

Warszawa, dnia 21 grudnia 2023 r.

Poz. 24

**DECYZJA NR DRR-WRRR.710.7.2023.AnK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 7 grudnia 2023 r.

w sprawie wyrażenia zgody na uprzywilejowanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odcinka Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia linii kolejowej nr 448 Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów, dla przewozów wojewódzkich, tj. dla rodzajów pociągów regionalne pociągi (RP), regionalne osobowe (RO), regionalne aglomeracyjne (RA) na okres modernizacji linii kolejowej nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia, począwszy od Rocznego Rozkładu Jazdy 2024/2025

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 29b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., znak IDRR.611.31.2023 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 27 czerwca 2023 r.),

WYRAŻAM ZGODĘ

na uprzywilejowanie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie odcinka Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia linii kolejowej nr 448 Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów, dla przewozów wojewódzkich, tj. dla rodzajów pociągów regionalne pociągi (RP), regionalne osobowe (RO), regionalne aglomeracyjne (RA) na okres modernizacji linii kolejowej nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia, począwszy od Rocznego Rozkładu Jazdy 2024/2025.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

W piśmie znak: IDRR.611.31.2023 (pismo bez daty), zwanym dalej „Wnioskiem” PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwana dalej „PKP PLK”, „Zarządcą” lub „Stroną”, wystąpiła do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o wyrażenie zgody na uprzywilejowanie odcinka Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia, linii kolejowej nr 448 Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów, dla przewozów wojewódzkich, tj. dla rodzajów pociągów RP, RO, RA na cały okres modernizacji linii kolejowej nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol, na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia, począwszy od Rocznego Rozkładu Jazdy 2024/2025. W piśmie tym PKP PLK poinformowała, że modernizacja linii nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol, na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia będzie skutkowałą całkowitą przerwą w ruchu na tym odcinku, w przewidywanym okresie od czerwca 2025 r. do czasu zakończenia ostatniej fazy prac, która przewidziana jest na wrzesień 2027 r. Obejmie ona m.in. stacje Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia (część dalekobieżna). W trakcie prac przewiduje się wprowadzenie okresowych przerw w ruchu na linii kolejowej nr 448.

Zarządca we Wniosku wyjaśnił, że wprowadzenie uprzywilejowania pasażerskiego ruchu wojewódzkiego na linii kolejowej nr 448 na czas modernizacji linii nr 2 ma na celu zabezpieczenie codziennych dojazdów do pracy i szkół mieszkańców Województwa Mazowieckiego i aglomeracji warszawskiej. Zgodnie z planowaną, na czas ww. modernizacji, organizacją ruchu na obszarze Warszawskiego Węzła Kolejowego, zwanego dalej „WWK”, PKP PLK przewiduje skierowanie ruchu dalekobieżnego na trasy alternatywne przez stację Warszawa Gdańska, która będzie pełniła rolę stacji zastępczej za stację Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia.

We Wniosku Zarządca poinformował, że 4 kwietnia 2023 r. przeprowadził konsultacje, o których mowa w art. 29b ustawy o transporcie kolejowym. Na konsultacjach obecna była większość przewoźników pasażerskich świadczących usługi kolejowego transportu osób na obszarze WWK. Notatka z tych konsultacji, sporządzona przez PKP PLK, została

dołączona do Wniosku. Jednocześnie Zarządca zobowiązał się, po uzyskaniu zgody Prezesa UTK, wprowadzić do swojego regulaminu sieci zapisy dotyczące uprzywilejowania ruchu wojewódzkiego na linii kolejowej nr 448.

Pismem z 10 lipca 2023 r. (znak: DRR-WRRR.710.7.2023.2.AnK) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wszczęciu postępowania administracyjnego. Dodatkowo, po dokonaniu analizy zgromadzonego materiału, Prezes UTK stwierdził, że Wniosek nie uwzględnia warunku wprowadzonego w art. 29b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, czyli zapewnienia możliwości wykorzystania pozostałej zdolności przepustowej linii z uprzywilejowanym określonym rodzajem przewozów przez pozostałe pociągi. Ponadto we Wniosku PKP PLK nie zawarła informacji, w jaki sposób ustosunkowała się do postulatów zgłoszonych przez przewoźników na konsultacjach 4 kwietnia 2023 r. W związku z tym, w ww. piśmie z 10 lipca 2023 r. Prezes UTK wezwał PKP PLK do przekazania następujących informacji i wyjaśnień:

1. *szczegółowego ustosunkowania się do postulatów zgłoszonych przez aplikantów na konsultacjach, które odbyły się 4 kwietnia 2023 r.;*
2. *przekazania szczegółowych informacji w sprawie rozwiązań, jakie PKP PLK zamierza wprowadzić na stacji Warszawa Gdańska w celu zapewnienia sprawnego przepływu potoków podróży na i z peronów, odpowiednich w stosunku do przewidywanego natężenia ruchu pasażerskiego;*
3. *przekazania prognozy dostępnej zdolności przepustowej na trasach alternatywnych dla ruchu innego niż wojewódzki pasażerski oraz przedstawienia możliwości wytrasowania wszystkich pociągów innych niż RP, RO i RA obecnie kursujących przez stację Warszawa Centralna;*
4. *przekazania informacji na temat sposobu zapewniania dostępu do zdolności przepustowej na linii kolejowej nr 448, pozostałej po wytrasowaniu ruchu uprzywilejowanego;*
5. *przekazania informacji na temat odbycia konsultacji z aplikantami innymi niż obecni na konsultacjach z 4 kwietnia 2023 r., tj.:*
 - a) *z organizatorami kolejowego transportu publicznego (marszałkami województw i ministrem właściwym ds. transportu),*
 - b) *z przewoźnikami towarowymi (w tym informacji czy obecnie mają miejsce przewozy towarowe na liniach kolejowych nr 2, 448, 20 i trasach alternatywnych);*
6. *określenia zasad rozpatrywania wniosków aplikantów o wytrasowanie pociągów towarowych na odcinkach linii kolejowych wchodzących w skład tras alternatywnych na czas wprowadzenia uprzywilejowania rodzajów pociągów RP, RO i RA na linii kolejowej nr 448 od stacji Warszawa Zachodnia do stacji Warszawa Wschodnia.*

W piśmie z 28 lipca 2023 r. (znak: IDRR.611.73.2023) PKP PLK poinformowała, że odpowiedzi na postulaty i pytania przewoźników zgłoszone w trakcie konsultacji z 4 kwietnia 2023 r. udzieliła na spotkaniu. Zostały one zawarte w tym piśmie wraz z odpowiedziami na pytania zadane w wezwaniu Prezesa UTK z 10 lipca 2023 r. Strona dołączyła prezentację dotyczącą prognozy dostępnej zdolności przepustowej na trasach alternatywnych dla ruchu innego niż wojewódzki pasażerski oraz przedstawiającą możliwości wytrasowania wszystkich pociągów innych niż RP, RO i RA obecnie kursujących przez stację Warszawa Centralna.

Strona wyjaśniła również, że plany dedykowania linii nr 448 dla przewozów wojewódzkich były poruszane na różnych spotkaniach z organizatorami transportu publicznego, którzy jednak nie uczestniczyli w formalnych konsultacjach. Odnosząc się do kwestii uwzględnienia w konsultacjach przewoźników towarowych, PKP PLK wskazała, że przewozy towarowe są prowadzone na liniach alternatywnych od Warszawy Głównej Towarowej przez Warszawę Gdańską do stacji Warszawa Praga, oraz że po liniach nr 2, 20 takie przewozy nie są prowadzone. Zarządca nie przeprowadził konsultacji z przewoźnikami towarowymi ponieważ, w jego opinii, modernizacja linii średnicowych będzie miała minimalny wpływ na ten rodzaj przewozów.

W kwestii określenia zasad rozpatrywania wniosków aplikantów o wytrasowanie pociągów towarowych na odcinkach linii kolejowych wchodzących w skład tras alternatywnych na czas wprowadzenia uprzywilejowania pociągów wojewódzkich na linii nr 448, PKP PLK oświadczyła, że wnioski o wytrasowanie pociągów towarowych na trasach alternatywnych będą rozpatrywane według aktualnie obowiązujących zasad. Większość wniosków w ruchu towarowym dotyczy Indywidualnego Rozkładu Jazdy wobec czego będą przydzielane na zasadach ogólnych odnoszących się do tego typu ruchu.

11 sierpnia 2023 r. na stronie internetowej UTK opublikowano informację o planowanej modernizacji linii kolejowej nr 2 i o związanym z tym wniosku PKP PLK o wprowadzenie uprzywilejowania przewozów wojewódzkich na linii kolejowej nr 448. W notatce podano planowane zasady organizacji ruchu na obszarze WWK w okresie uprzywilejowania i zwrócono się o przekazanie do Prezesa UTK opinii na ten temat. Do Prezesa UTK wpłynęły dwie opinie w tej sprawie.

