

# Kluczowe potrzeby inwestycyjne w kontekście planów rozbudowy sieci kolejowej – spojrzenie z perspektywy przewoźników aglomeracyjnych

dr inż. Michał Jaroszyński  
Dział Organizacji Przewozów  
SKM w Warszawie

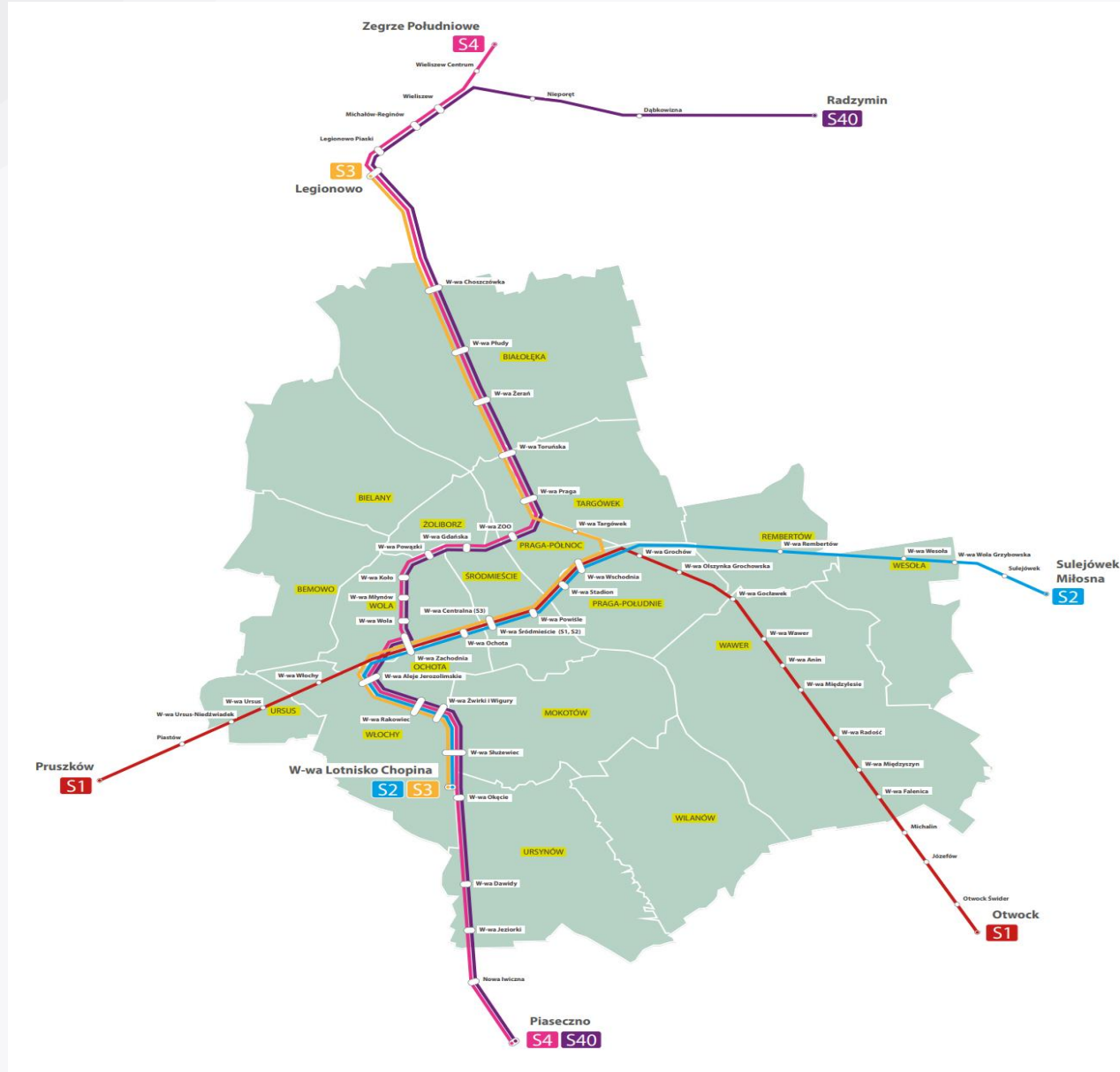


- ### Statystyki za 2024 (udział w rynku):

- ❑ Praca eksploatacyjna: 3,66 mln pockm (1,78%),
- ❑ Praca przewozowa: 270,61 mln paskm (0,95%),
- ❑ Łączna liczba pasażerów: 18,05 mln (4,43%).

