



## Rada Dzielnicy Białołęka miasta stołecznego Warszawy

ul. Modlińska 197, 03-122 Warszawa, tel. (22) 4438 372 do 75; faks (22) 325 41 65,  
[bialoleka.wor@um.warszawa.pl](mailto:bialoleka.wor@um.warszawa.pl) , [www.um.warszawa.pl](http://www.um.warszawa.pl) , [www.bialoleka.waw.pl](http://www.bialoleka.waw.pl)

Warszawa, 18 grudnia 2020 r.

Wojciech Tumaszczyk  
radny dzielnicy Białołęka  
Klub Radnych Razem dla Białołęki

zgodnie z art. 39.1 KPA odpowiedź należy przesłać  
wyłącznie drogą elektroniczną na adres poczty elektronicznej:  
[wojtum@gazeta.pl](mailto:wojtum@gazeta.pl)  
501 180 739

Wydział Obsługi Rady Dzielnicy Białołęka  
ul. Modlińska 197, pok. 123  
03 – 122 Warszawa

[www.radny.com.pl](http://www.radny.com.pl)

PKP – PLK  
za pośrednictwem  
Databout  
ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. 7  
02-366 Warszawa

Znak: PKP-PLK/Linia9/01/2020

**Dotyczy: wyrażenia opinii w konsultacjach społecznych.**

Szanowni Państwo !

W pierwszej kolejności dziękuję za możliwość zapoznania się z materiałami dotyczącymi projektu pn.: „Zwiększenie przepustowości [linii kolejowej] na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątno/Świercze)” zamieszczonymi na stronie internetowej: <https://www.databout.pl/konsultacjеспoleczne/>.

Po zapoznaniu się z obszernymi materiałami, składam propozycję dodatkowego przebiegu linii kolejowej prowadzącej ruch ponadregionalny w granicach dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy – wariant 4. Wariant ten miałby początek w rejonie przeplotu torów prowadzących na tereny dawnych zakładów przemysłowych na Anopolu z przebiegiem w tunelu pod ul. Smugową, rejonem ul. Waligóry/Morwowej (w pobliżu zakładu wodociągu północnego, dyspozytorskiej stacji strefowej), ul. Operową, ul. Ciupagi (w pobliżu północno-zachodniego narożnika terenu zakładu karnego), ul. Cieślowskich i dalej wychodząc na powierzchnię w rejonie ogródków działkowych, przebiegając w kierunku północnym, łącząc się z wariantami przebiegającymi po Legionowem i dalej tym samym śladem prowadząc do Nasielska – szkic przedstawiony w **załączniku nr 1**.

Jednocześnie do wariantów przebiegających w śladzie obecnej linii kolejowej (odc.: p.o. Warszawa Żerań – p.o. Warszawa Choszczówka) zgłaszam konieczność przeanalizowania pozostawienia przystanku osobowego Warszawa Choszczówka w obecnej lokalizacji przy jednoczesnym powrocie do budowy wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Chlubnej przewidywanym swego czasu w mpzp m.st. Warszawy zatwierdzonego uchwałą Rady m.st. Warszawy nr XXXV/199/92 z 28 września 1992 r. (**załącznik nr 2**), celem uzyskania dodatkowego połączenia komunikacyjnego na północy miasta pomiędzy terenami leżącymi

po obu stronach obecnej linii kolejowej oraz wykształcenia dogodnego węzła przesiadkowego.

Rozwiązanie to pod względem ekonomicznym z powodzeniem może konkurować z zamierzeniem polegającym na przeniesieniu przystanku osobowego Warszawa Choszczówka w rejon wiaduktu w ciągu ul. Jeżowskiego powodującym konieczność całkowitej przebudowy wspomnianego wiaduktu w celu wykonania takiego węzła przesiadkowego. Wiadukt w ciągu ul. Jeżowskiego nie ma parametrów pozwalających zlokalizować na nim np. przystanki autobusowe, nie posiada także schodów prowadzących na ul. Zawiślańską/Piwoniową i jest zbyt wąski, aby zlokalizować na nim chodnik po północnej stronie ul. Jeżowskiego. Podsumowując wiadukt ten musi być w zasadzie zburzony i postawiony od nowa, aby w jego rejonie mógł powstać dogodny węzeł przesiadkowy.