Jedna od zespołu ekspertów w składzie: ¹ (Koordynator opracowania), , , , zwanego dalej „Zespołem Ekspertów”, zawierająca propozycję korekt w organizacji ruchu na czas modernizacji linii nr 2 i druga od „PKP Intercity” S.A., zwanej dalej „PKP IC”, zawierająca sugestie zmian i uzupełnień założeń organizacji ruchu na czas modernizacji, zaproponowanych przez PKP PLK.

W piśmie z 28 sierpnia 2023 r. (znak: DRR-WRRR.710.7.2023.5.AnK) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 31 października 2023 r.

Z kolei w piśmie z 26 września 2023 r. (znak: DRR-WRRR.710.7.2023.6.AnK) Prezes UTK wezwał PKP PLK do przekazania wyjaśnień dotyczących planowanego zmniejszenia liczby tras w godzinie dla „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. na średnicowej linii podmiejskiej. Zwrócił się także o poinformowanie, czy będzie techniczna możliwość zapewnienia ruchu pociągów po linii kolejowej nr 45 przez cały okres trwania modernizacji aby zapewnić PKP IC możliwość korzystania z jej stacji technicznej Warszawa Grochów.

W piśmie z 26 września 2023 r. (znak: DRR-WRRR.710.7.2023.7.AnK) Prezes UTK zaprosił przedstawicieli Zarządcy na spotkanie w siedzibie UTK 10 października 2023 r. w celu omówienia szczegółowych kwestii związanych z uprzywilejowaniem ruchu wojewódzkiego na linii kolejowej nr 448 w okresie modernizacji linii nr 2. Jednocześnie w piśmie tym Prezes UTK przekazał opinie i uwagi zebrane w wyniku konsultacji ogłoszonych na stronie internetowej UTK 11 sierpnia 2023 r.

W piśmie z 9 października 2023 r. (znak: IDRR.611.149.2023.) PKP PLK udzieliła odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 26 września 2023 r. (znak: DRR-WRRR.710.7.2023.6.AnK). Zarządca wskazał m.in., że:

Na etapie konstrukcji Roczego Rozkładu Jazdy nie ma możliwości przewidzenia wszystkich elementów i ograniczeń realizowanych w poszczególnych fazach modernizacji (brak szczegółów, brak regulaminów tymczasowych prowadzenia robót). Doświadczenia uzyskane przy modernizacji stacji Warszawa Zachodnia wskazują na konieczność zachowania przez PLK SA rezerwy przepustowości (bufora) w celu zachowania płynności i jakości ruchu kolejowego w trakcie prowadzenia prac o tak dużym zakresie.

W związku z powyższym przydzielenie 30 tras (15 par) w godzinie na średnicowej linii podmiejskiej oraz pozostawienie 2 tras wolnych (1 pary) ma zapewnić możliwość redukcji ewentualnych opóźnień, uniemożliwić lub ograniczyć ich kumulowanie się na węźle warszawskim a także służyć jako rezerwa w sytuacjach awaryjnych.

Nie będzie technicznej możliwości zapewnienia ruchu pociągów po linii kolejowej nr 45 przez cały okres trwania modernizacji. Możliwość korzystania ze stacji technicznej Warszawa Grochów zostanie zapewniona poprzez linie kolejowe nr 452, 545, 903.

Zwrócić tu należy uwagę, że w trakcie trwania modernizacji nie będzie możliwości jazdy z linii nr 9 na stację Warszawa Wschodnia, tak więc przeważająca większość ruchu PKP Intercity S.A. na stację Warszawa Grochów będzie kierowana ze stacji Warszawa Gdańska oraz kierunku linii nr 9 po linii 545.

10 października 2023 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli UTK z przedstawicielami Zarządcy, w trakcie którego omówiono:

- 1) sposób organizacji prac modernizacyjnych na linii nr 2 a po ich zakończeniu linii nr 448,
- 2) uwarunkowania możliwości udostępniania zdolności przepustowej linii nr 448 niewykorzystanej przez ruch wojewódzki na potrzeby przewozów międzywojewódzkich,
- 3) przyczyny, dla których przewidziano dostępną przepustowość linii nr 448 na czas modernizacji linii nr 2 o dwie trasy w godzinie mniejszą niż ma to miejsce obecnie,
- 4) modernizację stacji Warszawa Gdańska,
- 5) uwagi i oczekiwania zgłoszone w konsultacjach zorganizowanych przez Prezesa UTK.