- ❑ Potencjalne kierunki rozwoju:
  - ❑ Zwiększanie częstotliwości kursowania, pociągów na istniejących liniach,
  - ❑ Nowe trasy

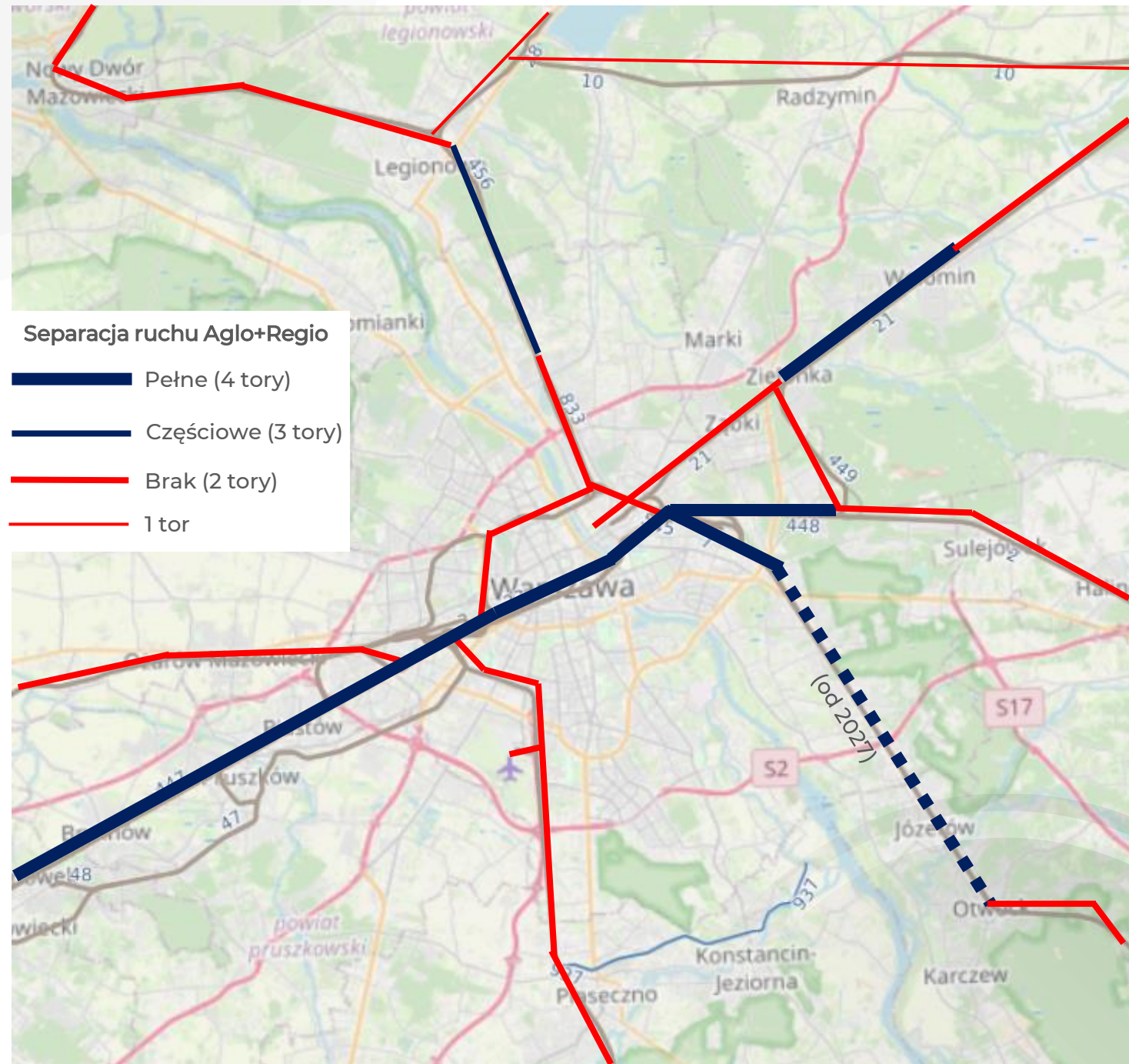
... w dużej mierze uzależnione od dostępności infrastruktury i przepustowości.





