

Rozwój kolei w Polsce

Referat wygłoszony przez posła na Sejm RP Aleksandra Mikołaja Mrówczyńskiego podczas debaty debacie „Jak wykorzystać potencjał kolei w regionach”- 24 listopada 2016 roku w Chojnicach

I

Na przestrzeni ostatnich lat Polska dokonała znacznego postępu w zakresie rozwoju infrastruktury transportu kolejowego, jak również odnowy parku taborowego. Realizowano zadania polegające przede wszystkim na poprawie stanu technicznego linii kolejowych, budowie bezkolizyjnych skrzyżowań, modernizacji i zakupie nowoczesnego taboru kolejowego, wdrażaniu nowoczesnych systemów zapewniających interoperacyjność sieci, budowę terminali intermodalnych oraz modernizację i budowę infrastruktury dworcowej. **Działania te sukcesywnie będą przyczyniały się do podniesienia atrakcyjności transportu kolejowego względem innych środków transportu i w konsekwencji do przeniesienia części przewożonych pasażerów i ładunku na ten bardziej przyjazny środowisku rodzaj transportu.** Realizacja tego etapu modernizacji kolei w Polsce była możliwa głównie dzięki środkom *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (POLiŚ 2007-2013)*.

Inwestycje w infrastrukturę kolejową w Polsce realizowane są bowiem w przeważającej większości z wykorzystaniem środków pochodzących z funduszy europejskich, a ponadto z budżetu państwa, Funduszu Kolejowego, obligacji oraz środków własnych PKP PLK S.A. Modele finansowania inwestycji infrastrukturalnych zostały opracowane i ujęte w aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego, przyjętego przez Stały Komitet Rady Ministrów 13 października 2016 roku. Zadania inwestycyjne obejmujące infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP PLK S.A. finansowane są z wykorzystaniem środków europejskich w ramach:

- *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020,*
- *instrumentu Łącząc Europę (Connecting Europe Facility),*
- *Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014-2020,*
- *Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2014–2020.*

Oprócz środków unijnych, na sfinansowanie projektów kolejowych zaplanowane są:

- publiczne środki krajowe (budżet państwa, Fundusz Kolejowy),
- środki własne PKP PLK,
- środki pochodzące z emisji obligacji.

Istotnym źródłem finansowania wydatków inwestycyjnych są środki pochodzące z kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego, umożliwiające pokrycie wkładu krajowego w części wydatków niekwalifikowanych, jak również częściowe prefinansowanie wydatków kwalifikowanych. Powyższe modele są systematycznie weryfikowane i w razie konieczności korygowane.

Proces rozwoju sektora kolejowego w Polsce będzie kontynuowany przy zwiększonym poziomie wsparcia ze strony UE tak, aby do roku 2023 zakończyć modernizację najważniejszych fragmentów podstawowych szlaków transportowych i stworzyć spójną sieć transportową o wysokich parametrach technicznych. Środki finansowe w ramach okresu 2014-2020 należą prawdopodobnie do ostatniej tak dużej perspektywy UE.

W perspektywie finansowej UE na lata 2014-2020 przewidziano na kolej, zgodnie z podpisaną Umową Partnerstwa między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Komisją Europejską, kwotę 10,2 mld euro. Przeznaczenie tak znacznych środków na inwestycje kolejowe związane jest z priorytetami Komisji Europejskiej określonymi w Białej Księdze, tj. **przechodzenie na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach i wzmocnienie kolei w rozwoju zrównoważonego transportu**. W Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 przewidziano wsparcie inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej, taboru kolejowego, systemów teleinformatycznych, systemów sterowania ruchem kolejowym. Realizacja tych inwestycji będzie możliwa zarówno w działaniu poświęconym ściśle kolei (oś priorytetowa V), jak i innym działaniom (np. inwestycje dotyczące terminali intermodalnych będą realizowane w osi priorytetowej III. *Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu*

multimodalnego, zaś modernizacja linii kolejowych związanych z poprawą dostępu do portu – ze środków dostępnych dla transportu morskiego). W osi priorytetowej V. *Rozwój transportu kolejowego w Polsce* przewidziano wsparcie projektów dotyczących budowy, modernizacji, rehabilitacji linii kolejowych, przebudowy dworców kolejowych, zakupu i/lub modernizacji taboru kolejowego.

Dworce kolejowe.

