego. Oba miejsca są już przynajmniej częściowo dostępne dzięki szlakom wytyczonym w rezerwacie.



Szanujemy czas Państwa pracowników i swój i nie chcielibyśmy tracić go więcej na dywagacje i wymianę argumentów przez pisma. Wierzymy, że jest to odpowiedni czas na **pilne, merytoryczne spotkania** z udziałem **osób decyzyjnych** ze strony Urzędu m.st. Warszawy, Ministerstwa Infrastruktury i PKP PLK.

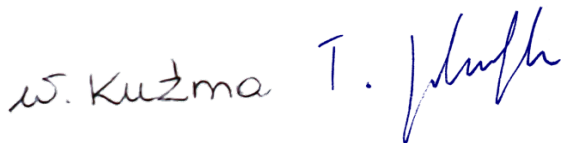
Pragniemy, aby realizowana kosztem ponad 500 mln. zł inwestycja nie pogorszyła naszego bezpieczeństwa i bezpieczeństwa ruchu kolejowego w naszej okolicy. Wierzymy w zapewnienia wiceministra Bittela, który podpisując kontrakt na jej realizację deklarował, że „Kolej ma łączyć, a nie dzielić”.

„Niezależnie od powyższego informujemy, że Spółka jest otwarta na współpracę z samorządem m.st. Warszawy w kwestii budowy przejść przez tory... „

Wierzymy, że nie są to jedynie puste deklaracje. Tylko pilne działania uchronią nas przed kompletnym brakiem przejść lub przynajmniej niepotrzebnym zwiększeniem kosztu inwestycji. Dlatego ponownie zwracamy się z prośbą o pilne wypracowanie rozwiązania satysfakcjonującego również m.st. Warszawa i jasną deklarację dot. Partycypacji finansowej z Państwa strony w kwestii inwestycji budowy bezpiecznych przejść przez tory (nr 7 i 506) w okolicy Rezerwatu Olszynki Grochowskiej w Warszawie.

Z wyrazami szacunku,

Weronika Kuźma, Tomasz Jakubczyk,



Inicjatywa Obywatelska "Przejście do Olszynki"

[Inicjatywa Obywatelska "Przejście do Olszynki"](#)

www.przejscieolszynki.pl

<https://www.facebook.com/groups/przejscie.do.olszynki>

[Petycja](#)

Do wiadomości:

1. Andrzej Bittel - Sekretarz stanu, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu
2. Michał Olszewski - Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy
3. Karol Kowalczyk - Zastępca Burmistrza Dzielnicy Praga-Południe
4. Szymon Huptyś - Rzecznik Prasowy Ministerstwa Infrastruktury
5. Karol Jakubowski – Rzecznik Prasowy PKP PLK S.A.
6. Marek Chmurski - Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. rozwoju infrastruktury kolejowej
7. Maciej Iwanicki - Burmistrz Dzielnicy Rembertów
8. Marcin Demidziuk – Dyrektor projektu, PKP PLK
9. Katarzyna Kościk – Kierownik kontraktu, PKP PLK
10. Jarosław Krajewski - Poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej