

Koncepcja nowych przystanków osobowych na linii średnicowej w Warszawie



Warszawa luty 2020 r.

Niniejsze opracowanie zostało wykonane z wykorzystaniem środków finansowych zgromadzonych przez Stowarzyszenie w ramach odliczenia 1% podatku dochodowego na rzecz Organizacji Pożytku Publicznego



Spis treści

Załączniki	4
1. Wstęp	5
2. Opis analizowanych wariantów	5
3. Prognozy Ruchu	7
4. Propozycje rozwiązań infrastrukturalnych	10
a. Warszawa Muzeum Narodowe	10
b. Warszawa Solec:	11
5. Przykłady zagraniczne	13

Załączniki

Do niniejszej koncepcji dołączono następujące załączniki:

1. Analizy i prognozy ruchu dla przystanków osobowych na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Śródmieście – rzeka Wisła – wykonane na zlecenie SISKOM przez Andrzej Szarata Konsulting
2. Koncepcja lokalizacji przystanków Warszawa Muzeum Narodowe i Warszawa Solec

Załączniki są dostępne pod adresem:

<http://siskom.waw.pl/kp-kolej-srednicowa-raport-siskom.htm>

1. Wstęp

Modernizacja linii średnicowej w Warszawie stwarza idealną okazję do zbudowania, od dawna planowanego, nowego przystanku kolejowego w okolicy Ronda de Gaulle'a i ul. Brackiej w Warszawie.

Zgodnie z opublikowanym Master Planem dla Transportu Kolejowego w Aglomeracji Warszawskiej, PKP PLK S.A. ma zamiar, w ramach modernizacji linii średnicowej wybudować nowe przystanki. SISKOM – Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji przystąpiło do opracowania niniejszej Koncepcji zanim pojawiły się deklaracje Zarządcy Infrastruktury odnośnie ww. przystanków.

Pierwotnym celem niniejszego projektu było zbadanie uzasadnienia dla nowych przystanków i ewentualne przekonanie decydentów co do zasadności ich wybudowania. Wobec ww. deklaracji Zarządcy Infrastruktury, w tym momencie celem opracowania jest zbadanie tej zasadności i przy pozytywnych wynikach analizy potwierdzenie, że niniejsza decyzja jest zasadna.

W celu wykazania ich zasadności, SISKOM – Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji zleciło firmie Andrzej Szarata Konsulting wykonanie analizy realizacji ww. przystanku przy pomocy prognoz ruchu (Załącznik 1).

W toku analiz eksperckich zidentyfikowano alternatywną względem dotychczas planowanej, lokalizację przystanku po wschodniej stronie Ronda de Gaulle'a. To z kolei umożliwiło zlokalizowanie nowego przystanku o roboczej nazwie Warszawa Solec, lepiej obsługującego rejon Powiśla w stosunku do dzisiejszej lokalizacji.

W ramach niniejszego projektu stowarzyszenie SISKOM przedstawiło także wstępną propozycję rozwiązań technicznych (Załącznik 2).

2. Opis analizowanych wariantów

Pod względem lokalizacji nowego przystanku rozpatrywane są trzy warianty jego usytuowania, wraz z ewentualnym przesunięciem istniejącego obecnie przystanku Warszawa Powiśle:

- 1) I1 - Lokalizacja nowego przystanku Warszawa Bracka między ul. Kruczą a Rondem de Gaulle'a i pozostawienie przystanku Warszawa Powiśle w obecnej lokalizacji;



Rysunek 1 Wariant I1 źródło: Zał. 1 Analiza.... tło: openstreetmap.org

- 2) I2a - Lokalizacja przystanku między Rondem de Gaulle'a a wieżycami wiaduktu Mostu Poniatowskiego (wejścia po wschodniej stronie Ronda) oraz przesunięcia przystanku Warszawa Powiśle z usytuowaniem na wiaduktach linii średnicowej i z wejściami od strony ul. Solec i Wybrzeże Kościuszkowskie;



