

*Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia –  
diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania  
odpowiedniej przepustowości tego połączenia  
(Aktualizacja)*

Warszawa, marzec 2015 r.

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

**Opracowanie pt.**

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia zostało przygotowane dla Rady Interesantów Portu Gdynia przez:**

**„ZESPÓŁ DORADCÓW GOSPODARCZYCH TOR” Sp. z o.o.**

**Pl. Bankowy 2, 00-095 Warszawa**

**zdgtor@zdgtor.pl**

**Autor: Paweł Rydzyński**

Warszawa, dn. 23 marca 2015 r.

## Spis treści

|                                                                                                                                               |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>SŁOWNIK TERMINÓW I POJĘĆ .....</b>                                                                                                         | <b>4</b>  |
| <b>WSTĘP .....</b>                                                                                                                            | <b>5</b>  |
| <b>CZĘŚĆ I. UKŁAD LINII KOLEJOWYCH ZAPEWNIAJĄCYCH DOJAZD DO TRÓJMIASTA – STAN OBECNY I<br/>ZATWIERDZONE PLANY ROZWOJOWE .....</b>             | <b>6</b>  |
| 1.1 UKŁAD LINII KOLEJOWYCH .....                                                                                                              | 6         |
| 1.2 CZYNNIKI Kształtujące ruch pociągów .....                                                                                                 | 11        |
| 1.2.1 Wzrastające przeładunki w trójmiejskich portach .....                                                                                   | 11        |
| 1.2.2 Postępujące zjawisko suburbanizacji w aglomeracji trójmiejskiej .....                                                                   | 15        |
| 1.2.3 Priorytetowość przewozów pasażerskich przy konstruowaniu rozkładów jazdy .....                                                          | 18        |
| 1.2.4 Utworzenie kolejowych „korytarzy” towarowych .....                                                                                      | 18        |
| 1.3 BARIERY DOSTĘPNOŚCI PORTU GDYNIA TRANSPORTEM KOLEJOWYM .....                                                                              | 20        |
| 1.3.1 Rozwój kolei aglomeracyjnej – projekt Pomorskiej Kolei Metropolitalnej .....                                                            | 21        |
| 1.3.2 Projekt „Pendolino” – oczekiwany wzrost liczby pasażerskich pociągów dalekobieżnych .....                                               | 25        |
| 1.3.3 Ograniczona przepustowość ciągu linii 9/131 .....                                                                                       | 26        |
| 1.3.4 Projekt „Forum Radunia” – przykrycie torów w rejonie stacji Gdańsk Gł. ....                                                             | 28        |
| 1.4 SKUTKI NIEROZWIĄZANIA PROBLEMÓW Z PRZEPUSTOWOŚCIĄ LINII KOLEJOWYCH DO PORTU GDYNIA .....                                                  | 28        |
| <b>CZĘŚĆ II. WNIOSKI REKOMENDACYJNE .....</b>                                                                                                 | <b>34</b> |
| REKOMENDACJA 1. PODNIESIENIE PRZEPUSTOWOŚCI LINII 201 POPRZEC KOMPLEKSOWĄ MODERNIZACJĘ I BUDOWĘ DRUGIEGO<br>TORU NA WYBRANYCH ODCINKACH ..... | 34        |
| REKOMENDACJA 2. PODNIESIENIE PRZEPUSTOWOŚCI CIĄGU LINII 202/9 NA TERENIE AGLOMERACJI TRÓJMIJEJSKIEJ .....                                     | 36        |
| REKOMENDACJA 3. CZĘŚCIOWA MODERNIZACJA LINII 229 .....                                                                                        | 38        |
| REKOMENDACJA 4. CZĘŚCIOWA MODERNIZACJA LINII 203, POŁĄCZENIE LINII 203 I 201 .....                                                            | 38        |
| REKOMENDACJA 5. SKIEROWANIE CZĘŚCI RUCHU TOWAROWEGO POPRZEC CIĄG LINII 202/405 .....                                                          | 39        |
| <b>CZĘŚĆ III. DIAGNOZA PROBLEMÓW NA SIECI PKP PLK POZA WĘZŁEM TRÓJMIJEJSKIM (WRAZ Z WNIOSKAMI<br/>REKOMENDACYJNYMI) .....</b>                 | <b>41</b> |
| <b>PODSUMOWANIE .....</b>                                                                                                                     | <b>44</b> |
| <b>SPIS TABEL, WYKRESÓW, RYSUNKÓW I ZDJĘĆ .....</b>                                                                                           | <b>46</b> |

## Słownik terminów i pojęć

**BCT** – Baltic Container Terminal

**BTDG** – Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia

**DB PS** – Deutsche Bahn Port Szczecin

**DCT** – Deepwater Container Terminal

**Dz. U.** – Dziennik Ustaw

**GCT** – Gdynia Container Terminal

**GTK** – Gdański Terminal Kontenerowy

**IC** – InterCity

**MIR** – Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

**PHŚ** – Port Handlowy Świnoujście

**PKM** – Pomorska Kolej Metropolitalna

**PKP** – Polskie Koleje Państwowe

**PLK** – Polskie Linie Kolejowe

**PR – Przewozy Regionalne**

**SKM** – Szybka Kolej Miejska

**TEU** – Twenty-feet equivalent unit

**TLK** – Twoje Linie Kolejowe

**UE** – Unia Europejska

**ZDG TOR** – Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

**ZMPG** – Zarząd Morskiego Portu Gdynia

## WSTĘP

**Port Gdynia** to dynamicznie rozwijający się kompleks portowy, który **w 2014 r. odnotował, kolejny rok z rzędu, rekordowe w swojej ponad 90-letniej historii statystyki przeładunków**, a na przestrzeni ostatniej dekady niemalże podwoił wskaźniki przeładunków. Lawinowo rosnące przeładunki automatycznie generują zwiększone zapotrzebowanie na sprawny dowóz i wywóz ładunków z portu transportem kolejowym.

Niestety, **poważnym mankamentem, mogącym stanowić w kolejnych istotną barierę rozwoju Portu Gdynia** (zresztą podobnie jak sąsiadującego z nim Portu Gdańsk), **jest niedostateczna przepustowość linii kolejowych**, którymi transportuje się ładunki do i z trójmiejskich portów.

Niniejsze opracowanie ma na celu zdiagnozowanie głównych problemów, które obecnie wpływają bądź w najbliższych latach zwiększą wpływ na obciążenie poszczególnych linii (zwłaszcza na odcinku pomiędzy aglomeracją trójmiejską i bydgoską). Równolegle, celem opracowania jest **przedstawienie wniosków rekomendacyjnych, jakie inwestycje na sieci kolejowej w Polsce powinny zostać wdrożone** w najbliższych latach, tak aby przepustowość tras kolejowych prowadzących do gdyńskiego portu wydatnie poprawiła się.

Niniejsze opracowanie jest aktualizacją raportu przygotowanego przez ZDG TOR w marcu 2014 r., który podjął wówczas po raz pierwszy kompleksowo problematykę niedostatecznej przepustowości linii kolejowych prowadzących do trójmiejskich portów. Główne tego raportu potwierdziło, przygotowane niezależnie, opracowanie Urzędu Transportu Kolejowego z czerwca 2014.

