

*List otwarty  
do władz samorządowych Warszawy i Mazowsza,  
kierownictwa PKP i Kolei Mazowieckich*

Szanowni Państwo

W obszarze aglomeracji warszawskiej liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców przekroczyła 400 i wielkość tego wskaźnika staje się porównywalna na przykład z Berlinem. Zatem dla Warszawy miarodajne stają się doświadczenia komunikacyjne stolicy Niemiec, z których wynika, że ani sieć szerokich ulic w doskonałym stanie, ani jeden z najlepszych na świecie systemów autostrad dochodzących do centrum miasta i obwodnicy autostradowej, nie są w stanie rozładować katastrofalnych w godzinach szczytu zatorów w ruchu drogowym. Jeżeli liczba codziennych przejazdów samochodami osobowymi do/z Warszawy i w jej obszarze będzie nadal rosła, to w naszych warunkach, obecne problemy z przejazdem w godzinach szczytu lub w złych warunkach atmosferycznych samochodem bądź autobusem przekształcą się w stan permanentnej katastrofy komunikacyjnej.

Niestety, nic nie wskazuje, aby w obecnej sytuacji trend ten został zahamowany, ponieważ:

- W aglomeracji warszawskiej tylko w symbolicznym stopniu rozwiązany został problem wspólnego biletu komunikacji miejskiej i przewoźników regionalnych. W efekcie, okazjonalne przejazdy różnymi środkami komunikacji są uciążliwe, a okresowe byłyby kosztowne (kilka biletów miesięcznych);
- Koordynacja relacji i rozkładów jazdy pomiędzy różnymi przewoźnikami jest mizerna albo brak jej w ogóle. Autobusy kursują równolegle do linii kolejowych, niekiedy wzdłuż torów (np. Warszawa – Otwock), zamiast obsługiwać sieć krótkich połączeń uzupełniających kolej;
- Warszawa jest celem codziennych (praca, nauka) lub stosunkowo częstych (zakupy, usługi, imprezy, sprawy w urzędach, itp.) podróży dla znacznej liczby osób zamieszkałych w obszarze stołecznej aglomeracji i w jej otoczeniu. Z uwagi na różnice w podaży miejsc pracy popyt na dojazdy w relacji pomiędzy Warszawą i jej otoczeniem będzie wzrastał;
- W obszarze miasta brak jest, dostatecznie atrakcyjnego pod względem rozmieszczenia przystanków i częstotliwości kursowania, połączenia wschód – zachód wydajnym i niezależnym od sytuacji ruchowej na drogach środkiem transportu – koleją aglomeracyjną bądź metrem;
- Standard pojazdów komunikacji publicznej poprawia się, ale nadal nie spełnia współczesnych oczekiwań pasażerów.

Relatywnie niskie ceny używanych samochodów osobowych i wciąż silny element prestiżu, związanego z ich posiadaniem, powodują, że znaczna część osób korzysta z własnego samochodu, nawet w sytuacji, gdy na trasie ich codziennych podróży oferta komunikacji publicznej jest akceptowalna. Dzieje się tak pomimo, że tramwaj i pociąg regionalny a szczególnie metro, zapewniają gwarantowany, a niekiedy krótszy czas „jazdy wraz z dojściem na miejsce” niż czas „jazdy samochodem osobowym wraz z parkowaniem” (i, z uwagi na trudności ze znalezieniem wolnego miejsca koniecznością dojścia na miejsce).

Zalety transportu szynowego w obsłudze aglomeracji nie budzą wątpliwości. Pierwsza linia metra w pełni potwierdziła sprawność tego środka transportu oraz przyczyniła się do zurbanizowania obszaru południowego Ursynowa. Warszawa posiada doskonałą pod względem geograficznym sieć linii kolejowych, w większości przeznaczonych tylko dla ruchu pasażerskiego. Niewiele dużych miast dysponuje rozwiązaniem tak atrakcyjnym jak warszawska linia „średnicowa”: czterotorowa, z oddzielnymi torami dla ruchu regionalnego i dalekobieżnego, poprowadzona przez środek centrum w tunelu.

## Propozycje zmian

Jak pokazują doświadczenia wielkich aglomeracji, rozbudowa systemu drogowego nie jest w stanie rozwiązać problemów transportowych a pociąga za sobą olbrzymie koszty inwestycyjne i w obszarze gęstej zabudowy nie zawsze jest możliwa bądź akceptowalna społecznie (konieczność wywłaszczeń i wysiedleń). Powoduje także zazwyczaj negatywne zmiany krajobrazu i rozprzestrzenianie się źródeł hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza wywoływanych przez samochody. Jedyną alternatywą staje się w tym wypadku system autonomicznego, całkowicie odseparowanego od ruchu drogowego, transportu szynowego o dużej wydajności: szybkiej kolei miejskiej i/lub kolei regionalnych oraz metra. Gdyby nie rozbudowany w Paryżu czy Berlinie system kolei miejskich i regionalnych, uzupełniany przez metro i tramwaje, obydwie te metropolie zostałyby sparaliżowane pod względem komunikacyjnym.

