

Rozwój połączeń kolejowych Trójmorza

Koncepcja szlaku kolejowego Rail Intermarium



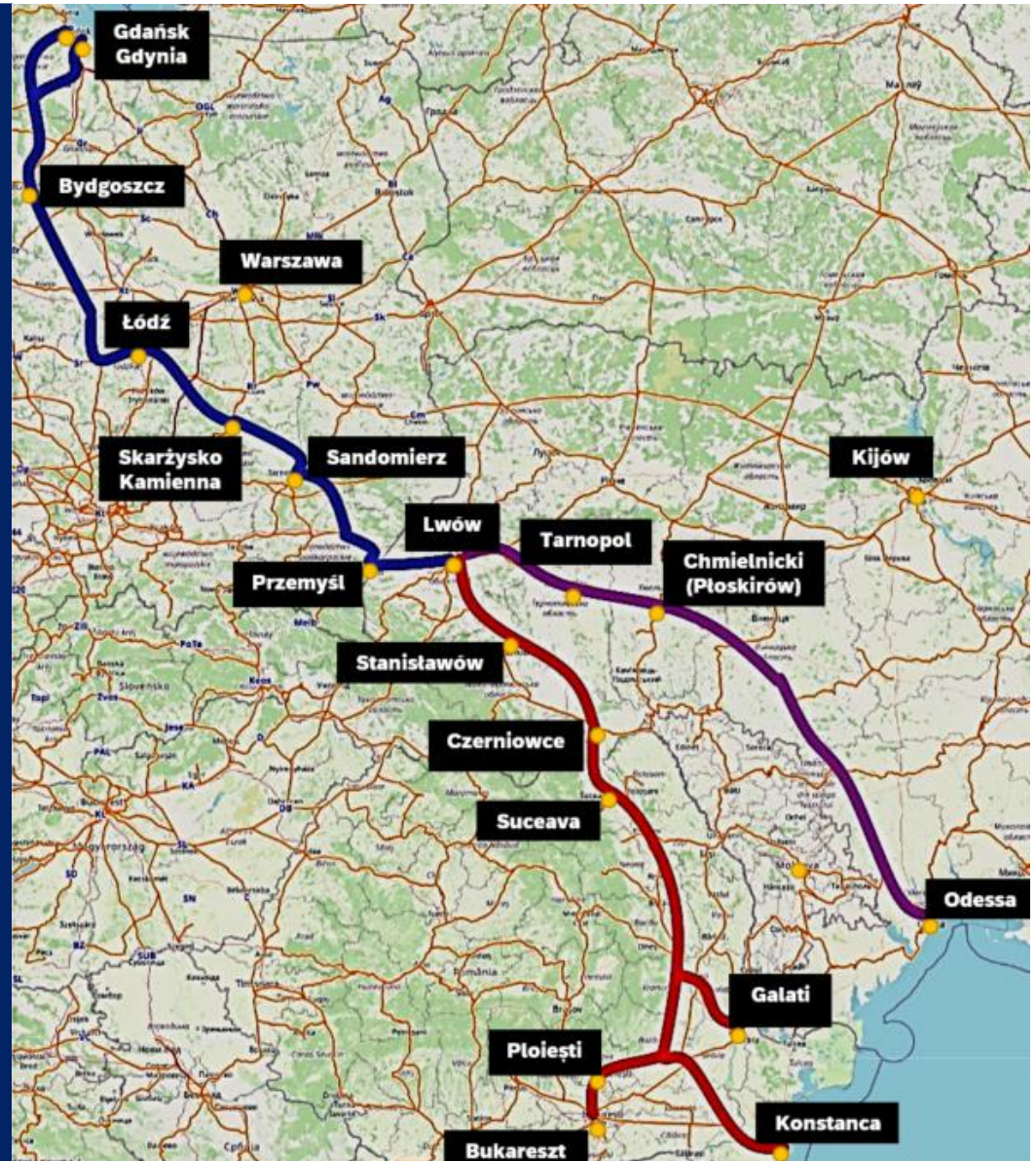
**Analiza możliwości utworzenia międzynarodowego szlaku kolejowego
w perspektywie realizowanych i planowanych w jego pasie inwestycji liniowych**