10 października 2023 r. wpłynęły do UTK uzupełnione uwagi Zespołu Ekspertów do projektu założeń organizacji ruchu w okresie modernizacji linii średnicowej Warszawskiego Węzła Kolejowego.

W piśmie z 27 października, znak DRR-WRRR.710.7.2023.10.AnK Prezes UTK zaprosił przedstawicieli Zarządcy, Zespołu Ekspertów i PKP IC na spotkanie w siedzibie UTK w celu omówienia uwag zgłoszonych do propozycji organizacji ruchu w WWK w związku z uprzywilejowaniem pasażerskich przewozów wojewódzkich na linii nr 448 na czas modernizacji linii nr 2.

W piśmie z 31 października 2023 r. (znak: DRR-WRRR.710.7.2023.11.AnK) Prezes UTK zawiadomił PKP PLK o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 8 grudnia 2023 r. Do pisma dołączona została uzupełniona opinia Zespołu Ekspertów nt. planowanej organizacji ruchu na obszarze WWK na czas modernizacji linii nr 2.

¹ Oznaczenie pokazuje usuniętą treść określającą dane osobowe.

8 listopada 2023 r. wpłynął e-mail od PKP IC potwierdzający bezpośredni udział jej przedstawicieli w spotkaniu 21 listopada 2023 r.

21 listopada 2023 r. odbyło się spotkanie poświęcone omówieniu kwestii uprzywilejowania ruchu wojewódzkiego na linii nr 448 na czas modernizacji linii nr 2. W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele PKP PLK, PKP IC i Zespołu Ekspertów. Zostały przedstawione i przedyskutowane kwestie związane z organizacją ruchu na obszarze WWK w czasie ww. uprzywilejowania i możliwy zakres regulacji tej kwestii w decyzji Prezesa UTK w przedmiotowej sprawie.

W piśmie z 29 listopada 2023 r. (znak: DRR-WRRR.710.7.2023.14.AnK) Prezes UTK zawiadomił w trybie art. 10 k.p.a. PKP PLK o zgromadzeniu materiału dowodowego i o możliwości złożenia ostatecznego oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów.

Strona nie skorzystała z prawa przysługującego jej na podstawie art 10 § 1 k.p.a.

Mając na względzie powyższe Prezes UTK stwierdził co następuje.

Zgodnie z art. 7 k.p.a. *W toku postępowania organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.*

Zgodnie z art. 61 § 1 *Postępowanie administracyjne wszczyna się na żądanie strony lub z urzędu.*

Art. 104 § 1 k.p.a. stanowi, że *Organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.*

Art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że *Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.*

Zgodnie z art. 29b ustawy o transporcie kolejowym: *Zarządca może, po konsultacji z zainteresowanymi stronami, wskazać odcinki linii kolejowych, na których określony rodzaj przewozów będzie uprzywilejowany, pod warunkiem:*

- 1) *zapewnienia dla pozostałych pociągów tras alternatywnych umożliwiających realizację przewozu z tej samej stacji początkowej i do tej samej stacji końcowej, z uwzględnieniem zastępowalności obu tras w związku ze świadczeniem przez przewoźnika kolejowego usług przewozu towarowego lub pasażerskiego;*
- 2) *zapewnienia możliwości wykorzystania pozostałej zdolności przepustowej przez pozostałe pociągi;*
- 3) *uzyskania zgody Prezesa UTK.*

Prezes UTK jest uprawniony do wydania decyzji w sprawie wyrażenia zgody na uprzywilejowanie określonych rodzajów przewozów na wskazanych przez zarządcę infrastruktury odcinkach linii kolejowych.

PKP PLK jest zarządcą infrastruktury kolejowej posiadającym autoryzację bezpieczeństwa wydaną przez Prezesa UTK 26 lutego 2021 r. i ważną do 1 marca 2026 r., tym samym jest uprawniona do złożenia wniosku, o którym mowa w art. 29b ustawy o transporcie kolejowym.

Zgodnie z przytoczonym wyżej przepisem art. 29b ustawy o transporcie kolejowym, zarządca infrastruktury jest uprawniony do wprowadzenia uprzywilejowania określonego rodzaju ruchu na odcinku linii kolejowej przy spełnieniu wskazanych tam warunków.

Zgoda Prezesa UTK, jako organu regulacyjnego, może być udzielona po stwierdzeniu, że zarządca infrastruktury spełnił lub zadeklarował spełnienie przesłanek wskazanych przepisem art. 29b, a także po uznaniu zasadności wprowadzenia takiego uprzywilejowania.

