

Warszawa, 5 marca 2018 r.

Centrum Zrównoważonego Transportu  
ul. Kłopotowskiego 11 lok. 215, 03-727 Warszawa

Fundacja Pro Kolej  
ul. Wspólna 50A/35, 00-514 Warszawa

Instytut Spraw Obywatelskich  
ul. Pomorska 40, 91-408 Łódź

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze  
ul. Koszykowa 67 lok. 21, 00-667 Warszawa

Stowarzyszenie Miasto jest Nasze  
ul. Boduena 4, 00-011 Warszawa

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.		
CENTRALA		
RECEPCJA		
Otrzy	2018 -03- 14	mano
Nr	134	
Załączników	Kiwica	

**Pan Ireneusz Merchel**

**Prezes**

**PKP Polskie Linie Kolejowe SA**

**ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa**

### **Apel o modernizację linii średnicowej w Warszawie zgodnie ze światowymi standardami XXI wieku.**

Szanowny Panie Prezesie,

Linia średnicowa w Warszawie jest najbardziej obciążoną ruchem kolejowym linią w Polsce. Wszelkie roboty budowlane na tej linii wywołują gigantyczne uciążliwości dla podróżnych i mają wpływ na czas i wygodę jazdy znacznej części pociągów kursujących w kraju. Dlatego też wszelkie prace modernizacyjne powinny być planowane szczególnie starannie.

Po pierwsze, z wielkim wysiłkiem o ograniczenie utrudnień do absolutnego minimum, w tym z zapewnieniem maksymalnej mobilizacji wykonawców, a także nadzwyczajnych rozwiązań, skracających czas wyłączeń z ruchu, nawet za cenę zwiększenia kosztów. Nie jest to linia jak każda na sieci, ale najważniejsza, z której korzysta najwięcej użytkowników.

Po drugie, z wielkim wysiłkiem o to, aby w efekcie modernizacji uzyskać znaczącą poprawę standardu infrastruktury – m.in. w zakresie takich parametrów jak przepustowość, dostępność, niezawodność, elastyczność. Tak, aby wszyscy odbiorcy mieli poczucie bezwzględnej zasadności tej kosztownej inwestycji.

Dlatego też apelujemy o niestandardowe podejście do tego tak znaczącego projektu i w pierwszej

kolejności o przeprowadzenie jego konsultacji społecznych na takim etapie, „w którym wszystkie warianty są jeszcze możliwe”.

W 2016 r. Centrum Zrównoważonego Transportu wspólnie ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe SA przeprowadziło pilotażowe konsultacje społeczne projektu „Budowa łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie” – właśnie na etapie przed wyborem ostatecznego wariantu. Fakt przeprowadzenia konsultacji społecznych pozwolił na wygaszenie napięć wokół projektu, mimo, że w ich trakcie zidentyfikowano znaczącą grupę odbiorców, która była przeciwna wariantowi ostatecznie wybranemu.

Konsultacje powyższe miały stać się wzorcem dla przyszłych inwestycji tego typu i według wypowiedzi przedstawicieli PKP PLK miały być stosowane w bardziej znaczących inwestycjach, oddziałujących na znaczące grupy ludzi i istotnie wykraczających poza proste odtworzenie stanu wcześniejszego. Nie mamy wątpliwości, że modernizacja linii średnicowej spełnia te kryteria i takie konsultacje społeczne powinny zostać przeprowadzone. Oczywiście przed wyborem wariantu inwestycji.

Po drugie, apelujemy o zaplanowanie modernizacji linii średnicowej zgodnie ze współczesnymi światowymi tendencjami XXI wieku. Przede wszystkim chodzi o następujące aspekty przedsięwzięcia, które jak wynika z pojawiających się informacji prasowych na obecnym etapie, są zagrożone:

- 1) Umożliwienie ruchu pociągów z wysoką częstotliwością, zwłaszcza dla części podmiejskiej.
- 2) Zapewnienie krótkich dróg pieszych w węzłach przesiadkowych.
- 3) Zapewnienie wysokiej dostępności linii kolejowej (zwiększenie liczby przystanków).
- 4) Zapewnienie krótkiego czasu realizacji inwestycji.