16 listopada 2023

Koncepcja szlaku kolejowego Rail Intermarium

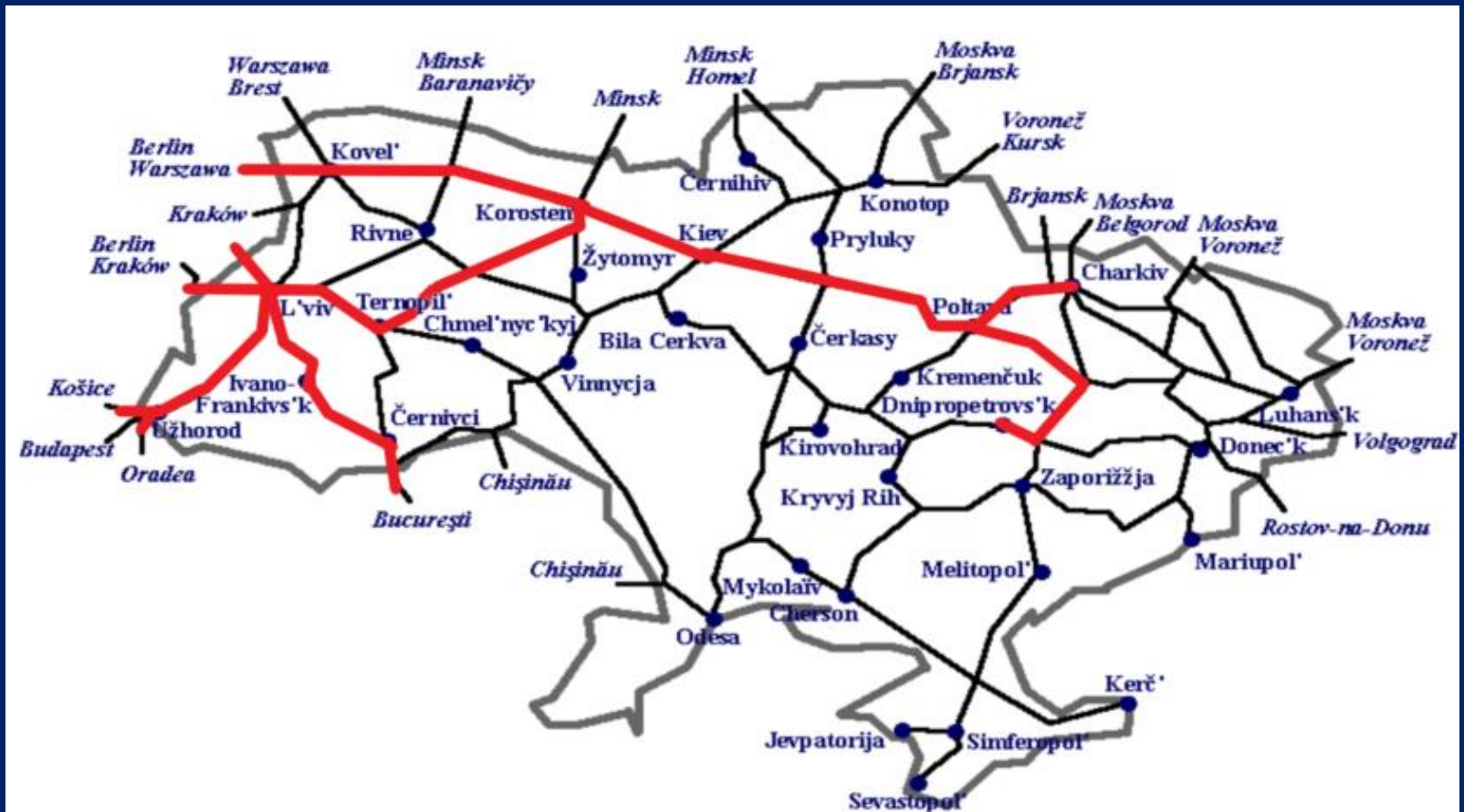


Wynikiem transformacji infrastruktury kolejowej Ukrainy – budowy szlaków na rozstaw 1435 mm, będą rewolucyjne zmiany w architekturze szlaków transportowych naszej części Europy. Pojawia się szansa na odtworzenie historycznego połączenia na pomoście bałtycko-czarnomorskim dającego nam dostęp do portów czarnomorskich i do wielkich strumieni ładunków jakie dotąd omijały nasz kraj. Koncepcja szlaku kolejowego Rail Intermarium - jaką tu chcemy zaprezentować, jest wstępem do dyskusji jaka podjąć powinniśmy z partnerami z Rumuni i Ukrainy





Układ sieci szkieletowej sieci Kolei Ukraińskich z torami na 1435 mm proponowany przez Inicjatywę Jaspers





Cele i zadania proponowanego szlaku

- 1. Stworzenie możliwości podjęcia (we współpracy z UŻ i rumuńskim CFR Marfa) wielkoskalowych przewozów ładunków z Turcji i Zakaukazia na zachód Europy i do Skandynawii.**

Uruchomienie normalnotorowego szlaku łączącego przez Lwów Odessę i rumuńskie porty Morza Czarnego (Konstancę, Gałac) ma szansę zmienić wektory tranzytu tureckiego do Europy, dziś kierujące się przez Morze Śródziemne do portów adriatyckich i liguryjskich do portów (w Trieście, Savonie, czy Genui). W rezultacie niesie to perspektywę poważnego zwiększenia obrotów polskiej branży logistyczno-transportowej a finalnie istotnych korzyści dla naszej gospodarki.