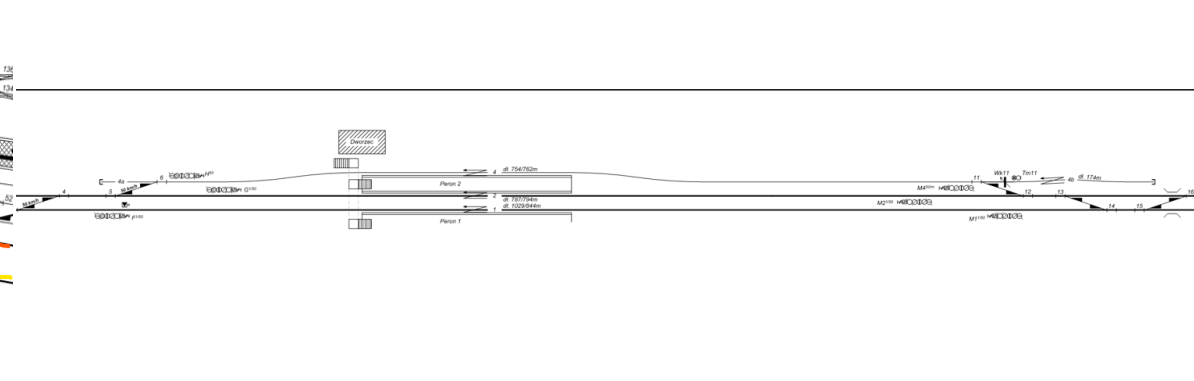
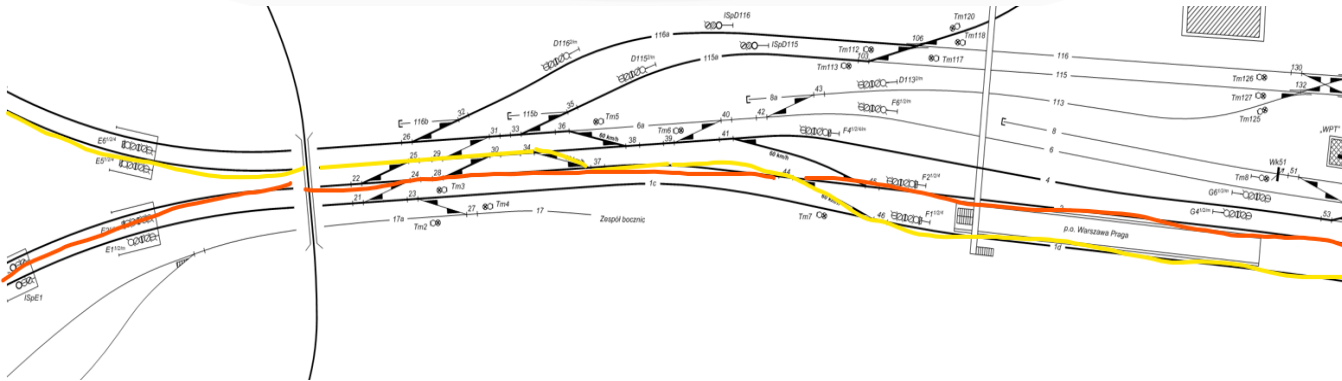
# Warszawski Węzeł Kolejowy (WWK) – sytuacja obecna

- W godzinach szczytu obecnie przepustowość większości odcinków wylotowych jest na wyczerpaniu – brak możliwości zarówno rozwoju oferty aglomeracyjnej jak i zwiększania liczby pociągów międzyregionalnych,
- Brak pełnego wydzielenia ruchu aglomeracyjnego na większości kierunków wylotowych,
- Kolizyjne styki linii – W-wa Gdańska, W-wa Praga, W-wa Zachodnia (LK8/20), W-wa Rembertów, WGT/Gołębki,
- Posterunki ruchu niedostosowane do obsługi ruchu aglomeracyjnego (kończenie biegu, wyprzedzanie) – Sulejówek Miłosna, Piaseczno, Legionowo, Wieliszew,
- Stacja Lotnisko Chopina – ograniczająca długość składów, również niska przepustowość.



# Przykłady: St. W-wa Praga

# st. Sulejówek Miłosna



Źródło: <https://semaforek.kolej.org.pl>

Kolizja przebiegów z W-wy Gdańskiej w kier. Legionowa (żółty) z przebiegami od Legionowa do W-wy Wschodniej (czerwony)

Dodatkowo, brak rozdzielania ruchu na odc. 6,5 km LK9 pomimo dużego natężenia i zróżnicowania (pociągi aglomeracyjne vs. pociągi Pendolino z V=160 km/h)

Zaledwie jeden tor dodatkowy, pomimo kończenia biegu pociągów SKM w cyklu 30-min. oraz wyprzedzania pociągów na linii siedleckiej (jedyna stacja na 28-kilometrowym odc. Rembertów-Mińsk)



