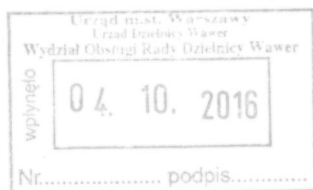


RAFAŁ CZERWONKA
Radny Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy
tel. +48 697 030 782
e-mail: kontakt@rafalczerwonka.pl
www.rafalczerwonka.pl

Rada Dzielnicy Wawer
m.st. Warszawy
ul. Żegańska 1
04-713 Warszawa



Warszawa, 3 października 2016 roku

Zarząd Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy
ul. Żegańska 1
04-713 Warszawa

Za pośrednictwem:
Przewodniczącego Rady Dzielnicy Wawer
Pana Norberta Szczepańskiego

INTERPELACJA NR

w sprawie: uwzględnienia dodatkowych wymagań w projekcie przebudowy kolejowej linii otwockiej na obszarze dzielnicy Wawer

Zgodnie z § 32 ust. 1 Statutu Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy z dnia 14 stycznia 2010 roku składam niniejszą interpelację w sprawie uwzględnienia dodatkowych wymagań w projekcie przebudowy kolejowej linii otwockiej na obszarze dzielnicy Wawer.

W związku z planowaną przebudową kolejowej linii otwockiej m.in. poprzez dobudowę trzeciego toru kolejowego dla pociągów dalekobieżnych oraz kompleksową modernizacją peronów kolejowych, zwracam się z prośbą o uwzględnienie w przygotowywanym projekcie tej przebudowy: przejazdów pod torami dla ruchu rowerowego, dodatkowych przejść przez tory niezwiązanych bezpośrednio z peronami oraz dodatkowego peronu na terenie dzielnicy Wawer dla obsługi trzeciego toru kolejowego.

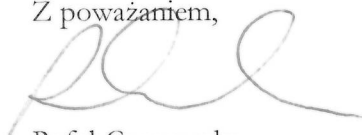
W przedstawianej przez Spółkę PKP koncepcji dobudowy trzeciego toru kolejowego na obszarze dzielnicy Wawer nie ma ani jednej przeprawy pod torami dedykowanej dla ruchu rowerowego. Taka ścieżka jest niezbędna chociażby przy przystanku osobowym Warszawa - Anin. W "Programie Rozwoju Tras Rowerowych w Warszawie do 2020 roku" uwzględniono budowę korytarza rowerowego wzdłuż ulic Kadetów i Lucerny. Przewidywana data realizacji tej drogi dla rowerów to lata 2019 - 2020. Taka ścieżka rowerowa, przy aktualnej propozycji modernizacji przystanku osobowego Warszawa - Anin, miałaby swój koniec na wysokości skrzyżowania ulic Lucerny, Widocznej i Patriotów, po zachodniej stronie torów kolejowych. Dla zapewnienia swobodnej komunikacji rowerowej pomiędzy dwiema częściami dzielnicy Wawer, przedzielonymi torami kolejowymi, niezbędne jest zatem poprowadzenie ścieżki rowerowej dalej w kierunku wschodnim tj. pod torami kolejowymi i dołączenie jej do istniejącej ścieżki rowerowej w ciągu ulic Kazimierza Szpotkańskiego i Wydawniczej.

Innym problemem aktualnej koncepcji Spółki PKP dotyczącej dobudowy trzeciego toru kolejowego i modernizacji peronów jest brak jakiegokolwiek dodatkowego przejścia przez tory kolejowe, które nie byłoby bezpośrednio związane z obsługą peronu kolejowego. W niezwykle intensywnie rozbudowującej się dzielnicy Wawer niezbędne są przejścia przez tory pomiędzy peronami kolejowymi, o czym świadczy m.in. istniejąca obecnie duża liczba takich "dzikich" przejść przez tory. Mieszkańcy korzystają z tych przejść, aby szybciej dojść do celu, którym bardzo często jest chociażby przystanek autobusowy komunikacji miejskiej. Na styku osiedla Sadul i osiedla Anin takim "dzikim" przejściem kolejowym jest przejście na wysokości Prywatnej Szkoły Podstawowej nr 92 oraz Prywatnego Gimnazjum nr 1 po stronie sadulskiej oraz posesji Kazimierza Szpotańskiego 22 po stronie anińskiej. Istniejący w tym miejscu przebieg przez tory kolejowe jest wykorzystywany m.in. jako dojście do ww. szkół oraz do/z przystanku autobusowego komunikacji miejskiej PIECHURÓW02. Podobna sytuacja jest z "dzikim" przejściem przez tory kolejowe na wysokości ulicy Ciesielskiej po stronie osiedla Wawer oraz pomiędzy ulicami IV Poprzeczna i V Poprzeczna po stronie osiedla Anin, który mieszkańcy wykorzystują do dotarcia do/z przystanku SOLIDNA02. Po stronie anińskiej do istniejącego przebiegu prowadzi nawet przejście dla pieszych przez ulicę Wydawniczą, z uwagi na formalne istnienie tego przejścia przez tory w przeszłości. Tego typu przejścia przez tory, których wykorzystywanie przez mieszkańców zwiększa się wskutek powstawania nowej zabudowy mieszkaniowej w najbliższej okolicy (w tym także zabudowy wielorodzinnej), są docelowo niezbędne dla płynnej i swobodnej komunikacji pieszej oraz dla zapobiegania powstawania nielegalnych przejść przez tory i zapewnienia bezpieczeństwa mieszkańcom i podróżnym.

Trzeci tor kolejowy na terenie dzielnicy Wawer według aktualnej koncepcji Spółki PKP mógłby być obsługiwany wyłącznie przez istniejący peron kolejowy na przystanku Warszawa - Falenica. W ciągu kilkudziesięciu kilometrów pomiędzy stacją Warszawa – Wschodnia, a stacją Warszawa - Falenica pociągi dalekobieżne nie miałyby możliwości zatrzymywania się. Brak obsługi pociągów dalekobieżnych na tak dużym odcinku torów kolejowych w Warszawie byłby dużym zaniedbaniem, ze szkodą dla pasażerów i mieszkańców dzielnicy Wawer. Dzielnica Wawer to największa dzielnica miasta stołecznego Warszawy, a w najbliższym czasie osiedli się tutaj bardzo duża liczba osób. Taki dodatkowy peron obsługujący południowo - wschodnią część Warszawy jest docelowo niezbędny i wskazane byłoby aby był to np. przystanek Warszawa – Wawer.

Zgodnie z § 32 ust. 8 Statutu Dzielnicy Wawer wnoszę o udzielenie odpowiedzi w ciągu 21 dni.

Z poważaniem,



Rafał Czerwonka