**Warszawa Gdańska – odpowiedzi do mediów**

**10.03.2023 – odp. na pytania red. Piotra Bakalarskiego z TVN Warszawa**

1.Dlaczego nie zdecydowano się na budowę większej liczby wejść/zejść?

W ramach inwestycji na Warszawie Gdańskiej, oprócz przebudowy wejść z przejścia podziemnego na perony, wybudowano dwie nowe kładki, dzięki czemu pasażerowie mają możliwość wygodnego wyjścia ze stacji w kierunku miasta i innych środków komunikacji miejskiej. Obiekty są wyposażone w windy i tym samym zapewniają pełną dostępność wszystkim podróżnym, także tym z ograniczoną możliwością poruszania się.
2.Czemu są one tak wąskie?

Szerokość wejść z peronów do przejścia podziemnego na stacji Warszawa Gdańska nie była zmieniana podczas realizacji inwestycji. Wymiary schodów ruchomych zostały dostosowane do szerokości wejścia do tunelu.
3.Czy właściwą decyzją była budowa schodów ruchomych w obu relacjach? Oceniam, że one nie poprawiają przepustowości, szczególnie, że często któreś z nich są zepsute.

Schody ruchome umożliwiają sprawne wejście i zejście na wszystkie perony stacji Warszawa Gdańska. Dodatkowo komunikację ułatwiają kładki.

PLK SA w lutym wykonały konserwację schodów ruchomych na Gdańskiej. Serwis schodów ruchomych został wykonany przed marcową korektą rozkładu jazdy (12 marca), po której na stacji Warszawa Gdańska zatrzyma się więcej niż dotychczas pociągów. Właściwe utrzymanie schodów ruchomych zapewni pasażerom sprawne przemieszczanie się z peronów do przejścia podziemnego i ograniczy możliwość wystąpienia usterek urządzeń.

**18.03.2023 odp. na pytania red. Krzysztofa Śmietany z red. Dziennik Gazeta Prawna**

1. W ostatnich dniach szwankowała m.in. informacja pasażerska na linii obwodowej, w tym na stacji Warszawa Gdańska. Często na wyświetlaczach pokazywała się informacja niezgodna z rzeczywistością (zapowiedź pociągu nie pokrywała się ze stanem faktycznym). Jaka jest przyczyna tych kłopotów? Kiedy to zostanie naprawione?

System informacyjny na linii obwodowej Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska działa sprawnie. Przy wystąpieniu zmian w rozkładzie jazdy system jest aktualizowany przez pracowników. W sytuacji dynamicznej operatorzy sukcesywnie wprowadzają zmiany, tak aby pasażer miał w miarę możliwości jak najbardziej aktualną informację. PLK SA wzmocniły obsadę stanowisk odpowiadających za aktualizację informacji dla pasażerów na linii obwodowej.

2.Ostatnie dni pokazały, że przebudowa udogodnień dla pasażerów na stacji Warszawa Gdańska okazała się nietrafiona? Po przyjeździe pociągu podróżni kilka minut tłoczą się do zejścia do tunelu. Dlaczego w czasie niedawnej przebudowy nie powstał drugi tunel (co rozważano), który mógłby ułatwić dojście do metra? Wraz z kolejnymi etapami przebudowy linii średnicowej sytuacja będzie się tylko pogorszać? Czy w związku z tym spółka PKP PLK szykuje jakieś usprawnienia na stacji Warszawa Gdańska? Jeśli tak to jakie?

**W latach 2009-17 zmodernizowano stację Warszawa Gdańska poprzez przebudowę układu torów oraz przebudowę i dobudowę peronów. W 2017 roku rozważano budowę przejścia podziemnego i schodów dwubiegowych. Okazało się, że ze względu na szerokość peronów nie jest to możliwe. W związku z tym, że inwestycja była realizowana w latach 2009-17 i  obowiązywała 5 letnia kwalifikowalność nie było możliwości ingerencji. Groziłoby to koniecznością zwrócenia środków. Błąd popełniono w latach 2008-09 na etapie przygotowania inwestycji i późniejszej jej realizacji. Nie przewidziano wzrostu przewozów pasażerskich, a raczej zakładano ich spadek.**

**Chcąc zminimalizować niedogodności zdecydowano o budowie nowych kładek. Obecnie trwają analizy o dalszych rozwiązaniach ułatwiających poruszanie się po stacji Warszawa Gdańska.**

3.Co zrobi PKP PLK, by w przyszłości nie dochodziło do takiego chaosu na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego, jak w minionym tygodniu?