# Plany rozwojowe sieci a WWK

Obecnie (na różnych etapach) planowane są liczne inwestycje rozwojowe, których realizacja oznaczać będzie zwiększanie liczby pociągów i potoków pasażerskich wpływających do WWK. (przykład: linia z Przasnysza – dodatkowe 14 par poc/dobę na odc. Legionowo-Warszawa)

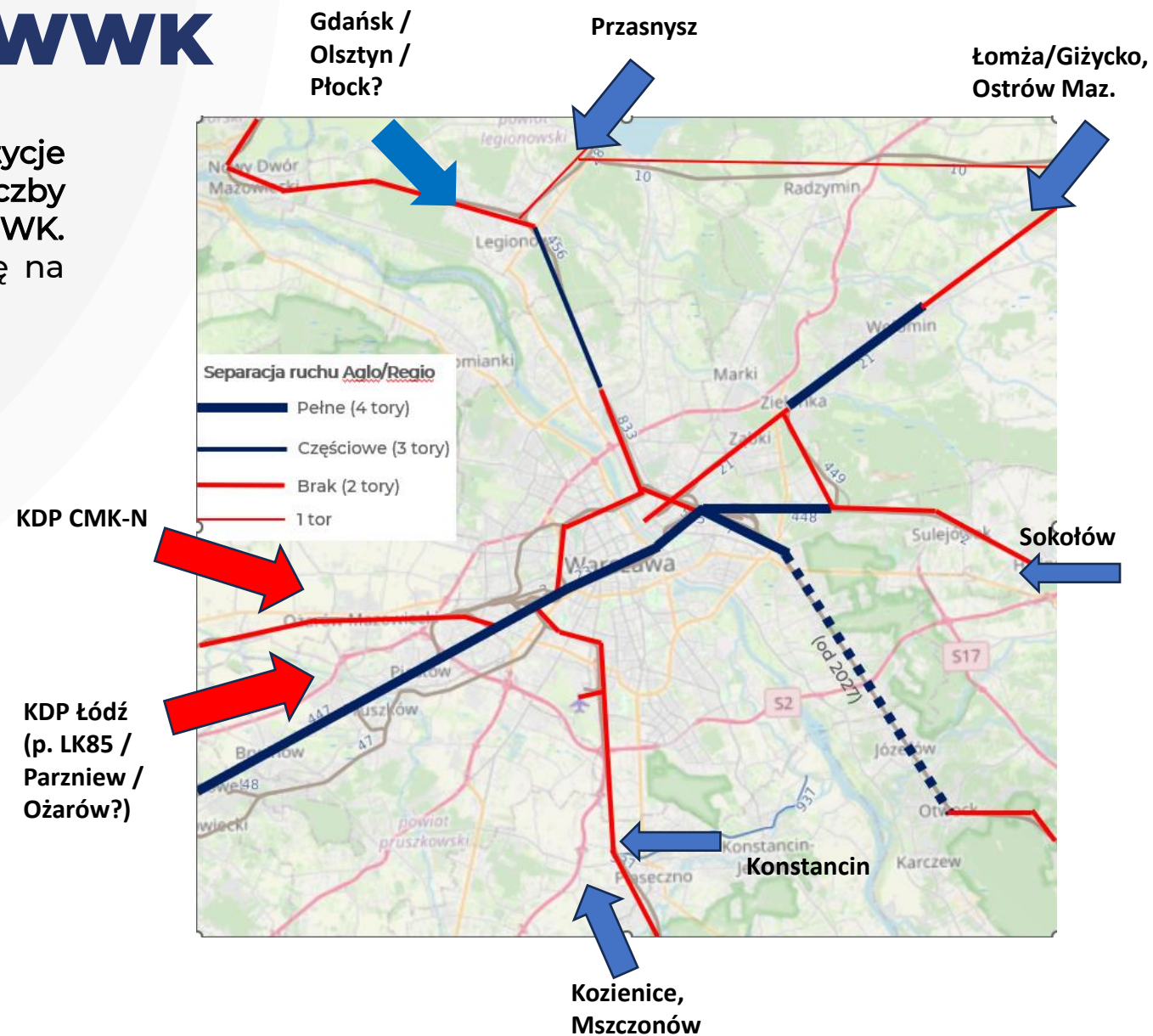
## Inwestycje PKP PLK S.A.

- ❑ Linia nr 9 – nowy wylot do Nasielska,
- ❑ Kolej Plus: Kolej Północnego Mazowsza, Sokołów, Ostrów Maz., Łomża, Kozienice,
- ❑ Inwestycje w obrębie WWK – np. Konstancin (SPR, MasterPlan).