#### **Ad 1. Przepustowość.**

Wstępne zapowiedzi mówią o zwiększeniu przepustowości części podmiejskiej linii średnicowej z 16 par pociągów na godzinę do zaledwie 18 par. Tymczasem np. na linii średnicowej w Monachium przy również 2 torach, w ciągu godziny kursuje rozkładowo 30 par pociągów. Nie rozumiemy, dlaczego przy gigantycznej przebudowie za ogromne środki ten podstawowy parametr nie zostanie zwiększony do poziomu wzorców europejskich.

Konsekwencją braku znaczącego zwiększenia przepustowości linii jest koncepcja usunięcia z linii średnicowej pociągów aglomeracyjnych (KM i SKM), kursujących linią nr 8 (radomską). Mają one zostać skierowane na linię przez Warszawę Gdańską i połączone z relacjami w kierunku Legionowa. Konsekwencją takiej decyzji będzie konieczność codziennej przesiadki tysięcy osób, korzystających z tych relacji, na linię średnicową. Co gorsza, będzie się musiała ona odbywać na stacji Warszawa Zachodnia, pomiędzy peronami nr 8 oraz nr 2 i 3, które są oddalone od siebie o ok. 400 m drogi dojścia pieszego.

Dlatego też uważamy za bezwzględnie konieczne podniesienie przepustowości średnicowej linii podmiejskiej do poziomu ok. 30 par pociągów na godzinę. Prawdopodobnie będzie w tym celu konieczne wyposażenie linii (a także taboru z niej korzystającego) w europejski system sterowania ruchem kolejowym (ETCS), którego sposób działania zapewnia osiągnięcie wymaganej częstotliwości ruchu pociągów. Oczywiście będzie to kosztowne, ale bez tego nie widzimy w ogóle sensu podejmowania modernizacji linii. Już lepiej nic nie robić.

Podnoszony problem długiego czasu wymiany pasażerskiej na dworcu Warszawa Śródmieście jako faktycznej przyczyny uniemożliwiającej podniesienie przepustowości, uważamy za możliwy do przezwyciężenia, nawet bez zwiększenia liczby krawędzi peronowych (w Monachium wszystkie



przystanki mają po 2 krawędzie). Służyć temu będą następujące działania i czynniki:

- 1) Wyeliminowanie konieczności zgłaszania gotowości do odjazdu pociągu przez kierownika pociągu, która przy zamykaniu drzwi z obu stron zabiera ok. 20–30 sekund. Przepisy nie wymagają tej procedury dla taboru wyposażonego w sygnalizację zamknięcia drzwi na pulpicie maszynisty, co spełniają wszystkie nowe oraz zmodernizowane pojazdy. Nie jest stosowana w Monachium, nie jest stosowana w warszawskim metrze czy w WKD.
- 2) Wyposażenie peronów bocznych w schody na końcach, zapewniające komunikację ze stacją metra Centrum oraz ul. Emilii Plater. Brak tych połączeń powoduje, że pasażerowie w małym stopniu korzystają z peronów zewnętrznych. Wg pomiarów ZTM z 2008 r. 86% osób korzystających z przystanku w godzinach 6–10 wsiadało lub wysiadało do/z pociągów z peronu środkowego. W ten sposób marnowana jest rzadka zaleta przystanku, polegająca na tym, że do/z pociągu można wchodzić/wychodzić jednocześnie z obu stron. Jeśli pasażerowie będą w takim samym stopniu korzystali z wyjść na peron zewnętrzny co i wewnętrzny, to czas wymiany się skróci.
- 3) Budowa nowych przystanków na linii – zwłaszcza przystanku Bracka, spowoduje, że część pasażerów będzie korzystała z tego przystanku zamiast ze Śródmieścia.
- 4) Znaczące zwiększenie przepustowości linii (z 16 do 30 par pociągów na godzinę) spowoduje, że na jeden pociąg będzie przypadało mniej pasażerów wsiadających i wysiadających na Śródmieściu. Oczywiście poprawa atrakcyjności kolei wynikała z modernizacji linii i spowodowanego nią zwiększenia częstotliwości pociągów, a także innych prowadzonych i planowanych działań, przyciągnie nowych użytkowników, jednak nie w aż tak wysokim stopniu, w jakim wzrosła liczba kursów w szczycie.

