



**Kierunki rozwoju sieci kolejowej w Warszawskim Węźle Kolejowym  
Master Plan dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej**

Wersja 1.1 (WCAG)

Warszawa, marzec 2019

Uchwała Nr 345/2019  
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
z dnia 28 maja 2019 r.

w sprawie przyjęcia do stosowania opracowania pn. „Kierunki rozwoju sieci kolejowej w Warszawskim Węźle Kolejowym – Master Plan dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej” w wersji 1.1

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 2 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Strategii Centrali Spółki Nr ISR6-404-5.2/19 z dnia 23 maja 2019 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

§ 1.

Przyjmuje do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zaktualizowane opracowanie pn. „Kierunki rozwoju sieci kolejowej w Warszawskim Węźle Kolejowym – Master Plan dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej” w wersji 1.1 jako opracowanie planistyczne określające kierunki rozwoju Warszawskiego Węzła Kolejowego w celu:

- 1) uwzględniania rezerw pod dalszą rozbudowę infrastruktury podczas uzgadniania inwestycji zewnętrznych,
- 2) określenia założeń inwestycyjnych dla przygotowywanej dokumentacji przedprojektowej i projektowej, w tym studiów wykonalności,
- 3) sprecyzowania stanowiska Spółki odnośnie lokalizacji istniejących i nowoprojektowanych przystanków kolejowych i punktów ładunkowych,
- 4) sprecyzowania planów PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w celu prowadzenia komunikacji z uprawnionymi interesariuszami, w szczególności: jednostkami samorządu terytorialnego, przewoźnikami, Ministerstwem Infrastruktury, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Inicjatywą Jaspers i instytucjami Unii Europejskiej w zakresie m.in. określania planów rozwojowych spółki, planowania przestrzennego lub planowania przewozów,

stanowiące załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Zobowiązuje Biuro Strategii Centrali Spółki do dokonywania aktualizacji oraz prowadzenia prac rozwojowych i uszczegóławiających w zakresie merytorycznym dokumentu.

§ 3.

Traci moc uchwała Nr 110/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 19 lutego 2019 r. w sprawie przyjęcia do stosowania opracowania pn. „Kierunki rozwoju sieci kolejowej w Warszawskim Węźle Kolejowym – Master Plan dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej”.

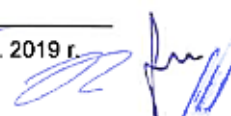
§ 4.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Strategii Centrali Spółki.

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia.

Nr ISR6-404-5.2/19  
Rozdzielnik: A, B  
Opracował: M. Wilanowski  
nr tel. 22 473 34 37



Materiał przygotowany przez Biuro Strategii

### Karta weryfikacyjna

|                         |               |   |
|-------------------------|---------------|---|
| Koordynator opracowania | Adrian Karwat | ZASTĘPCA DYREKTORA<br>Biura Strategii<br><br>Adrian Karwat |
|-------------------------|---------------|---|

Autorzy opracowania: Piotr Kostrzewa i Bartosz Uryga

|                         |               |  |
|-------------------------|---------------|--|
| Koordynator opracowania | Adrian Karwat |  |
|-------------------------|---------------|--|

## Spis treści

|  |    |
|--|----|
| 1. Streszczenie .....  | 4  |
| 2. Wstęp.....  | 5  |
| 3. Przyczyny powstania, zakres i odbiorcy dokumentu.....   | 6  |
| 4. Wizja i cele.....   | 7  |
| 4.1 Wizja .....  | 8  |
| 4.2 Cele ogólne.....   | 9  |
| 4.3 Cele szczegółowe i proponowane rozwiązania .....   | 9  |
| 5. Rozwiązania techniczne w zakresie infrastruktury liniowej.....  | 12 |
| 5.1 Podział projektów inwestycyjnych .....   | 12 |
| 5.2 Inwestycje w toku i zakończone .....   | 12 |
| 5.3 Inwestycje rozważane do realizacji w ramach nowej perspektywy finansowania unijnego 2021- 2027 ..... | 13 |
| 5.4 Propozycja nowych linii kolejowych do realizacji w dalszym horyzoncie .....                          | 14 |
| 6. Rozwiązania w zakresie infrastruktury punktowej.....  | 16 |
| 6.1 Transport Pasażerski .....   | 16 |
| 6.2 Transport Towarowy .....   | 17 |
| 7. Załączniki.....   | 18 |

## 1. Streszczenie

Celem powstania dokumentu jest zebranie i usystematyzowanie dorobku w zakresie prac planistycznych dotyczących Warszawskiego Węzła Kolejowego i wykazanie w jaki sposób ww. prace wpisują się w kontekst sieci linii kolejowych w Polsce oraz szeroko pojętej warszawskiej infrastruktury transportowej.

Docelowa infrastruktura kolejowa w WWK powinna przenieść ruch pociągów odpowiadający zidentyfikowanym potrzebom przewozowym. Zakłada się zwiększenie funkcjonalności węzła dla wszystkich rodzajów ruchu tj. pasażerskiego dalekobieżnego, regionalnego i aglomeracyjnego, a także towarowego. Całość proponowanych rozwiązań jest na tym etapie spójna z wizją rozwoju komponentu kolejowego projektu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, jednak powinna być aktualizowana wraz z postępem prac nad rozwiązaniami w zakresie kolejowych połączeń do CPK. Celami ogólnymi, wspólnymi dla wszystkich kategorii ruchu jest zapewnienie komfortu, regularności i punktualności połączeń, przepustowości i niezawodności systemu, oraz dostępności przestrzennej i czasowej dla jego użytkowników. Będą one zrealizowane poprzez cele szczegółowe dobrane odpowiednio do ww. segmentów ruchu. Odpowiadają one konkretnym rozwiązaniom inżynierskim (zarówno w zakresie budowy infrastruktury jak i prowadzeniu ruchu pociągów) i zostały wymienione w rozdziale 4.3.