W wyniku komercjalizacji w 2000 r. przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" wszystkie dworce kolejowe w Polsce stały się własnością PKP S.A., w której Skarb Państwa jest jedynym akcjonariuszem. Obowiązujące przepisy ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” umożliwiają PKP S.A. przekazywanie na rzecz jednostek samorządu terytorialnego nieruchomości, na których usytuowane są dworce kolejowe. Obecnie w Polsce istnieje ponad 2 100 dworców kolejowych. Ruch pasażerski obsługuje prawie 600 dworców kolejowych pozostających w gestii PKP S.A. Należy jednak wziąć pod uwagę, że od kilku lat część dworców przekazywanych jest na rzecz JST.

Rozwój transportu intermodalnego w Polsce.

Segment kolejowych przewozów towarowych, jakim są przewozy intermodalne (czyli przewóz ładunków z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu, ale bez zmiany jednostki ładunkowej) należy do dynamicznie rozwijających się elementów przewozów towarowych w Polsce. Segment przewozów intermodalnych w Polsce jest młodym rynkiem, który charakteryzuje się stałym rozwojem.

Obserwacja rynku przewozów towarowych wykonywanych w transporcie intermodalnym pozwala na stwierdzenie, iż wzrost natężenia przewożonych jednostek dotyczy w zasadzie wszystkich kierunków obsługiwanych przez polskich przewoźników kolejowych (tzn. import, eksport, tranzyt oraz komunikacja krajowa). Należy również zwrócić uwagę na rosnącą tendencję wzrostu przewozów kolejowych w komunikacji z Chinami. Jest to pożądane zjawisko gospodarcze, częściowo uzupełniające ofertę polskich portów morskich. Umożliwia dostarczenie ładunku w relatywnie krótkim czasie (od 14 do 20 dni) w porównaniu z drogą morską (około 40 dni). Ze względu na specyfikę przewozów kolejowych występują jednak pewne ograniczenia dotyczące zarówno masy, jak i ilości przewożonych ładunków. Tym niemniej, niewątpliwą zaletą jest możliwość dostarczenia zamówionej partii towaru bezpośrednio do terminala, w którym następuje rozładunek i dostawa do ostatecznego klienta.

Dla dynamicznego wzrostu znaczenia transportu intermodalnego w Polsce niezbędne jest stworzenie korzystnych warunków technicznych, prawnych, organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych. Strategiczne cele obejmują realizację działań legislacyjnych i finansowych pozwalających na osiągnięcie w 2020 r. poziomu około 6% udziału masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym. Biorąc pod uwagę tempo rozwoju gospodarczego, cele te są możliwe do zrealizowania, a prawdopodobne jest nawet ich przekroczenie. Wymaga to jednak dalszej koordynacji i integracji działań inwestycyjnych w obszarze transportu intermodalnego z innymi działaniami rozwojowymi.

Rząd obejmuje wsparciem finansowym z UE (POLIŚ 2007-2013 i 2014-2020) budowę i rozbudowę kolejowych terminali kontenerowych i centrów logistycznych, zarówno w portach morskich, jak i na obszarze pozostałej części kraju. Dofinansowanie obejmuje również zakup i modernizację taboru kolejowego wykorzystywanego w tym segmencie przewozów towarowych oraz zakup urządzeń, instalacji, systemów i wyposażenia terminala/centrum służącego zarządzaniu procesem przewozowym i przeładunkowym.

Korytarze towarowe

Sieć kolejowa w Polsce, ze względu na położenie geograficzne, spełnia ważną rolę w tranzytowych przewozach osób i towarów w Europie. Równocześnie jest miejscem styku europejskiej sieci normalnotorowej 1435 mm z siecią szerokotorową 1520 mm. Polski system transportowy jest więc częścią sieci europejskiej. Jednym z jej kluczowych elementów jest Transeuropejska Sieć Transportowa (*Transeuropean Transport Network – TEN-T*), którą zaprojektowano w taki sposób, aby zwiększać efektywność funkcjonowania wspólnego rynku, zapewnić wewnętrzną spójność gospodarczą Unii oraz umożliwić obywatelom i podmiotom gospodarczym czerpanie korzyści ze swobód wspólnego rynku.

