



Zastępca Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy

pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa, tel. 22 443 10 17, 22 443 10 18, faks 22 443 99 21
sekretariat.molszewski@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl

Warszawa, 24 marca 2023 r.

Znak sprawy: ZDM-DRK.4205.1.2023.AZA(2)

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

Dotyczy: Utworzenie przejścia przez LK 7 i 506 w rejonie rezerwatu Olszynka Grochowska

Szanowny Panie Prezencie,

odnosząc się do Państwa stanowiska przekazanego w piśmie nr IBZ2.060.4.60.2022.b z dnia 17 lutego 2023 r. chciałbym ponownie przedstawić argumentację uzasadniającą zaproponowany przez nas pierwotnie kierunek współpracy dotyczący budowy przejść w poziomie szyn.

1. Nie kwestionuję oceny, iż niefortunną okolicznością był brak poczynienia stosownych uzgodnień na wcześniejszym etapie przygotowania inwestycji, jednakże z punktu widzenia celu nadrzędnego – stworzenia bezpiecznego i legalnego dojścia do rezerwatu Olszynka Grochowska – jest to kwestia drugorzędna. Zależy nam na rozwiązaniu problemu i stworzeniu konstruktywnych ram współpracy. Kluczowy jest fakt, iż inwestycja jest w trakcie realizacji i że przed Państwem jest jeszcze jej drugi etap (Warszawa Wawer – Otwock). W takich okolicznościach łatwiej jest uzupełnić dokumentację i rozszerzyć zakres przedsięwzięcia, niż miałyby to miejsce po zakończeniu prac i rozliczeniu projektu.
2. Przedłożona propozycja przejść w poziomie szyn była uprzednio sprawdzana i weryfikowana pod kątem wymagań formalno-prawnych oraz racjonalności techniczno-ekonomicznej. Była też przedmiotem roboczych rozmów i konsultacji z przedstawicielami Państwa spółki. Nawiązywała ona wprost do pierwotnej wersji projektu stanowiącej składnik dokumentacji przetargowej z 2020 r. na realizację robót budowlanych. Były w niej uwzględnione przejazdy kategorii F (na linii nr 7 w miejscu postulowanego przejścia, na linii nr 506 – w rejonie konstrukcji wsporczej ciepłociągu). Mimo, iż na etapie postępowania zostały usunięte z zakresu realizacyjnego – jednak konstrukcyjnie zostały one zaprojektowane i sądzę, że to też jest dodatkowa okoliczność sprzyjająca. Przywoływane przez Państwa rozporządzenie MTiGM z 1998 w sprawie warunków technicznych dla budowli kolejowych i ich usytuowania nie definiuje pojęcia „linia o niewielkim natężeniu ruchu pociągów”. Kwestia postępowania w przypadku ograniczonej widoczności w obrębie przejść kategorii E jest opisana w par. 11 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków jakie w sprawie warunków technicznych, jakim

powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

W przypadku przejścia przez linię nr 7 po dokonaniu wycinki roślinności widoczność jest na tyle dobra, że odnosząc się do zapisów rozporządzenia w ogóle nie byłoby konieczności stosowania półsamoczynnych lub samoczynnych systemów przejazdowych.

Podzielim Państwa pogląd, że w takich sytuacjach co do zasady preferowane powinny być rozwiązania bezkolizyjne. W tym jednak konkretnym miejscu kluczowe są uwarunkowania miejscowe:

- układ ciągów pieszych (nawiązujący do historycznych powiązań drogowych),
- sąsiedztwo rezerwatu przyrody oraz warunki wodno-gruntowe.

Rozwiązania bezkolizyjne (tunele bądź kładki) wymagają wygospodarowania bardzo dużo miejsca. W lokalnych warunkach terenowych jest to w zasadzie niemożliwe lub nieracjonalne realizacyjnie (wycinki drzew / prace ziemne).

Mając na uwadze całościowy kształt powyższych rozważań trzeba zwrócić uwagę na kluczową okoliczność – występujący w tym miejscu duży ruch pieszych, który Państwo również identyfikujecie. Aktualnie problem obsługi tego ruchu nie jest w żaden sposób rozwiązany – ani z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ani ruchu pieszych. Tak jest zresztą od wielu lat i tak będzie w przyszłości – jeśli postulowane przez nas przejścia nie powstaną.

Trudno też zgodzić się z argumentem, że zrealizowanie przejść w poziomie szyn znacząco obniżyłoby bezpieczeństwo ruchu kolejowego. W naszej ocenie jest odwrotnie – niezrealizowanie przejść stanowiłoby przyzwolenie na funkcjonowanie przejść nazywanych przez Państwa „dzikimi”, co w znacznie większym stopniu może negatywnie wpływać na niezawodność ruchu kolejowego, nie wspominając o uszkodzeniach elementów nawierzchni kolejowej w obrębie przedseptu.

Nie można też wykluczyć, że w przyszłości zaistnieje konieczność ograniczenia prędkości pociągów (szczególnie na linii 506) z uwagi na problemy z zapewnieniem bezpieczeństwa.