Zidentyfikowane działania w zakresie infrastruktury kolejowej można podzielić na:

- rozbudowę linii wlotowych do WWK do 4 torów, w celu separacji rodzajów ruchu,
- zapewnienia bezkolizyjnych połączeń linii kolejowych w newralgicznych punktach,
- modernizację układów torowych i peronowych stacji,
- budowę nowych oraz korektę lokalizacji przystanków kolejowych,
- budowę nowych linii kolejowych,
- zabezpieczenie lokalizacji stacji towarowych, centrów logistycznych i placów ładunkowych.

Szczegółowy wykaz inwestycji liniowych został przedstawiony w zależności od przewidywanego horyzontu czasowego ich realizacji w odpowiednich rozdziałach i załącznikach, tj.:

- obecnie prowadzone inwestycje (rozdział 5.2, lista w zał. 2),
- inwestycje rozważane do realizacji w ramach nowej perspektywy finansowania unijnego 2021-27 (rozdział 5.3, lista w zał. 3),
- dalsze inwestycje po roku 2027, których propozycja została zawarta w rozdziale 5.4 oraz w zał. 1 i 4.

Inwestycje punktowe zostały przedstawione niezależnie od horyzontu czasowego (zakłada się ich realizację w ramach odpowiednich projektów liniowych):

- budowa nowych przystanków lub ich przebudowa w celu dostosowania do sieci osadniczej lub stworzenia węzłów przesiadkowych (rozdział 6.1, lista w zał. 5),
- zabezpieczenie infrastruktury i terenów pod funkcje transportu towarowego i logistyki miejskiej (rozdział 6.2, lista w zał. 6).

Niniejszy dokument powinien być podstawą do dalszych działań związanych z rozbudową i modernizacją infrastruktury kolejowej, które mogą być prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (opracowanie dokumentacji projektowej i przedprojektowej, rozmowy z przewoźnikami, zachowywanie rezerwy terenowej pod przyszłe inwestycje), a także przez innych interesariuszy (przewoźników kolejowych, organizatorów publicznego transportu zbiorowego, gminy w zakresie terenów na i przy których będzie znajdowała się infrastruktura kolejowa).

## 2. Wstęp

Znajdujący się w aglomeracji warszawskiej Warszawski Węzeł Kolejowy (WWK) cechuje się największym w kraju poziomem ruchu aglomeracyjnego i regionalnego, co przede wszystkim przekłada się na wysoką częstotliwość kursowania pociągów. Jednocześnie Warszawa stanowi ważny węzeł kolejowy dla dalekobieżnego ruchu pasażerskiego oraz towarowego. Ponadto, planowana budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego, który będzie stanowił zarówno istotny cel podróży jak i węzeł w komunikacji krajowej, przyczyni się istotnie do wzrostu zapotrzebowania na przewozy kolejowe i zwiększenia ruchu pociągów w obrębie WWK.

W związku z tym istotne staje się podjęcie kroków mających na celu modernizację i rozbudowę WWK. Jednym z celów jakie należy uwzględnić jest osiągnięcie wzrostu przepustowości tzw. linii wlotowych poprzez rozbudowę do układu czterotorowego i tym

samym pełną separację ruchu regionalnego od dalekobieżnego i towarowego. Jednocześnie należy także uwzględnić obsługę komunikacyjną nowych obszarów dotychczas pozbawionych dostępu do transportu kolejowego poprzez budowę nowych linii kolejowych. Istotne jest przy tym zabezpieczenie potrzeb ruchu towarowego, w szczególności rosnącego segmentu transportu intermodalnego oraz stacji ładunkowych zapewniających obsługę aglomeracji.

W niniejszym opracowaniu ujęto wszystkie inwestycje potrzebne do uzyskania docelowego kształtu WWK, w tym inwestycje już zakończone i będące w trakcie realizacji na dzień zamknięcia niniejszego opracowania. Niemniej jednak kluczowe dla dokumentu są inwestycje oraz inicjatywy inwestycyjne zidentyfikowane do realizacji w ramach tzw. nowej perspektywy finansowania UE 2021- 2027 (NP 21-27) oraz w dalszym horyzoncie realizacji, czyli po roku 2027. Są to zarówno propozycje rozbudowy istniejących linii jak i budowy nowych.

### 3. Przyczyny powstania, zakres i odbiorcy dokumentu

Niniejszy dokument został opracowany w celu zebrania i usystematyzowania dorobku prac planistycznych prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w obszarze obsługującym aglomerację warszawską, czyli w Warszawskim Węźle Kolejowym. Dokument powstał także po to by zebrać wszystkie zakończone, obecnie prowadzone oraz rozważane do realizacji projekty w zakresie WWK, tak by wykazać jak wpisują się w kontekst:

- całej sieci linii kolejowych w Polsce,
- istniejącej i rozważanej do realizacji infrastruktury transportowej m. st. Warszawy i całej aglomeracji warszawskiej.

Opracowanie prezentuje również cele zarówno w zakresie konkretnych inwestycji jak również całego WWK, które są i powinny być realizowane przez działania PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Odbiorcami niniejszego dokumentu są:

- **Interesariusze zewnętrzni** m.in. Ministerstwo Infrastruktury, Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT), Inicjatywa JASPERS, Jednostki Samorządu Terytorialnego, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego – w zakresie celów ogólnych i ogólnej koncepcji dla WWK,

- **Gminy w zakresie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUKiZP)** – niniejszy dokument w zakresie konkretnych projektów stanowi materiał do tworzenia lub aktualizacji SUKiZP dla gmin, w tym przede wszystkim m. st. Warszawy – należy zaznaczyć, że w zakresie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego poszczególne inwestycje będą wymagały uszczegółowienia,
- **Jednostki i komórki organizacyjne PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.** w celu koordynacji kierunków przyszłych działań inwestycyjnych w zakresie WWK, a także w celu zachowania rezerw terenowych.

Opracowanie zawiera końcowe wnioski i rekomendacje w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej, które zostały wypracowane m.in. w ramach realizacji projektu pn. „Mikrosymulacyjno-Analityczny Model Układów Torowych (MAMUT) – Etap I: Mikrosymulacyjny Model Mazowsza”.

Dokument ten powinien być podstawą do dalszych działań związanych z rozbudową i modernizacją infrastruktury kolejowej, które mogą być prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (opracowanie dokumentacji projektowej i przedprojektowej, rozmowy z przewoźnikami, zachowywanie rezerwy terenowej pod przyszłe inwestycje), a także przez innych interesariuszy (przewoźników kolejowych, organizatorów publicznego transportu zbiorowego, gminy w zakresie terenów na i przy których będzie znajdowała się infrastruktura kolejowa).

#### 4. Wizja i cele

Rozważając docelowy układ linii kolejowych w Warszawskim Węźle Kolejowym zakłada się zwiększenie funkcjonalności węzła dla wszystkich rodzajów ruchu tj. towarowego, pasażerskiego dalekobieżnego, regionalnego i aglomeracyjnego. Docelowa infrastruktura kolejowa w WWK powinna przenieść ruch pociągów odpowiadający zidentyfikowanym potrzebom przewozowym, a więc w ruchu pasażerskim umożliwić ruch odpowiedniej liczby pociągów, która została zadeklarowana przez organizatorów transportu lub przewoźników kolejowych. Co więcej, ważny jest także wzajemny układ pociągów, skomunikowania i inne uwarunkowania handlowe wpływające na to, że transport kolejowy zostanie wybrany przez



podróżnych. W szczególności ważne jest umożliwienie tworzenia cyklicznego<sup>1</sup> i symetrycznego<sup>2</sup> rozkładu jazdy pociągów aglomeracyjnych i dalekobieżnych, które zostały opisane poniżej. Istotne jest również zabezpieczenie możliwości rozwoju oferty przewozowej w segmencie dalekobieżnym uwzględniającym uwarunkowania związane z pełnieniem funkcji przesiadkowej. Całość proponowanych rozwiązań jest na tym etapie spójna z wizją rozwoju komponentu kolejowego projektu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, jednak powinna być aktualizowana wraz z postępem prac nad rozwiązaniami w zakresie kolejowych połączeń do CPK.

#### 4.1 Wizja

Powyżej wskazane założenia pozwoliły sformułować misję i wizję systemu transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej:

##### Misja

Misją PKP PLK S.A. w zakresie aglomeracji warszawskiej jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom i klientom niezawodnego i przyjaznego systemu transportowego, pozwalającego realizować potrzeby komunikacyjne na m. st. Warszawy, gmin ościennych, a także całej Polski

<sup>1</sup> Cykliczny (równoodstępowy) rozkład jazdy to taki rozkład, w ramach którego pociągi odjeżdżają o stałych końcówkach minutowych w równym odstępie czasu (takcie). Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej to rozkład jazdy grupy pociągów na całości lub części trasy, w ramach którego: co najmniej 4 pociągi w trakcie doby z większości stacji odjeżdżają o godzinach ze stałą końcówką minutową, odstęp pomiędzy danym pociągiem a poprzednim lub następnym pociągiem kursującym w cyklu jest nie większy niż 4 godziny oraz parametry pociągów umożliwiają opracowanie rozkładu jazdy pociągów o zbliżonym czasie przejazdu.

<sup>2</sup> Symetryczny rozkład jazdy to cykliczny rozkład jazdy pociągów na sieci kolejowej, w którym pociągi w obu kierunkach przyjeżdżają i odjeżdżają tyle samo czasu przed i tyle samo czasu po ustalonej godzinie symetrii (osi symetrii). Symetria może być dobową (np. PKP Intercity ustaliło ją na godzinę 14:00 dla połączeń dziennych) lub godzinową (zazwyczaj wokół końcówki minutowej x.00 lub x.30). Przykładowo jeśli na stacji Warszawa Wschodnia pociąg Siedlce – Sochaczew przyjeżdża zawsze o końcówce minutowej x.48, to pociąg Sochaczew – Siedlce przyjeżdża zawsze o końcówce x.12. Dzięki temu czasy przesiadek przy skomunikowaniach są zawsze takie same dla danego kierunku jazdy. Wdrożenie takiego rozkładu ułatwia tworzenie przesiadek (skomunikowania) w skali całej sieci linii kolejowych. Umożliwia to także lepszą koordynację tras poszczególnych pociągów (np. wyprzedzanie pociągów wolniejszych przez szybsze). W konsekwencji pozwala to na optymalne projektowanie infrastruktury, która jest dopasowana do rozkładu jazdy, a w konsekwencji do potrzeb pasażerów i przewoźników.

## Wizja

Transport kolejowy w aglomeracji warszawskiej postrzegany jako środek transportu miejskiego, odpowiadający na zapotrzebowanie pasażerów w ruchu regionalnym i dalekobieżnym, przyjazny dla klientów i przewoźników segmentu towarowego - wybierany chętniej niż transport samochodowy

## 4.2 Cele ogólne

Wychodząc z zakładanej wizji sformułowano cele ogólne i szczegółowe w podziale na każdy rodzaj ruchu.

### Cele ogólne, wspólne dla wszystkich kategorii ruchu:

- Zapewnienie komfortu, regularności i punktualności połączeń,
- Zapewnienie niezawodności systemu,
- Zapewnienie przepustowości,
- Zapewnienie dostępności przestrzennej i czasowej dla użytkowników systemu.