W celu poprawy oferty transportu kolejowego implementowany jest projekt kolejowych korytarzy towarowych (Rail Freight Corridors – RFC). Utworzono 9 korytarzy towarowych, spośród których korytarz Morze Północne-Bałtyk (RFC8) łączy Terespol z m.in. Rotterdamem, Berlinem, Pragą i Kownem. W ramach korytarzy ustanowiono punkty kompleksowej obsługi (Corridor One Stop Shop, tzw. C-OSS), oferujące informacje na temat zdolności przepustowej infrastruktury korytarzy dla pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę państwową oraz dający możliwość zamawiania przepustowości w transporcie międzynarodowym.

Podsumowując należy podkreślić, że w Polsce podejmowane są istotne i złożone działania, prowadzące do restrukturyzacji i reorganizacji polskiego kolejnictwa. W ich efekcie transport kolejowy powraca na należne mu, istotne miejsce w systemie transportowym naszego kraju.

II

Poniżej przedstawiam inwestycje kolejowe w Województwie Pomorskim objęte Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku (KPK) i znajdujące się na liście podstawowej projektów. Informuję ponadto, że poza przedstawionymi poniżej projektami, na linii E65 na odcinku Warszawa – Gdynia trwa zabudowa systemu ERTMS poziom 2.

Poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – Faza II (kontynuacja projektu objętego Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych)

Projekt ma na celu poprawę dostępności Gdańskiego Portu Północnego drogą kolejową i umożliwienie bezawaryjnego i nieprzerwanego transportu ładunków.

Inwestycja ma charakter modernizacyjny i zakłada:

- Budowę nowego, dwutorowego mostu na Martwej Wiśle;
- Całkowitą wymianę podtorza i nawierzchni;
- Modernizację obiektów inżynierskich;
- Podniesienie dopuszczalnej prędkości do 100-120 km/h dla pociągów towarowych;
- Podniesienie dopuszczalnych nacisków osi do 221 kN.

Finansowanie: POIiŚ (lista podstawowa KPK)

Szacunkowa wartość (wg aktualizacji KPK): 198 mln PLN (Faza I – 124 mln PLN)

Lata realizacji: 2014-2017 (włącznie z komponentem ERTMS)

Stan aktualny: Zakończono zasadnicze roboty budowlane, trwają prace związane z zabudową urządzeń srk. Zakończenie pierwszego etapu inwestycji w 2016 roku. W II etapie zabudowany zostanie system ERTMS.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba, odcinek Glinicz – Kartuzy (kontynuacja projektu objętego Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych)

Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 do prędkości rozkładowej pociągów pasażerskich $V=90$ km/h oraz zwiększenie przepustowości odcinka linii, przy dodatkowym szybkim połączeniu z linią 201, jest uzupełnieniem dla projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i pozwoli na znaczne skrócenie czasu przejazdu pomiędzy Kartuzami i Gdańskiem oraz Gdynią.

Finansowanie: Środki krajowe (lista podstawowa KPK)

Szacunkowa wartość (wg aktualizacji KPK): 2,9 mln PLN (całość projektu 32,2 mln PLN)

Lata realizacji: 2014-2016

Stan aktualny: Realizacja zasadniczych robót budowlanych zakończy się w 2016 roku.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 odcinek granica województwa – Malbork

Realizacja inwestycji pozwoli na wyeliminowanie wszelkich utrudnień jakie występują aktualnie na odcinku linii kolejowej objętej projektem. Projekt zakłada rewitalizację odcinka linii kolejowej od granicy województwa kujawsko-pomorskiego i pomorskiego do Malborka. Inwestycja spowoduje wzrost efektywności sieci transportowej województwa pomorskiego. Przyczyni się również do zwiększenia stopnia integracji transportowej województw pomorskiego i kujawsko - pomorskiego.

Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada:

- Wymianę zużytych elementów podtorza, nawierzchni i obiektów inżynierskich;
- Podniesienie dopuszczalnej prędkości: 100-120 km/h dla pociągów pasażerskich i 60-80 km/h dla pociągów towarowych;
- Poprawę bezpieczeństwa na przejazdach;
- Skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich o ok. 20 min z 1h 30 min do ok. 1h 10 min w relacji Grudziądz – Malbork.