## CZĘŚĆ I. Układ linii kolejowych zapewniających dojazd do Trójmiasta – stan obecny i zatwierdzone plany rozwojowe

### 1.1 Układ linii kolejowych

Aglomeracja trójmiejska nie posiada korzystnego układu linii kolejowych zapewniających dojazd z głębi Polski. **Do Trójmiasta prowadzą trzy trasy kolejowe**, z których każda charakteryzuje się ograniczoną przepustowością:

- **Linia kolejowa nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), w całości dwutorowa zelektryfikowana.** Pomiędzy Pruszczem Gd. i Pszczółkami jest trasą 3-torową zelektryfikowaną<sup>1</sup>, a pomiędzy Pszczółkami i węzłem tczewskim stanowi trasę 4-torową zelektryfikowaną<sup>2</sup>. Na odcinku (kluczowym z punktu widzenia niniejszego opracowania) pomiędzy Gdańskiem Gł. i węzłem tczewskim, bardzo mocno obciążona zarówno w ruchu pasażerskim (Por. Tabela 1), jak i towarowym. **W węźle tczewskim, linia 9 łączy się z linią 131 (Chorzów Batory – Tczew)**, kluczową dla całości rynku przewozów towarowych w Polsce (Por. Rysunek 1);
- **Linia kolejowa nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port), na większości przebiegu jednotorowa niezelektryfikowana** (dwutorowe zelektryfikowane są odcinki Gdynia Port – Gdynia Gł. i Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo, a dwutorowy niezelektryfikowany jest odcinek Gdynia Gł. – Gdańsk). Linia ta łączy aglomeracje trójmiejską i bydgoską i stanowi w tej relacji **trasę alternatywną dla podstawowego – zarówno w ruchu towarowym, jak i pasażerskim ciągu linii 202/9/131** (Gdynia – Gdańsk – Tczew – Maksymilianowo/Bydgoszcz). W ruchu pasażerskim znaczenie linii 201 na poszczególnych odcinkach jest bardzo zróżnicowane (Por. Tabela 1). W ruchu towarowym znaczenie linii jest niewielkie (Por. Rysunek 1).
- **Linia kolejowa nr 202 (Gdańsk Gł. – Stargard Szczeciński), w całości zelektryfikowana, na większości przebiegu jednotorowa** (na terenie woj. pomorskiego dwutorowe są jedynie odcinki w obrębie aglomeracji: Gdańsk Gł. – Gdynia Chylonia i Rumia – Wejherowo). Na odcinku Gdańsk Gł. – Rumia równolegle do linii 202 poprowadzona jest linia 250 (zarządzana przez PKP SKM Trójmiasto), co pozwala na odseparowanie ruchu aglomeracyjnego (po linii 202 kursują jednak na tym odcinku inne pociągi pasażerskie: regionalne i dalekobieżne). Odcinek linii 202 Rumia – Wejherowo (i, w mniejszym stopniu, Wejherowo – Łębork – Słupsk), w wyniku braku wydzielenia torów do ruchu aglomeracyjnego, jest bardzo silnie

---

<sup>1</sup> Licząc wspólnie z jednotorową linią nr 260 Zajęczkowo Tczewskie – Pruszcz Gd.

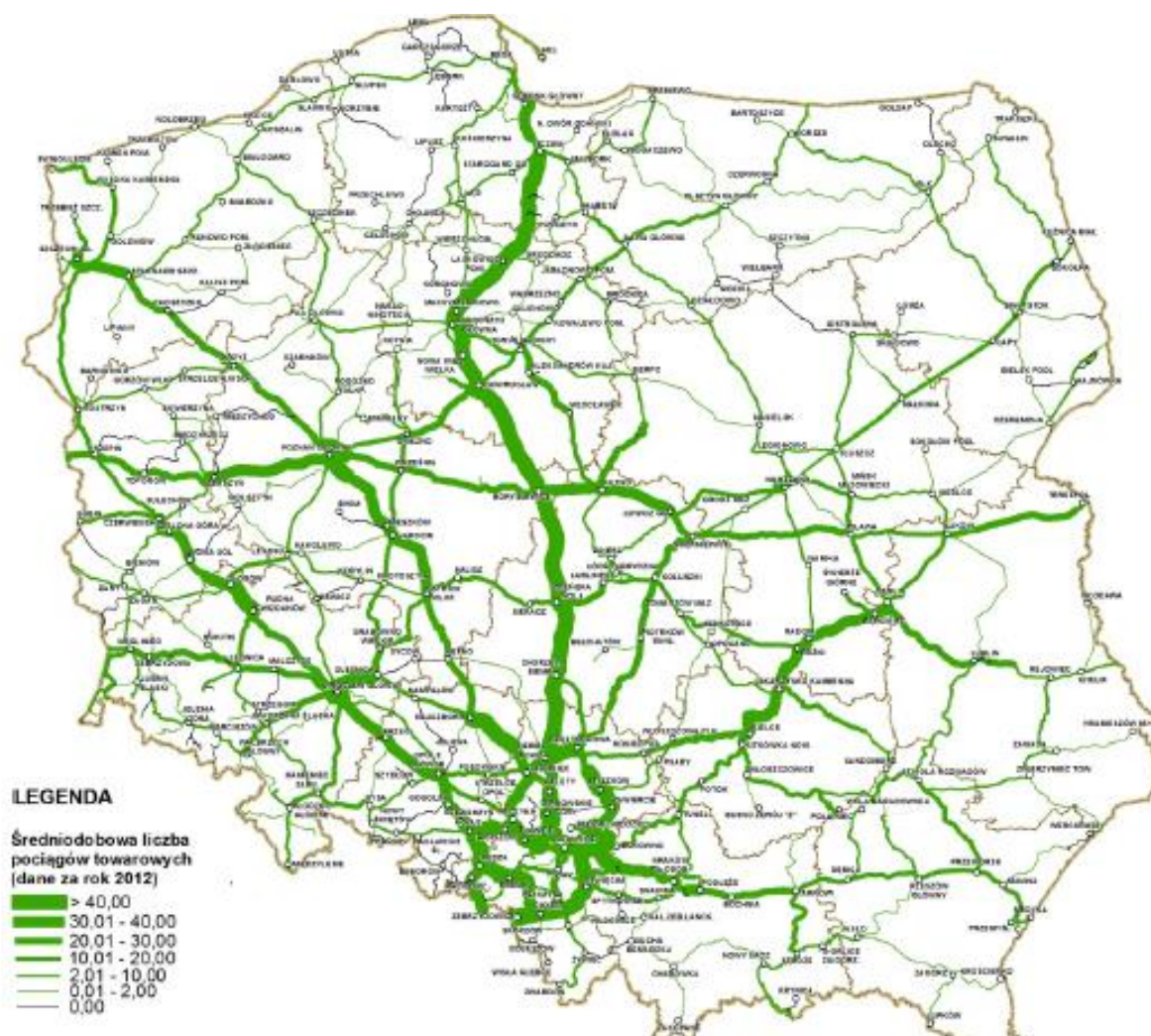
<sup>2</sup> Licząc wspólnie z układem linii nr 260, 265, 729 i 735, prowadzących przez stację towarową Zajęczkowo Tczewskie i omijających stację pasażerską Tczew.

## Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia

obciążony przez przewozy pasażerskie. Z punktu widzenia przewozów towarowych, przepustowość odcinka linii nr 202 pomiędzy Gdynią i Gdańskiem jest równie kluczowa jak odcinek linii nr 9 pomiędzy Gdańskiem i węzłem tczewskim oraz linia nr 131. Natomiast znaczenie linii 202 w kierunku zachodnim od aglomeracji trójmiejskiej, z punktu widzenia przewozów towarowych, jest marginalne.

Biorąc pod uwagę łącznie ruch pasażerski i towarowy, ciąg linii 202/9/131 pomiędzy Gdynią i Maksymilianowem (węzłem bydgoskim) należy do zdecydowanie najbardziej obciążonych tras kolejowych w Polsce. Poniższe mapy pokazują skalę obciążenia poszczególnych tras w ruchu towarowym i pasażerskim – wyraźnie wynika z niej jednoznacznie, że **ciąg linii 202/9/131 jest zdecydowanie najsilniej obciążony w skali kraju, jeśli chodzi o liczbę pociągów towarowych.**