Rysunek 2 Wariant I2a źródło: Zał. 1 Analiza.... tło: openstreetmap.org

- 3) I2b - Lokalizacja przystanku między Rondem de Gaulle'a a wieżycami wiaduktu Mostu Poniatowskiego (wejścia po wschodniej stronie Ronda) oraz przesunięcia przystanku Warszawa Powiśle (pod roboczą nazwą Warszawa Solec) z usytuowaniem na wiaduktach linii średnicowej z wejściami od strony ul. Solec i ul. Kruczkowskiego. W wariantcie I1 lokalizacja nowego przystanku kolejowego umożliwia przesiadki do linii tramwajowych z przystanku Muzeum Narodowe i Krucza oraz linii autobusowych kursujących ul. Kruczą oraz ul. Nowy Świat. Przystanek Warszawa Powiśle (pod roboczą nazwą Warszawa Solec) umożliwia przesiadki do linii autobusowych jadących ul. Kruczkowskiego.

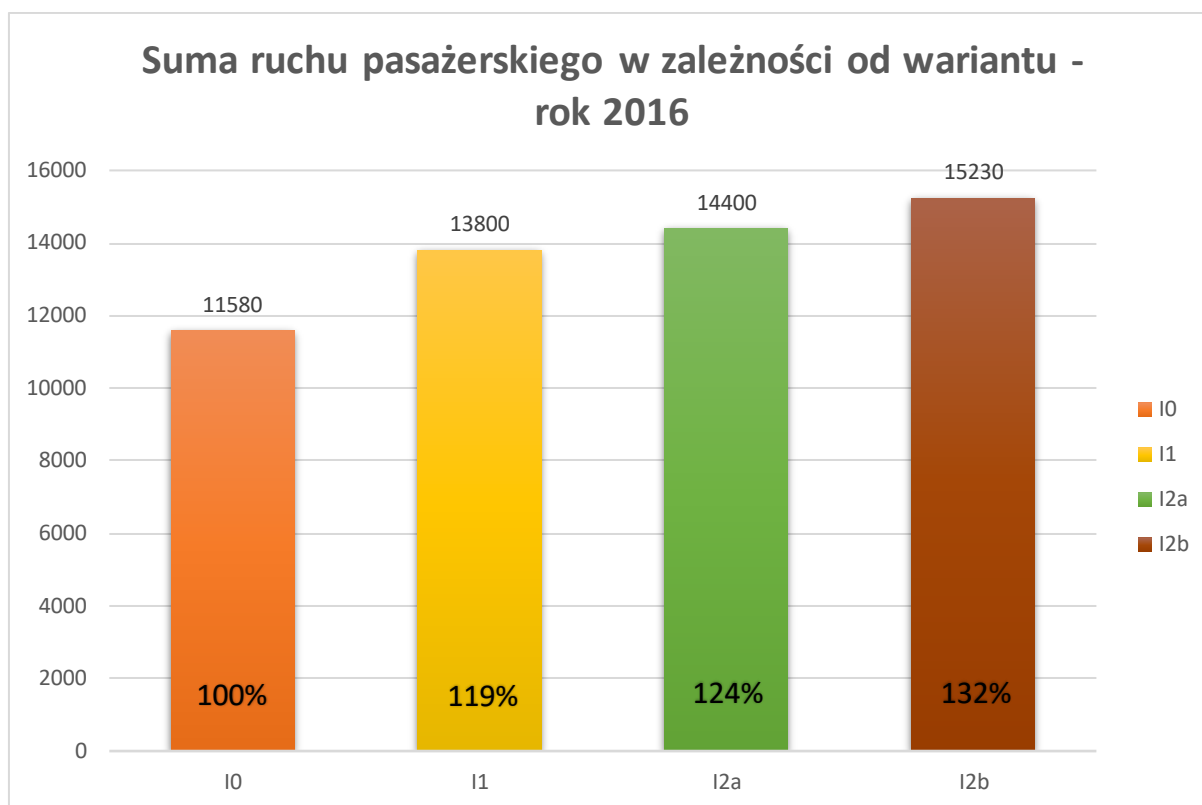


Rysunek 3 Wariant I2b źródło: Zał. 1 Analiza.... tło: openstreetmap.org

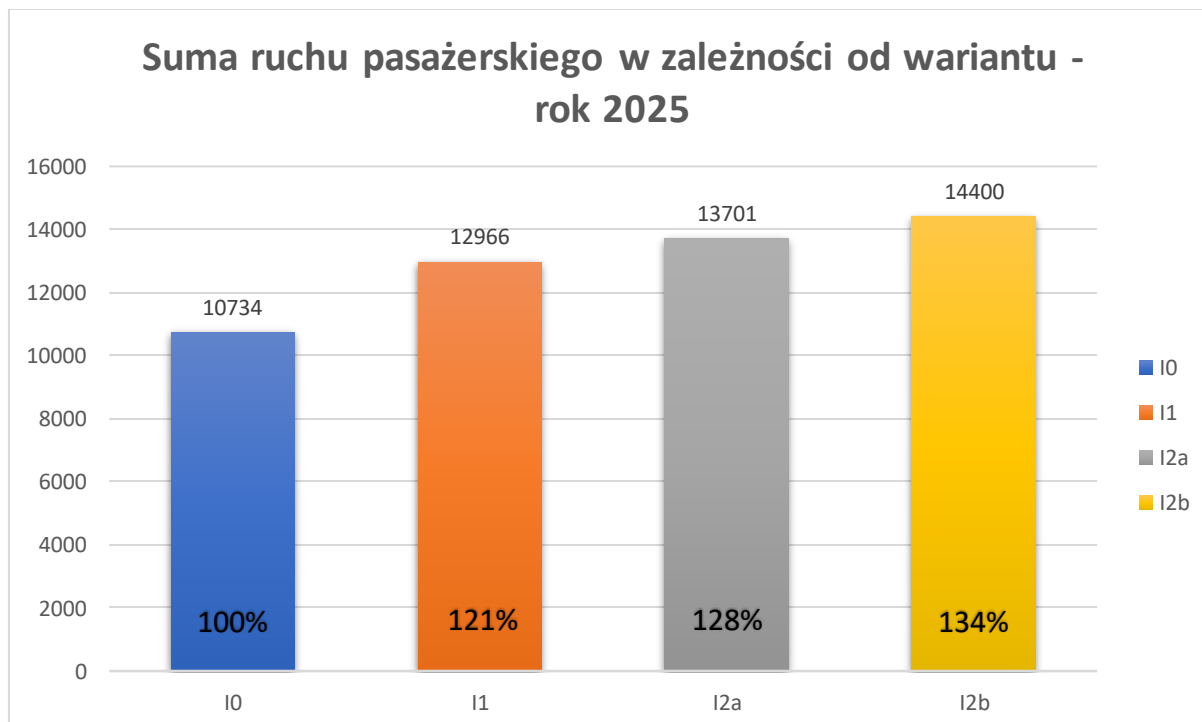
3. Prognozy Ruchu

W załączniku 1 umieszczono wykonaną na zlecenie SISKOM analizę. Analiza ta została wykonana w oparciu o *Model Ruchu dla Miasta Stołecznego Warszawy* Wyniki symulacji ruchu.