Finansowanie: Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego (lista podstawowa KPK)

Szacunkowa wartość (wg aktualizacji KPK): 217,8 mln PLN

Lata realizacji: 2016-2019

Stan aktualny: W trakcie postępowania przetargowego w formule „Projektuj i Buduj”

Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni

Celem projektu jest dostosowanie infrastruktury stacji Gdynia Port do potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz do prognozowanych kierunków rozwoju portu poprzez podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury, poprawę bezpieczeństwa i eliminację zakłóceń w ruchu pociągów. Podstawowym zadaniem dla projektu portowego jest dostosowanie układu torowego stacji do zapewnienia obsługi pociągów o długości 740 m i wymaganych nacisków na oś. Ponadto zmianie ulegać ma organizacja pracy na stacji Gdynia Port. Przebudowane i rozbudowane zostaną urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz nastąpi elektryfikacja wybranych rejonów stacji. Realizacja tej inwestycji stworzy korytarz dedykowany transportowi ładunków do portu. Dopiero po zrealizowaniu tej inwestycji możliwa stanie się pełna obsługa prognozowanych przeładunków w porcie.

Projekt otrzymał dofinansowanie w ramach II naboru CEF.

Finansowanie: CEF (lista podstawowa KPK)

Szacunkowa wartość (wg aktualizacji KPK): 850 mln PLN

Lata realizacji: 2016-2018 (projekt); 2018-2020 (budowa)

Stan aktualny: Obecnie wykonano studium wykonalności, ogłoszenie przetargu na prace projektowe wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego miało miejsce 15 kwietnia 2016 r. Ogłoszenie przetargu na roboty budowlane planowane jest na II kwartał 2018 r. a podpisanie umowy z wykonawcą na IV kwartał 2018 r. Realizację prac budowlanych zakłada się w okresie IV kwartał 2018 r. – III/IV kwartał 2020 r.

Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk

Zakres projektu obejmuje kompleksową przebudowę stacji Gdańsk Port Północny, Gdańsk Kanał Kaszubski i Gdańsk Zaspas Towarowa i jej dostosowanie do wymagań obowiązujących w korytarzach TEN-T, w tym m.in.: zapewnienie możliwości obsługi pociągów towarowych o długości do 740m w nowym – funkcjonalnym układzie stacji, dostosowanie układu torowego

w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych dojazd z prędkością 60 km/h a w pozostałych torach stacyjnych dojazd z prędkością 40 km/h.

Projekt otrzymał dofinansowanie w ramach II naboru CEF.

Finansowanie: CEF (lista podstawowa KPK)

Szacunkowa wartość (wg aktualizacji KPK): 600 mln PLN

Lata realizacji: 2016-2018 (projekt); 2018-2020 (budowa)

Stan aktualny: Obecnie wykonano studium wykonalności, ogłoszenie przetargu na prace projektowe wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego miało miejsce 15 kwietnia 2016 r. Ogłoszenie przetargu na roboty budowlane planowane jest na II kwartał 2018 r. a podpisanie umowy z wykonawcą na IV kwartał 2018 r. Realizację prac budowlanych zakłada się w okresie IV kwartał 2018 r. – III/IV kwartał 2020 r.

Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto (Linie kolejowe 201 i 203)

Obecnie linia kolejowa nr 201 jest jednotorowa (za wyjątkiem odcinków Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo, Gdańsk Osowa – Gdynia Port) i niezelektryfikowana (za wyjątkiem odcinków Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo, Gdynia Główna – Gdynia Port). Aktualnie linia jest wykorzystywana jedynie w ruchu regionalnym na odcinkach Maksymilianowo – Lipowa Tucholska i Kościerzyna – Gdynia. Prędkość maksymalna na linii wynosi 100-120 km/h, jednak linia posiada niską, dostosowaną do obecnego ruchu, przepustowość.

Ze względu na prognozowany dynamiczny wzrost przeładunków w portach morskich i realizowane inwestycje poprawy dostępu transportu kolejowego do portów morskich w Gdańsku i Gdyni, linia kolejowa nr 201 posiada potencjał jako ciąg alternatywny względem ciągu linii kolejowych nr 202, 9 i 131. Linia 201 pomija bowiem zurbanizowane obszary Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego oraz przeciążony ruchem pasażerskim i towarowym ciąg linii kolejowych nr 202, 9 i 131.

Pracami studialnymi objęte są linie kolejowe nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Gdynia Główna i nr 203 na odcinku Tczew – Łąg/Czersk. Priorytetem działań jest elektryfikacja odcinka linii kolejowej nr 201, tj. Maksymilianowo – Gdynia Główna oraz dobudowa posterunków eksploatacyjnych i drugiego toru na najbardziej obciążonych ruchem kolejowym odcinkach. Ponadto w ramach przygotowania do inwestycji analizuje się zasadność elektryfikacji i modernizacji linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Łąg/Czersk, co może stanowić alternatywę dla pociągów towarowych z i do portu morskiego w Gdańsku z ominięciem obciążonego ruchem pasażerskim odcinka Tczew – Bydgoszcz.

