



Warszawa, 27-02-2008

ZTM/PP2-654/2/2-08/JC  
l.dz. PP/0222/08

**Pan**  
**Wojciech Tumas**  
**Radny Dzielnicy Białołęka**  
ul. Modlińska 197  
03-122 Warszawa

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**  
ul. Targowa 74  
03-734 Warszawa

W nawiązaniu do pisma PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 06.02.2008 r. skierowanego do Pana Wojciecha Tumasza, Zarząd Transportu Miejskiego uprzejmie wyjaśnia że punkt 3 pisma, tj. *„Decyzje o lokalizacji przystanków autobusowych podejmuje ZTM. Z informacji, jakie uzyskaliśmy, planowany jest przystanek na wiadukcie w Płudach, przy ul. Mehoffera nie.”* wprowadza w błąd zainteresowanych.

Projekty budowy wiaduktów drogowych wykonywane są przez Centralne Biuro Projektowo-Badawcze Budownictwa Kolejowego KOLPROJEKT na zlecenie inwestora – firmę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.. Istotnie, przedstawione do opinii ZTM projekty budowy wiaduktów zakładały budowę przystanków tylko na wiadukcie w Płudach. **Dlatego ZTM zgłosił konieczność budowy przystanków na wiadukcie w Choszczówce**, tak aby wiadukt spełniał te same standardy węzła komunikacyjnego jak wiadukt sąsiedni (kopia opinii w załączeniu).

Zarząd Transportu Miejskiego nie jest instytucją decydującą o lokalizacji przystanków. O lokalizacji przystanków decyduje organ zatwierdzający organizację ruchu, na podstawie propozycji złożonych w projekcie organizacji ruchu. W tym przypadku to inwestor, czyli PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., może polecić projektantowi zaprojektowanie zatok

przystankowych na wiadukcie – co przy średnim natężeniu ruchu na ulicy Mehoffera może być warunkiem do uruchomienia przystanków.

Dlatego ze zdziwieniem przyjmujemy próbę zrzucenia odpowiedzialności, za brak za-  
tok w projekcie, na ZTM. Niemniej jednak **podtrzymujemy swoje stanowisko zawarte  
w piśmie ZTM/PP2-656/10/6-07/JC z dnia 15.11.2007 i oczekujemy realizacji  
naszych postulatów.**

załącznik:

pismo ZTM/PP2-656/10/6-07/JC z dnia 15.11.2007

do wiadomości:

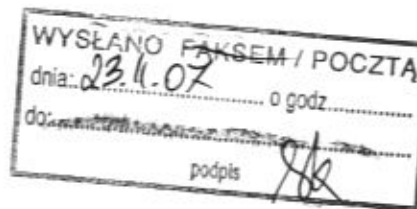
**Centralne Biuro  
Projektowo - Badawcze  
Budownictwa Kolejowego  
KOLPROJEKT**  
ul. Boremlowska 40A  
04-338 Warszawa

**Biuro Drogownictwa i Komunikacji**  
ul. Solec 48  
03-122 Warszawa

**Urząd Dzielnicy Białoleka  
m. st. Warszawy**  
ul. Modlińska 197  
03-122 Warszawa

**ZTM: PA, NU**

**KOORDYNATOR**  
Działalności Przewozowej  
Zarządu Transportu Miejskiego  
*Andrzej Franków*



Warszawa, 15-11-2007

ZTM/PP2-656/10/6-07/JC

I.dz. PP/3704/07

**Centralne Biuro Projektowo - Badawcze  
Budownictwa Kolejowego  
Kolprojekt**

ul. Boremlowska 40A

04-338 Warszawa

W odpowiedzi na pismo TD / 215 / 2007 z dnia 25 października 2007 r. Zarząd Transportu Miejskiego uprzejmie informuje, że przedstawione projekty budowy skrzyżowań dwupoziomowych w ciągu ulicy Mehoffera-Bis oraz Klasyków-Bohaterów, opiniuje z następującymi uwagami:

1. W celu zapewnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej przyległych osiedli, należy zaprojektować zintegrowany węzeł przesiadkowy, pomiędzy komunikacją autobusową i komunikacją kolejową (analogicznie jak przy skrzyżowaniu z ulicą Klasyków). W tym celu, należy:

- w ramach przebudowy węzła kolejowo-drogowego, wybudować nowy lub przesunąć obecny przystanek kolejowy Warszawa Choszczówka, w rejon opisywanej inwestycji – tj. na północ od projektowanego wiaduktu;
- zaprojektować i wykonać przystanki autobusowe na wiadukcie, wraz z wiatami i dowiązaniem do przesuniętego przystanku kolejowego oraz planowanych przystanków na ul. Piwoniowej (budowa zejść na perony oraz pochylni lub wind dla niepełnosprawnych);
- zaprojektować i wykonać przystanki autobusowe na wiadukcie, wraz z wiatami i dowiązaniem do przesuniętego przystanku kolejowego oraz planowanych przystanków na ul. Marywilskiej (budowa zejść na perony oraz pochylni lub wind dla niepełnosprawnych) – projekt należy uzgodnić z Zarządem Dróg Miejskich pod kątem planowanych przystranków.

2. Na każdym przystanku autobusowym winno znajdować się 20 m. prostej krawędzi postojowej. Jednocześnie, wzdłuż krawędzi prostej należy wykonać pas bezpieczeństwa z płyt chodnikowych z wypustkami, o barwie kontrastującej z pozostałą częścią nawierzchni przystanku, w odległości 0,5 m od krawężnika.

3. W ramach inwestycji należy przewidzieć zakup i ustawienie wiat przystankowych. Typ wiaty należy uzgodnić z Biurem Architektury i Planowania Przestrzennego i Działem Zarządzania Infrastrukturą Przystankową Zarządu Transportu Miejskiego.

4. Minimalny wewnętrzny promień skrętu wymagany dla autobusu to 12 m, przy czym projektując szerokość pasów na skřęcie należy mieć na uwadze maksymalną długość autobusu jednoczłonowego wynoszącą 15 m.

5. W celu wprowadzenia komunikacji autobusowej na ciąg ulic Mehoffera - Mehoffera-Bis – Parcelacyjna – Mehoffera należy przewidzieć przebudowę ulicy Parcelacyjnej na odcinku Mehoffera – Mehoffera-Bis do szerokości 7 m (3,5 m szerokości dla każdego kierunku) z budową przystanku za skrzyżowaniem z ulicą Mehoffera.

Prosimy o przedstawienie projektów stałych i czasowych organizacji ruchu w celu zaopiniowania.

W przypadku odstąpienia od przeniesienia lub budowy przystanku kolejowego w rejonie ul. Mehoffera-Bis w ramach tej inwestycji, zejścia na perony i windy należy zaprojektować w taki sposób aby umożliwiały docelowo (po wybudowaniu opisywanych peronów) w przyszłości, sprawną przesiadkę pomiędzy komunikacją kolejową a autobusową. Nadmieniamy, że projekt I etapu przebudowy linii kolejowej E65, wraz ze zmianą lokalizacji peronów przystanków osobowych, nie był opiniowany w Zarządzie Transportu Miejskiego – wiodącego organizatora przewozów pasażerskich w obrębie aglomeracji warszawskiej.

Do wiadomości:

**Urząd Dzielnicy Białołęka**  
**Wydział Infrastruktury**  
ul. Modlińska 197  
03-122 Warszawa

ZTM: PA, NU

KOORDYNATOR  
Działalności Przewozowej  
Zarządu Transportu Miejskiego  
*Andrzej Franków*

INSPEKTOR  
Działu Planowania Przewozów

*Janek Gęgielka*

SPECJALISTA  
Działu Analiz i Usług Komunikacyjnych

*Dobiesław Kadłot*

INSPEKTOR  
Działu Planowania Przewozów

*Michał*