

Warszawa, 27 sierpnia 2020 r.

Do:

Andrzej Bittel

Sekretarz stanu, pełnomocnik rządu  
ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu

## PETYCJA

w sprawie likwidacji wykluczenia komunikacyjnego północno-wschodniego Mazowsza  
w kolejowym transporcie regionalnym poprzez odbudowę brakującej łącznicy  
w Warszawskim Węźle Kolejowym

Szanowny Panie Ministrze!

W kolejowym transporcie regionalnym z całego Mazowsza i okolic północno-wschodnie Mazowsze (rejon Ostrołęki, Wyszkowa, Małkini, Łochowa itd.) jest jako jedyne zasadniczo:

- wykluczone z bezpośredniego dojazdu do centrum Warszawy
- wykluczone z dostępu do jakiegokolwiek innej istotnej stacji pasażerskiej w Warszawie
- wykluczone z bezpośredniego dostępu do całej oferty innych pociągów w Warszawie

Powyższe wykluczenie wynika wprost z obecnego niepełnego kształtu Warszawskiego Węzła Kolejowego, gdzie spośród siedmiu kierunków tylko z północnego wschodu (linie kolejowe nr 6 i 21) nie można wjechać bezpośrednio na linię średnicową (konieczność objazdu przez Rembertów) oraz linię obwodową (konieczność objazdu przez Legionowo).

**W związku z powyższym wnoszę o odbudowę łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 21 i 20 (Warszawa Wileńska Marki – Warszawa Targówek) w celu umożliwienia zjazdu części pociągów regionalnych jadących linią nr 21 z północno-wschodniego Mazowsza w kierunku Warszawy Gdańskiej i dalej linią obwodową do Warszawy Zachodniej, a tym samym likwidacji powyższego wykluczenia.**

Szczegółowe uzasadnienia:

Wspomniane wcześniej wykluczenia zostaną zlikwidowane, ponieważ:

- dojazd do centrum Warszawy zapewni dostęp do większości punktów docelowych podróży w ruchu regionalnym (jak jest to zapewnione dla podróżnych przyjeżdżających z innych kierunków), gdyż zdecydowana większość: miejsc pracy, uczelni, urzędów, obiektów kultury itp. znajduje się w lewobrzeżnej części Warszawy, natomiast środek ciężkości centrum Warszawy sukcesywnie przesuwają się na zachód
- przejazd przez inne stacje pasażerskie w Warszawie zlokalizowane na linii obwodowej zapewni możliwość bezpośredniego dostępu do powyższych punktów docelowych (jak jest to zapewnione dla podróżnych przyjeżdżających z innych kierunków) bez korzystania z transportu miejskiego lub da możliwość wyboru najdogodniejszego miejsca przesiadki w wielu istotnych węzłach przesiadkowych zlokalizowanych wzdłuż linii obwodowej, co przełoży się na znaczne zmniejszenie całkowitego czasu podróży oraz na znaczną poprawę komfortu tej podróży
- dojazd do stacji Warszawa Zachodnia, Warszawa Gdańska, Warszawa Targówek zapewni możliwość bezpośredniej przesiadki z pociągu regionalnego do pociągów innych relacji (jak jest to zapewnione dla podróżnych przyjeżdżających z innych kierunków) zwłaszcza tych dalekobieżnych na stacji Warszawa Zachodnia bez konieczności korzystania z oddzielnego systemu transportu miejskiego w trakcie podróży koleją po Polsce.

Dzięki odbudowie powyższej łącznicy północno-wschodnie Mazowsze zyska w kolejowym transporcie regionalnym dostęp do Warszawy i innych pociągów w Warszawie na takich samych zasadach jak obecnie rejony Ciechanowa, Mławy, Działdowa.

Mimo że z punktu widzenia samej aglomeracji warszawskiej powyższa łącznica może nie wydawać się niezbędna, gdyż podróż linią kolejową nr 21 np. z Ząbek czy Zielonki trwa stosunkowo krótko, a przesiadka do komunikacji miejskiej w codziennym ruchu aglomeracyjnym jest czymś naturalnym, to w miejscu obecnie budowanego przystanku Warszawa Targówek poprzez odbudowę powyższej łącznicy Warszawa zyska istotny węzeł przesiadkowy, gdzie dojdzie do integracji drugiej linii metra z pociągami jadącymi w kierunkach: Warszawa Śródmieście, Warszawa Gdańska, Wołomin, Legionowo.

Skierowanie części pociągów jadących ze wschodu przez powyższą łącznicę na linię obwodową stworzy możliwość równowagi względem przewidywanej liczby pociągów jadących po linii obwodowej z zachodu, gdzie obecnie ze względu na przewidywany brak powyższej równowagi planuje się budowę torów odstawczych za przystankiem Warszawa Zoo. To połączenie relacji pociągów byłoby korzystne z punktu widzenia przewoźników, jak i samych podróżnych w aglomeracji warszawskiej.