Dodatkowo zgłaszam, że dla wariantów nr 1 i nr 2 dodatkowy 4-ty tor powinien być zlokalizowany po wschodniej stronie istniejącego torowiska, gdzie już istnieje duża rezerwa terenu pod rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej (ciągu ulic: Marywilska – Czołowa – Polnych Kwiatów – Piwoniowa w przekroju aż 2x3, tytułem komentarza: mocno przewymiarowanym od przyszłej Trasy Mostu Północnego w kierunku północnym), zaś perony przystanku osobowego Warszawa Choszczówka powinny być jednokrawędziowe, zwłaszcza że standardy techniczne PKP PLK S.A precyzują, że w przypadku linii dostosowanych do prędkości 160 km/h i większych (a taka prędkość będzie dopuszczona dla torów, którymi po przebudowie będzie odbywał się ruch ponadregionalny) należy stosować już tylko perony jednokrawędziowe. Perony jednokrawędziowe zajmują również mniej terenu, co nie jest bez znaczenia dla ewentualnych wywłaszczeń mieszkańców z nieruchomości położonych przy przebudowywanej linii kolejowej. Podsumowując dzięki zastosowaniu peronów jednokrawędziowych zmniejszy się ingerencja w tereny będącą własnością osób prywatnych.

Ponadto mimo, że obecny etap konsultacji obejmuje trasowanie linii kolejowej i wyznaczenie dla niej możliwych korytarzy przebiegu, pomijając szczegółowe rozwiązania techniczne, to przedstawiam, że przy przebudowie linii kolejowej na poszczególnych pododcinkach:

1. Pododcinek Warszawa Praga – Warszawa Toruńska: należy przewidzieć oddzielne torowisko 2-torowe dla pociągów dalekobieżnych nie zatrzymujących się na przystanku osobowym PKP Warszawa Toruńska. Na wysokości przystanku Warszawa Toruńska torowisko to powinno być zlokalizowane po zachodniej stronie istniejącego peronu przystanku.

2. Pododcinek Warszawa Toruńska – Warszawa Żerań: należy przewidzieć oddzielne, równoległe do istniejących torów przenoszących ruch pociągów pasażerskich torowisko 2-torowe dla pociągów dalekobieżnych, z przekroczeniem kanału żerańskiego po zachodniej stronie istniejącego przystanku Warszawa Żerań poprzez wyremontowanie obecnych wiaduktów kolejowych dla ruchu towarowego nad kanałem żerańskim. Przy przebudowie ww. wiaduktów należy odsunąć północne przyczółki wiaduktów kolejowych dla ruchu towarowego o ok. 20 m na północ od ul. Płochocińskiej w celu umożliwienia pełnej rozbudowy ul. Płochocińskiej do przekroju 2x2 niewykluczającego w przyszłości lokalizacji w tym ciągu torowiska tramwajowego wraz z przystankami w rejonie przystanku PKP Żerań.

4. Przystanek osobowy PKP Warszawa Żerań: należy dobudować dojście do ww. przystanku od strony ul. Miętowej (drugie wejście na przystanek PKP Żerań od północnej strony), zaś wejście po południowej stronie należy bezwzględnie wyposażyć w pochylnie – istniejące platformy dla niepełnosprawnych/osób z małymi dziećmi w wózkach absolutnie nie sprawdzają się.