Uważamy, że aglomeracja warszawska może radykalnie zmienić drożność i jakość systemu transportu publicznego poprzez realizację następujących przedsięwzięć:

- wprowadzenie **wspólnego biletu** komunikacji publicznej w obszarze przewozów aglomeracyjnych
- radykalnej **poprawie standardu podróżowania** w pociągach regionalnych z/do Warszawy (w szczycie porannym i popołudniowym);
- **zwiększeniu częstotliwości** kursowania pociągów regionalnych z/do Warszawy w godzinach poza szczytowych;
- **modernizacji linii średnicowej** w celu skrócenia obecnych czasów jazdy i zwiększenia przepustowości;
- **budowy nowych przystanków** kolejowych w obrębie miasta;
- budowy systemu „**parkuj i jedź**” przy przystankach kolejowych
- **likwidacji** Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie,  **bądź przekształcenia** jej w spółkę taborową (przeznaczenie taboru SKM do eksploatacji przez Koleje Mazowieckie)

Aby w pełni wykorzystać ogromne możliwości, jakie zapewnia właściwie zorganizowany system transportu szynowego w aglomeracji warszawskiej, niezbędne jest przeprowadzenie szeregu działań w zakresie infrastruktury, taboru i organizacji ruchu.

### **Przedsięwzięcia inwestycyjne**

1. Modernizacja kolejowej linii średnicowej: naprawa tunelu i torowisk, oraz modernizacja urządzeń srk tak, aby zagwarantować prędkość jazdy 60-80 km/godz i odstęp pomiędzy pociągami do 3 minut na całym odcinku pomiędzy stacjami Warszawa Wschodnia Osobowa (WWO) i Warszawa Zachodnia (WWZ);
2. Poprawa estetyki wszystkich przystanków na linii średnicowej i naprawa peronów (wymiana nawierzchni i wyrównanie wysokości nad główką szyny, w tym na stacjach WWO i WWZ);
3. Budowa nowych przystanków na linii średnicowej: „Niemcewiczka” pomiędzy WWZ i przystankiem „Warszawa Ochota”; podziemnego przystanku „Nowy Świat” na wysokości ronda de Gaulle’a i „Targowa” pomiędzy przystankiem „Warszawa Stadion” a WWO. W celu nie wydłużania czasów jazdy, obecne przystanki: „Powiśle” i „Stadion” powinny ulec likwidacji. Na wysokości p.o. „Powiśle”, powinny powstać przystanki tramwajowe i autobusowe, a nowy przystanek kolejowy „Targowa” powinien zostać połączony krytymi przejściami, wyprowadzającymi w pobliże najbliższych przystanków tramwajowych i dworca autobusowego „Warszawa Stadion”;
4. Budowa nowego przystanku na linii Warszawa – Grodzisk Maz. na wysokości osiedla Ursus Niedźwiadek;
5. Budowa posterunku odgałęźnego na wysokości p.o. „Warszawa Służewiec” na linii Warszawa – Radom i jednotorowej, zelektryfikowanej linii pomiędzy tym posterunkiem a przystankiem końcowym w budynku „Terminala 2” portu lotniczego Warszawa Okęcie.

### **Zmiany organizacji przewozów kolejowych i niezbędne inwestycje taborowe**

1. Zakup piętrowych wagonów push-pull do obsługi pociągów „szczytowych” o największej frekwencji;
2. Zakup ezt najnowszej generacji o prędkości maksymalnej 160 km/godz do obsługi pociągów, kursujących na odcinkach już zmodernizowanych do tej prędkości (do Sochaczewa i Mińska Maz.) bądź przewidzianych do takiej modernizacji (do Nasielska i Skierniewic);
3. Zapewnienie lepszej częstotliwości kursowania pociągów. Realizacja inwestycji infrastrukturalnych i pozyskanie taboru powinno umożliwić znaczne podniesienie atrakcyjności kolei poprzez uzyskanie częstotliwości:
  - co 3-5 min na linii średnicowej pomiędzy stacjami WWZ i WWO;
  - w relacjach do: Legionowa (Chotomowa) Tłuszcza, Mińska Maz, Otwocka, Grodziska Maz. i Błonia: nie rzadziej niż co 10 min. w godzinach szczytu i co ok. 20 min w okresach poza szczytowych;

- w relacjach do: Skierniewic, Sochaczewa, Nasielska i Czachówka: nie rzadziej niż co 20 min. w godzinach szczytu i co ok. 30 min w okresach poza szczytowych.
4. Skierowanie wszystkich zakupionych dla warszawskiej SKM, nowych ezt „14WE” do obsługi linii na lotnisko, w relacji: „Lotnisko Okęcie” – Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia (po torach dalekobieżnych).

Postulowane rozwiązania to katalog spraw wielokrotnie już diskutowanych. Niektóre z nich znajdują się w różnej fazie realizacji, inne niestety nie znalazły dotychczas rozwiązania. Najczęściej brakowało pieniędzy, umiejętności współdziałania władz Stolicy, Regionu i administracji kolejowej. Nigdy jednak dotychczas nie było takiej sprzyjającej sytuacji jak dziś: dobry polityczny klimat dla Warszawy w Samorządzie Województwa Mazowieckiego, przychylność Prezydenta i Rządu RP, przyjaźni aglomeracji warszawskiej decydenci w kierownictwie kolei, dobre doświadczenia zwiększania oferty Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej, wzrost nakładów na transport w sektorze publicznym, możliwość wykorzystania środków unijnych, społeczna presja i aktywność środowiska. Są to atuty, których nie można zmarnować. Wiele decyzji musi zapaść jak najszybciej - jeszcze w maju i czerwcu - bowiem już wkrótce ruszy machina samorządowych wyborów. Problemów transportowych Warszawy i jej otoczenia nie da się przeczekać czy odłożyć na niesprecyzowane jutro. Wspólne decyzje i działania w obszarze infrastruktury transportowej powinny zintegrować świat polityki samorządu i kolei.

Wzywam do działania i współpracy. Warszawa i jej aglomeracja nie mogą czekać.