#### **Ad. 2. Zapewnienie krótkich dróg pieszych w węzłach przesiadkowych.**

Niedopuszczalny jest jeden z aspektów koncepcji przebudowy stacji Warszawa Zachodnia – usunięcie pociągów aglomeracyjnych kursujących linią nr 8 (Piaseczno, Radom) z linii średnicowej i skierowanie ich na linię w kierunku Warszawy Gdańskiej. Będzie to powodowało dla tej grupy pasażerów codzienne, uciążliwe przesiadki. Długość drogi dojścia pieszego między peronem nr 8 i peronami nr 2 i 3 wynosi bowiem ok. 400 m. Nie jest to standard węzła przesiadkowego w XXI wieku.

Nie zrekompensuje tego umożliwienie przesiadki na II linię metra, gdyż nadal większość pasażerów będzie docierać do celów podróży wzdłuż linii średnicowej, a dla pozostałych korzystanie z metra spowoduje wydłużenie czasu podróży z uwagi na czas jazdy pomiędzy stacją Warszawa Zachodnia a II linią metra, czas przesiadki i czas oczekiwania na pociąg metra.

Zwracamy ponadto uwagę, że planowana w związku z powyższą koncepcją przebudowa wiaduktów kolejowych w zachodniej głowicy stacji wyeliminuje niektóre kolizje, ale spowoduje powstanie nowych, które będą bardzo utrudniały konstrukcję cyklicznego rozkładu jazdy.

Dlatego opowiadamy się za rezygnacją z wycofania części pociągów z linii średnicowej, co w przypadku postulowanego przez nas znaczącego zwiększenia przepustowości tej linii, będzie możliwe i wyeliminuje powyższe problemy.

#### **Ad. 3. Zapewnienie wysokiej dostępności linii kolejowej.**

W ramach modernizacji linii, naszym zdaniem, konieczne jest zwiększenie jej dostępności poprzez budowę nowych przystanków. Obecnie średnia odległość między przystankami na linii wynosi ok. 1500 m, co nie odpowiada standardom dla tego typu linii w centrach miast. Przykładowo, odległości między przystankami na liniach średnicowych wynoszą w przypadku Berlina ok. 500–600 m, a w przypadku Monachium czy Lipska ok. 400 m.



Zwłaszcza bezdyskusyjna jest naszym zdaniem konieczność budowy przystanku zlokalizowanego pomiędzy ulicami Nowy Świat i Bracką. Obecnie przesiadka z linii na autobusy w ul. Nowy Świat jest bardzo niewygodna – z koniecznością kilkusetmetrowego przejścia pieszego. Inwestycja w ten przystanek byłaby znacznie bardziej uzasadniona niż rozbudowa Śródmieścia do 4 krawędzi peronowych.

W przypadku budowy tego przystanku należałoby przystanek Powiśle przesunąć bliżej Wisły, zapewniając dobrą dostępność nie tylko Powiśla, ale i bulwarów Wisły. Jest pewnym kuriozum, że obecnie przystanek Powiśle jest zlokalizowany akurat w pasie braku zabudowy i jest z niego daleko niemal wszędzie – zarówno na ul. Nowy Świat, jak i nad Wisłę.

Drugi przystanek, jaki powinien być dodany, to przystanek na wysokości ulicy Niemcewicza. Jest to rejon nowych i planowanych znaczących inwestycji biurowych i mieszkaniowych po obu stronach linii.

#### **Ad 4. Zapewnienie krótkiego czasu realizacji inwestycji.**

Wstępnie planowany 4-letni czas trwania modernizacji linii średnicowej jest nie do zaakceptowania. Jest to najważniejsza linia kolejowa w kraju, korzystają z niej wszystkie pociągi dalekobieżne wyjeżdżające lub przyjeżdżające do Warszawy (czyli ok. połowa pociągów dalekobieżnych w Polsce). Czteroletnie perturbacje dla tak dużej liczby pociągów będą miały widoczny efekt ekonomiczny dla przewoźników, zwłaszcza dla PKP Intercity. Dlatego konieczna jest maksymalna mobilizacja w celu skrócenia czasu robót.

