

**Zasady przydzielania zdolności przepustowej dla tras alternatywnych oraz organizacji ruchu
w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego (zwanego dalej WWK) na czas modernizacji linii
kolejowej nr 2 na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia,
proponowane przez PKP PLK:**

1. Odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Śródmieście – Warszawa Wschodnia linii kolejowej nr 448 *Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów*, wyznacza się jako uprzywilejowany dla przewozów wojewódzkich, tj. dla rodzajów pociągów:
 - 1) RP – wojewódzki pociąg pospieszny;
 - 2) RO – wojewódzki;
 - 3) RA – wojewódzki osobowy w komunikacji aglomeracyjnej.
2. Odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia linii kolejowej nr 2 *Warszawa Zachodnia – Terespol*, jest odcinkiem niedostępny na okres całkowitej przerwy w ruchu.
3. Stacja Warszawa Gdańska pełni funkcję zastępczą (stacji alternatywnej) dla stacji Warszawa Centralna oraz Warszawa Wschodnia.
4. Dla pociągów wojewódzkich (kursujących do tej pory przez stację Warszawa Centralna) oraz międzywojewódzkich przejeżdżających przez WWK tranzytem, tj. nierozpoczynających i niekończących biegu na WWK, wszystkie wnioski należy składać z uwzględnieniem przejazdu przez stację Warszawa Gdańska, z przyjęciem następujących założeń:
 - a) maksymalna dopuszczalna długość postoju na stacji Warszawa Gdańska wynosi 8 minut,
 - b) dla pociągów jadących z/do Warszawy linią kolejową nr 1 *Warszawa Zachodnia – Katowice* lub linią kolejową nr 3 *Warszawa Zachodnia - Kunowice*, należy wskazać trasę przez stację Warszawa Jelonki.
5. Na odcinku Warszawa Zachodnia P9 – Warszawa Gdańska linii kolejowej nr 20 *Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Praga* dopuszcza się jedynie ruch pociągów:
 - a) wojewódzkich,
 - b) międzywojewódzkich z/na kierunek linii kolejowej nr 8 *Warszawa Zachodnia – Kraków Główny*.
6. Pociągi jadące z/na kierunek linii kolejowej nr 9 *Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny* – zestawione ze składów wagonowych będą trasowane przez stację Warszawa Gdańska tranzytem przez obszar WWK, tj. bez rozpoczynania i kończenia biegu na stacji Warszawa Gdańska.
7. Dla pociągów międzywojewódzkich kończących/rozpoczynających bieg w Warszawie, jadących z/w kierunku zachodnim, wnioski należy składać z uwzględnieniem stacji końcowej/początkowej: Warszawa Zachodnia lub Warszawa Główna.
8. Dla pociągów międzywojewódzkich kończących/rozpoczynających bieg w Warszawie, jadących z/w kierunku wschodnim, wnioski należy składać z uwzględnieniem stacji końcowej/początkowej: Warszawa Wschodnia.
9. Wnioski na pociągi służbowe od/do pociągów handlowych rozpoczynających lub kończących bieg na stacjach Warszawa Zachodnia, Warszawa Wschodnia i Warszawa Gdańska należy składać na jednym wniosku z pociągiem handlowym.
10. PKP PLK przewiduje zabezpieczenie 6 par tras przez stację Warszawa Gdańska dla PKP Intercity S.A.
11. Po przeprowadzonej analizie możliwości poprawy funkcjonalności stacji Warszawa Gdańska PKP PLK planuje podjąć poniższe działania, których wykonanie w ocenie Spółki będą miały pozytywny wpływ zarówno pod względem komfortu podróżnych jak i płynności prowadzenia ruchu kolejowego (w obszarze stacji):
 - 1) Budowa nowego peronu nr 5 przy torze nr 10 (linia kolejowa nr 509) wraz z wyposażeniem, który umożliwi obsługę pasażerów pociągów dalekobieżnych w kierunku podg. Warszawa Jelonki, a w sytuacjach awaryjnych również w kierunku stacji Warszawa Praga. Brane pod uwagę jest połączenie peronu z zachodnią kładką, a także ciągiem pieszym wzdłuż ul. ks. Romana Indrzejczyka prowadzącym do wejścia do przejścia podziemnego po stronie

północnej. Prace związane z przygotowaniem dokumentacji i budową peronu nr 5 PKP PLK rozpocznie niezwłocznie.