Koncepcja szlaku kolejowego Rail Intermarium



Cele i zadania proponowanego szlaku





Cele i zadania proponowanego szlaku

2. Uruchomienie przewozów obsługujących wymianę towarową ze Wschodnimi Bałkanami częścią Rumunii i Bułgarii.

Ukształtowana po II wojnie światowej architektura szlaków kolejowych w naszej części Europy przerwała naturalne połączenie z czasów II Rzeczypospolitej łączące Polskę z Rumunią i dalej z Bułgarią. Obecnie obsługa kolejowa wymiany towarowej z tymi krajami odbywa się z dużymi trudnościami co nie sprzyja intensyfikacji kontaktów gospodarczych, a co w efekcie nie daje szans na zwiększenie przewozów kolejowych.



Cele i zadania proponowanego szlaku

3. Umocnić rolę PKP CARGO SA jako kluczowego przewoźnika obsługującego tranzytu z Ukrainy do krajów Unii Europejskiej.

Wykorzystując atuty sąsiedzkiego położenia, znajomości rynku ukraińskiego, w oparciu o wieloletnie relacje z polskimi firmami działającymi na tym rynku, nasza spółka ma szansę umocnienia pozycji głównego przewoźnika obsługującego przewozy między Ukrainą, a krajami Unii Europejskiej. Dotyczy to zwłaszcza obsługi ukraińskiego tranzytu morskiego kierowanego przez polskie porty morskie do Skandynawii czy na Wyspy Brytyjskie.





Cele i zadania proponowanego szlaku

4. Włączenie się w przewozy (we współpracy z UŻ i rumuńskim CFR Marfa) przewozów ładunków Korytarzem Środkowym Jedwabnego Szlaku.

Coraz więcej politycznych znaków zapytania pojawia się w kontekście funkcjonowania głównego korytarza Jedwabnego Szlaku (wiodącego przez Rosję i Białoruś). Coraz większego znaczenia

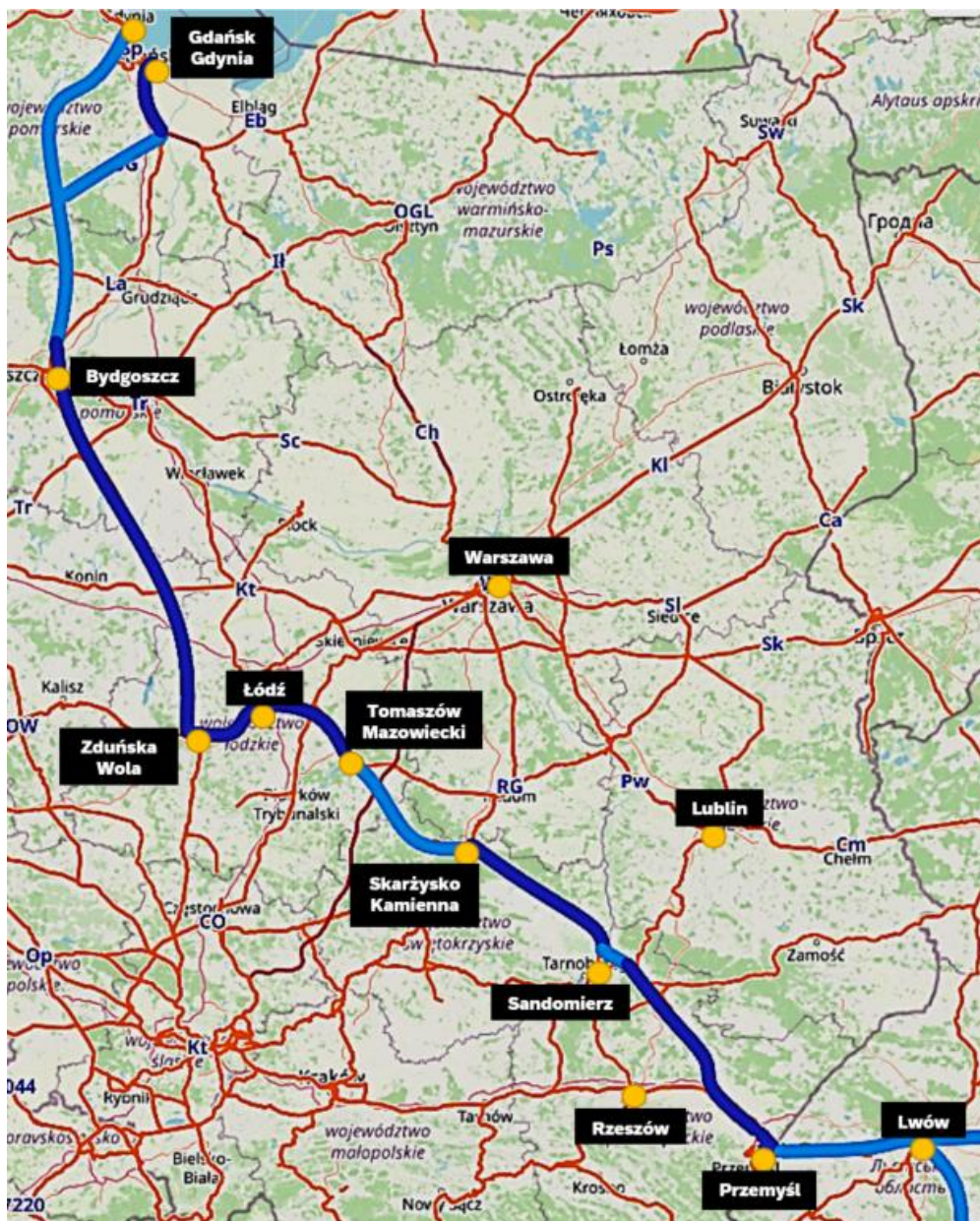
nabierać zaczynają szlaki alternatywne, w tym biegnący przez Polskę Korytarz Środkowy.