3. Odnosząc się wprost do przedstawionej przez Państwa propozycji realizacji przejść tunelowych – mamy nieodparte wrażenie, że nie skorzystano z wiedzy i doświadczenia pozyskanego przez zespół Centrum Realizacji Inwestycji prowadzący w strukturach PKP PLK projekt modernizacji linii 7 i 506.
 - Przejścia tunelowe – przy założeniu, że będą miały minimum 2,5 m wysokości - wymagają wykonania kilkumetrowego wykopu w celu wykonania szczelnej wanny izolacyjnej, a dodatkowo obustronnie kilkudziesięciometrowych ramp najazdowych, tj. obiektów stosunkowo terenochłonnych;
 - mając na uwadze lokalne warunki wodne i gęste pokrycie terenu lasem (objętym ochroną w formie rezerwatu przyrody), umieszczenie tego rodzaju konstrukcji jest w zasadzie niemożliwe realizacyjnie, a co najmniej niecelowe (skala wycinki drzew, trudności utrzymaniowe).
 - Rozwiązania tunelowe odradzali Państwo w tym miejscu sami – dysponujemy kopią notatki ze spotkania 15.09.2016 inicjatorów powstania przejść z Kawęczyna-Wygody z przedstawicielami Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie.
 - W przypadku przejścia przez linię 506 w ciągu pieszym na przedłużeniu ul. Podhalańskiej w ramach Państwa inwestycji zostały wybudowane zbiorniki retencyjne – trudno sobie wyobrazić, żeby miały być one przebudowane w ramach usunięcia kolizji na potrzeby tunelu.
 - Piesz tunele położone w miejscach ustronnych, oddalonych od skupisk ludzkich nie są dobrze postrzegane z punktu widzenia poczucia bezpieczeństwa osobistego ich użytkowników.

- Przejścia podziemne po wewnątrzmijskim rozpoznaniu nie są opcją preferowaną z punktu widzenia warunków i kosztów utrzymania – ze względu na lokalne warunki wodne.
- Abstrahując od powyższych wątków – przywołany w piśmie szacunkowy koszt realizacji obiektów opiewający na 25 mln zł jest trudny do zaakceptowania - jest to poziom finansowy odpowiadający budowie nowej szkoły podstawowej, czy też dużego przedszkola. Mamy przykłady inwestycji w Polsce, gdzie całość kosztów wykonania 1 przejścia pieszo-rowerowego przez linię kolejową z pełnym zabezpieczeniem opiewa na kwoty na poziomie 1-1,5 mln zł. (Wrocław, linia nr 285, ul. Agrestowa). Nawet jeśli w tym przypadku mielibyśmy do czynienia z nieco szerszym zakresem rzeczowym, to dyskusja odnośnie skali zaangażowania finansowego Warszawy dotyczy poziomu o rząd wielkości niższego niż Państwa propozycja. Uwzględniając kontekst porównawczy identyfikujemy bardzo dużą trudność uzyskania akceptacji radnych dla przeznaczenia tak dużych nominalnych kwot na to zadanie.

Kluczową niedogodnością analizy Państwa propozycji jest fakt, że nie doczekała się ona na etapie opracowania dokumentacji projektowej żadnego, nawet wstępnego rysunku koncepcyjnego pozwalającego rozpoznać wskazywane powyżej wyzwania i dylematy natury technicznej. Szczególnie problematyczną okolicznością jest brak uwzględnienia tych tuneli w posiadanej przez Państwa decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty w tym momencie trudno jest nam uznać tę propozycję jako dopuszczalną do dalszych rozważań.

Na koniec chciałbym zwrócić uwagę, iż zaproponowana przez Państwa formuła współpracy w zasadzie przekreśla możliwość wykonania tego przedsięwzięcia w ramach realizowanej inwestycji PKP PLK S.A., czyniąc z m.st. Warszawy w zasadzie jedyne inwestora, na którego barkach spoczywałby ciężar rozpoznania całego zadania od początku (projekt, uwarunkowania środowiskowe, realizacja – z uwzględnieniem wszelkich wymogów i obostrzeń wynikających z realizowanej inwestycji kolejowej).

Mimo najszczerzych chęci trudno doszukać się tu jakiegokolwiek wymiaru wzajemności współpracy – a tym samym przesłanek zawierania listu intencyjnego.

Dlatego też zwracam się z uprzejmą prośbą o ponowne przeanalizowanie zaproponowanego przez nas rozwiązania wybudowania dwóch przejść w poziomie terenu – jako najbardziej adekwatnego w lokalnych warunkach terenowych i uzasadnionego społecznie, technicznie i finansowo. Podtrzymuję stanowisko, że w praktyce jedyną dopuszczalną sposobnością realizacji przedsięwzięcia jest rozszerzenie zakresu Państwa projektu inwestycyjnego, przyjmując wiodący udział m.st. Warszawy w sfinansowaniu dodatkowego zakresu.

2 październik
 ZASTĘPCA PREZYDENTA
 MIASTA STOLECZNEGO WARSZAWY
 Michał Olszewski

Do wiadomości:

p. Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

p. Tomasz Kucharski, Burmistrz Dzielnicy Praga Południe m.st. Warszawy

p. Maciej Fijałkowski, Dyrektor Biura Funduszy Europejskich i Polityki Rozwoju U. m.st. Warszawy