Inwestycja ma charakter modernizacyjny i zakłada:

- Stworzenie korytarza towarowego z dostosowaniem odcinków obciążonych ruchem pasażerskim do wzmożonego ruchu;
- Dobudowa drugiego toru na odcinku Gdynia Osowa – Kościerzyna. Analizowana jest również budowa łącznicy w miejscowości Łąg pomiędzy liniami 201 i 203 oraz drugiego toru na odcinku Maksymilianowo – Wierzchucin/Łąg/Kościerzyna (w zależności od wariantu inwestycji).
- Odtworzenie posterunków ruchu i stacji;
- Elektryfikację całego brakującego odcinka linii;
- Podniesienie dopuszczalnej prędkości: 140 km/h dla pociągów pasażerskich i 80-100 km/h dla pociągów towarowych i nacisków osi do 221 kN;
- Poprawę bezpieczeństwa na przejazdach;
- Skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich o ok. 16 min z 1h 16 min do ok. 1h w relacji Kościerzyna – Gdynia Główna.

W Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r. na Liście projektów podstawowych znalazły się dwa projekty realizacyjne dotyczące linii 201 i 203:

- „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I - wraz z elektryfikacją”, szacunkowa wartość projektu - 1 250,00 mln PLN.
- „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II - wraz z elektryfikacją”, szacunkowa wartość projektu - 367,00 mln PLN.

W związku z aktualizacją KPK ww. projekty połączono w jeden pod nazwą „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”

Finansowanie: POIiŚ (lista podstawowa KPK)

Szacunkowa wartość (wg aktualizacji KPK): 1,617 mld PLN

Lata realizacji: 2016-2018 (projekt); 2019-2022 (budowa)

Stan aktualny: Trwają prace nad przygotowaniem dokumentacji przedprojektowej. Całość obecnie trwających prac studialnych (dokumentacja przedprojektowa) powinna być odebrana do końca 2016 roku. Dla odc. Gdynia - Kościerzyna planowany termin ogłoszenia przetargu na realizację dokumentacji projektowej to koniec 2016 roku, a dla pozostałego zakresu projektu tj. odcinka Kościerzyna – Maksymilianowo oraz linii 203 na odcinku Tczew - Czersk to II kwartał 2017 roku. Ogłoszenie przetargu na roboty budowlane planowane jest po zakończeniu prac projektowych tj. na początku 2019 roku dla odc. Gdynia – Kościerzyna, a dla pozostałego zakresu projektu w I połowie 2019 roku. Realizacja prac budowlanych na przedmiotowych odcinkach powinna zakończyć się w 2022 roku.

Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Inowrocław - Bydgoszcz – Tczew

Charakterystyka inwestycji:

Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada:

- Podniesienie dopuszczalnej prędkości: 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 100 km/h dla pociągów towarowych i utrzymanie dotychczasowych efektów eksploatacyjnych;
- Skrócenie czasu przejazdu o ok. 5 min z 1h 20 min do ok. 1h 15 min w; relacji Gdańsk Główny – Bydgoszcz Główna.

Projekt jest elementem projektu kompleksowego „Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska”

Finansowanie: Środki krajowe (lista podstawowa KPK)

Szacunkowa wartość (wg aktualizacji KPK): 300 mln PLN

Lata realizacji: 2017-2023

Stan aktualny: Na 2017 rok zaplanowano następujące działania:

1. Opracowanie dokumentacji projektowej.
2. Roboty budowlane na st. Nowa Wieś Wielka i na szlakach: Nowa Wieś Wielka – Brzoza Bydgoska oraz Bydgoszcz Główna - Maksymilianowo (zadanie dwuletnie):
roboty nawierzchniowe i okołotorowe – ok. 10 kmt;
pozostałe roboty w branżach: automatyka i energetyka.
3. Przebudowa sieci trakcyjnej na szlakach: Nowa Wieś Wielka - Brzoza Bydgoska, Bydgoszcz Główna – Maksymilianowo, Subkowy – Górki oraz na st. Bydgoszcz Główna (zadanie dwuletnie).
4. Przygotowanie dokumentacji w zakresie modernizacji stacji kolejowych przewidzianych do realizacji w kolejnych latach.

Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk

Charakterystyka inwestycji:

Najważniejszymi problemami występującym na odcinku objętym inwestycją są:

- Maksymalnie wykorzystywana zdolność przepustowa wybranych odcinków w sezonie letnim;
- Długie postoje na krzyżowania pociągów oraz brak możliwości ułożenia cyklicznego rozkładu jazdy;
- Wiek nawierzchni (50% z lat 1974-1989) oraz obiektów inżynierskich stwarza ryzyko ograniczenia prędkości w perspektywie najbliższych lat.

Inwestycja ma charakter modernizacyjny i zakłada:

- Rozbudowa na odcinku Gdynia Chylonia – Wejherowo do układu 4 torowego oraz na odcinku Wejherowo – Lębork do układu 2 torowego.
- Zakres rozbudowy układu torowego na odcinku Lębork – Słupsk jest obecnie przedmiotem analiz
- Podniesienie dopuszczalnej prędkości dla pociągów pasażerskich: 160 km/h na odc. Gdynia Chylonia - Gościcino, 160 km/h (z geometrią dla 200 km/h) na odc. Gościcino Wejherowskie - Lębork;
- Warunkiem uzyskania prędkości 200 km/h na odcinku Gościcino jest zabudowa systemu ERTMS i likwidacja 5-ciu przejazdów: 3 na odcinku Wejherowo - Lębork i 2 na odc. Lębork - Słupsk. Po wybudowaniu ERTMS i likwidacji ww. przejazdów możliwa byłaby jazda z prędkością 200 km/h na odcinku Gościcino Wejherowskie - Słupsk tj. na odcinku o długości około 80 km.
- Podniesienie dopuszczalnej prędkości do 80-100 km/h dla pociągów towarowych
- Podniesienie dopuszczalnych nacisków osi do 221 kN;
- Poprawę bezpieczeństwa na przejazdach;
- Skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich o ok. 15 min z 1h 8 min do ok. 53 min w relacji Gdynia Główna – Słupsk.

Finansowanie: POIiŚ (lista podstawowa KPK)

Szacunkowa wartość (wg aktualizacji KPK): 2 mld PLN

Lata realizacji: 2016-2018 (projekt); 2019-2023 (budowa)

Stan aktualny: Przygotowano dokumentację przedprojektową dla wyboru wariantu inwestycji (aktualnie trwa weryfikacja dokumentacji przedstawionej przez wykonawcę), przygotowana jest dokumentacja do przetargu na opracowanie dokumentacji projektowej.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek granica województwa – Słupsk – Ustka

Charakterystyka inwestycji:

Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada:

- Wymianę zużytych elementów podtorza, nawierzchni i obiektów inżynierskich;
- Zwiększenie przepustowości poprzez odbudowę mijanek w Charnowicach Słupskich, Słonowicach, Kępicach, Kawczach i Białym Borze;
- Podniesienie dopuszczalnej prędkości: 100-120 km/h dla pociągów pasażerskich i 60-80 km/h dla pociągów towarowych;

- Poprawę bezpieczeństwa na przejazdach;
- Skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich o ok. 13 min z 1h 49 min do ok. 1h 36 min w relacji Szczecinek – Słupsk.

Finansowanie: Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego (lista podstawowa KPK)

Szacunkowa wartość (wg. aktualizacji KPK): 203 mln PLN

Lata realizacji: 2016-2020

Stan aktualny: Przygotowywana jest dokumentacja przetargowa do wyłonienia wykonawcy w trybie „Projektuj i Buduj”.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 odcinek Lębork – Łeba

Charakterystyka inwestycji:

Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada:

- Wymianę zużytych elementów podtorza, nawierzchni i obiektów inżynierskich;
- Poprawę obsługi transportem kolejowym północno-zachodniej części Lęborka;
- Podniesienie dopuszczalnej prędkości: 80-100 km/h dla pociągów pasażerskich i 60 km/h dla pociągów towarowych;
- Poprawę bezpieczeństwa na przejazdach;
- Skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich o ok. 10 min z 42 min do ok. 32 min w relacji Lębork – Łeba.