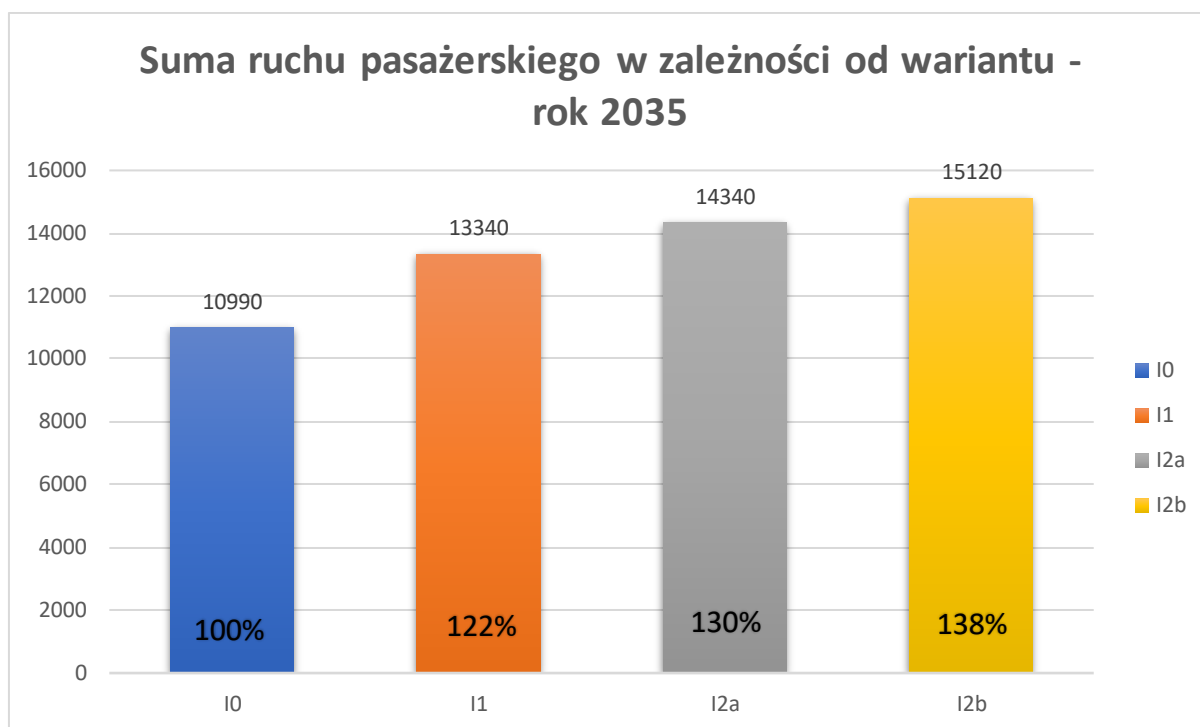
Analizy te były wykonywane dla ww. wariantów dla szczytu porannego. Wyniki zostały przedstawione jako procentowa zmiana liczby pasażerów w stosunku do wariantu bezinwestycyjnego, **łącznie dla przystanków Warszawa Śródmieście, Warszawa Bracka/ Warszawa Muzeum Narodowe i Warszawa Powiśle/Warszawa Solec.**



Rysunek 4 Suma ruchu pasażerskiego (wsiadł i wysiadł) w zależności od wariantu inwestycyjnego dla horyzontu rok 2016 (dla przystanków Warszawa Śródmieście, Warszawa Bracka/Warszawa Muzeum Narodowe, Warszawa Powiśle/Warszawa Sołec łącznie).



Rysunek 5 Suma ruchu pasażerskiego (wsiadł i wysiadł) w zależności od wariantu inwestycyjnego dla horyzontu rok 2025 (dla przystanków Warszawa Śródmieście, Warszawa Bracka/Warszawa Muzeum Narodowe, Warszawa Powiśle/Warszawa Sołec łącznie).



Rysunek 6 Suma ruchu pasażerskiego (wsiadł i wysiadł) w zależności od wariantu inwestycyjnego dla horyzontu rok 2035 (dla przystanków Warszawa Śródmieście, Warszawa Bracka/Warszawa Muzeum Narodowe, Warszawa Powiśle/Warszawa Solec łącznie).

Wyniki symulacji ruchu przeprowadzone po uwzględnieniu dodatkowego przystanku kolejowego Warszawa Muzeum Narodowe, zarówno w lokalizacji I1 jak i I2a/I2b, w kwestii ruchu pasażerskiego prezentują się lepiej dla komunikacji kolejowej niż w wariantcie bezinwestycyjnym (I0). W porównaniu z wariantem I0, dla wariantu I1 nastąpił wzrost potoków pasażerskich na kolei **(dla przystanków Warszawa Śródmieście, Warszawa Bracka i Warszawa Powiśle łącznie)**.