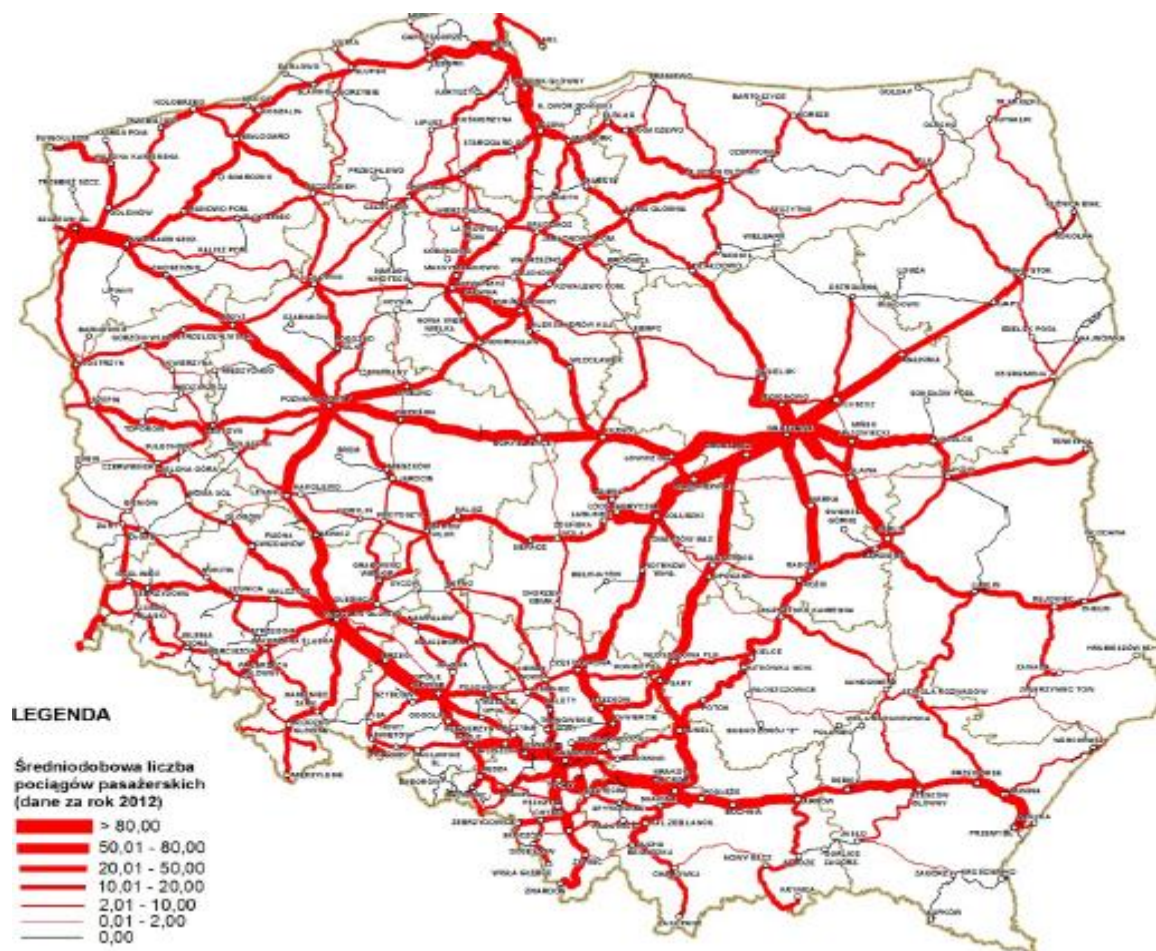
Rysunek 1. Średniodobowa liczba przejazdów pociągów towarowych (2012 r.)



Źródło: Wieloletni Plan Inwestycji Kolejowych do 2013 roku z perspektywą do 2015 roku

Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia

Rysunek 2. Średniodobowa liczba przejazdów pociągów towarowych (2012 r.)



Źródło: Wieloletni Plan Inwestycji Kolejowych do 2013 roku z perspektywą do 2015 roku

W poniższej tabeli zaprezentowano liczbę par pociągów pasażerskich (w dni robocze, według stanu na 15.03.2015 r.), na ww. odcinkach. Podano w niej także prędkości maksymalne na tych odcinkach<sup>3</sup>.

Tabela 1. Charakterystyka linii kolejowych zapewniających dojazd do Trójmiasta

| Numer linii | Odcinek                 | Kilometry | Liczba torów | Sieć trakcyjna | V max towarowe <sup>4</sup> | V max pasażerskie | Pary poc. Pasażerskich |
|-------------|-------------------------|-----------|--------------|----------------|-----------------------------|-------------------|------------------------|
| 202         | Gdynia Gł. – Gdańsk Gł. | 21        | 2            | T              | 100                         | 100               | 62 <sup>5</sup>        |

<sup>3</sup> Zgodnie z Regulaminem przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015 (PKP PLK).

<sup>4</sup> Nie uwzględniono ograniczeń prędkości w obrębie stacji.

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

| Numer linii | Odcinek                         | Kilometry | Liczba torów   | Sieć trakcyjna | V max towarowe <sup>4</sup> | V max pasażerskie | Pary poc. Pasażerskich |
|-------------|---------------------------------|-----------|----------------|----------------|-----------------------------|-------------------|------------------------|
| 9           | Gdańsk Gł. – Pruszcz Gd.        | 11        | 2              | T              | 100-120                     | 100-160           | 77                     |
| 9           | Pruszcz Gd. – Pszczółki         | 10        | 3 <sup>6</sup> | T              | 120                         | 160               | 70                     |
| 9           | Pszczółki – Tczew               | 10        | 4 <sup>7</sup> | T              | 120                         | 120-160           | 70                     |
| 131         | Tczew – Smętowo                 | 41        | 2              | T              | 100                         | 120-160           | 23                     |
| 131         | Smętowo – Twarda Góra           | 8         | 2              | T              | 100                         | 120-140           | 17                     |
| 131         | Twarda Góra – Laskowice Pom.    | 27        | 2              | T              | 80-100                      | 120-160           | 16                     |
| 131         | Laskowice Pom. – Maksymilianowo | 43        | 2              | T              | 100                         | 120-140           | 26                     |
| 201         | Gdynia Gł. – Gdańsk Osowa       | 16        | 2              | N              | 60-90                       | 60-120            | 8                      |
| 201         | Gdańsk Osowa – Kościerzyna      | 51        | 1              | N              | 90                          | 90-120            | 8                      |
| 201         | Kościerzyna – Lipowa Tucholska  | 43        | 1              | N              | 70-90                       | 70-100            | 0                      |
| 201         | Lipowa Tucholska – Wierzchucin  | 23        | 1              | N              | 80                          | 100               | 5                      |
| 201         | Wierzchucin – Maksymilianowo    | 38        | 1              | N              | 80                          | 100               | 13                     |
| 202         | Gdynia Gł. – Gdynia Chylonia    | 5         | 2              | T              | 90-100                      | 90-120            | 41                     |
| 202         | Gdynia Chylonia – Rumia         | 6         | 1              | T              | 100                         | 100-120           | 22                     |
| 202         | Rumia – Reda                    | 4         | 2              | T              | 60                          | 120               | 83                     |

<sup>5</sup> Uwzględniono w wykazie również pociągi Przewozów Regionalnych kursujące na terenie aglomeracji trójmiejskiej po linii 250 (PKP SKM). Fakt wykorzystywania – tymczasowo – infrastruktury SKM przez innych przewoźników pasażerskich wynika przede wszystkim z ograniczonej przepustowości linii 202, spowodowanej trwającą modernizacją stacji Gdańsk Wrzeszcz.

<sup>6</sup> Uwzględniając linie 9 i 260.

<sup>7</sup> Uwzględniając linię 9 oraz linie towarowe przebiegające przez Zajączkowo Tczewskie.

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

| Numer linii | Odcinek            | Kilometry | Liczba torów | Sieć trakcyjna | V max towarowe <sup>4</sup> | V max pasażerskie | Pary poc. Pasażerskich |
|-------------|--------------------|-----------|--------------|----------------|-----------------------------|-------------------|------------------------|
| 202         | Reda – Wejherowo   | 8         | 2            | T              | 60                          | 120               | 70                     |
| 202         | Wejherowo – Lębork | 35        | 1            | T              | 100                         | 100-120           | 27                     |
| 202         | Lębork – Słupsk    | 51        | 1            | T              | 70-100                      | 80-120            | 19                     |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze strony [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)

Na ww. liniach zrealizowane zostały w ostatnich latach (bądź realizowane są obecnie) następujące inwestycje, mające na celu podniesienie ich przepustowości:

- W 2014 r. zakończył się remont ciągu linii 202/9 (jako fragmentu międzynarodowej magistrali E65/C-E65) pomiędzy Gdynią i Warszawą. Na całej trasie – za wyjątkiem obszaru aglomeracji trójmiejskiej (a także pojedynczych punktów na trasie, np. w węźle tczewskim i na moście przez Wisłę w Tczewie) – uzyskana została prędkość do 160 km/godz. (dla pociągów pasażerskich). Jedynym niezakończonym elementem przebudowy tej trasy (według stanu na 20 marca 2015 r.) jest stacja Gdańsk Wrzeszcz, rozbudowywana i modernizowana w ramach osobnego projektu, powiązanego z projektem Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM). W ramach tej inwestycji, powstał m.in. nowy peron pasażerski. Zgodnie z deklaracjami PKP PLK, prace na stacji Gdańsk Wrzeszcz mają zakończyć się do końca maja 2015 r., natomiast od kwietnia 2015 r. ruch na linii 202 pomiędzy Gdańskiem Gł. i Gdańskiem Wrzeszczem będzie się odbywał w układzie dwutorowym<sup>8</sup> (na czas przebudowy, jeden tor linii 202 pomiędzy Gdańskiem Gł. i Gdańskiem Wrzeszczem jest wyłączony z użytkowania, ze względu na przebudowę głowicy rozjazdowej we Wrzeszczu).
- W latach 2011-12 (celem poprawy wzajemnej dostępności Gdańska i Poznania, jako miast-organizatorów Euro 2012) przeprowadzono prace rewitalizacyjne m.in. na linii nr 131, dzięki czemu na odcinku Bydgoszcz – Maksymilianowo – Tczew prędkości maksymalne podniesione zostały z 40-80 do 120-160 km/godz. (dla pociągów pasażerskich). Bez remontu pozostały pojedyncze odcinki będące wówczas w najlepszym stanie technicznym i wymagające potencjalnie najmniejszej interwencji. Obecnie PKP PLK przygotowują się do wykonania prac remontowych na tych odcinkach. W lutym 2015 r. ogłoszony został przetarg na rewitalizację m.in. fragmentu linii 131 na torze nr 2 (w kierunku południowym) na odcinkach Terespol

<sup>8</sup> <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/25-miesiaca-do-konca-prac-na-stacji-we-Wrzeszczu-n88684.html> [20.03.2015].

## **Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

Pom. – Laskowice Pom. i Warlubie – Twarda Góra – granica IZ Bydgoszcz. Realizację robót przewidziano do końca 2015 r.<sup>9</sup>.

- Dobiega końca modernizacja linii nr 201 na odcinku Gdynia Gł. – Kościerzyna. Inwestycja, realizowana w związku z projektem PKM, ma na celu podniesienie prędkości do 90-100 km/godz. na terenie aglomeracji trójmiejskiej i do 120 km/godz. poza aglomeracją. Zgodnie z harmonogramem zamknięć torowych PKP PLK<sup>10</sup> na rozkład 2014/15, ograniczenie przepustowości linii 201 na terenie aglomeracji trójmiejskiej związane z tą inwestycją ostatecznie zakończy się 30 września 2015 r.<sup>11</sup>. W późniejszym okresie, tymczasowe ograniczenia przepustowości linii 201 są niewykluczone w perspektywie do połowy 2016 r., do kiedy to ma zakończyć się budowa dwóch nowych przystanków na terenie Gdyni (Karwiny i Stadion).

Inwestycje te w istotny sposób podnoszą przepustowość ww. odcinków, jednak w żadnym razie nie rozwiązują całkowicie problemu niedostatecznej przepustowości – co wykazane zostanie w dalszej części opracowania.

## **1.2 Czynniki kształtujące ruch pociągów**

Odnotowywane obecnie duże obciążenie linii kolejowych prowadzących do Trójmiasta jest wypadkową przede wszystkim dwóch kwestii: dynamicznego rozwoju trójmiejskich portów oraz postępującego zjawiska suburbanizacji w aglomeracji trójmiejskiej.

### **1.2.1 Wzrastające przeładunki w trójmiejskich portach**

Na przestrzeni ostatniej dekady, wskaźnik przeładunków w Porcie Gdynia wzrósł o ponad połowę. Znacząco wzrosły też wskaźniki przeładunków w Porcie Gdańsk.

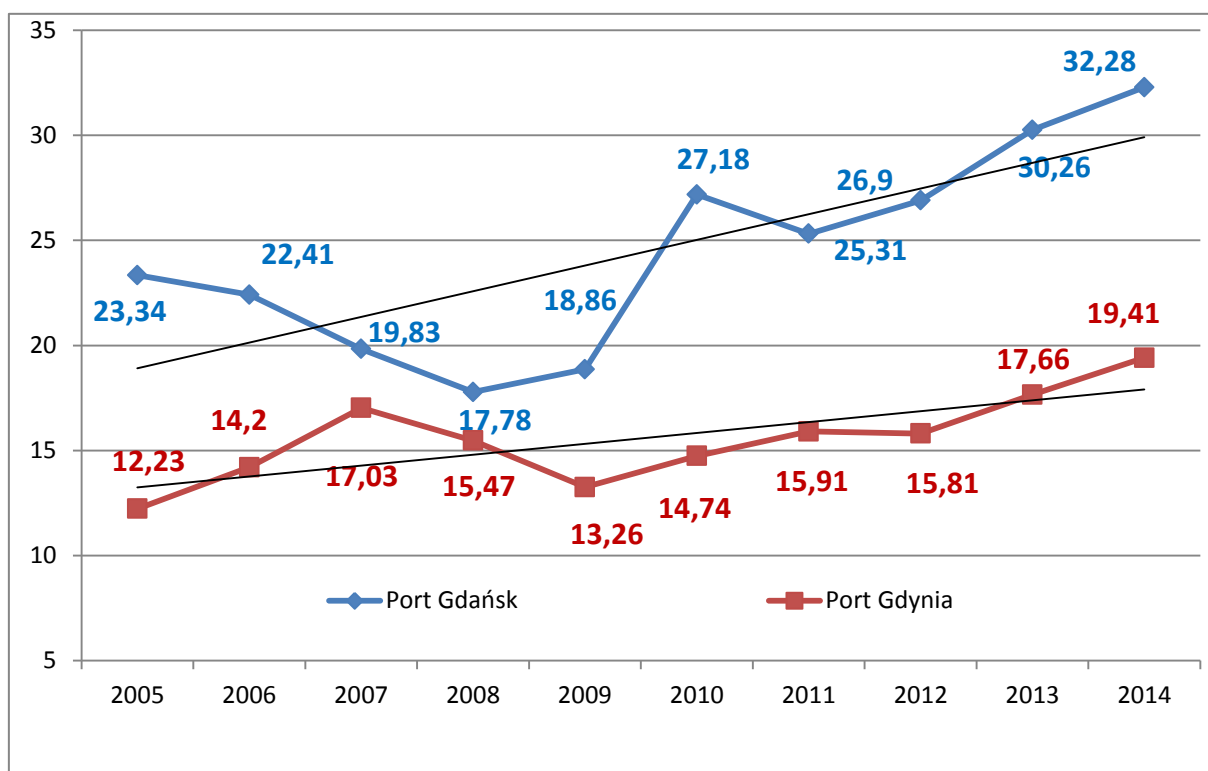
---

<sup>9</sup> Zadanie obejmuje również m.in. rewitalizację toru nr 1 (w kierunku północnym) na linii 131 na odcinku Bydgoszcz – Maksymilianowo, a także zabudowę na tym odcinku samoczynnej blokady liniowej. Por. <http://www.monitor.zdgtor.pl/portal/kolej/panstwowe-pieniadze-na-wazna-magistrale-towarowa> [20.03.2015]

<sup>10</sup> <http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulaminy-przydzielania-tras-pociagow/regulamin-20142015/> [20.03.2015]

<sup>11</sup> W okresie od 1 kwietnia do 30 września 2015 r., na odcinku pomiędzy stacjami Gdańsk Osowa i Gdynia Gł. ruch ma się odbywać jednotorowo bez możliwości krzyżowania pociągów na stacji Gdynia Wielki Kack. Ma to związek m.in. z przebudową układu torowego stacji Gdańsk Osowa i Gdynia Wielki Kack, a także z montażem samoczynnej blokady liniowej.

Wykres 1. Zmiana wskaźników przeładunków w Portach Gdynia i Gdańsk w latach 2004-14



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych [zarządów](#) portów

Z powyższego wykresu wynika, że **wskaźnik przeładunków w obu trójmiejskich portach w perspektywie lat 2004-14 wzrósł z 35,57 do 51,64 mln ton w skali roku**. Łączny wzrost przeładunków w tym okresie nastąpił zatem o 45,18%, z tym że w Gdyni procentowy przyrost (+58,71%) był znacznie większy niż w Gdańsku (+38,30%).