## 4.3 Cele szczegółowe i proponowane rozwiązania

1. **Ruch aglomeracyjny:** Stworzenie nowoczesnego, komfortowego i atrakcyjnego dla pasażerów środka transportu publicznego, zintegrowanego z ruchem regionalnym.

zostanie to osiągnięte poprzez:

- a. Zapewnienie cyklicznego i symetrycznego w godzinie rozkładu jazdy,
- b. Zapewnienie wysokiej częstotliwości kursowania pociągów na liniach kolejowych w tym na linii średnicowej i na liniach wlotowych (w zależności od linii od 2,5 do 10 min w godzinach szczytu),
- c. Stworzenie czytelnego dla podróżnego systemu linii komunikacyjnych,
- d. Tam gdzie to niezbędne – separacja ruchu aglomeracyjnego od ruchu dalekobieżnego, który zakłóca kursowanie pociągów aglomeracyjnych,
- e. Zwiększenie dostępności poprzez budowę nowych przystanków lub dostosowanie istniejących do planowanej lub obecnej zabudowy, a także poprzez budowę węzłów przesiadkowych,

- f. Integrację systemu połączeń aglomeracyjnych z Centralnym Portem Komunikacyjnym,
  - g. Dostosowania rozwiązań technicznych stacji strefowania ruchu do pełnionych przez nie funkcji.
2. **Ruch regionalny:** Integracja systemu transportu aglomeracyjnego i regionalnego oraz zapewnienie komplementarności tych systemów a także stworzenie systemu połączeń przyspieszonych (tzw. Regio Ekspresy - RE) lub przyspieszonych na części trasy, w celu zapewnienia dojazdu do aglomeracji warszawskiej podróżnym z peryferyjnych części województwa mazowieckiego.

zostanie to osiągnięte poprzez:

- a. Budowę takich układów torowych stacji by ruch aglomeracyjny i regionalny był wobec siebie komplementarny tj. zapewniający równe odstępy czasowe między pociągami
  - b. Zapewnienie możliwości pomijania przez pociągi RE przystanków kolejowych na obszarze Warszawy po torach dalekobieżnych,
  - c. Umożliwienie kursowania pociągów RE między pociągami dalekobieżnymi po torach dedykowanych do ruchu szybkiego bez powodowania wzajemnych zakłóceń.
3. **Ruch dalekobieżny:** Zapewnienie odpowiedniej przepustowości i prędkości dla pociągów dalekobieżnych w celu minimalizacji czasu przejazdu, bez zakłócania swobody kursowania pociągów w ramach pozostałych segmentów ruchu.

zostanie to osiągnięte poprzez:

- a. Zapewnienie cyklicznego i symetrycznego rozkładu jazdy,
- b. Umożliwienie włączenia linii kolei dużych prędkości do węzła,
- c. Zapewnienie połączenia z Centralnym Portem Komunikacyjnym,
- d. Umożliwienie prowadzenia systemowych skomunikowań (tj. możliwości przesiadek) między pociągami kluczowych kierunków,
- e. Budowę dedykowanych torów dla ruchu aglomeracyjnego co pozwoli uwolnić przepustowość dla pociągów dalekobieżnych,
- f. Zapewnienia przepustowości dla przewozów realizowanych w formule otwartego dostępu (tzw. „open access”).

4. **Ruch towarowy:** Zapewnienie możliwe jak najkrótszego czasu przejazdu przez WWK oraz dostosowanie stacji do obsługi pociągów towarowych (regulacja ruchu oraz uruchamianie/kończenie biegu pociągów) w celu minimalizacja kosztów dla przewoźników i zwiększenia konkurencyjności względem transportu drogowego. Zapewnienie możliwości obsługi aglomeracji warszawskiej w zakresie usług logistycznych i transportowych za pomocą kolei.

zostanie to osiągnięte poprzez:

- a. Zapewnienie odpowiedniej liczby stacji, w celu regulacji ruchu (wyprzedzania pociągów towarowych przez szybsze pociągi pasażerskie),
- b. Zapewnienie torów o długości użytecznej 750 m dla pociągów towarowych, w szczególności dostosowanie stacji położonych w sieci bazowej towarowej TEN-T,
- c. Umożliwienie przejazdu pociągów towarowych przez WWK bez zbędnych strat czasu poprzez umożliwienie przydzielania tras pociągów przez okres całej doby,
- d. Na stacjach uruchomienia i kończenia biegu pociągów dostosowanie liczby i wyposażenia torów do potrzeb wynikających z obsługi bocznicy i terminali ładunkowych,
- e. Wyznaczenie stacji służących zapewnieniu funkcji towarowych (np. ładownie publiczne, ładownie kruszyw) oraz logistycznych (centra logistyczne i terminale intermodalne) do obsługi potrzeb aglomeracji warszawskiej.

5. **Ruch pociągów służbowych:** Zapewnienie przepustowości linii i stacji do obsługi pociągów służbowych w celu jak najsprawniejszej obsługi pociągów pasażerskich.

zostanie to osiągnięte poprzez:

- a. dostosowanie przepustowości WWK do zakładanej niezbędnej liczby pociągów służbowych koniecznych do uruchamiania pociągów pasażerskich,
- b. dostosowanie wybranych stacji WWK do obsługi pociągów służbowych, w tym umożliwienie postoju lub zmiany kierunku jazdy.

## 5. Rozwiązania techniczne w zakresie infrastruktury liniowej

### 5.1 Podział projektów inwestycyjnych

Projekty przewidziane niniejszym opracowaniem są podzielone następująco:

- obecnie prowadzone lub zakończone projekty inwestycyjne (niezależnie stopnia ich zaawansowania),
- rozbudowa lub modernizacja istniejących linii kolejowych i budowa nowych rozważana do realizacji w nowej perspektywie finansowania unijnego 2021-27,
- nowe linie kolejowe rozważane do budowy w dalszym horyzoncie czasowym.

Niniejszy dokument określa jedynie kierunki i ogólne założenia inwestycji (np. liczba torów, konieczność budowy połączeń bezkolizyjnych, lokalizacja punktów handlowych – przystanków i ładowni). Niezbędne jest wykonywanie dalszych analiz, w celu otrzymania uszczegółowienia zakresu projektów i wypracowania dokładnego zakresu rzeczowego inwestycji (układ torów – kierunkowy lub liniowy, forma i zakres połączeń bezkolizyjnych, dokładne położenie punktów handlowych).