**PLK SA będzie bardziej asertywna w stosunku do przewoźników przy konstrukcji rozkładu jazdy.**

1. Kiedy zaczną się kolejne etapy przebudowy linii średnicowej? Kiedy zostanie ogłoszony przetarg na przebudowę stacji Warszawa Wschodnia? Kiedy zostaną ogłoszone kolejne przetargi – na odcinki w stronę Dworca Centralnego i Zachodniego?

**PLK SA przygotowują się do ogłoszenia w przyszłym roku przetargów na wybór wykonawców kolejnych części linii średnicowej.**

5.Kiedy zakończy się cała przebudowa linii średnicowej?

**Planowane zakończenie inwestycji na linii średnicowej planowane jest w 2029 r.**

6.Jakie PKP PLK chce wprowadzić udogodnienia dla pasażerów w czasie kolejnych etapów przebudowy linii średnicowej? Pasażerów czeka kilka lat kolejnych kłopotów – co zrobić, żeby podróżni nie zrezygnowali masowo z usług kolei w tym czasie?

**Z przewoźnikami i władzami miasta opracowywane są plany komunikacji na czas przebudowy linii średnicowej. Informacje zostaną przekazane z wyprzedzeniem.**

**23.03.2023 odp. na pytania red. Jarosława Osowskiego z Gazety Wyborczej oraz red. Adama Abramiuka z RDC**

Poruszanie się w obszarze Warszawy Gdańskiej ułatwia przejście podziemne oraz dwie zadaszone kładki. Zejścia na każdy z peronów znajdują się od strony wiaduktu drogowego na ul. Mickiewicza. Od zachodniej strony stacji kładka połączyła perony oraz ul. Kłopot z ul. Felińskiego. Dostępność dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się zapewniają windy. Trzy dźwigi zostały zamontowane na wschodniej kładce od strony wiaduktu drogowego na ul. Mickiewicza. Kolejnych pięć znajduje się na kładce zachodniej od strony ulic Kłopot i Felińskiego.

W latach 2009-17 zmodernizowano stację Warszawa Gdańska poprzez przebudowę układu torów oraz przebudowę i dobudowę peronów. W 2017 roku rozważano budowę przejścia podziemnego i schodów dwubiegowych. Okazało się, że ze względu na szerokość peronów nie jest to możliwe. W związku z tym, że inwestycja była realizowana w latach 2009-17 i obowiązywała 5 letnia kwalifikowalność nie było możliwości ingerencji. Groziłoby to koniecznością zwrócenia środków. Błąd popełniono w latach 2008-09 na etapie przygotowania inwestycji i późniejszej jej realizacji. Nie przewidziano wzrostu przewozów pasażerskich, a raczej zakładano ich spadek.

Chcąc zminimalizować niedogodności zdecydowano o budowie nowych kładek.

Obecnie trwają analizy o dalszych rozwiązaniach ułatwiających poruszanie się po stacji Warszawa Gdańska.

Przed wprowadzeniem korekty rozkładu jazdy, 12 marca 2023 wszystkie kierunki wyjść i dojść do peronów na stacji Warszawa Gdańska zostały oznaczone dodatkowymi tablicami informacyjnymi. Przewoźnikom udostępniono plansze multimedialne przedstawiające schemat poruszania się na stacji Warszawa Gdańska, które mogą być wyświetlane w pociągach. Na stacjach Warszawskiego Węzła Kolejowego oraz dużych stacjach na obszarze całego kraju, zamieszczono plakaty informacyjne dot. zmian w rozkładzie jazdy na Warszawskim Węźle Kolejowym, w tym o zatrzymywaniu się wybranych pociągów przy peronie 9 stacji Warszawa Zachodnia. Pasażerom rozdawano ulotki informacyjne ze schematem stacji Warszawa Gdańska oraz Warszawa Zachodnia, na których wskazane zostały wszystkie drogi dojścia do/z poszczególnych peronów. Na ulotkach wskazana została dogodna przesiadka do linii metra M2 na stacji Warszawa Młynów.

Aby równomiernie rozłożyć potoki pasażerskie oraz zachęcić pasażerów do korzystania z kładki znajdującej się po wschodniej stronie peronów, połączonej z wiaduktem drogowym na ul. Andersa oraz po stronie zachodniej od CH Westfield Arkadia dokonano zmiany umiejscowienia wskaźników W32 (miejsca zatrzymania czoła pociągu).