Stworzenie normalnotorowego szlaku do portów czarnomorskich powinno zwiększyć jeszcze jego konkurencyjność co powinno zaowocować dalszym wzrostem przewozów realizowanych na nim.



The Middle Corridor





Odcinek Zachodni (Polski)

obejmuje 975 km szlaku

























biegnącego z portów

Trójmiasta do granicy polsko-ukraińskiej w Medyce.


Koncepcja szlaku kolejowego Rail Intermarium



Trasa szlaku na Odcinku Zachodnim (polskim)

L.P.	Odcinek	Nr linii	Dł. w km (narastająco)	Standard linii, planowane inwestycje wg zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku.	
1	Gdańsk Port Północny-Pruszcz Gdański	226	13,6 km		40-120 km/h
2	Pruszcz Gdański - Zajączkowo Tczewskie ZTD	260	14,6 (28,2)		PP73 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap I: Tczew – Pruszcz Gdański
3	Zajączkowo Tczewskie ZTD - Malinowo	730	5,4 (33,6)		PP75 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap III: pozostałe prace
4	Malinowo - p.o. Czarna Woda -	203	56,1 (89,7)		PP5 Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II PP21 K Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czersk 46 B
5	p.o. Czarna Woda- p.o. Łąg Południowy	brak	1,5 (91,2)		
6	Gdynia Port - Łąg Południowy	201	103,1		
7	p.o. Łąg Południowy - Maksymilianowo	201	69,4 (160,6/172,5)		
	Maksymilianowo - Nowa Wieś Wielka	201	33,5 (194,1/206,0)		PP1 Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory–Tarnowskie Góry–Karsznice–Inowrocław– Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II PP13 Prace w ciągu C–E65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Zduńska Wola Karsznice PP14 Prace w ciągu C–E65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Bydgoszcz Gł. PP15 Prace w ciągu C–E65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Inowrocław
8	Nowa Wieś Wielka – Jaksice	131	4,4 (198,5/210,4)		
9	Jaksice – Mimowola	741	8,2 (206,7/218,6)		
10	Mimowola - Dionizów -	131	147,4 (354,1/366,0)		
11	Dionizów - Gajewniki	543	2,0 (356/1/368,0)		PP19 Prace na liniach kolejowych nr 25,74,78 na odcinku Stalowa Wola-Tarnobrzeg-Sandomierz-Ocice-Padew CPK13 - Budowa linii Stary Garbów - Zbydniów PP3 Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna - Sandomierz - faza II PP49 Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko Kamienna PP118 Prace na ciągu linii 22, 25 i 26 na odcinku Kołuszki - Tomaszów Maz. – Radom – Łuków PR49 Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Maz.-Opoczno-Skarżysko Kamienna na terenie woj. Łódzkiego PR149 Modernizacja linii kolejowej nr 25 na odcinku gr. woj.-Skarżysko Kam na terenie woj. Świętokrzyskiego PP42 Modernizacja Łódzko - Kołuszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów
12	Gajewniki - Retkinia	14	37,5 (393,6/405,5)		
13	Retkinia - Łódź Kaliska Towarowa	539	1,2 (394,8/406,7)		
14	Łódź Kaliska Towarowa -Tomaszów Mazowiecki	25	55,7 (450,5/462,4)		
15	Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko-Kamienna	25	87,8 (538,3/550,2)		PP20 Prace na linii kolejowej nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk PP35 Prace na ciągu E 30 - linie kolejowe nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów – Medyka (granica państwa)
16	Skarżysko-Kamienna - Dwikozy –	25	84,6 (622,9/634,8)		
17	Dwikozy - Zbydniów	80	14,7 (637,6/649,5)		
18	Zbydniów – Stalowa Wola Rozwadów	74	8,9 (646,5/658,4)		
19	Stalowa Wola Rozwadów - Łętownia	68	31,7 (678,2/690,1)		
20	Łętownia - Przeworsk	68	43,0 (721,2/733,1)		
21	Przeworsk - Żurawica	91	43,6 (764,8/776,7)		
22	Żurawica -Hurko	613	5,5 (770,3/782,2)		
23	Hurko - Medyka	91	6,5 (776,8/784,7)		