W wyniku analizy materiału zgromadzonego w sprawie pod kątem spełnienia przesłanek koniecznych do uprzywilejowania rodzaju ruchu na odcinku linii kolejowej Prezes UTK stwierdził co następuje.

Ad 1) Odbycie konsultacji z zainteresowanymi stronami.

PKP PLK poinformowała Prezesa UTK o przeprowadzeniu 4 kwietnia 2023 r. konsultacji z zainteresowanymi stronami, o których mowa w art. 29b ustawy o transporcie kolejowym. W konsultacjach wzięli udział przewoźnicy pasażerscy, których pociągi kursują na obszarze WWK. Zarządca zadeklarował, że pomimo zaproszenia, przedstawiciel RegioJet a.s. nie przyszedł na konsultacje. W spotkaniu nie uczestniczyli przedstawiciele organizatorów transportu publicznego i przewoźników towarowych. PKP PLK nie prowadziła również konsultacji z przewoźnikami towarowymi, ponieważ w ocenie Zarządcy, prowadzona modernizacja linii średnicowych będzie miała minimalny wpływ na ten rodzaj przewozów.

Biorąc pod uwagę powyższe informacje, należy stwierdzić, że sektor transportu publicznego był reprezentowany przez przewoźników pasażerskich, którzy mają zawarte umowy o świadczenie usług publicznych. Zgodnie z informacją przekazaną przez Stronę, przewoźnicy towarowi zamawiają trasy przede wszystkim w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy, korzystają zatem z przepustowości niewykorzystanej w Rocznym Rozkładzie Jazdy. Z uwagi na powyższe

oraz na natężenie ruchu na warszawskich liniach średnicowych przewoźników towarowych nie można uznać za „zainteresowaną stronę”, o której mowa w przepisie art. 29b ustawy o transporcie kolejowym. Należy również wskazać, że art. 29b nie określa szczegółowych wymagań odnośnie formy i zakresu konsultacji. W związku z powyższym warunek ich przeprowadzenia został w ocenie Prezesa UTK spełniony.

Ad.2) zapewnienie tras alternatywnych

We Wniosku PKP PLK przedstawiła organizacji ruchu na obszarze WWK na czas modernizacji linii kolejowej nr 2, która miałaby – po wyrażeniu przez Prezesa UTK zgody zgodnie z Wnioskiem – zostać uwzględniona w regulaminie sieci:

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 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 nieudostępnianym 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.*

Zgodnie z informacją uzyskaną od Zarządcy, mają być one wprowadzone do regulaminu sieci po uzyskaniu zgody Prezesa UTK na uprzywilejowanie odcinka linii 448, o którym mowa we Wniosku.

Ponadto w piśmie z 28 lipca 2023 r. (znak: IDRR.611.73.2023) Zarządca wyjaśnił:

1. *PLK SA przewiduje zabezpieczenie 6 par tras przez stację Warszawa Gdańska dla PKP Intercity S.A.*
2. *Po przeprowadzonej analizie możliwości poprawy funkcjonalności stacji Warszawa Gdańska PLK S.A. 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 PLK SA rozpocznie niezwłocznie.

2) Wykonanie po stronie południowej ciągu pieszego łączącego kładkę zachodnią (łąączącą perony oraz ulice Kłopot i Felińskiego) z wejściem do przejścia podziemnego w rejonie parkingu przy stacji Warszawa Gdańska (jednocześnie zostałaby 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 PLK S.A. 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. Planujemy 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 obciążone 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 rozbioru została uznana za nieuzasadnioną na rzecz budowy całkowicie nowych zadaszeń. Zadanie to obciążone jest ryzykiem czasowym.

3. 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 takichjazd przez cały okres trwania inwestycji;

4. PLK SA nie widzi przeszkód dla rozpoczynania i kończenia biegu pociągów z/do Łodzi na stacji Warszawa Główna.

5. Możliwość zjazdów i podjazdów na stację Warszawa Grochów została przewidziana na etapie planowania prac.

6. 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.

We Wniosku PKP PLK wśród przytoczonych wyżej zasad organizacji ruchu na czas modernizacji linii nr 2 wskazała trasy alternatywne dla ruchu innego niż pasażerski wojewódzki na czas uprzywilejowania pociągów RP, RO i RA na linii nr 448. Jednocześnie, odnosząc się do przedstawionych przez Zarządcę powyższych założeń organizacji ruchu, należy w pierwszej kolejności zwrócić uwagę, że zgodnie z obowiązującymi przepisami zasady przydzielania tras pociągów powinny odnosić się do rodzajów ruchu, a nie konkretnych przewoźników.