Finansowanie: Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego (po aktualizacji KPK - lista podstawowa KPK)

Szacunkowa wartość (wg aktualizacji KPK): 170 mln PLN

Lata realizacji: 2019-2023

Stan aktualny: Rozpoczęto prace przedprojektowe – opracowywane jest Studium Wykonalności.

Utworzenie transportowego węzła integrującego w Chojnicach

Charakterystyka inwestycji:

Inwestycja ma charakter punktowy i zakłada (w kooperacji z miastem):

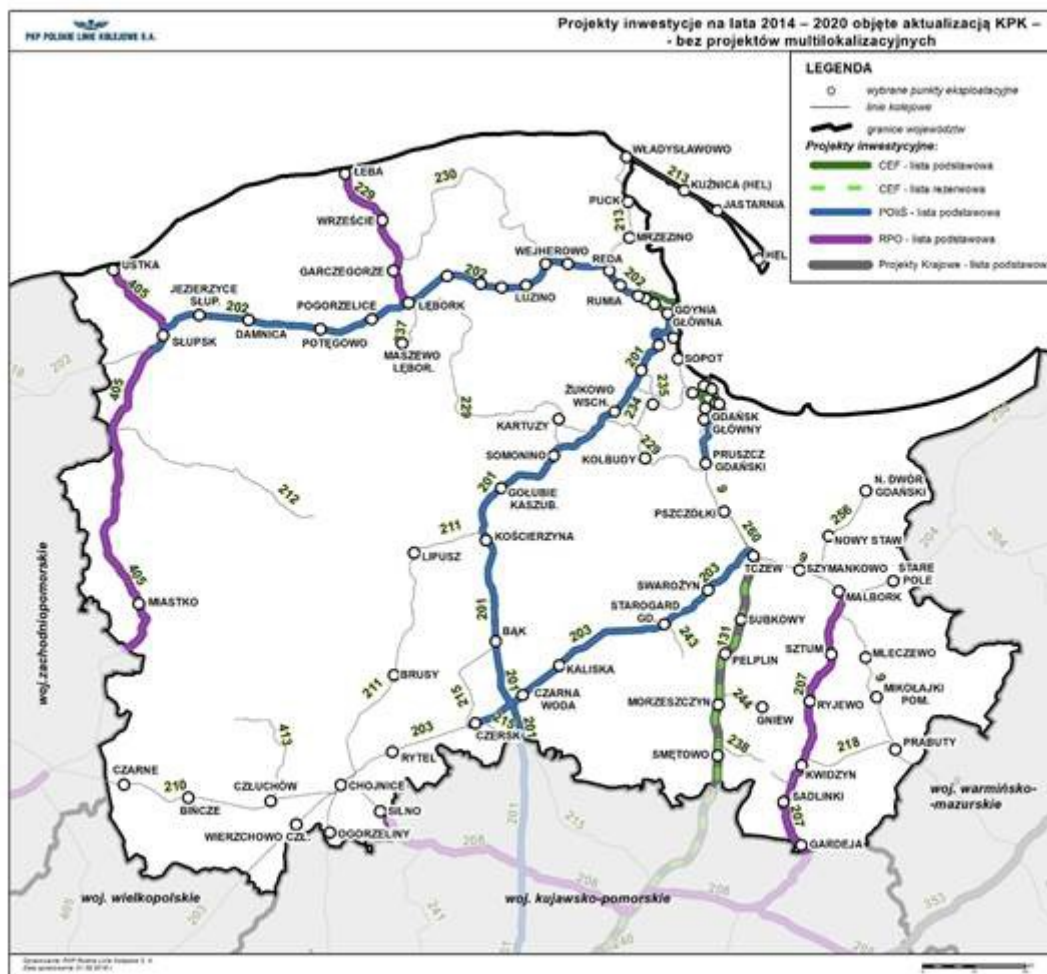
- Przedłużenie i przebudowę tunelu w stronę miasta celem zwiększenia dostępności terenu dworca (w tym dla osób niepełnosprawnych);
- Odbudowę i rewitalizację terenu dworcowego (przejęcie budynku i części terenu przez miasto Chojnice);
- Rewitalizację zabytkowych peronów i wiat;
- Dostosowanie peronów do współczesnych standardów;
- Poprawę bezpieczeństwa na przejazdach.