Z powyższymi danymi ściśle współgrają wskaźniki **zwiększenie przeładunków kontenerów w polskich portach**. Z kolejnej tabeli wynika, że w 2014 r. przeładunki kontenerów były wyższe o 8,6% w porównaniu z rokiem 2013, dwukrotnie wyższe (+102,6%) w porównaniu z rokiem 2010 i blisko 5-krotnie wyższe w porównaniu z rokiem 2004. Gros przeładunków kontenerów niezmiennie następuje w portach **w Gdyni i w Gdańsku** – w 2014 r. w tych portach przeładowano w sumie aż 96,3% wszystkich kontenerów, jakie przeszły przez polskie porty.

Tabela 2. Zmiana wskaźników przeładunków kontenerów w latach 2004-14 (TEU)

| Terminal   | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| BCT Gdynia | 372 762 | 395 757 | 402 557 | 493 860 | 440 591 | 226 764 | 281 216 | 361 856 | 408 722 | 394 478 | 475 275 |
| GCT        | ---     | ---     | 54 293  | 116 568 | 167 502 | 149 273 | 199 101 | 246 907 | 263 586 | 333 657 | 370 558 |

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

| <b>Terminal</b>         | <b>2004</b> | <b>2005</b> | <b>2006</b> | <b>2007</b> | <b>2008</b> | <b>2009</b> | <b>2010</b> | <b>2011</b> | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Gdynia</b>           |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |
| <b>DCT Gdańsk</b>       | ---         | ---         | ---         | 3 439       | 106 469     | 162 253     | 451 730     | 634 871     | 896 962     | 1 150 887   | 1 188 380   |
| <b>GTK Gdańsk</b>       | 41 184      | 69 075      | 77 473      | 91 127      | 77 889      | 74 809      | 62 309      | 43 057      | 31 729      | 26 392      | 22 952      |
| <b>DB PS Szczecin</b>   | 27 691      | 32 730      | 38 067      | 50 065      | 61 940      | 52 721      | 56 398      | 54 985      | 52 157      | 61 282      | 78 411      |
| <b>BTDG Gdynia</b>      | 696         | 4 424       | ---         | 3 791       | 2 674       | 2 332       | 4 971       | 8 201       | 990         | 1 491       | 3 052       |
| <b>PHŚ Świno-ujście</b> | 696         | 3 357       | 4 460       | 6 363       | 1 675       | ---         | ---         | ---         | ---         | 990         | ---         |
| <b>RAZEM</b>            | 443 029     | 505 343     | 576 850     | 765 213     | 858 740     | 668 152     | 1 055 725   | 1 349 877   | 1 654 146   | 1 969 177   | 2 138 628   |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BCT Gdynia oraz magazynu „Namiarów na Morze i Handel”

Należy spodziewać się, że w najbliższych latach przeładunki w obu trójmiejskich portach będą w dalszym ciągu znacząco wzrastać. Dowodem tego są zatwierdzone już plany inwestycyjne – zarówno przez zarządy obu portów, jak przez podmioty operujące w ich obrębie. W przypadku Portu Gdynia, należy w tym względzie wymienić przede wszystkim następujące plany inwestycyjne:

- **Projekt „Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego”**: za cenę 101 mln zł (85% stanowi dofinansowanie z Unii Europejskiej), w 2015 r. zakończy się inwestycja polegająca na zagospodarowaniu ostatniego wolnego obszaru na terenie Portu Gdynia. W ramach działania, powstaną nowe nabrzeża, drogi, plac manewrowo-składowy i infrastruktura sieciowa;
- **Projekt „Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego”**: całkowity koszt projektu wynosi 86 mln zł, w tym 49 mln zł stanowi dofinansowanie UE. Zakłada on m.in. przebudowę (która również zakończy się 2015 r.) nabrzeża oraz budowę instalacji odbierającej ścieki ze statków;
- **Projekt „Przebudowa i elektryfikacja zewnętrznego układu torowego BCT oraz toru dojazdowego nr 38 w Porcie Gdynia wraz z budową urządzeń sterowania ruchem kolejowym”**. Zakłada przebudowę i elektryfikację prawie 6 km torów wewnątrz kompleksu portowego. Głównym celem przedsięwzięcia jest umożliwienie jak najszybszego wprowadzania i wyprowadzania całopociągowych składów

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

intermodalnych ze stacji PKP PLK Gdynia Port do stacji wewnętrznej BCT Gdynia (i odwrotnie) Szacunkowy termin zakończenia prac to II połowa 2015 r.<sup>12</sup>;

- **Projekty związane z rozwojem przewozów kontenerowych** (w sierpniu 2013 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych zatwierdziło dofinansowanie z UE dla tych projektów w ramach konkursu dotyczącego rozwoju transportu intermodalnego): III etap budowy terminalu kontenerowego GCT w Porcie Gdynia – budowa infrastruktury i zakup sprzętu (dofinansowanie w wysokości 60,7 mln zł przy wartości projektu 145,7 mln zł); zakup suwnic nabrzeżowych dla zwiększenia potencjału operacji intermodalnych terminalu BCT w Gdyni (dofinansowanie 14,6 mln zł przy wartości 48,7 mln zł); przebudowa terminalu intermodalnego w Porcie Gdynia (dofinansowanie 15,4 mln zł przy wartości 78,2 mln zł). Wszystkie ww. projekty zakończą się w II połowie 2015 r.;
- **Projekt „Zakup części Nabrzeża Gościnnego od Stoczni Marynarki Wojennej”**. Inwestycja, dokonana w styczniu 2014 r., pozwoli na montaż nowej obrotnicy, dzięki której **możliwe będzie przyjmowanie w Porcie Gdynia kontenerowców o ładowności do 10-12 tys. TEU (niemal dwukrotnie większych niż obecnie)**. Przewidywany termin oddania obrotnicy do użytku to II połowa 2016 r.<sup>13</sup>.

Komplementarna wobec tego ostatniego projektu jest decyzja Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA o **pogłębieniu portowego akwenu z obecnych 13,5 do 15,5 m**. Inwestycja ta pozwoli na obsługę największych statków oceanicznych zawijających na Morze Bałtyckie. Pokłosem decyzji ZMPG jest m.in. rozpoczęcie 3-etapowego projektu „Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia”.

W I etapie, którego faza budowlana trwa od października 2014 r. i planowana jest do zakończenia 1 stycznia 2016 r., prowadzona jest inwestycja polegająca na przebudowie Nabrzeża Rumuńskiego, obejmująca m.in. roboty czerpalne do głębokości 13,5 m. II i III etapem projektu mają być prace prowadzące do unowocześnienia i zwiększenia możliwości przeładunkowych wszystkich nabrzeży Portu Gdynia, które nie były poddane modernizacjom w ostatnich latach. Inwestycje w II i III etapie, wychodzące naprzeciw zmieniającym się wymaganiom technologicznym i rynkowym, mają umożliwić zawijanie i cumowanie statków wymagających głębokości 13,5 m, z możliwością dalszego pogłębienia do 15,5 m<sup>14</sup>.

**Program inwestycyjny gdyńskich terminali kontenerowych (BCT i GCT) zakłada, że w perspektywie do 2015/16 r. przepustowość terminala BCT zwiększy się z obecnych 0,75 mln TEU rocznie do ok. 1,2 mln TEU, a terminala GCT – z 0,35 do 0,6 mln TEU.** Dla porównania – w 2013 r. wskaźniki przeładunków w obu gdyńskich terminalach wyniosły 0,73 mln TEU, a w 2014 r. – 0,85 mln TEU.

---

<sup>12</sup> <http://www.port.gdynia.pl/pl/intermodalny/205-konferencja-przebudowa-intermodalnego-terminalu-kolejowego-w-porcie-gdynia>

<sup>13</sup> <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/port-gdynia-obrotnica-bedzie-gotowa-za-dwa-lata-7575.html> [20.03.2015].