Istotną kwestią związaną ze spełnieniem ustawowego wymogu zapewnienia tras alternatywnych dla pozostałych rodzajów przewozów jest przebudowa stacji Warszawa Gdańska tak, aby umożliwić swobodny przepływ znacznie zwiększonych potoków podróżnych w okresie pełnienia przez nią funkcji stacji alternatywnej dla Warszawy Centralnej i Warszawy Wschodniej. Plany inwestycyjne PKP PLK w tym zakresie przedstawione przez Stronę w piśmie z 28 lipca 2023 r. (znak: IDRR.611.73.2023). Kwestia ta została także podniesiona w uwagach zgłoszonych do Prezesa UTK przez Zespół Ekspertów, które Prezes UTK przekazał Zarządcy.

Ważnym elementem jest także zapewnienie możliwości korzystania przez PKP IC z infrastruktury stacji technicznej Warszawa Grochów, niezbędnej do prowadzenia ruchu przez tego przewoźnika. Na spotkaniu z przedstawicielami UTK 10 października 2023 r. Zarządca wyjaśnił, że dojazd dla pociągów PKP IC do stacji technicznej Warszawa Grochów zostanie zapewniony innymi liniami niż ma to miejsce obecnie.

W piśmie BBPR1k-070-190/2023 z 18 sierpnia 2023 r. PKP IC podniosła także kwestię zaczynania i kończenia na stacji Warszawa Gdańska biegu pociągów z/na kierunek Gdański linią kolejową nr 9 uruchamianych w czasie modernizacji linii nr 2, wskazując, że zakończenie biegu na stacji Warszawa Zachodnia i Warszawa Główna stoi w sprzeczności z zasobami tego przewoźnika mieszczącymi się na stacji Warszawa Grochów. PKP IC podniosła również, że ze względu na objęcie modernizacją stacji Warszawa Wschodnia, w przypadku braku zapewnienia możliwości rozpoczynania i kończenia biegu na stacji Warszawa Gdańska, zdaniem przewoźnika, nie zostanie spełniony warunek zapewnienia dla pozostałych pociągów tras alternatywnych umożliwiających realizację przewozu z tej samej stacji początkowej i do tej samej stacji końcowej. Na spotkaniu z przedstawicielami UTK 10 października 2023 r. PKP PLK wyjaśniła,

że dostępna przepustowość stacji Warszawa Gdańska, ograniczona głównie przez przepustowość kolejowego Mostu Gdańskiego, nie pozwala na zwiększenie liczby pociągów przyjmowanych przez tę stację. Ponadto kończenie tras pociągów na stacji Warszawa Gdańska, szczególnie w godzinach szczytu, znacznie ograniczyłoby dostępną przepustowość stacji, co mogłoby skutkować brakiem dostępnej krawędzi peronowej właśnie dla kolejnego pociągu PKP IC. Dlatego konieczne jest wprowadzenie ograniczenia poprzez dopuszczenie kursowania pociągów z/na kierunku zachodnie tylko do stacji Warszawa Zachodnia (lub alternatywnie Warszawa Główna).

Zważyć należy, że przepis art. 29b ustawy o transporcie kolejowym nie jest, *expressis verbis*, dedykowany okolicznościom związanym z remontem odcinka linii kolejowej. W związku z tym, Wniosek należy rozpatrywać również w kontekście proponowanych przez Zarządcę do wprowadzenia do regulaminu sieci założeń organizacji ruchu na czas modernizacji linii kolejowej nr 2. Zgodnie bowiem z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755), zwanym dalej „Rozporządzeniem ws. udostępniania”, w regulaminie sieci zawiera się m.in. *ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, w tym związane z realizacją zadań zarządcy w zakresie, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy*. Niezależnie od uprzywilejowania określonych rodzajów przewozów, w trakcie prac związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej, zarządca ma prawo określić specyficzne zasady organizacji ruchu związane z ich realizacją. W przypadku modernizacji linii nr 2 prace będą obejmowały także tory przeznaczone dla ruchu dalekobieżnego na stacji Warszawa Wschodnia, co uniemożliwi korzystanie z nich przez pociągi kursujące na części kierunków.

Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes UTK uznał, że z uwagi na konieczność przeprowadzenia modernizacji linii nr 2 oraz zasadności uprzywilejowania ruchu wojewódzkiego na odcinku linii nr 448 od Warszawy Zachodniej do Warszawy Wschodniej i wynikające z tego utrudnienia, a także zapowiedź Zarządcy dot. organizacji ruchu pociągów na obszarze WWK zapewniającą możliwie najlepszą płynność wszystkich rodzajów przewozów, przesłankę zapewnienia tras alternatywnych, pomimo możliwych ograniczeń związanych z prowadzonymi pracami, należy uznać za spełnioną.

Ad. 3) Zapewnienia możliwości wykorzystania pozostałej zdolności przepustowej przez pozostałe pociągi

We Wniosku Strona nie odniosła się do przesłanki zapewnienia możliwości wykorzystania pozostałej zdolności przepustowej na odcinku linii nr 448 w okresie uprzywilejowania ruchu wojewódzkiego przez pozostałe pociągi. Dlatego Prezes UTK zwrócił się do Zarządcy o przekazanie informacji w tym zakresie. PKP PLK wyjaśniła, że zapewnienie dostępu do zdolności przepustowej na linii kolejowej nr 448, pozostałej po wytrasowaniu ruchu uprzywilejowanego, następować będzie w trybie opracowania i przekazania zainteresowanym przewoźnikom wykazu pozostałych, dostępnych na linii 448, wolnych tras pociągów po opracowaniu projektu Roczego Rozkładu Jazdy. W ramach zgłaszania uwag do projektu przewoźnicy będą mogli wnioskować o przydzielenie takiej trasy oraz dokonać niezbędnych zmian we wnioskach o przydział trasy.

Po przeanalizowaniu zgromadzonego materiału dowodowego, Prezes UTK uznał, że zaproponowana przez Stronę organizacja ruchu pociągów na czas modernizacji linii nr 448, po uwzględnieniu dodatkowych wyjaśnień i deklaracji, spełnia wymogi określone w art. 29b pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Prezes UTK stwierdził jednocześnie, że wprowadzenie uprzywilejowania pasażerskiego ruchu wojewódzkiego na linii kolejowej nr 448 na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do stacji Warszawa Wschodnia na czas całkowitego zamknięcia ruchu na linii kolejowej nr 2 na tym odcinku w związku z pracami modernizacyjnymi jest uzasadnione intensywnością wykorzystania połączeń realizowanych tą linią pociągami RO, RP i RA przez podróżnych dojeżdżających do i z pracy i szkół w obrębie WWK. Jednocześnie ruch międzywojewódzki będzie mógł być skierowany na trasy alternatywne, co jest zgodne z wymogiem określonym w art. 29b ustawy o transporcie kolejowym. Zarządca zadeklarował zapewnienie dostępu do zdolności przepustowej pozostałej po przydzieleniu tras dla pociągów wojewódzkich na linii nr 448 dla pozostałych pociągów. Wyjaśnił także w trybie jakiej procedury przepustowość ta będzie alokowana. Dotrzymanie tego zobowiązania będzie mogło być zweryfikowane po wpłynięciu pierwszych wniosków o przydzielenie takiej zdolności przepustowej od aplikantów realizujących kolejowe połączenia międzywojewódzkie.

W opinii Prezesa UTK uciążliwość dla podróżnych wynikająca ze skierowania pociągów międzywojewódzkich na stacje zastępcze (Warszawa Gdańska, Warszawa Zachodnia, Warszawa Wschodnia) jest mniejsza niż miałoby to miejsce w przypadku skierowania na trasy alternatywne pociągów dowożących osoby korzystające codziennie z połączeń kolejowych linią kolejową nr 448 w celu dojazdów do/z pracy i szkół. Spowodowane jest to faktem, że w Warszawie funkcjonuje dobrze rozwinięta komunikacja publiczna. Podróżni zamierzający dojechać pociągiem międzywojewódzkim do stacji Warszawa Centralna czy Wschodnia będą mogli przesiąść się do pociągu wojewódzkiego i dojechać do Warszawy Śródmieście znajdującej się nieopodal stacji Warszawa Centralna lub do Warszawy Wschodniej. Podróżni, którzy opuszczą pociąg dalekobieżny na stacji Warszawa Gdańska, będą mogli bezpośrednio dojechać do centrum miasta np. metrem lub pociągami aglomeracyjnymi do stacji Warszawa Zachodnia. Natomiast w przypadku dojazdów do/z pracy, istotne jest zapewnienie możliwości bezpośredniego dotarcia pasażerom w pobliżu

ich docelowego miejsca przeznaczenia z uwagi na powtarzający się codziennie cel ich podróży. Trzeba tutaj podkreślić, że w centrum Warszawy znajduje się wiele zakładów pracy i szkół, do których zmierzają osoby z obszarów podmiejskich i innych dzielnic stolicy.