 - linia jednotorowa

 - linia dwutorowa

 - linia zelektryfikowana



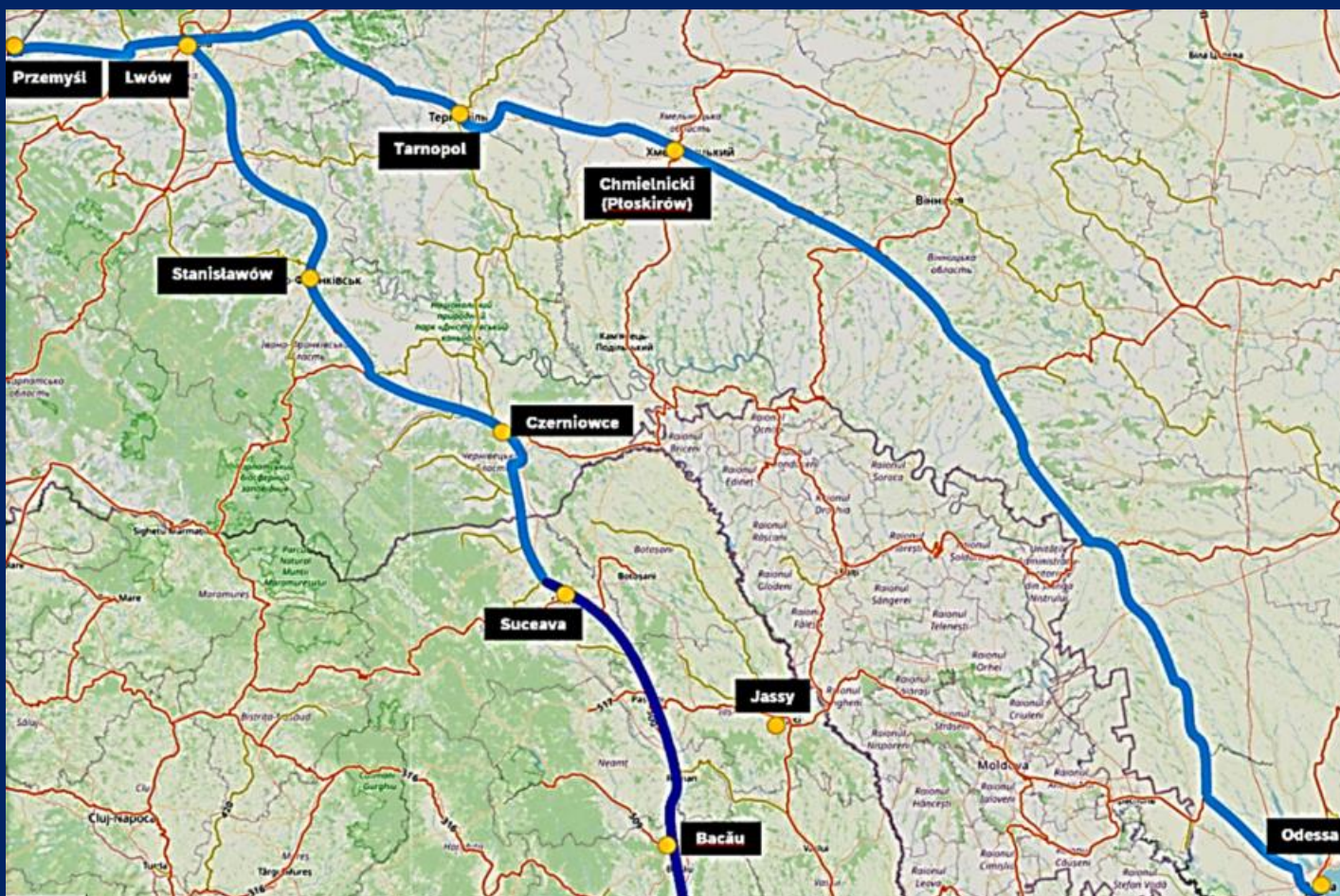
Koncepcja szlaku kolejowego Rail Intermarium

Stan i perspektywy rozwoju Odcinka Zachodniego

standard linii	stan aktualny		stan po realizacji zaplanowanych inwestycji	
	długość odcinków	udział w całości szlaku	długość odcinków	udział w całości szlaku
brak linii	15,2 km	1,57 %	0 km	0 %
linia jednotorowa niezelektryfikowana	242,7 km	24,89 %	0 km	0%
linia jednotorowa zelektryfikowana	21,2 km	2,17 %	21,2 km	2,17 %
linia dwutorowa niezelektryfikowana	74,0 km	7,59 %	0 km	0%
linia dwutorowa zelektryfikowana	621,9 km	63,78 %	953,8 km	97,83 %
w sumie	975,0 km	100,0%	975,0 km	100,0%