<sup>14</sup> <http://www.port.gdynia.pl/pl/wydarzenia/aktualnosci/317-przebudowa-nabrzezy-w-porcie-gdynia-etap-i-nabrzeze-rumunskie-faza-i> [20.03.2015].

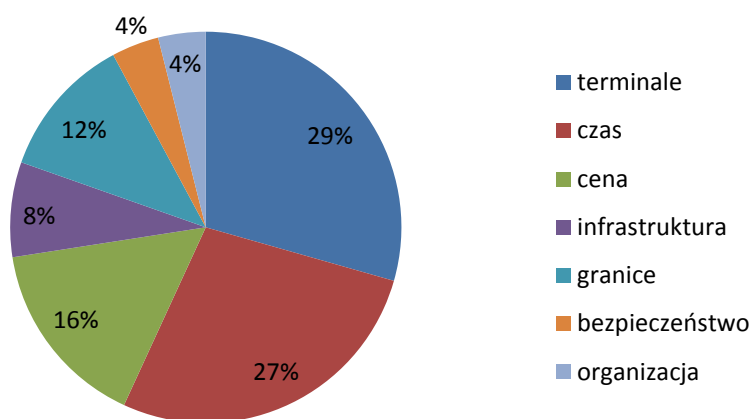
**Wzrastające przeładunki będą automatycznie generować zwiększone zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport kolejowy (i szerzej – transport lądowy) zapewniający dojazd do Portu Gdynia.**

W tym miejscu przywołać należy wyniki badania ankietowego, które przeprowadzone zostało w 2010 r. przez ZDG TOR wśród podmiotów uczestniczących w łańcuchu przewozów intermodalnych<sup>15</sup>. Badanie miało na celu sprawdzenie, jakie czynniki decydują o wyborze transportu kolejowego bądź drogowego w „lądowej” części łańcuchów multimodalnych.

Średnio ankietowani uznali, że transportem drogowym przewożone jest 75,5% towarów, zaś transportem kolejowym 24,5%. Głównymi czynnikami decydującymi o wyborze środka transportu jest natomiast dostępność terminali intermodalnych (wewnątrz lądu) oraz czas przejazdu.

Ten drugi czynnik jest ściśle związany z kwestią przepustowości linii kolejowych. Ich niska przepustowość (częste kolizje interesów przewoźników towarowych i pasażerskich), powodująca konieczność oczekiwania pociągów towarowych na stacjach celem „przepuszczania” pociągów pasażerskich, powoduje zniechęcanie się potencjalnych kontrahentów do transportu kolejowego.

**Wykres 2. Kryteria związane z planowaniem trasy przewozu intermodalnego**



Źródło: opracowanie własne ZDG TOR na podstawie wyników badania ankietowego

### 1.2.2 Postępujące zjawisko suburbanizacji w aglomeracji trójmiejskiej

Istotą suburbanizacji jest proces wyprowadzania się przedstawicieli klasy średniej i wyższej z centrów miast na peryferia i obszary wiejskie pozostające w obrębie aglomeracji.

<sup>15</sup> W badaniu udział wzięło 40 podmiotów. Ankieta związana była z przygotowaniem ekspertyzy pn. „Analiza rynkowa i transportowa dla potencjalnych połączeń intermodalnych ze Skandynawii (Norwegii, Szwecji i Finlandii) przez Port Gdynia do/z Środkowej i Południowej Europy (Włoch, Słowenii oraz innych krajów)”; Zespół Doradców Gospodarczych TOR, listopad 2010.

**Postępujące zjawisko suburbanizacji zwiększa zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport szynowy łączący centra miast z obszarami peryferyjnymi.**

Kolejna tabela przedstawia skalę suburbanizacji w aglomeracji trójmiejskiej, w gminach położonych wzdłuż linii 9 i 201.

**Tabela 3. Skala suburbanizacji w aglomeracji trójmiejskiej**

| Gmina                                        | Linia<br>PKP<br>PLK | Ludność<br>31.12.04 | Ludność<br>31.12.13 | Przyrost<br>2013/04 |
|----------------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Miasto Pruszcz Gd. + gm. wiejska Pruszcz Gd. | 9                   | 39 789              | 53 592              | +34,7%              |
| Pszczółki                                    | 9                   | 7 694               | 8 1837              | 14,9%               |
| Miasto Tczew + gmina wiejska Tczew           | 9                   | 71 271              | 74 118              | +4,0%               |
| Żukowo (miasto + obszar wiejski)             | 201                 | 24 288              | 32 542              | +34,0%              |
| Kartuzy (miasto + obszar wiejski)            | 201                 | 30 850              | 33 023              | 7,0%                |
| Somonino                                     | 201                 | 9 066               | 10 093              | +11,3%              |
| Stężyca                                      | 201                 | 8 537               | 9 928               | +16,3%              |
| Miasto Kościerzyna + gm. wiejska Kościerzyna | 201                 | 36 102              | 39 058              | +8,2%               |
| <b>RAZEM</b>                                 | ----                | <b>227 597</b>      | <b>261 191</b>      | <b>+14,8%</b>       |

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS BDL

Należy domniemywać, że w kolejnych latach suburbanizacja nie tylko będzie postępować, ale, co więcej, **zacznie obejmować w większym stopniu gminy położone dalej od Trójmiasta**, z racji faktu, iż w gminach przylegających do Trójmiasta zacznie brakować terenów pod nowe budownictwo mieszkaniowe.

**Zwiększające się zapotrzebowanie na przewozy aglomeracyjne utrudnia konstruowanie rozkładów jazdy pociągów towarowych.** O skali zapotrzebowania na sprawnie funkcjonujący aglomeracyjny transport szynowy świadczy m.in. fakt, że PKP SKM Trójmiasto wraz ze zmianą w życie rocznego rozkładu jazdy (w grudniu 2014 r.) zwiększyła, z 12 do 15, liczbę par pociągów pomiędzy Gdańskiem Gł. i Pruszczem Gdańskim.

Czynnikiem determinującym zwiększenie zainteresowania przewozami kolejowymi o charakterze aglomeracyjnym może być również **spodziewane rozszerzenie zakresu**

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

**obowiązywania tzw. trójmiejskiego biletu metropolitalnego**, emitowanego przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej<sup>16</sup>.

Bilety metropolitalne, ważne (w zależności od konfiguracji) w pojazdach jednego lub wszystkich komunalnych organizatorów transportu publicznego na terenie aglomeracji (tj. ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia i MZK Wejherowo), są również honorowane w pociągach SKM i PR – obecnie zasięg honorowania w pociągach dotyczy całego Trójmiasta oraz fragmentów wszystkich linii wychodzących z aglomeracji: odcinków ograniczonych przystankami/stacjami Cieplewo (kier. Tczew; linia nr 9), Luzino (kier. Lębork; linia nr 202), Reda Rekowo (kier. Hel; linia nr 213 Reda – Hel) i Babi Dół (kier. Kościerzyna; linia nr 201).

Zgodnie z deklaracją władz woj. pomorskiego, po uruchomieniu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (por. pkt. 1.3.1.), zasięg obowiązywania biletu metropolitalnego zostanie rozszerzony o odcinek Babi Dół – Kartuzy, a nie jest wykluczone, że w przyszłości jego zasięg obejmie również fragment linii 201 do Kościerzyny. Jednocześnie, akces do przystąpienia do integracji taryfowej MZKZG oficjalnie zgłosiły w 2014 r. władze Tczewa<sup>17</sup>. **Rozszerzenie obowiązywania biletu metropolitalnego prawdopodobnie przełoży się na wzrost zainteresowania przewozami kolejowymi – także na kluczowych dla ruchu towarowego odcinkach linii 201 i 202.** Podkreślić należy, że rokrocznie sukcesywnie wzrasta sprzedaż biletów metropolitalnych. Ich sprzedaż rozpoczęła się 1 stycznia 2008 r.; w pierwszych 12 miesiącach sprzedano 96 555 biletów metropolitalnych. Dla porównania, w 2012 r. sprzedaż wyniosła 408 931 biletów, a przyrost rok do roku w perspektywie lat 2008-12 wynosił od 16 do 93%<sup>18</sup>.