Powyższe wykluczenie działa również w drugą stronę, gdyż większość Warszawy, jak i inne regiony kraju są jednocześnie wykluczone z dostępu do pociągów regionalnych jadących na północno-wschodnie Mazowsze.

Powyższe wykluczenie widać pośrednio także przez pryzmat obecnych długości relacji pociągów regionalnych z Warszawy, gdzie tylko w kierunku północno-wschodnim relacje te nie wykraczają poza granice województwa mazowieckiego.

Wniosek o odbudowę powyższej łącznicy zgłaszany był już niezależnie przez inną osobę w roku 2015 podczas konsultacji społecznych projektu zmiany *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do 2015 roku*, gdzie w odpowiedzi wskazano na możliwość jej budowy po roku 2023.

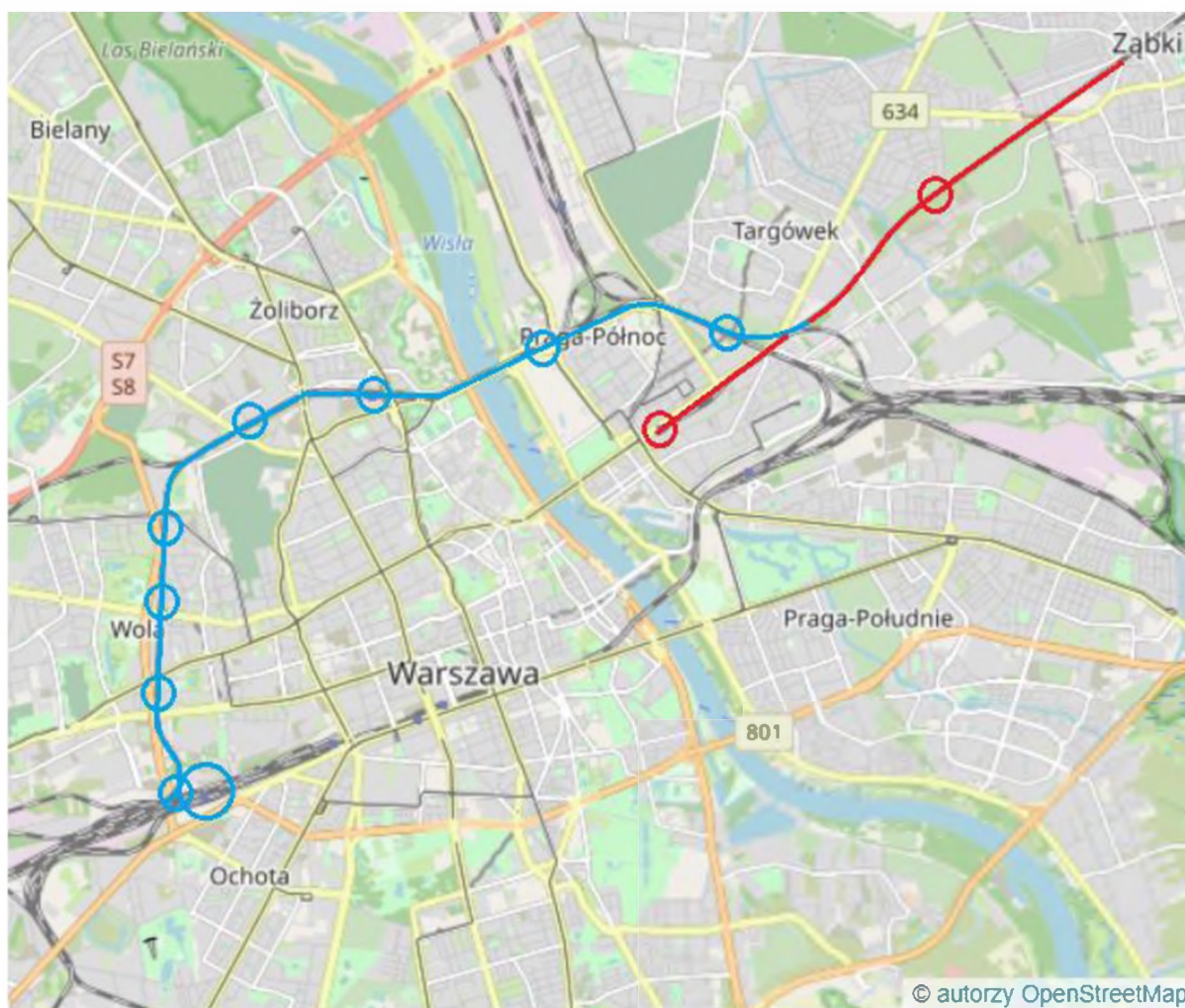
Planowane i również potrzebne prace na liniach kolejowych nr 6 i 29 nie są w stanie zlikwidować powyższego problemu „ostatniej mili” w ruchu regionalnym oraz nie są w stanie dać takich oszczędności całkowitego czasu podróży i podniesienia komfortu podróży, jak odbudowa powyższej łącznicy.