Rozumiemy, że modernizacja musi odbyć się w 4 etapach. Osobno będzie modernizowana część dalekobieżna, osobno podmiejska. Ponadto nie można równocześnie przebudowywać wszystkich obiektów inżynierskich, aby nie sparaliżować ruchu drogowego. Dlatego każdą z części trzeba wykonywać w dwóch etapach czyli łącznie w czterech (jedynie modernizacja mostu na Wiśle mogłaby przebiegać w dwóch etapach, bo nie koliduje z ruchem drogowym).

Jednakże założenie, że połowa obiektu inżynierskiego na najważniejszej linii w kraju będzie przebudowywana (wymieniana) aż przez rok jest zdecydowanie zbyt mało ambitne. Naprawdę, w przypadku tak ważnej inwestycji można ten czas skrócić do pół roku. Są przykłady światowe, gdy np. pas startowy lotniska wymieniono w ciągu jednej nocy. Wówczas całość realizacji projektu można zamknąć w 24 miesiącach.

Niezależnie od powyższego należy stwierdzić, że nie jest oczywiste, że konieczna jest całkowita wymiana wszystkich wiaduktów i mostu na linii. Na sieci kolejowej z powodzeniem funkcjonują obiekty inżynierskie starsze niż 100, a nawet 120 lat. Obiekty na linii średnicowej, w części 60-letnie, być może po remoncie mogłyby służyć i drugie tyle. Odpowiedź na to pytanie powinny dać dokładne ekspertyzy techniczne, a nie decyzja z za biurka.

Ponadto opowiadamy się za wyposażeniem mostu linii średnicowej przez Wisłę w trasę rowerową.

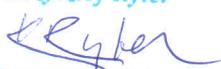
Mamy nadzieję, że nasze postulaty spotkają się ze zrozumieniem w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe i zostaną podjęte działania zmierzające do ich spełnienia, co zaowocuje uzyskaniem infrastruktury spełniającej oczekiwania przewoźników oraz pasażerów, przy ograniczeniu utrudnień w trakcie robót do naprawę minimalnego poziomu, na co pozwalają być może niestandardowe, ale jednak obecnie dostępne, rozwiązania techniczno-organizacyjne.

Z poważaniem

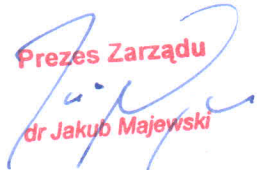
Pieczęć organizacji:

Podpis:

**CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO  
TRANSPORTU**  
ul. Kłopotowskiego 11, lok. 215, 03-718 Warszawa  
NIP: 118-209-65-48, REGON: 147025500  
www.czt.org.pl

Krzysztof Rytel  
  
PREZES ZARZĄDU  
FUNDACJI CZT

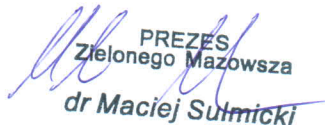
**Fundacja Pro Kolej**  
00-514 Warszawa, ul. Wspólna 50A/35  
KRS 0000471917 • NIP 525-259-59-17  
www.prokolej.org

Prezes Zarządu  
  
dr Jakub Majewski

**Fundacja  
Instytut Spraw Obywatelskich**  
ul. Pomorska 40, 91-408 Łódź  
tel./fax 42-630-17-49  
NIP 7251872505, Regon 473224144



**STOWARZYSZENIE  
ZIELONE MAZOWSZE**  
ul. Koszykowa 67/21, 00-667 Warszawa  
REGON 012636286 NIP 113-22-25-086

  
PREZES  
Zielonego Mazowsza  
dr Maciej Sulmicki

MIASTO JEST NAJZŁE

Jan Mielon  
PREZES ZARZĄDU

Wojciech Sita

Skarbnik Zarządu

Do wiadomości:

Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury

Hanna Gronkiewicz-Waltz, Prezydent Miasta St. Warszawy