Wszystkie inwestycje obecnie prowadzone lub rozważane do realizacji w nowej perspektywie finansowania unijnego 2021-27 (tj. zawarte w rozdziałach 5.2 i 5.3. oraz załącznikach 2 i 3) należy umieścić w nowym **Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy**.

Wszelkie propozycje do realizacji w dalszym horyzoncie czasowym (rozdział 5.4 i załącznik 4) należy przekazać do dalszych analiz.

### 5.2 Inwestycje w toku i zakończone

Część z postulatów zawartych w tym rozdziale została już zrealizowana lub jest na końcowym etapie realizacji (modernizacja linii nr 1 i 447 na odcinku Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki, rozbudowa do układu czterotorowego linii nr 6 i 21 na odcinku Zielonka – Wołomin Słoneczna, modernizacja linii obwodowej nr 20 na odc. Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska).

Podstawowymi projektami rozważanymi do realizacji i już prowadzonymi w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego jest modernizacja linii średnicowej i obwodowej. Efektem modernizacji będzie znaczny wzrost przepustowości linii średnicowej podmiejskiej (do 24 par pociągów na godzinę). Taka potrzeba wynika z wciąż rosnącego zapotrzebowania na transport publiczny w aglomeracji warszawskiej. Ponadto zakłada się, że ze względu na przebudowę stacji Warszawa Zachodnia – możliwe będzie uruchamianie pociągów linii komunikacyjnej Legionowo – Piaseczno (Nasielsk – Warka) przez linię obwodową nr 20 i stację Warszawa Gdańska bez wpływu na przepustowość zasadniczego kierunku wschód-zachód na stacji Warszawa Zachodnia. W przypadku linii obwodowej zostanie także poprawiona dostępność poprzez budowę nowych przystanków kolejowych.

Ponadto obecnie projektuje się rozbudowę linii nr 7 i 506 na odc. Warszawa Wschodnia – Otwock) do układu czterotorowego.

Należy podkreślić przyjęte założenie, że część obecnie prowadzonych lub zakończonych inwestycji będzie w ramach kolejnych etapów kontynuowana. Będą to m.in. linie: nr 8 na odcinku Warszawa Zachodnia – Piaseczno oraz nr 21 Warszawa Wileńska – Zielonka i Wołomin Słoneczna – Tłuszcz, gdzie zidentyfikowano potrzebę separacji ruchu poprzez dobudowę dodatkowej pary torów.

Szczegółowy wykaz tych inwestycji znajduje się w załączniku 2.

### **5.3 Inwestycje rozważane do realizacji w ramach nowej perspektywy finansowania unijnego 2021- 2027**

#### ***5.3.1 Rozbudowa linii kolejowych do układu czterotorowego***

Możliwość wykorzystania planowanego wzrostu przepustowości na linii obwodowej i średnicowej podmiejskiej jest uzależniona od wzrostu przepustowości na liniach wlotowych. Zgodnie z załącznikami 2, 3 i 4 (tabela) i 7 (mapa) przedstawione zostały plany PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w zakresie rozbudowy linii kolejowych w obszarze aglomeracji warszawskiej do układu czterotorowego. Poprawa przepustowości dla pociągów aglomeracyjnych poprzez separację ruchu, spowoduje wzrost przepustowości także dla pociągów dalekobieżnych i towarowych. Jednocześnie umożliwi to stworzenie systemowej siatki połączeń przyspieszonych RE (tzw. Regio Ekspresy) lub przyspieszonych na części trasy, które będą łączyły peryferyjne części województwa mazowieckiego z aglomeracją warszawską dzięki kursowaniu po układzie dalekobieżnym z pominięciem wybranych

przystanków na obszarze Warszawy. Podsumowując, podstawowym celem tego działania jest wzrost przepustowości linii kolejowych dla każdego rodzaju transportu tj. aglomeracyjnego, dalekobieżnego i towarowego za pomocą separacji i segregacji ruchu.

### **5.3.2 Nowe linie kolejowe do realizacji w horyzoncie czasowym 2021-2027**

W załączniku 3, zaproponowano nie tylko rozbudowę istniejących linii do układu czterotorowego ale także uzupełnienie układu torowego o nowe linie kolejowe.

Do najważniejszych z nich należy zaliczyć linię kolei dużych prędkości – nową linię wylotową zapewniającą szybki dojazd do Centralnego Portu Komunikacyjnego, a także połączenie w kierunku miast zachodniej i południowej Polski w tym w szczególności: Poznania, Wrocławia i Łodzi. Poza tym zaproponowano także linię Warszawa Choszczówka – Legionowo – Nasielsk (Kątno) oraz Warszawa Wschodnia – Zielonka umożliwiające skrócenie czasu podróży do odpowiednio Trójmiasta/Olsztyna oraz Białegostoku.

## **5.4 Propozycja nowych linii kolejowych do realizacji w dalszym horyzoncie**

Niezależnie od ww. planów, w dalszej kolejności planuje się budowę w obrębie węzła nowych linii kolejowych. Lista ta (w załączniku 4) zawiera propozycję linii do budowy w dalszym, bliżej nieokreślonym horyzoncie.

### **5.4.1 Koncepcja nowej linii średnicowej w Warszawie**

Linia średnicowa nie będzie w stanie zapewnić podaży (liczby tras) na prognozowaną liczbę pociągów. W szczególności wniosek ten dotyczy ruchu dalekobieżnego, dla którego przewiduje się od 26 do 32 par pociągów na godzinę. Wniosek ten został opracowany na podstawie deklaracji przewoźników (ruch dalekobieżny<sup>3</sup> oraz pociągi segmentu Regio Ekspres<sup>4</sup>), spodziewanego wzrostu zapotrzebowania na ruch pociągów jaki wygeneruje budowa CPK<sup>5</sup>, a także konieczności udostępnienia infrastruktury przewoźnikom w trybie tzw. otwartego dostępu – open access. W związku z tym powstała koncepcja budowy nowej linii średnicowej. Stworzyłaby ona również możliwość utworzenia nowych połączeń w ruchu aglomeracyjnym. Na załączonej mapie (zał. 7) zawarto wstępną propozycję przebiegu ww. linii i wskazano obszar wariantowania linii. Na obecnym etapie jest to propozycja do dalszych analiz i nie zostały wykonane żadne analizy definiujące ich dokładnego przebiegu ani liczby

<sup>3</sup> Przyszły rozkład PKP Intercity S.A. przekazany w lipcu 2017 r.