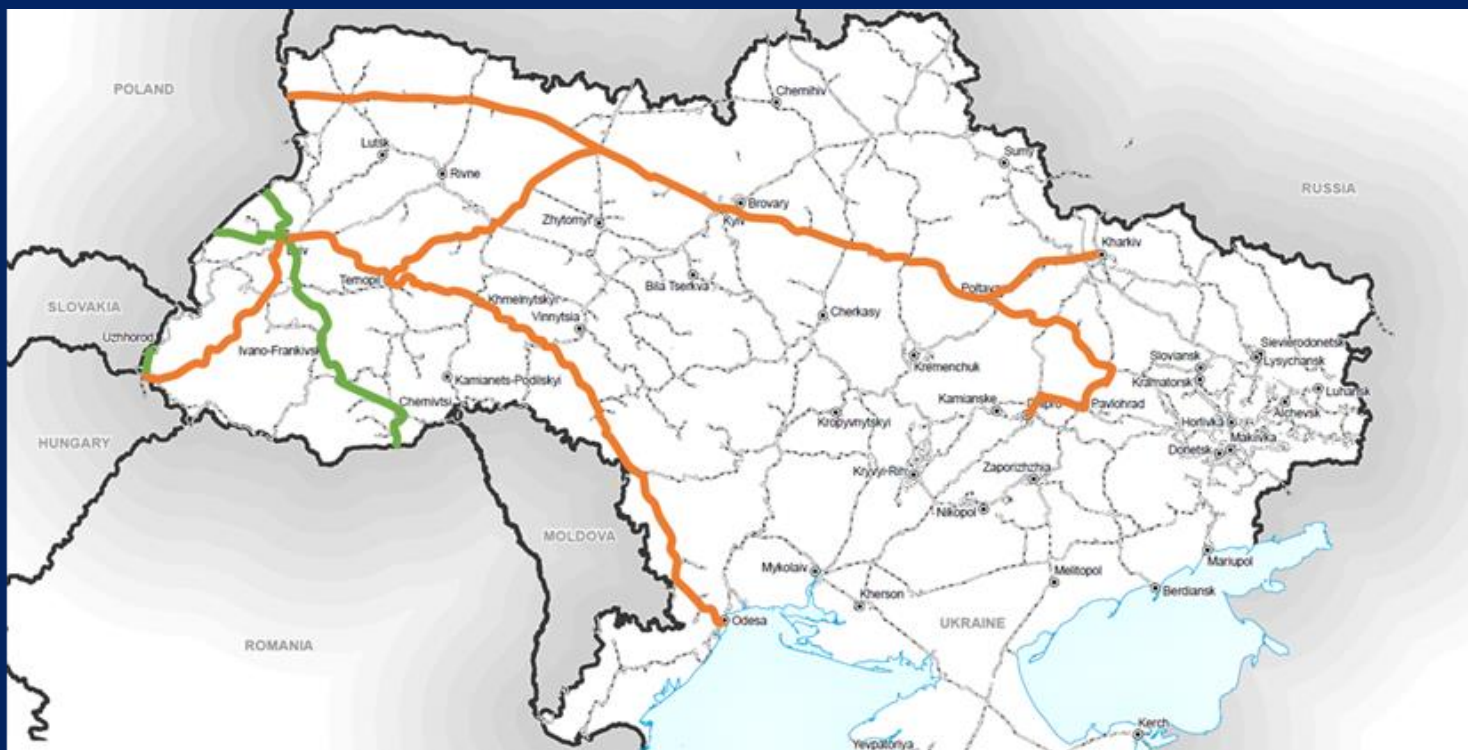
Odcinek Centralny (Ukraiński) obejmuje linie biegnące z granicy polsko-ukraińskiej w Medyce do Lwowa gdzie rozdziela się na dwa korytarze biegnące do portu w Odessie (korytarz Odesski) oraz do granicy ukraińsko-rumuńskiej (korytarz Rumuński)





Komisja Europejska i Europejski Bank Inwestycyjny opracowały strategię w zakresie integracji sieci kolejowych Ukrainy, Mołdawii i Unii Europejskiej. Proponowana strategia definiuje trzy główne etapy:

1. Budowa torów 1435 mm od polskiej granicy (Mościska) do Lwowa oraz z Kiszyniowa do granicy z Rumunią (wartość ok. 700 mln euro);
2. Budowa torów 1435 mm pomiędzy Lwowem a Kijowem, utworzenie drugiego korytarza na północy Ukrainy od polskiej granicy (Dorohusk) do Kijowa oraz połączenie Lwowa z Czopem (wartość ok. 5,9 mld euro);
3. Budowa torów od Kijowa na wschód – do Charkowa i Dnipra, a także rozbudowa sieci na zachodzie i południu Ukrainy: od polskiej granicy (Rawa Ruska) do Lwowa, od Lwowa – do granicy z Rumunią (przez Stanisławów - Czerniowce), z Odessy – do Kiszyniowa (wartość ok. 4,9 mld euro);