**23.03.2023 odp. na pytania red. Witolda Urbanowicza z red. Rynek Kolejowy**

Stacja Warszawa Gdańska obsługuje obecnie około 360 pociągów w ciągu doby. Na zwiększenie przepustowości Warszawy Gdańskiej miały wpływ już zrealizowane inwestycje, między innymi dobudowa peronu numer 4 oraz przebudowa jednej nitki kolejowego Mostu Gdańskiego.

W zależności od sytuacji na Warszawskim Węźle Kolejowym, ustalane są trasy pociągów, uwzględniając także możliwości linii obwodowej oraz stacji Warszawa Gdańska.

Decyzja o wykorzystywaniu peronu nr 3 stacji Warszawa Gdańska dla pociągów dalekobieżnych wynika z długości jego krawędzi.

12 marca nie odnotowano usterek schodów ruchomych. Stwierdzono nieuprawnione użycie przycisku „stop”. Na miejsce został skierowany pracownik PLK SA, który ponownie włączył schody. O zdarzeniu poinformowano Straż Ochrony Kolei. Serwis urządzeń jest wzywany jedynie w przypadku stwierdzenia usterki. Serwis powinien rozpocząć się nie później niż 1,5 h od zgłoszenia usterki.

W celu podniesienia jakości obsługi na stacji Warszawa Gdańska, poprawiono intensywność nagłośnienia na peronach. Dodatkowi operatorzy systemu informacji pasażerskiej zostali skierowani do obsługi urządzeń. Uwagi dotyczące informacji pasażerskiej można zgłaszać na stronie <https://www.plk-sa.pl/kontakt/formularze-kontaktowe> lub przez aplikację „Sprawny peron”.

Poruszanie się w obszarze Warszawy Gdańskiej ułatwia przejście podziemne oraz dwie zadaszone kładki. Zejścia na każdy z peronów znajdują się od strony wiaduktu drogowego na ul. Mickiewicza. Od zachodniej strony stacji kładka połączyła perony oraz ul. Kłopot z ul. Felińskiego. Dostępność dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się zapewniają windy. Trzy dźwigi zostały zamontowane na wschodniej kładce od strony wiaduktu drogowego na ul. Mickiewicza. Kolejnych pięć znajduje się na kładce zachodniej od strony ulic Kłopot i Felińskiego.

W latach 2009-17 zmodernizowano stację Warszawa Gdańska poprzez przebudowę układu torów oraz przebudowę i dobudowę peronów. W 2017 roku rozważano budowę przejścia podziemnego i schodów dwubiegowych. Okazało się, że ze względu na szerokość peronów nie jest to możliwe. W związku z tym, że inwestycja była realizowana w latach 2009-17 i obowiązywała 5 letnia kwalifikowalność nie było możliwości ingerencji. Groziłoby to koniecznością zwrócenia środków. Błąd popełniono w latach 2008-09 na etapie przygotowania inwestycji i późniejszej jej realizacji. Nie przewidziano wzrostu przewozów pasażerskich, a raczej zakładano ich spadek.

Chcąc zminimalizować niedogodności zdecydowano o budowie nowych kładek.

Obecnie trwają analizy o dalszych rozwiązaniach ułatwiających poruszanie się po stacji Warszawa Gdańska.

Przed wprowadzeniem korekty rozkładu jazdy, 12 marca 2023 wszystkie kierunki wyjść i dojść do peronów na stacji Warszawa Gdańska zostały oznaczone dodatkowymi tablicami informacyjnymi. Przewoźnikom udostępniono plansze multimedialne przedstawiające schemat poruszania się na stacji Warszawa Gdańska, które mogą być wyświetlane w pociągach. Na stacjach Warszawskiego Węzła Kolejowego oraz dużych stacjach na obszarze całego kraju, zamieszczono plakaty informacyjne dot. zmian w rozkładzie jazdy na Warszawskim Węźle Kolejowym, w tym o zatrzymywaniu się wybranych pociągów przy peronie 9 stacji Warszawa Zachodnia. Pasażerom rozdawano ulotki informacyjne ze schematem stacji Warszawa Gdańska oraz Warszawa Zachodnia, na których wskazane zostały wszystkie drogi dojścia do/z poszczególnych peronów. Na ulotkach wskazana została dogodna przesiadka do linii metra M2 na stacji Warszawa Młynów.

Aby równomiernie rozłożyć potoki pasażerskie oraz zachęcić pasażerów do korzystania z kładki znajdującej się po wschodniej stronie peronów, połączonej z wiaduktem drogowym na ul. Andersa oraz po stronie zachodniej od CH Westfield Arkadia dokonano zmiany umiejscowienia wskaźników W32 (miejsca zatrzymania czoła pociągu).