<sup>4</sup> Proponowana liczba pociągów, zadeklarowana w październiku 2018 r.

<sup>5</sup> Zgodnie z zapisami Uchwały Rady Ministrów z 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia „Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej”



potrzebnych torów. Proponując przebieg nowej linii średnicowej wzięto także pod uwagę spójność sieci kolejowej, jak również obsługę komunikacyjną obszarów nieobsługiwanych obecnie komunikacją szynową w ruchu miejskim i aglomeracyjnym. Założono, że niezależnie od ostatecznego kształtu realizacji, cała linia będzie znajdować się pod ziemią, **co wymusi także zagłębienie stacji Warszawa Wileńska i linii nr 21 w kierunku Wołomina**. Ponadto zakłada się, że nowa linia średnicowa zapewni wysoką częstotliwość kursowania pociągów.

Więcej szczegółów na temat tej koncepcji znajduje się w zał. nr 1.

#### ***5.4.2 Koncepcja nowej południowej linii obwodowej***

Założeniem dla propozycji południowej linii obwodowej jest, podobnie jak w przypadku linii średnicowej, objęcie obszarów obecnie nieobsługiwanych transportem kolejowym. Założono połączenie południowo-wschodnich dzielnic Warszawy z południowo-zachodnimi tj. powiązanie Pragi Południe lub Wawra z obszarem tzw. dolnego i górnego Mokotowa a także zagłębienie biurowego na Służewcu. W podróży aglomeracyjnych proponowane przebiegi pozwolą na bezpośredni dojazd na Służewiec i do I linii metra od strony wschodniej z takich miejscowości jak Sulejówek, Mińsk Mazowiecki czy Siedlce a od strony zachodniej i południowej z tzw. linii pruszkowskiej i Piaseczna. Ponadto, z punktu widzenia transportu kolejowego założono „domknięcie” węzła od strony południowej i ewentualne prowadzenie pociągów w relacji okrężnej tj. łącząc, zgodnie z ruchem wskazówek zegara: Dw. Gdański, Metro Szwedzka/Warszawa Stalowa przez Południową Linie Obwodową ze Służewcem, Rakowcem i Wołą. Z punktu widzenia transportu kolejowego linia ta pozwoli także na ominięcie linii średnicowej w przypadku ewentualnej awarii lub remontów. W przypadku południowej linii obwodowej zaproponowano obszar wariantowania przebiegu linii. Należy podkreślić, że z uwagi na jedynie wstępnie zdefiniowane zapotrzebowanie przewozy, budowa tej linii kolejowej jest zasadna po realizacji nowej linii średnicowej.

#### ***5.4.3 Pozostałe linie kolejowe o znaczeniu regionalnym***

Jak już wspomniano, w Województwie Mazowieckim występują największe potoki w Polsce w ruchu aglomeracyjnymi i regionalnym. Zaproponowano więc także nowe linie zapewniające obsługę obszarów do tej pory nie mających dostępu do transportu kolejowego. Linie te zapewnią skomunikowanie takich miejscowości jak: Nadarzyn (ok. 10 tys. mieszkańców); Raszyn (7,5 tys.), Tarczyn (4 tys.), Grójec (16,6 tys.), Serock (4,3 tys.), Pułtusk (20 tys.), Maków Maz. (10 tys.) czy Przasnysz (17,2 tys.). Należy zwrócić uwagę, że nowe linie kolejowe oddziaływać będą nie tylko na mieszkańców wymienionych miejscowości, ale także całych gmin i powiatów. Warto zwrócić uwagę, że na przykład



wspomniany Serock liczący 4,3 tys. mieszkańców jest częścią gminy, która zamieszkiwana jest aż przez 14,1 tys. mieszkańców (aż 10 tys. mieszkańców mieszka poza granicami administracyjnymi miasta, ale ciągle w obszarze ciężenia potencjalnej linii kolejowej).

## 6. Rozwiązania w zakresie infrastruktury punktowej

### 6.1 Transport Pasażerski

W wyniku prowadzonych obecnie prac projektowych, jak i w wyniku rozważanych do realizacji inwestycji w nowej perspektywie finansowania unijnego wskazano nowe lokalizacje przystanków lub przesunięcie niektórych istniejących przystanków. Zakłada się, że żaden z istniejących przystanków nie zostanie usunięty.

#### **6.1.1 Istniejące przystanki i nowe w ramach obecnie prowadzonych projektów**

W załączniku 5 w pozycjach a-d wskazano nowe przystanki i zmianę lokalizacji istniejących przystanków w ramach obecnie prowadzonych projektów (w obecnej perspektywie finansowania unijnego).

#### **6.1.2 Przystanki kolejowe w ramach nowej perspektywy finansowania unijnego 2021-27**

W załączniku 5 wskazano lokalizację potencjalnych nowych przystanków kolejowych. Lista ta jest listą maksymalną, tzn. nie zakłada ona budowy wszystkich przystanków w jednym czasie, a jedynie pokazuje potencjalne lokalizacje wynikające m.in. z:

- dostosowania lokalizacji przystanku do zabudowy lub do możliwości stworzenia węzłów przesiadkowych,
- technicznej wstępnej oceny możliwości budowy przystanku w danej lokalizacji,
- odległości między przystankami.