## Inwestycje CPK

- ❑ Warszawa – Łódź,
- ❑ CMK-Północ,
- ❑ CPK-Warka, Ostrołęka-Giżycko?

Inne? (ZSK, plany wojewódzkie)?



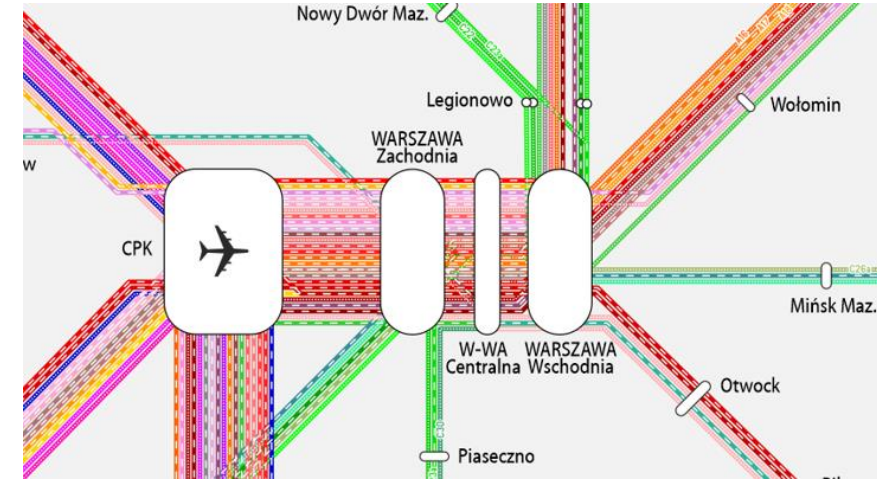
Schemat przedstawia kierunki nowych/zwiększonych potoków pasażerskich, wpływających do WWK po realizacji poszczególnych planów inwestycyjnych

# Oczekiwania co do zakresów inwestycji z perspektywy przewoźnika aglomeracyjnego

Już teraz przepustowość poszczególnych odcinków jest niewystarczająca w stosunku do potrzeb. Tymczasem realizacja nawet części zamierzeń inwestycyjnych oraz towarzyszących im założeń, co do oferty przewozowej, oznaczać będzie znaczący wzrost zapotrzebowania na dostęp do istniejących linii kolejowych w obrębie WWK.

Z perspektywy przewoźnika aglomeracyjnego, niezbędne są:

- Rozbudowa wszystkich wylotów z WWK do 4 torów,
- Całkowita separacja ruchu aglomeracyjnego,
- Budowa bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach kolizyjnych,
- Rozbudowa stacji i posterunków ruchu, w tym dobudowa torów odstawczych i przejść rozjazdowych,
- Zwiększanie odporności systemu na zakłócenia.



Proponowana oferta przewozowa w HRJ 2050 – na większości wlotów do WWK znaczące zwiększenie liczby poc. dalekobieżnych (źródło: [cpk.pl](http://cpk.pl))

**Wszelkim zamierzeniom inwestycyjnym oddziaływującym na WWK, powinno towarzyszyć adekwatne zwiększenie przepustowości w obrębie samego Węzła.**

# Oczekiwania co do procesu przygotowania inwestycji z perspektywy przewoźnika aglomeracyjnego

Niezależnie od konkretnych decyzji co do zakresów projektów, identyfikujemy potrzebę udoskonalenia koordynacji procesu przygotowawczego inwestycji w skali całego WVK:

- Niezbędna synchronizacja wszystkich aktualnych planów inwestycyjnych, niezależnie od stopnia zaawansowania (koncepcja, wstępne studium, studium, projektowanie itd.),
- Niezbędna strategiczne, ogólnosieciowe planowanie zapotrzebowania na przepustowość pośród **wszystkich** przewoźników i rodzajów przewozów,
- Niezbędne analizy oddziaływania na inne odcinki sieci kolejowej dla każdej rozpatrywanej inwestycji (budowa, rozbudowa linii),
- Wskazana jest koordynacja i synchronizacja projektów na etapie realizacji, tak by nie nakładały na siebie wzajemnie utrudnień w ruchu,
- Wskazana jest priorytetyzacja inwestycji według rzeczywistych potrzeb oraz potencjalnych efektów – w pierwszej kolejności realizacja projektów o dużym potencjale popytowym i rozwiązujących najistotniejsze problemy transportowe.



# Dziękuję za uwagę