Koronnym dowodem wpływu suburbanizacji na skalę pasażerskich przewozów kolejowych na terenie woj. pomorskiego jest prognoza zawarta w Planie Transportowym Województwa Pomorskiego<sup>19</sup> dotycząca skali przewozów pasażerskich na poszczególnych liniach kolejowych w regionie w 2025 r.

Poniżej zamieszczono mapę obrazującą prognozowaną skalę przewozów pasażerskich w 2025 r. w wariantcie zakładającym największą skalę inwestycji w kolejowy transport aglomeracyjny i regionalny – uwzględniającym m.in. wznowienie przewozów pasażerskich na trasach Kościerzyna/Lipusz – Bytów i Kartuzy – Sierakowice, co planowane jest w ramach II etapu projektu PKM. Z szacunków wynika, **że zdecydowanie najsilniej obciążony w ruchu pasażerskim będzie ciąg linii 202/9 pomiędzy Wejherowem i Tczewem.** Na linii 201 – choć obciążenie ruchem pasażerskim również będzie znaczące – skala obciążenia będzie wydatnie mniejsza niż na ciągu 202/9.

### **Rysunek 3. Prognozy przewozów pasażerskich w woj. pomorskim w 2025 r.**

---

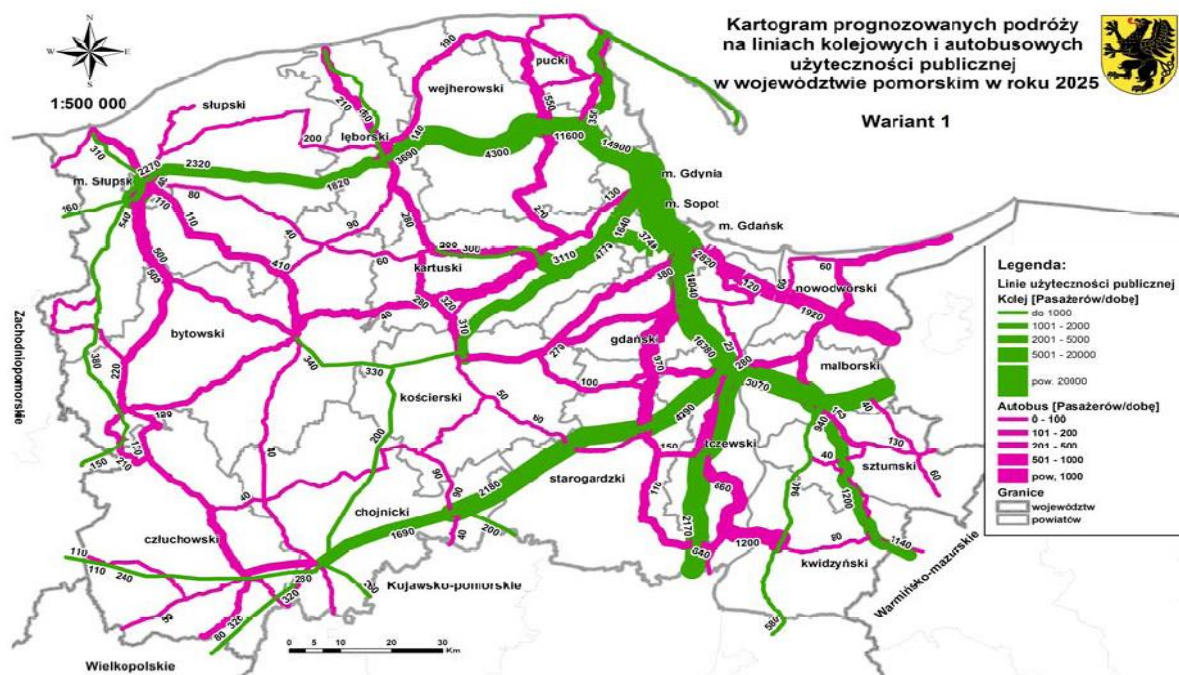
<sup>16</sup> MZKZG to związek międzygminny, zrzeszający 15 gmin wchodzących w skład aglomeracji trójmiejskiej, a także trzech organizatorów komunikacji miejskiej (ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia i MZK Wejherowo).

<sup>17</sup> <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/struk-integracja-taryfowa-w-ramach-pkm-obejmie-kartuzy-3112.html>; <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/z-biletem-metropolitalnym-do-tczewa-tak-ale-wszystko-zalezy-od-pieniedzy-3054.html> [20.03.2015].

<sup>18</sup> 5 lat z biletem metropolitalnym, „Przystanek Metropolitalny”, 7/2013, s. 1-3.

<sup>19</sup> *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego* (wersja po konsultacjach społecznych; Gdańsk, luty 2014).

## Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia



Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Woj. Pomorskiego, s. 67.

### 1.2.3 Priorytetowość przewozów pasażerskich przy konstruowaniu rozkładów jazdy

Ustawa o transporcie kolejowym<sup>20</sup> stwierdza jednoznacznie, że **pierwszeństwo przy konstruowaniu rozkładów jazdy na sieci kolejowej w Polsce mają przewoźnicy pasażerscy**. Zgodnie z zapisami Ustawy, zarządca infrastruktury przydziela trasy pociągów przewoźnikom kolejowym uwzględniając:

- Pierwszeństwo przewozu osób;
- Ogłoszone plany transportowe lub zawarte umowy o świadczenie usług publicznych;
- Obowiązek wykonywania przewozu nałożony przepisami prawa przewozowego;
- Umowy ramowe w zakresie przewozu rzeczy.

Mimo iż ostatnia z przesłanek jest dedykowana przewozom towarowym, to jednak całość postanowień zawartych w ww. Ustawie preferuje przewoźników pasażerskich. W przypadku aglomeracji trójmiejskiej, zwłaszcza na mocno obciążonym w ruchu pasażerskim ciągu linii 202/9, stanowi to poważną barierę dla sprawnej realizacji przewozów towarowych.

### 1.2.4 Utworzenie kolejowych „korytarzy” towarowych

Odejściem od zasady opisanej w pkt. 1.2.3 jest uruchomienie – zgodnie z wymogami Unii Europejskiej – międzynarodowych „korytarzy” kolejowych dedykowanych przewozom

<sup>20</sup> Dz. U. 2007, nr 16, poz. 94, z późn. Zm.

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

towarowym. Ideą utworzenia „korytarzy” jest wprowadzenie zasady, że **na liniach włączonych do „korytarzy” pierwszeństwo przy konstruowaniu rozkładu jazdy mają pociągi towarowe kursujące w relacjach międzynarodowych.**

Na mocy Rozporządzenia Parlamentu i Rady (UE)<sup>21</sup>, wytyczonych zostało 9 międzynarodowych korytarzy, z których sześć pierwszych zostało otwartych w 2013 r., a trzy pozostałe (w tym dwa przebiegające przez Polskę) mają zostać uruchomione do 10 listopada 2015 r. **Jeden z „polskich” korytarzy rozpoczyna się w Gdyni i łączy trójmiejskie porty z portami nad Morzem Adriatyckim.** Korytarz „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie”, łączący Polskę, Czechy, Słowację, Austrię, Włochy i Słowenię, wytyczony został (zgodnie z zapisami wspomnianego Rozporządzenia z 2010 r. oraz częściowo modyfikującego jego zapisy Rozporządzenia z 2013 r.<sup>22</sup>) następująco: Świnoujście/Gdynia – Katowice – Ostrawa/ Żylin – Bratysława/ Wiedeń/ Klagenfurt – Udine – Wenecja/ Triest/ Bolonia/ Rawenna/ Graz – Maribor – Lublana – Koper/ Triest<sup>23</sup>.

Rozporządzenie z 2010 r. stwierdza, że mimo iż konstruowanie rozkładów na liniach zawierających się w ramach „korytarzy” ma w pierwszej kolejności uwzględniać potrzeby przewoźników towarowych, to do zadań zarządców infrastruktury należy umiejętne pogodzenie priorytetów przewoźników towarowych i pasażerskich<sup>24</sup>.