- 2) Wykonanie po stronie południowej ciągu pieszego łączącego kładkę zachodnią (łączącą perony oraz ulice Kłopot i Felińskiego) z wejściem do przejścia podziemnego w rejonie parkingu przy stacji Warszawa Gdańska (jednocześnie zostałyby zachowana rezerwa pod budowę w przyszłości ewentualnego dodatkowego peronu przy torze nr 5). Zakładana budowa ciągu pieszego umożliwiłaby pasażerom wysiadającym z pociągów w pobliżu kładki zachodniej porównywalny czas dojścia do metra jak w przypadku korzystania z istniejącego aktualnie przejścia podziemnego. Prace związane z przygotowaniem dokumentacji, a następnie budową ciągu pieszego PKP PLK rozpocznie niezwłocznie.
 - 3) Budowa dodatkowego przejścia podziemnego łączącego perony 2, 3, 4 z istniejącym przejściem podziemnym. Budowa tego typu obiektu wymaga wcześniejszego przygotowania niezbędnej dokumentacji projektowej, pozyskania decyzji administracyjnych oraz wprowadzenia (w czasie budowy tego obiektu) ograniczeń eksploatacyjnych w funkcjonowaniu stacji Warszawa Gdańska. PKP PLK planuje wykonanie prac związanych z budową dodatkowego przejścia podziemnego w okresie pomiędzy zakończeniem prac na stacji Warszawa Zachodnia, a rozpoczęciem prac na pozostałej części linii średnicowej, w tym Warszawa Wschodnia; oraz skorelowanie ich z rozwiązaniami nowego dworca Kolejowego Warszawa Gdańska przewidzianego do realizacji przez spółkę PKP S.A. Zadanie to obarczone jest ryzykiem czasowym, gdyż realizacja będzie możliwa po zakończeniu przebudowy układu torowego wpływającego na zmiany w ruchu pociągów na stacji Warszawa Zachodnia, a jednocześnie przed zamknięciem grupy torów dalekobieżnych na stacji Warszawa Wschodnia.
 - 4) Rozbudowa istniejących zadaszeń peronów nr 2, 3, 4, po analizie oraz uwzględnieniu inwestycji PKP S.A. związanej z budową nowego budynku dworca oraz przejścia podziemnego co będzie skutkowało koniecznością ich rozbiórki została uznana za nieuzasadnioną na rzecz budowy całkowicie nowych zadaszeń. Zadanie to obarczone jest ryzykiem czasowym.
12. Rozpoczynanie i kończenie biegu pociągów na stacji Warszawa Wschodnia z kierunku linii nr 2 oraz zjazd na stację Warszawa Grochów jest uzależnione od harmonogramu prac jaki przedstawi wykonawca. Na chwilę obecną nie ma pewności zapewnienia takich jazd przez cały okres trwania inwestycji;
 13. PKP PLK nie widzi przeszkód dla rozpoczynania i kończenia biegu pociągów z/do Łodzi na stacji Warszawa Główna.
 14. Możliwość zjazdów i podjazdów na stację Warszawa Grochów została przewidziana na etapie planowania prac.
 15. Warunek trasowania pociągów w ramach ZRJ zostanie zachowany, przy czym w przypadku pociągów międzynarodowych nie może to wymuszać zmiany godzin przekazania i przyjęcia pociągów na granicy Państwa.
 16. Po przekazaniu Projektu RRJ, PKP PLK opracuje i przekaże zainteresowanym przewoźnikom wykaz pozostałych dostępnych na linii 448 wolnych tras pociągów. W ramach zgłaszania uwag do projektu przewoźnicy będą mogli wnioskować o przydzielenie takiej trasy oraz dokonać niezbędnych zmian we wnioskach o przydział trasy.
 17. PKP PLK nie planuje wprowadzać specjalnych zasad rozpatrywania wniosków aplikantów o wytrasowanie pociągów towarowych na odcinkach linii kolejowych wchodzących w skład tras alternatywnych. Będą one rozpatrywane według aktualnie obowiązujących zasad. PKP PLK zwraca również uwagę na fakt, iż większość wniosków w ruchu towarowym dotyczy Indywidualnego Rozkładu Jazdy, wobec czego będą przydzielane na zasadach ogólnych, odnoszących się do tego typu ruchu.