5. Pododcinek Warszawa Żerań – Warszawa Płudy: istniejący przekrój 3-torowy trzeba rozbudować do przekroju 4-torowego oraz należy przewidzieć odgańlenie torowiska od

torów dla ruchu kolejowego pasażerskiego podmiejskiego tuż za przystankiem PKP Żerań w kierunku obecnych terenów zajmowanych przez Polfę Tarchomin i dalej do linii WN 220 kV, aby następnie wzdłuż jej przebiegu poprowadzić torowisko w kierunku Tarchomina i Nowodworów, zapewniając dla tego kilkudziesięciotysięcznego osiedla nowy szynowy korytarz transportowy o wysokiej zdolności przewożenia pasażerów (**załącznik nr 3**). Jednocześnie należy zachować istniejące odgałęzienie od linii kolejowej w kierunku terenów przemysłowych przy ul. Marywilskiej niezależnie od tego, czy zostanie ono wykorzystane w celu budowy torowiska dużej prędkości w proponowanym wariancie nr 4.

Dodatkowo należy przewidzieć połączenie ul. Szynowej z ul. Wiktorii Kaweckiej w postaci przejścia tunelowego dla pieszych wraz z drogą dla rowerzystów, aby scalić obecnie pofragmentowane linią kolejową nr 9 tereny dzielnicy Białołęka m.st Warszawy.

6. Pododcinek Warszawa Płudy – Warszawa Choszczówka: istniejący przekrój 3-torowy trzeba rozbudować do przekroju 4-torowego (4-ty tor po wschodniej stronie) oraz należy przewidzieć połączenie ul. Kiersnowskiego z ul. Piskląt w postaci przejścia tunelowego dla pieszych wraz z drogą dla rowerzystów, aby scalić obecnie pofragmentowane linią kolejową nr 9 tereny dzielnicy Białołęka m.st Warszawy.

Przystanek osobowy Warszawa Płudy: przy obecnym przystanku Warszawa Płudy należy przewidzieć teren niezbędny pod lokalizację parkingu PiJ, zaś sam wiadukt, który przy rozbudowie torowiska będzie lekko modernizowany, należy wyposażyć w pochylnie zamiast wind. Obecne windy całkowicie nie sprawdzają się ze względu na częste awarie oraz są traktowane jako ruchome kabiny wc.

Dodatkowo należy w starym śladzie ul. Mehoffera przewidzieć połączenie obu fragmentów ul. Mehoffera w postaci przejścia tunelowego dla pieszych wraz z drogą dla rowerzystów, aby scalić obecnie pofragmentowane linią kolejową nr 9 tereny dzielnicy Białołęka m.st Warszawy, zachowując przy tym istniejący przepust dla zwierząt po północnej stronie ul. Mehoffera.


W przypadku lokalizacji p.o. Warszawa Choszczówka w rejonie wiaduktu w ul. Jeżowskiego, konieczna jest wówczas rozbudowa istniejącego wiaduktu drogowego w ciągu ul. M. Jeżowskiego o przystanki autobusowe zlokalizowane na wiadukcie (tak jak na wiadukcie przy PKP Warszawa Płudy), obustronny chodnik z drogą rowerową oraz pochylnie ze schodami prowadzącymi na poziom terenu.

7. Przystanek osobowy Warszawa Choszczówka: przy obecnym peronie przystanku Warszawa Choszczówka należy przewidzieć teren niezbędny pod lokalizację parkingu PiJ.

Prócz wyżej wymienionych uwag należy przebudowę linii kolejowej na opisywanym odcinku prowadzić w sposób w pełni zgodny z przepisami ochrony środowiska, zwłaszcza w zakresie ochrony przed hałasem, poprzez dobudowanie brakujących ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż obecnego przebiegu linii kolejowej i na wiadukcie drogowym w ciągu ul. M. Jeżowskiego (południowa strona wiaduktu).

Mam również nadzieję, że większość z zaprezentowanych sugestii znajdzie odzwierciedlenie w Państwa dokumentach przy dalszych pracach projektowych.

O sposobie rozpatrzenia wniosku, proszę odpowiedzieć zgodnie z art. 39.1 KPA wyłącznie drogą elektroniczną na adres poczty elektronicznej: [wojtum@gazeta.pl](mailto:wojtum@gazeta.pl).

  
Wojciech Tumas

Klub Radnych Razem dla Białołęki