W wariantach I2a oraz I2b również następuje wzrost liczby pasażerów korzystających z sumarycznie analizowanych przystanków kolejowych, zarówno w stosunku do wariantu I0 oraz I1. W przypadku wariantu bezinwestycyjnego jest to wzrost o 24% w wariantcie I2a oraz o 32% w wariantcie I2b, a w stosunku do wariantu I1 wzrosty kształtują się odpowiednio o 5 i 13 p.p.

Wariant I1, zakładający budowę nowego przystanku kolejowego Bracka (między ul. Kruczą a ul. Nowy Świat) oraz pozostawienie przystanku kolejowego Powiśle w obecnej lokalizacji, zwiększa liczbę pasażerów na kolei w analizowanym obszarze o 22% w stosunku do wariantu bezinwestycyjnego w roku 2035.

Warianty I2a oraz I2b, których założeniami są budowa nowego przystanku kolejowego Muzeum Narodowe (między ul. Nowy Świat a przyczółkami Mostu Poniatowskiego) oraz przeniesienie przystanku kolejowego Powiśle w stronę Wisły (między ul. Solec i Wybrzeże Kościuszkowskie - I2a oraz między ul. Solec i Kruczkowskiego - I2b), powodują zwiększenie liczby pasażerów na kolei w analizowanym obszarze o 30% (I2a) i 38% (I2b) w roku 2035.

Jako **rekomendowany wariant** lokalizacji przystanków kolejowych Powiśle oraz Muzeum Narodowe do realizacji wskazuje się **wariant I2b**. Ze wszystkich analizowanych wariantów wykazuje on największy udział podróży transportem zbiorowym w analizowanym obszarze (w 2035 roku **40% wzrostem** liczby pasażerów kolei w analizowanym obszarze w stosunku do wariantu I0). Wariant ten ma również duży udział przesiadek

W celu zwiększenia potencjału przystanku Warszawa Solec **w lokalizacji I2a** niezbędna jest zmiana tras linii autobusowych oraz częstotliwości kursowania autobusów ul. Solec do obecnie istniejącego zespołu przystankowego Jaracza

4. Propozycje rozwiązań infrastrukturalnych

W ramach niniejszej analizy narysowaliśmy wstępne propozycje lokalizacji. Ponieważ wariantami wynikającymi z analiz prognoz ruchu rekomendowanymi były warianty I2a i I2b, nie podjęto próby narysowania przystanku Warszawa Bracka (wariant I1). Z analizy technicznej przed przystąpieniem do rysowania, wynikęło, że:

Wariant rekomendowany z prognoz ruchu: Warszawa Solec między ul. Solec a ul. Kruczkowskiego (wariant I2b) niestety nie jest możliwy do realizacji ze względu na zbyt bliską lokalizację Centrum Kultury Korei przy Ambasadzie Korei co w konsekwencji uniemożliwia odpowiednie „odgięcia” torów przed peronem

W związku z tym ostatecznie narysowano wariant I2a i taki też wydaje się z punktu widzenia niniejszej analizy możliwy do realizacji. Wszystkie rysunki stanowią załącznik nr 2 do niniejszej analizy.

a. Warszawa Muzeum Narodowe

W ramach wstępnej analizy technicznej zaproponowano:

- peron wyspowy o długości 200 m przesunięty w kierunku Ronda Charlesa De de Gaulle’a,
- wyjścia od strony zachodniej (Ronda) w miejscu obecnego przystanku tramwajowego,
- wyjścia od strony wschodniej w miejscu istniejącej północnej jezdni Al. Jerozolimskich,
- wejście środkowe w postaci przejścia podziemnego na poziomie -2 dostosowane do obsługi osób z niepełnosprawnościami.