Finansowanie: Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego (po aktualizacji KPK - lista podstawowa KPK)

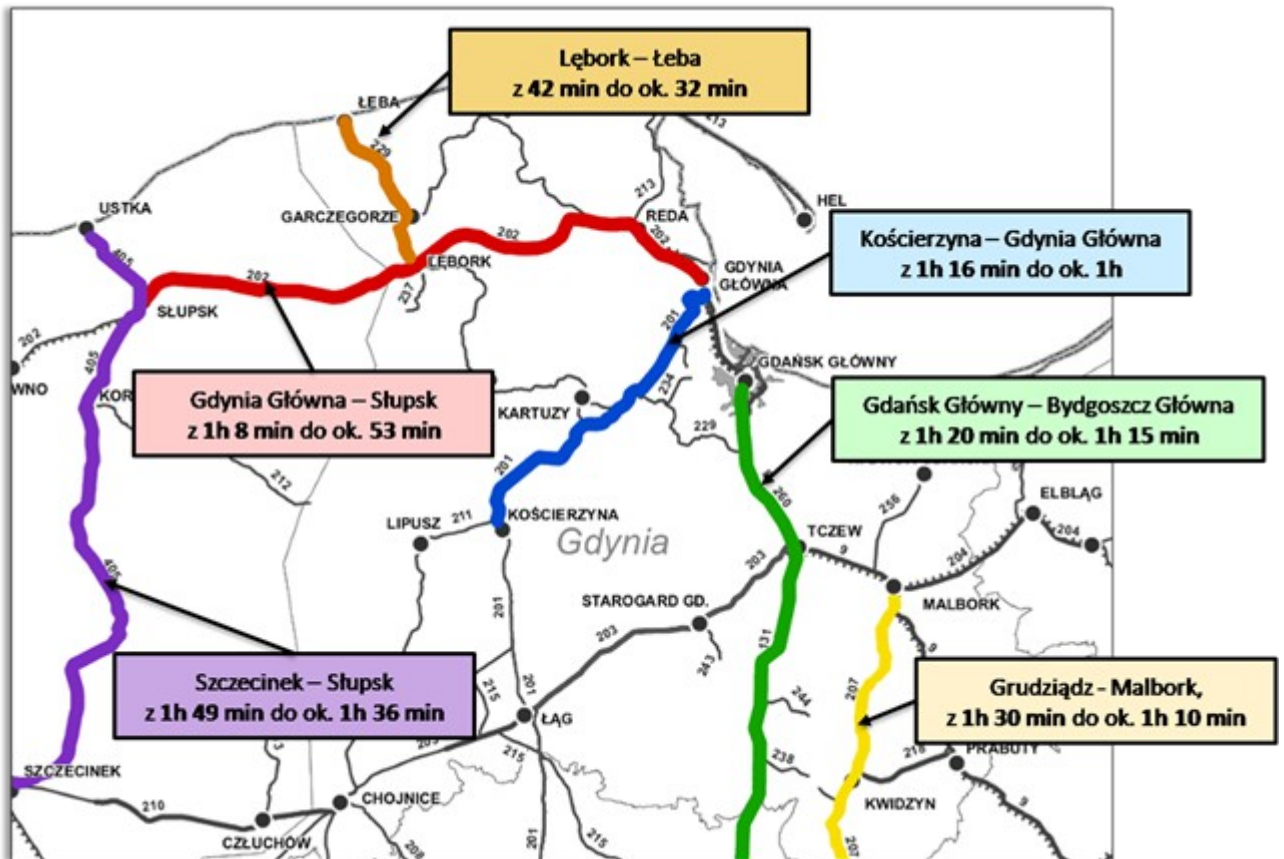
Szacunkowa wartość (wg aktualizacji KPK): 14,7 mln PLN

Lata realizacji: 2017-2020

Stan aktualny: Przygotowywana jest dokumentacja przetargowa do wyłonienia wykonawcy w trybie „Projektuj i Buduj”.



Rysunek 1: projekty w ramach aktualizacji KPK; opracowanie PKP PLK SA



Rysunek 2: docelowe skrócenie czasu przejazdu w wyniku działań inwestycyjnych; opracowanie PKP PLK SA

Projekty Dworcowe

Następujące dworce w woj. pomorskim planowane są do przekazania przez PKP S.A. na rzecz jednostek samorządu terytorialnego (JST):

- Rok 2017: Borzytuchom, Człuchów, Miastko, Gdańsk Osowa
- Rok 2018: Gdańsk Kokoszki, Somonino, Kępice, Bytów, Czarne, Starogard Gdański, Gdynia Wielki Kack