Jednocześnie trzeba zwrócić uwagę, że na podstawie art. 5 ust. 2 i 5 ustawy o transporcie kolejowym do zadań Zarządcy należy utrzymanie infrastruktury kolejowej przez prowadzenie prac mających na celu utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury kolejowej do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, w tym nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów; a także odnowienie infrastruktury kolejowej. Zgodnie z art. 29b pkt 1 Zarządca ma obowiązek zapewnienia tras alternatywnych dla pociągów innych niż uprzywilejowanych na odcinku linii kolejowej. Ze względów technicznych, zgodnie z argumentacją przedstawioną przez PKP PLK na spotkaniu w siedzibie UTK 10 października 2023 r. konieczne będzie całkowite wstrzymanie ruchu pociągów po linii kolejowej nr 2 na czas modernizacji i przeprowadzenie prac na obu liniach kolejowych etapami – najpierw na linii nr 2, a potem na linii nr 448. Wobec konieczności przeprowadzenia modernizacji na liniach średnicowych na terenie Warszawy, Zarządca wystąpił do Prezesa UTK o zgodę na uprzywilejowanie ruchu wojewódzkiego na linii nr 448 na czas prac na linii nr 2. Tym samym konieczne stało się zaproponowanie przez Zarządcę alternatywnej organizacji ruchu dla połączeń międzywojewódzkich, co po analizie dokonanej przez Stronę, zostało zrealizowane.

Istotną kwestią w przedmiotowej sprawie jest uwzględnienie w regulaminie sieci zasad organizacji ruchu określonych przez PKP PLK we Wniosku, wraz z dodatkowymi deklaracjami i wyjaśnieniami przedstawionymi w piśmie Strony do Prezesa UTK z 10 lipca 2023 r. Zasady organizacji ruchu, o których mowa w niniejszej decyzji, mogą ulec modyfikacjom w celu dostosowania ich do zmian i dynamiki rynku. W całym okresie prac modernizacyjnych na linii nr 2 i, związanym z nimi, uprzywilejowaniem przewozów wojewódzkich na odcinku linii nr 448 Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia, przesłanki określone w art. 29b ustawy o transporcie kolejowym umożliwiające takie uprzywilejowanie, muszą być jednak spełnione. Jednocześnie należy podkreślić, że zgodnie z art. 32 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym, a także § 27 ust. 3 Rozporządzenia ws. udostępniania, treść regulaminu sieci i jej zmiany muszą być konsultowane ze wszystkimi aplikantami.

Prezes UTK przeanalizował również zgłoszone przez Zespół Ekspertów i PKP IC uwagi do propozycji organizacji ruchu na czas uprzywilejowania pociągów wojewódzkich na linii nr 448. W zasadniczej części odnosiły się one do kwestii sterowania ruchem, integracji z transportem miejskim, umożliwienia korzystania z dalekobieżnej części stacji Warszawa Wschodnia poprzez ograniczenie zakresu prowadzonych tam prac modernizacyjnych, umożliwienia zaczynania/kończenia biegu na dodatkowych stacjach czy uznania 8-minutowego czasu postoju dla pociągów międzywojewódzkich na stacji Warszawa Gdańska jako indykatywny. Po przeanalizowaniu przedstawionych propozycji Prezes UTK stwierdził, że w większości wykraczają one poza obszar przedmiotu decyzji Prezesa UTK w przedmiotowej sprawie, jaki został określony w art. 29b ustawy o transporcie kolejowym. Podniesiona przez PKP IC kwestia zapewnienia dojazdu trasami alternatywnymi do tej samej stacji początkowej/końcowej, o czym mowa w ww. art. 29b, została wyjaśniona przez PKP PLK i Prezes UTK stwierdził, że w szczególnych warunkach realizacji prac modernizacyjnych na linii nr 2 zaproponowaną organizację ruchu należy uznać za optymalną.

Mając na względzie powyższe, Prezes UTK podjął decyzję jak w sentencji.

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 14 dni od dnia doręczenia jej decyzji.

Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK. Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w zw. z art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w zw. z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1634, z późn. zm.), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w zw. z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239 – 262 p.p.s.a.

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnień do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, skutkujące prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania, określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*