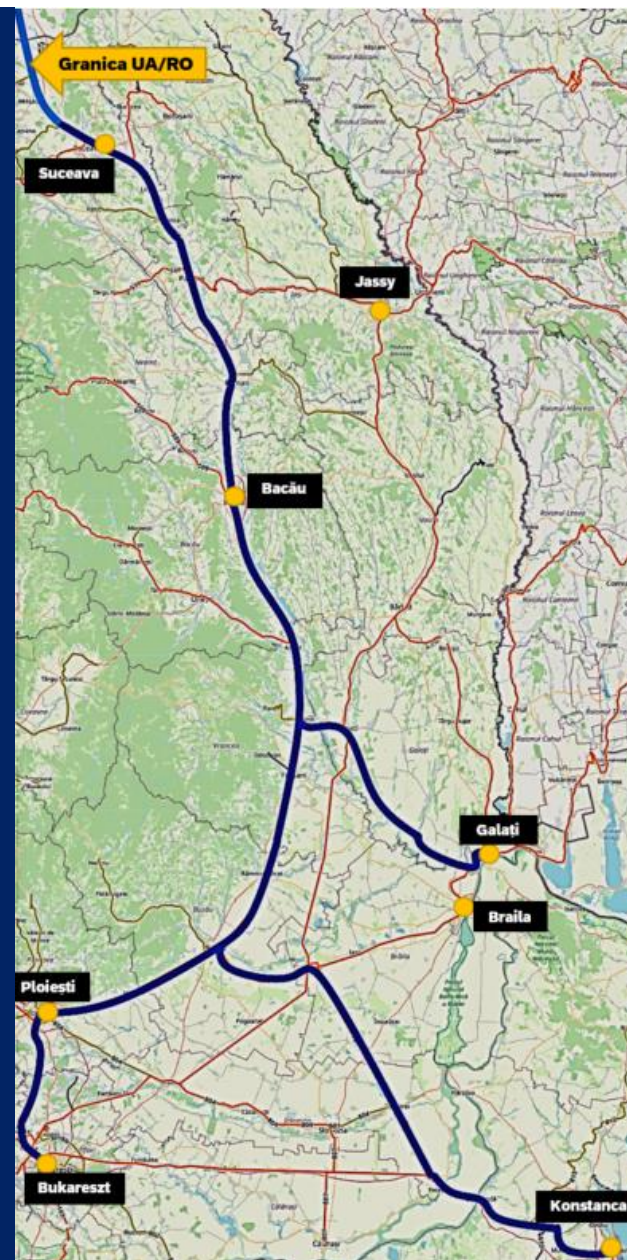
Odcinek Południowy (Rumuński)

obejmuje odcinki biegnące z granicy

ukraińsko-rumuńskiej do portów

morskich w Galati, Konstancy oraz

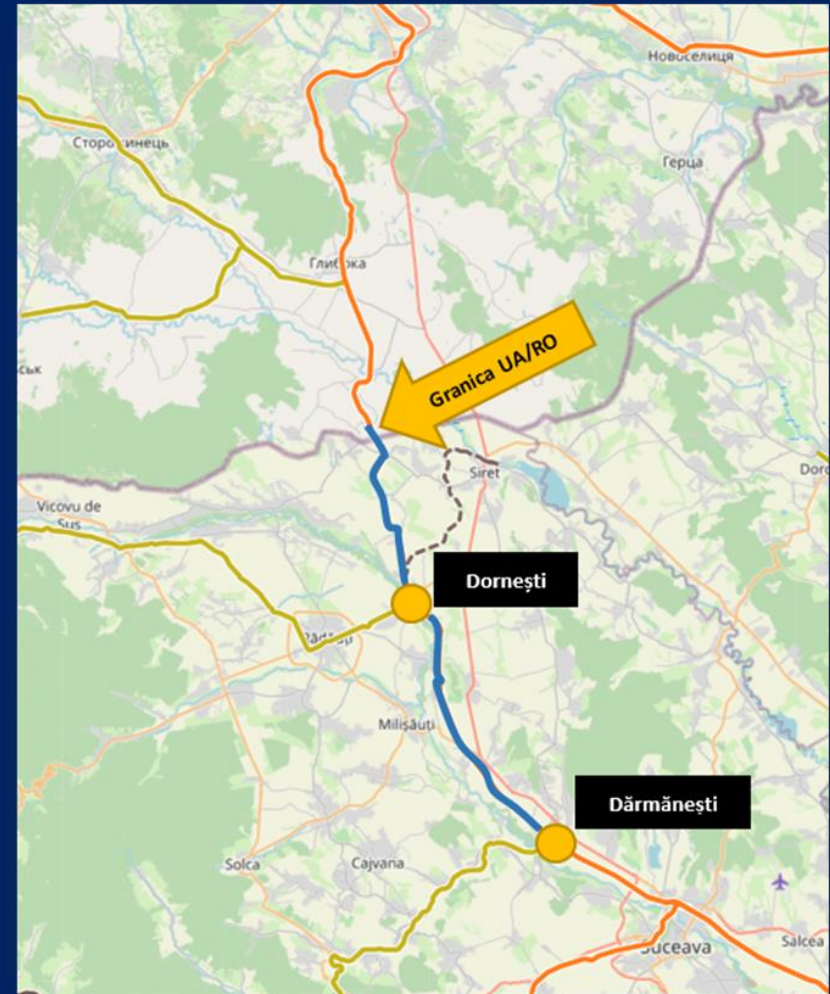
do Bukaresztu.





