

Nr. ILK6.514.25.2023.MK

Warszawa, 21 kwietnia 2023 r.

Dot.: *Działañ kierunkowych w sprawie zapewnienia ciągów pieszych
na terenie Rezerwatu Olszynka Grochowska*

Pan
Michał Olszewski
Zastępcą Prezydenta m.st. Warszawy

W nawiązaniu do wystąpienia noszącego znak ZDM-DRK.4205.1.2023.AZA(2) prosimy o zapoznanie się z nowymi ustaleniami i decyzjami jakie zostały poczynione w Spółce. Bez wątplenia planowane przejścia pozwolą zapewnić komunikację pomiędzy dwiema dzielnicami, Rembertowem i Pragą Południe, a także ułatwi dostęp do pomnika upamiętniającego Bitwę o Olszynkę Grochowską oraz wstęp na obszar Rezerwatu Przyrody Olszynka Grochowska. Podzielamy tym samym wyrażone w Państwa piśmie stanowisko, że zachowanie w tym rejonie ciągów pieszych jest ważnym elementem inwestycji prowadzonej na obszarze miasta.

Mając na uwadze otoczenie w jakim realizujemy tę inwestycję z naszej strony zostały wykonane wstępne analizy, które wskazywały budowę przejść w postaci ciągów pieszych poprowadzonych pod wiaduktem kolejowym, jako rozwiązania najbardziej korzystnego z punktu użytkownikóW kolei oraz mieszkańcóW Warszawy. Taki punkt widzenia poparty był między innymi, zbadaniem poziomu wóW gruntowych oraz warunkóW geologicznych w obszarze, w którym przebieg drogi pieszej uznano za optymalny. Co prawda konieczna byłaby do zastosowania w tym miejscu wanna szczelna oraz wycinka wielu drzew, jednak należy mieć na uwadze, że skrzyżowania wielopoziomowe zapewniają najwyższy poziom bezpieczeństwa na styku dróg szynowych i ciągóW pieszych.

Ze względu na głośny krytyki pod adresem proponowanego rozwiązania płynące z różnyW środowisk, zarówno od strony samorządowej, jak i od mieszkańcóW, a także od przewoźnikóW kolejowych oraz z uwagi na fakt, że miejsce planowanych prac znajduje się w dużej części na obszarze Rezerwatu Przyrody Olszynka Grochowska Spółka przeprowadziła również analizę możliwości budowy przejść w poziomie szyn. Wzięto pod uwagę fakt, że obszar ten został poddany ochronie rezerwatowej z uwagi na zachowanie waloróW historycznych, krajobrazowych i społecznych. Zasadna więc byłaby taka zabudowa, która najmniej będzie ingerować w otaczający krajobraz, a więc budowa przejść w poziomie szyn z zastosowaniem samoczynnej sygnalizacji przejazdowej przy takich kryteriach wydaje się dobrym rozwiązaniem.

Należy jednak wziąć również pod uwagę wpływ tego rozwiązania na bezpieczeństwo i niezawodność prowadzenia ruchu kolejowego. Zawsze będzie istniało ryzyko zakłóceń w pracy urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej czy też wtargnięcia na tory przez

użytkowników przejścia pomimo sygnału stój, co może skutkować znacznymi utrudnieniami eksploatacyjnymi na ważnym ciągu komunikacyjnym jakim jest linia Warszawa – Lublin.

Mając na uwadze powyższe, PLK S.A. w dalszym ciągu stoi na stanowisku, że najlepszym rozwiązaniem byłoby zastosowanie rozwiązania dwupoziomowego. Biorąc jednak pod uwagę szeroko rozumiany interes społeczny Spółka przychyliła się do Państwa propozycji, a tym samym dopuszcza w takim wyjątkowym przypadku możliwość budowy przejść w poziomie szyn z zastosowaniem samoczynnej sygnalizacji przejazdowej. Koszt budowy dwóch przejść w poziomie szyn z odpowiednimi zabezpieczeniami wynosi około 6 mln. zł. W tej jednak sytuacji oczekujemy, że koszty utrzymania przedmiotowych przejść (w przybliżeniu 190 tys. zł rocznie) będzie ponosiło m.st. Warszawa na podstawie porozumienia, które powinno zostać zawarte z Zakładem Linii Kolejowych w Warszawie (projekt w załączeniu).

Do wiadomości:

1. Pan Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury.
2. Pan Tomasz Kucharski, Burmistrz Dzielnicy Praga Południe m.st. Warszawy
3. Pan Maciej Iwanicki, Burmistrz Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy

Opracował:

Marek Krupski
tel. +48 22 473 35