Większość z przystanków wskazanych w załączniku 5 będzie mogła zostać wybudowana dopiero w momencie uruchomienia projektów w załączniku 3. Decyzja o budowie przystanku w danej lokalizacji powinna być podjęta wspólnie z organizatorem publicznego transportu zbiorowego. **Niemniej jednak istotne jest zharmonizowanie rozwoju infrastruktury kolejowej oraz transportu miejskiego, w celu osiągnięcia zwartych i przyjaznych dla pasażerów punktów przesiadkowych**, stanowiących z punktu widzenia systemu kolejowego istotne generatory i atraktory potoków ruchu. Jednym z działań pozwalających na

planowanie spójnych węzłów jest uwzględnianie odpowiedniej przestrzeni do ich realizacji w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

## 6.2 Transport Towarowy

W zakresie transportu towarowego należy zwrócić uwagę na zapewnienie lokalizacji stacji towarowych w tym:

- zapewnienia przestrzeni dla odstawiania i formowania pociągów towarowych,
- zapewnienia przestrzeni dla centrów logistycznych i terminali kontenerowych,
- zapewnienia miejsc dla publicznych punktów ładunkowych, np. materiałów sypkich i kruszyw).

### 6.2.1 Lokalizacja stacji towarowych i centrów logistycznych

Należy zachować funkcję stacji towarowych w minimum czterech lokalizacjach, przede wszystkim po jednym z każdego kierunku wjazdu do Warszawy. Zakłada się zachowanie w obecnej lokalizacji:

- a. Północ: stacja Warszawa Praga,
- b. Wschód: stację Warszawa Wschodnia Towarowa i Warszawa Rembertów z zachowaniem bocznicy do EC Kawęczyn,
- c. Południe: stacja Warszawa Okęcie,
- d. Zachód: stację Warszawa Główna Towarowa – grupy WOA, WOB i WOC – przy czym zakłada się zmianę jej charakteru tak, by częściowo przejęła obecną funkcję obszaru tzw. „Odolan”, na których obecnie znajdują się ładownie kruszyw.

### 6.2.2. Lokalizacja punktów ładunkowych

Ponadto niezależnie od powyższego zakłada się wykonanie analizy dotyczącej nowych punktów ładunkowych. Obecnie często znajdują się one w środku obszaru przeznaczonego na tereny mieszkaniowe, a które pełnią kluczową rolę w zakresie dostarczania kruszywa na budowy i zapewniają redukcję poziomu transportu towarowego na drogach.

Proponuje się następujące lokalizacje do dalszych analiz:

- Warszawa Wileńska Marki (na wysokości dawnych zakładów tłuszczowych)
- Warszawa Ursus

- Grodzisk Mazowiecki
- Konstancin Jeziorna (Polkolor)
- Siekierki
- Wieliszew Wodociągi
- Warszawa Radiowo

## **7. Załączniki**

1. Założenia dla nowej linii średnicowej
2. LISTA PROJEKTÓW REALIZOWANYCH DO ROKU 2023
3. LISTA PROJEKTÓW DO REALIZACJI NOWEJ PERSPEKTYWIE FINANOSWANIA UNIJNEGO 2021-27
4. PROPOZYCJA PROJEKTÓW DO REALIZACJI W DALSZYM HORYZONCIE CZASOWYM
5. LISTA POTENCJALNYCH LOKALIZACJI PRZYSTANKÓW KOLEJOWYCH
6. LISTA STACJI TOWAROWYCH I NOWYCH PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

## Załącznik nr 1. Założenia dla nowej linii średnicowej

Linia średnicowa dalekobieżna nie będzie w stanie zapewnić podaży (liczby tras) na prognozowaną liczbę pociągów. W szczególności wniosek ten dotyczy ruchu dalekobieżnego. Powyższy wniosek został opracowany na podstawie deklaracji przewoźników (ruch dalekobieżny oraz pociągi segmentu Regio Ekspres), wzrostu zapotrzebowania jakie wygeneruje budowa CPK, a także konieczności udostępnienia infrastruktury przewoźnikom w trybie tzw. otwartego dostępu – open access. W związku z tym powstała koncepcja budowy nowej linii średnicowej. Na załączonej mapie (zał. 7) zawarto przykładowy koncepcyjny przebieg ww. linii. Na obecnym etapie jest to propozycja do dalszych analiz i nie zostały wykonane żadne analizy definiujące liczbę potrzebnych torów ani dokładne trasowanie. Proponując przebieg nowej linii średnicowej wzięto także pod uwagę spójność sieci kolejowej, jak i zasadność przejścia przez obszary nieobsłużone obecnie komunikacją szynową w ruchu miejskim i aglomeracyjnym. Założono, że niezależnie od ostatecznego kształtu realizacji, cała linia będzie znajdować się pod ziemią, **co może wymusić także zagłębienie stacji Warszawa Wileńska i linii w kierunku Wołomina**. Ponadto założono, że nowa linia średnicowa zapewni wysoką częstotliwość kursowania pociągów.

Z punktu widzenia sieci kolejowej kraju istotnym czynnikiem było uzupełnienie Warszawskiego Węzła Kolejowego za pomocą nowych linii kolejowych, które jednocześnie odciążają obecną linię średnicową dalekobieżną i zapewniają dobrą dostępność i nowe powiązania. Nowa linia pozwoli także na zapewnienie ciągów alternatywnych względem istniejących linii kolejowych, zwiększając przy tym możliwości objazdu w przypadku ewentualnych awarii lub remontów.

Jak wspomniano powyżej, nowa linia średnicowa może mieć istotne znaczenie w ruchu wewnątrzmijskim i aglomeracyjnym.