Uwarunkowania realizacji szlaku na odcinku południowym

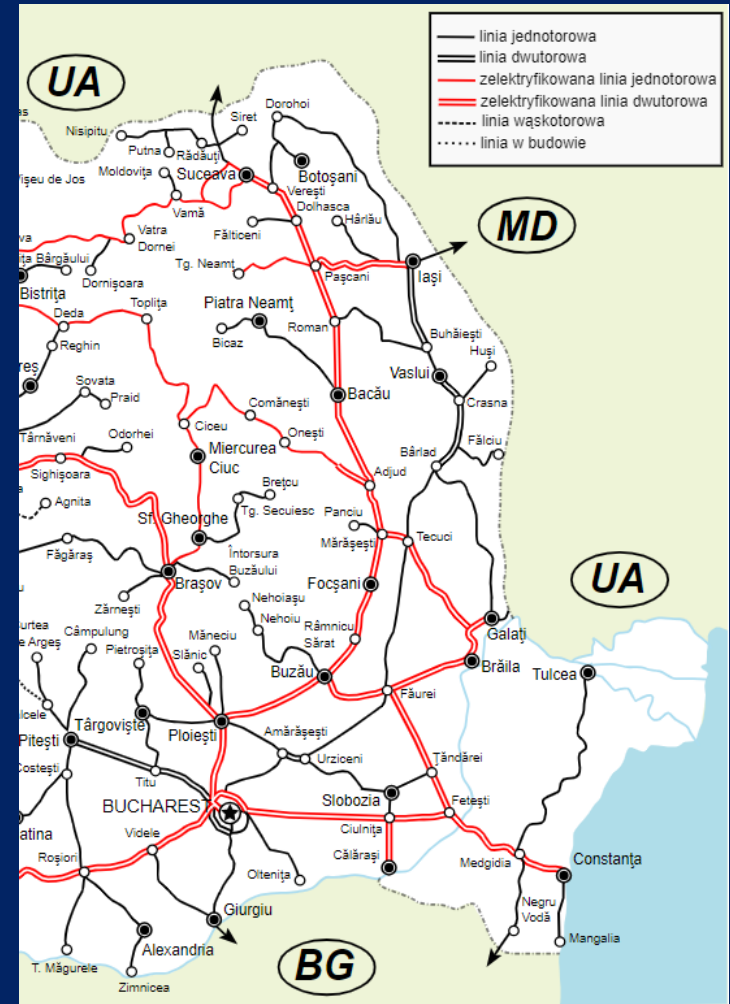
Linia nr 500 od granicy z Ukrainą do Suczawy jest linią jednotorową, która na odcinku do stacji Dărmănești wymaga dodatkowo elektryfikacji.





Uwarunkowania realizacji szlaku na odcinku południowym

Z wyjątkiem przygranicznego odcinka do Suczawy wszystkie linie, po których poprowadzony jest szlak są dwutorowymi zelektryfikowanymi magistralami charakteryzującymi się dobrymi parametrami ruchowymi.





Uwarunkowania realizacji szlaku na odcinku południowym

Przykładowo: na łączną długość linii z granicy ukraińsko-rumuńskiej do portu w Konstancy wynoszącą 570 km jedynie 30 km linii przygranicznej jest niezelektryfikowane.

Parametry linii Granica UA/RO - Konstanca pod względem maksymalnej prędkości szlakowej	
Maksymalna prędkość	Łączna długość w km (% długości szlaku)
50km/h	14,0 (2%)
60 km/h	3,9 (1%)
80 km/h	57,0 (10%)
100 km/h	100,9 (18%)
120 km/h	351,6 (62%)
140 km/h	21,5 (4%)
160 km/h	21,4 (4%)
	570,3 (100%)



Uwarunkowania uruchomienia działalności operacyjnej

1. Rozbudowa zasobów taborowych spółki, w tym zakup wielosystemowych lokomotyw elektrycznych oraz specjalistycznych wagonów do przewozów naczep drogowych celem przejęcia tranzytu tureckiego do Europy, który w dużej części odbywa się naczepami transportowanymi RoRowcami lub RoPaxami.





Uwarunkowania uruchomienia działalności operacyjnej

2. Uruchomienie dla przewoźników UE procedury uzyskiwania licencji na wykonywanie przewozów towarowych po sieci normalnotorowej UŻ.
3. Uproszczenie procedur granicznych i celnych zwłaszcza w zakresie tranzytu uprzywilejowanego.
4. Uruchomienie procesu dopuszczenia do użytku na normalnotorowych liniach kolei ukraińskich taboru niezbędnego do obsługi szlaków biegnących przez Ukrainę.
5. Udostępnienie przez stronę ukraińską infrastruktury bocznicowej, utrzymaniowo-naprawczej oraz obsługowo-terminalowej.



Dziękujemy za uwagę