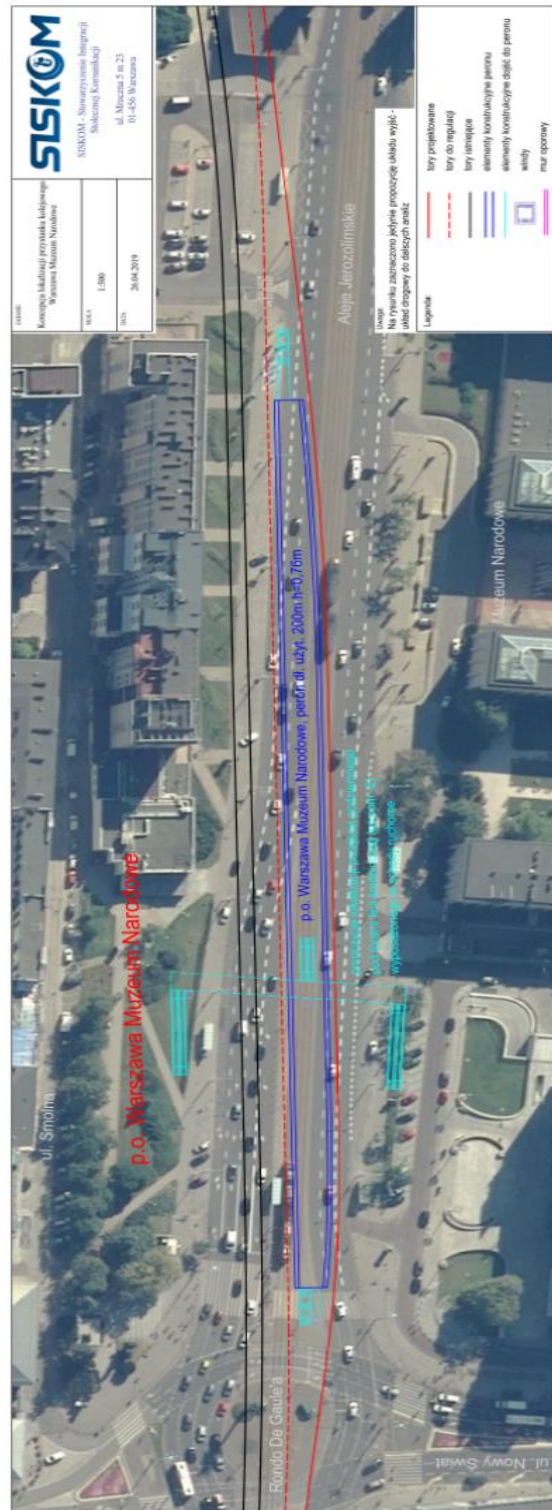
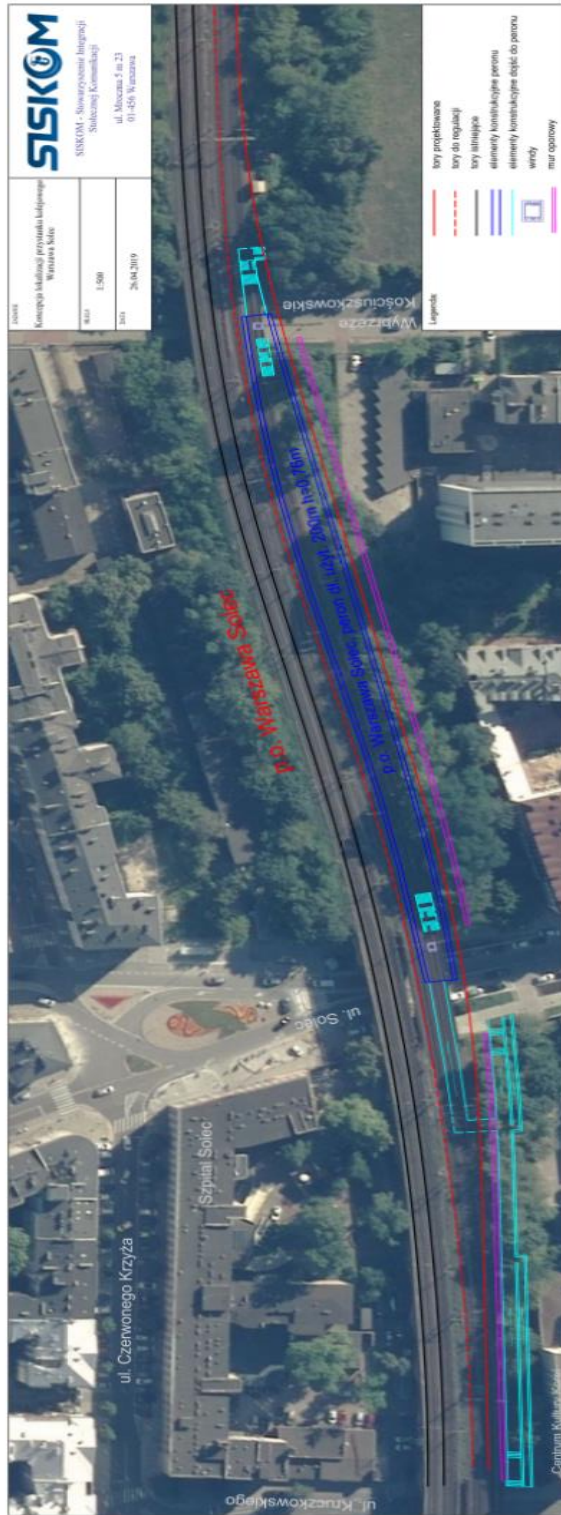
b. Warszawa Solec:

W ramach wstępnej analizy technicznej zaproponowano:

- 200 m peron wyspowy,
- zachodnie czoło peronu dosunięte do ul. Solec,
- wschodnie czoło dosunięte do zachodniej jezdni ul. Wybrzeże Kościuszkowskie,
- dojście do ul. Kruczkowskiego poprzez pochylnie wzdłuż nasypu kolejowego,
- kładka dla pieszych łącząca przystanek ze wschodnią jezdnią ul. Wybrzeże Kościuszkowskie i Bulwarami Wiślanymi.

Poniżej zamieszczono rysunki koncepcyjne przystanków Warszawa Solec i Warszawa Muzeum Narodowe, wykonane na zlecenie SISKOM i dostępne w załączniku 2 do niniejszego opracowania.

Koncepcja nowych przystanków osobowych na linii średnicowej w Warszawie



Rysunek 7 Koncepcja przystanku Warszawa Sołec i Warszawa Muzeum Narodowe, źródło: Załącznik 2 Koncepcja lokalizacji...

5. Przykłady zagraniczne

W przypadku nowej lokalizacji przystanku Warszawa Powiśle, należy przeanalizować/rozważyć możliwości ochrony akustycznej ze względu na nowy generowany hałas podczas hamowania. Tego typu rozwiązania są stosowane na wielu przystankach kolei miejskiej lub metra naziemnego. Poniżej przedstawiono przykłady.



Rysunek 8 Przystanek Schlessischer Tor w Berlinie. Źródło: zbiory własne



Rysunek 9 Stacja DLR Canary Wharf w Londynie, źródło: https://en.wikipedia.org/wiki/Canary_Wharf_DLR_station



Rysunek 10 Stacja metra Elbrücken w Hamburgu Źródło: https://en.wikipedia.org/wiki/Elbbr%C3%BCcken_station

6. Pozostałe niezbędne działania

a. Piesi i zwartość węzłów przesiadkowych

W każdym przypadku należy szczegółowo przeanalizować możliwości przesiadek, a więc lokalizację zespołów przystankowych przy nowych przystankach kolejowych. Do dalszych analiz proponujemy:

- przesunięcie przystanków autobusowych Foksal bliżej Ronda de Gaulle'a,
- lokalizację przystanków Jaracza na ul. Solec bezpośrednio pod wiaduktem linii średnicowej,
- wyznaczenie nowych przystanków na ul. Wybrzeże Kościuszkowskie pod wiaduktem linii średnicowej.

b. Al. Jerozolimskie

W ramach przebudowywania linii średnicowej oraz budowy przystanku Warszawa Muzeum Narodowe należy dokonać pełnej analizy urbanistycznej, techniczno-drogowej oraz makro i mikrosymulacyjnej dla Al. Jerozolimskich na odcinku wieżycy Mostu Poniatowskiego – Rondo Czterdziestolatka. Z punktu widzenia obsługi nowego przystanku kluczową kwestią będą:

- lokalizacja przystanków tramwajowych w ciągu Al. Jerozolimskich w celu stworzenia zwartego węzła przesiadkowego z nowym przystankiem kolejowym,
- przebudowa jezdnii w takim kształcie, aby możliwa była lokalizacja wszystkich wejść i wind do nowego przystanku.

c. Istniejący przystanek Warszawa Powiśle

W przypadku przeniesienia przystanku Warszawa Powiśle w nowe miejsce, należy zachować jego zabytkowy charakter. Sugerujemy w związku z tym, oddzielenie istniejącego peronu od torów barierą i zachowanie peronów w formie zbliżonej do historycznej, jako ciągu komunikacyjnego między Śródmieściem a Powiślem.

d. Linie komunikacyjne

Z przeprowadzonych analiz wynika, że możliwe jest przeniesienie przystanku między ul. Solec a ul. Wybrzeże Kościuszkowskie, w związku z czym należy zmienić trasę linii autobusowych jadących aktualnie ul. Kruczkowskiego na ul. Solec.

e. Tramwaj w ciągu Nowego Świata

W roku 2005 r. BPRW S.A. wykonało analizę pt.: „Koncepcja obsługi Krakowskiego Przedmieścia i Nowego Świata komunikacją tramwajową”¹. Wykonanie ww. trasy tramwajowej stanowi dodatkową szansę na stworzenie węzła przesiadkowego na Rondzie De Gaulle'a

¹ http://siskom.waw.pl/kp-tramwaj_krak_przedmiescie.htm

7. Wnioski

Z przeprowadzonej analizy wynika, że budowa nowego przystanku kolejowego w okolicy Ronda de Gaulle'a spowoduje zwiększenie zainteresowania pasażerów podróżą koleją. Otrzymują oni nową możliwość wykorzystania szybkiego połączenia kolejowego do przesiadki na inne środki transportu publicznego i łatwiejszy dojazd do miejsca docelowego.

Dokładna lokalizacja nowego przystanku kolejowego, oprócz uwarunkowań czysto ekonomicznych i budowlanych, powinna uwzględniać jak najszerszą możliwość powiązania tego przystanku z istniejącą, bądź planowaną siecią komunikacyjną WTP. Symulacje ruchowe pokazują, że im lepsza oferta WTP w ramach węzła przesiadkowego z koleją, tym więcej pasażerów decyduje się na przesiadkę i wcześniejszy bądź dalszy wybór połączeń kolejowych. **W związku z tym w przypadku przystanku Warszawa Solec w nowej lokalizacji niezbędna jest zmiana linii komunikacyjnych (tras i częstotliwości) kursujących autobusów ul. Solec.**

W wyniku wstępnej analizy zarówno wynikającej z prognoz ruchu jak (załącznik 1) jak i związanej z analizami technicznymi (załącznik 2) nie jest możliwe zlokalizowanie przystanku Warszawa Solec wg wariantu I2b tj. między ul. Kruczkowskiego i ul. Solec.

Spis rysunków

Rysunek 1 Wariant I1 źródło: Zał. 1 Analiza.... tło: openstreetmap.org.....	6
Rysunek 2 Wariant I2a źródło: Zał. 1 Analiza.... tło: openstreetmap.org.....	6
Rysunek 3 Wariant I2b źródło: Zał. 1 Analiza.... tło: openstreetmap.org	7
Rysunek 4 Suma ruchu pasażerskiego dla horyzontu rok 2016	8
Rysunek 5 Suma ruchu pasażerskiego dla horyzontu rok 2025	8
Rysunek 6 Suma ruchu pasażerskiego dla horyzontu rok 2035	9
Rysunek 7 Koncepcja przystanku Warszawa Solec i Warszawa Muzeum Narodowe	12
Rysunek 8 Przystanek Schlessischer Tor w Berlinie	13
Rysunek 9 Stacja DLR Canary Wharf w Londynie	14
Rysunek 10 Stacja metra Elbruecken w Hamburgu	14