Również planowane przedłużenie linii nr 6 do stacji Warszawa Wschodnia, ze względu na wykorzystaną już przepustowość linii średnicowej, nie gwarantuje likwidacji powyższego wykluczenia w ruchu regionalnym.

Ta brakująca łącznica stanowi również odpowiednią alternatywę dla, jakże ambitnej pod względem technicznym oraz kosztowym, drugiej linii średnicowej od Warszawy Wileńskiej do Warszawy Głównej, przynajmniej do czasu jej wybudowania, jak i później w wyjątkowych sytuacjach ruchowych.

Z wyrazami szacunku

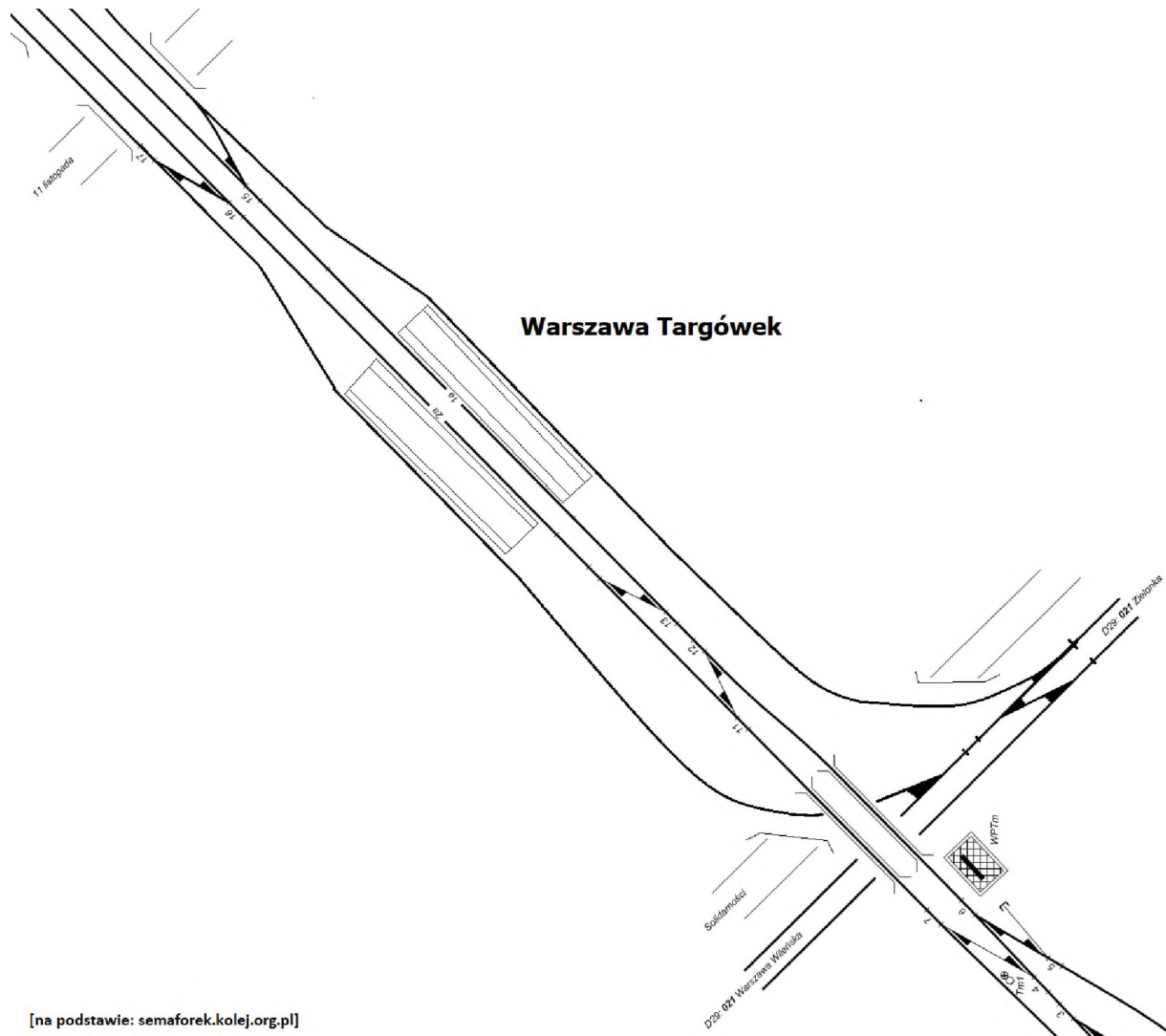
Załącznik nr 1 – Różnice w dostępie do stacji pasażerskich na terenie Warszawy



**Stacje pasażerskie dostępne w Warszawie dla podróżnych jadących pociągami regionalnymi z północno-wschodniego Mazowsza**

- -obecnie
- -potencjalnie

Załącznik nr 2 - Najprostszy schemat brakującego połączenia linii kolejowych nr 21 i 20



[na podstawie: semaforek.kolej.org.pl]