Odległości między przystankami przyjęto zgodnie ze standardami przyjmowanymi dla kolei aglomeracyjnej tj. ok. 1000 – 2000 m. Taka ich lokalizacja zapewnia wyższą prędkość komunikacyjną (handlową) niż w przypadku innych środków transportu miejskiego. Zaproponowano następujące lokalizacje przystanków na tej linii:

- Warszawa Domaniewska – na skrzyżowaniu ul. Domaniewskiej i Wołoskiej lub Domaniewskiej i Postępu tj. w samym środku zagłębienia biurowego Służewca,

- Warszawa Rakowiecka – przystanek pod ul. Wołoską - umożliwiający przesiadki do komunikacji tramwajowej w kierunku do Wilanowa i Dworca Zachodniego,
- GUS – umożliwiający przesiadki do autobusów na Trasie Łazienkowskiej,
- Dworzec Centralny – podziemny przystanek zapewniający przesiadki do pociągów dalekobieżnych oraz regionalnych, a także zapewniający dojazd do Centrum,
- Rondo ONZ – umożliwiający przesiadkę do II linii metra,
- Rondo „Radosława” – umożliwiający przesiadkę do komunikacji tramwajowej w kierunku Bielany,
- Metro Ratusz Arsenal – umożliwiający przesiadki do I linii metra
- Warszawa Wileńska – zakłada się zagłębienie tej stacji oraz zapewnienie jak najkrótszej drogi dojścia do II linii metra.

Proponując przebieg linii założono powiązanie istotnych punktów i obszarów na terenie Warszawy. Z punktu widzenia połączenia południe – północ i południe – wschód za najważniejszy punkt uznano stację Warszawa Centralna. Uzupełniając zaproponowano także połączenie stacji Warszawa Główna ze stacją Warszawa Wileńska. W zależności od przebiegu proponuje się zatem połączenie:

| Rejony miasta  | Proponowany przebieg linii kolejowych do dalszych analiz  |
|--|---|
| Służewiec Przemysłowy lub rejon toru wyścigów konnych (w dwóch alternatywnych przebiegach) – Dworzec Centralny – Praga | Warszawa Służewiec lub Warszawa Okęcie - Warszawa Domaniewska - Warszawa Rakowiecka – GUS – Warszawa Centralna (poziom -2) - Rondo ONZ - Metro Ratusz Arsenal – Warszawa Wileńska |
| Służewiec Przemysłowy – Dworzec Centralny – Dworzec Gdański  | Warszawa Służewiec lub Warszawa Okęcie - Warszawa Domaniewska - Warszawa Rakowiecka – GUS – Warszawa Centralna (poziom -2) – Rondo ONZ - Rondo „Radosława” – Warszawa Gdańska     |

| Rejony miasta            | Proponowany przebieg linii kolejowych do dalszych analiz                  |
|--------------------------|---|
| Wola – Rondo ONZ – Praga | Warszawa Główna – Rondo ONZ - Metro<br>Ratusz Arsenal – Warszawa Wileńska |

Powyższe przebiegi w podróżach wewnątrzmiastowych pozwolą potencjalnie na:

- połączenie Służewca Przemysłowego lub zabudowywanego otoczenia toru wyścigów konnych z Dworcem Centralnym i obszarem Centrum Warszawy,
- połączenie nowopowstałych i urbanizujących się obszarów Targówka Przemysłowego (np. Osiedle Wilno) z obszarem Centrum Warszawy,
- bezpośredni dojazd do zagłębia biurowego Służewca z nowopowstającym zagłębieniem biurowym na Woli,
- bezpośredni dojazd do pracy ze wschodnio-północnych dzielnic do dzielnic południowo-zachodnich i zachodnich (Służewiec i Wola),
- ewentualne bezpośrednie połączenie zabudowywanego obecnie obszaru Odolan z II i I linią metra,
- dojazd z Lotniska Chopina do Dworca Centralnego, na Wolę i Pragę bez konieczności wydłużania drogi przez stację Warszawa Zachodnia.

W podróżach aglomeracyjnych potencjalnie pozwoli na:

- dojazd z miejscowości położonych wzdłuż linii wołomińskiej bezpośrednio do Centrum i na Wolę bez konieczności dokonywania przesiadek na Dworcu Wileńskim co w przypadku budowy kolejnych stacji II linii metra istotnie będzie wpływało na zmniejszenie zatłoczenia na odcinku Dworzec Wileński – Rondo Daszyńskiego,
- dojazd z miejscowości położonych na zachód od Warszawy (Pruszków, Grodzisk Maz. Sochaczew) bezpośrednio do II linii metra,
- dojazd z miejscowości południowych (przede wszystkim Piaseczna) na Wolę i Pragę bez konieczności wydłużania drogi przez stację Warszawa Zachodnia.

Zakłada się, że realizacja powyższej propozycji pozwoli na zmniejszenie potoków przesiadających się na Dworcu Wileńskim i jednocześnie pozwoli na odciążenie I linii metra, w której w godzinach szczytu występuje wysokie zatłoczenie.

Proponowane przebiegi pozwolą potencjalnie na następujące czasy przejazdu:

| <b>Przykładowa relacja</b>            | <b>Szacowany<br/>czas dojazdu</b> | <b>Obecny czas<br/>dojazdu</b> |
|---------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Bokserska – Dw. Centralny             | 12-15 min                         | 30 min                         |
| Służewiec Przemysłowy – Dw. Centralny | 10 -12 min                        | 22 min                         |
| Służewiec Przemysłowy – Dw. Wileński  | 23-26 min                         | 40 min                         |
| Służewiec Przemysłowy – Dw. Gdański   | 23-26 min                         | 31 min                         |
| Lotnisko Chopina – Dw. Centralny      | 12 - 15 min                       | 28 min                         |
| Targówek Fabryczny – Dw. Centralny    | 18 min                            | 30 min                         |

Powyższe wyliczenia są szacunkowe i zostały określone na podstawie analogicznych przejazdów metrem oraz linią SKM. Dla Służewca Przemysłowego przy obliczaniu obecnych czasów przejazdu założono przystanek Park Postępu jednak przy założeniu funkcjonowania linii tramwajowej w kierunku pętli Służewiec.

Przedstawiona propozycja określa ramowe założenia, które w przypadku podjęcia dalszych prac należy poddać szczegółowym analizom. Powinny one dotyczyć zarówno prognozowanych potoków pasażerskich jak i możliwości technicznych oraz kosztów. Propozycja nie sugeruje żadnego z wariantów a jednocześnie nie wyklucza ewentualnej realizacji całości koncepcji po uprzednim zaplanowaniu etapowania.