Należy podkreślić, że **w Rozporządzeniu wytyczono jedynie zarys przebiegu „korytarzy”. Szczegółowe ustalenie ich przebiegu należy do krajowych zarządców infrastruktury. Według wstępnych ustaleń, Korytarz „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie” na północnym odcinku, w wariantie podstawowym ma być wytyczony z Gdyni do Maksymilianowa ciągiem linii 202/9/131, natomiast jako trasę alternatywną PKP PLK proponują wytyczenie go linią nr 201 przez Kościerzynę.**

Niezależnie od tego, którą trasą „korytarz” zostanie ostatecznie wytyczony, już sam fakt priorytetowości przewozów towarowych przy konstruowaniu rozkładów jest czynnikiem zwiększającym ich atrakcyjność. **Należy spodziewać się w związku z tym, że na liniach „korytarzowych” nastąpi przyrost liczby pociągów towarowych** – co wymuszać będzie działania inwestycyjne związane z poprawą przepustowości.

W styczniu br. zakończono prace nad Analizą Rynku Transportowego dla Korytarza Bałtyk – Adriatyk. Po etapie konsultacji i wprowadzeniu uwag ostateczna wersja dokumentu została zaakceptowana przez Radę Zarządzającą<sup>25</sup>. Wnioski z analizy stanowią wkład do Planu

---

<sup>21</sup> Rozporządzenie Parlamentu i Rady (UE) nr 913/2010/UE z 22 września 2010 roku w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.

<sup>22</sup> Rozporządzenie to rozszerzyło m.in. zakres części korytarzy, a także zmodyfikowało ich nazewnictwo. Korytarz „Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie” wcześniej określany był jako „Korytarz 5”. Por. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010.

<sup>23</sup> Odnoga do Świnoujścia, zgodnie z zapisami Rozporządzenia z 2013 r., ma zostać otwarta w ciągu maksymalnie 3 lat od uruchomienia Korytarza, czyli nie później niż w listopadzie 2018 r.

<sup>24</sup> [http://www.rynek-kolejowy.pl/48130/stan\\_przygotowan\\_do\\_uruchomienia\\_polskich\\_korytarzy.htm](http://www.rynek-kolejowy.pl/48130/stan_przygotowan_do_uruchomienia_polskich_korytarzy.htm) [20.03.2014]

<sup>25</sup> Rada Zarządzająca to organ składający się z przedstawicieli zarządców kolejowej infrastruktury z państw, przez które dany Korytarz przebiega. Jest to jeden z dwóch organów zarządzających, powołanych dla każdego

## **Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

Wdrożenia korytarza. Plan Wdrożenia obejmuje m.in. opis cech Korytarza, plan inwestycyjny, przebieg oraz cele Korytarza. Zgodnie z informacjami PKP PLK, jeszcze w marcu br. mają rozpocząć się konsultacje Planu Wdrożenia dla Korytarza Bałtyk – Adriatyk<sup>26</sup>. Zasygnalizowana w Rozporządzeniu konieczność „pogodzenia” priorytetów przewoźników pasażerskich i towarowych nie rozwiązuje jednak problemu niedostatecznej przepustowości linii „korytarzowych”. Należy domniemywać, że nadal – zwłaszcza na odcinkach najbardziej obciążonych w ruchu aglomeracyjnym (por. pkt. 1.3.1.) – następować będą kolizje oczekiwań różnych przewoźników.

Ponadto należy zauważyć, że Rozporządzenie nie rozwiązuje wszystkich problemów przewoźników towarowych – priorytetowość przy konstruowaniu rozkładów nie będzie bowiem dotyczyć np. pociągów towarowych kursujących w relacji krajowej.

### **1.3 Bariery dostępności Portu Gdynia transportem kolejowym**

W II kwartale 2015 r. powinno zakończyć się przygotowywanie studium wykonalności **modernizacji linii bezpośrednio przylegających do Portu Gdynia**. Dokument ma objąć analizą następujące odcinki<sup>27</sup>:

- Linia nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port) na odcinku od km 205,885 do km 210,763 (Gdynia Gł. – Gdynia Port);
- Linia nr 228 (Rumia – Gdynia Port Oksywie) od km 5,618 do km 11,227 (Gdynia Port Centralny – Gdynia Port Oksywie);
- Linia nr 723 Gdynia Chylonia – Gdynia Port GPF;
- Linia nr 724 Gdynia Port GPD – Gdynia Port GPO od km 1,209 do km 2,157
- Linia nr 725 Gdynia Główna R 21 – Gdynia Port GPB od km -0,164 do km 2,247;
- Linia nr 961 Gdynia postojowa GP 14 – Gdynia Port GPC, od km 0,000 do km 1,103.

Zgodnie z deklaracjami kierownictwa PKP PLK, **prace inwestycyjne na ww. odcinkach powinny nastąpić w ramach unijnego programowania finansowego 2014-20<sup>28</sup>**. Oznacza to, iż należy domniemywać, że w najbliższych latach rozwiązany zostanie problem „wąskich gardeł” na liniach bezpośrednio przylegających do Portu Gdynia, stanowiących de facto połączenie wewnętrznej sieci kolejowej w obrębie portu z siecią PKP PLK. **W dalszym ciągu nierozwiązany zostanie natomiast szereg problemów dotyczących przepustowości linii położonych w dalszej odległości od Portu Gdynia.**

---

Korytarza osobno (drugim są Rady Wykonawcze, złożone z przedstawicieli rządów – ich zadaniem jest nakreślanie generalnych zasad funkcjonowania danego korytarza).

<sup>26</sup> Konsultacje Planu Wdrożenia drugiego Korytarza przebiegającego przez Polskę rozpoczęły się 17 marca 2015 r. Por.: <http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/korytarze-towarowe/> [20.03.2015]

<sup>27</sup> Umowa na jego realizację została podpisana w połowie maja 2014 r., wykonawca ma 379 dni na realizację przedsięwzięcia. Por.: [http://www.rynek-kolejowy.pl/52142/pierwszy\\_krok\\_do\\_poprawy\\_dostepnosci\\_portu\\_gdynia\\_koleja.html](http://www.rynek-kolejowy.pl/52142/pierwszy_krok_do_poprawy_dostepnosci_portu_gdynia_koleja.html) [20.03.2015]

<sup>28</sup> [http://www.rynek-kolejowy.pl/50919/pkp\\_plk\\_chce\\_poprawic\\_dostep\\_do\\_portu\\_gdynskiego.html](http://www.rynek-kolejowy.pl/50919/pkp_plk_chce_poprawic_dostep_do_portu_gdynskiego.html) [18.03.2014]

### 1.3.1 Rozwój kolei aglomeracyjnej – projekt Pomorskiej Kolei Metropolitalnej

PKM to umowna nazwa projektu<sup>29</sup> mającego na celu ożywienie transportu kolejowego w aglomeracji trójmiejskiej oraz usprawnienie podróży transportem zbiorowym zarówno na terenie samego Trójmiasta, jak i pomiędzy Gdańskiem i Gdynią oraz powiatami kartuskim oraz kościerskim.

„Kręgosłupem” projektu PKM będzie budowana obecnie na terenie Gdańska linia kolejowa Wrzeszcz – Rębiechowo. Linia ta (licząca 17 km, dwutorowa niezelektryfikowana) w Rębiechowie połączy się z linią 201, której remont (por. pkt. 1.1) jest ściśle związany z projektem budowy nowej linii. Linii PKM (pomiędzy Wrzeszczem i wpięciem w linię 201 w kierunku Gdyni) został przez PKP PLK przyporządkowany<sup>30</sup> numer 248, natomiast jednotorowa łącznica pomiędzy liniami 248 i 201, pozwalająca na wpięcie w linię 201 w kierunku Kościerzyny, otrzymała numer 253.

Zgodnie z kontraktem, budowa linii 248/253 ma się zakończyć do 30 kwietnia 2015 r. W kolejnych tygodniach odbywać się będą testy taboru, zakupionego przez Samorząd Województwa Pomorskiego do obsługi linii zawierających się w szeroko pojętym „projekcie PKM”, a także będą odbywać się procedury odbiorowe. Rozpoczęcie ruchu pasażerskiego na liniach 248 i 253 zaplanowane jest na 1 września 2015 r.

Mimo iż (według stanu na połowę marca 2015 r.) do uruchomienia PKM pozostało niespełna pół roku, to nadal nie jest znany rozkład jazdy. Samorząd Województwa Pomorskiego jak dotąd nie upublicznił danych w tym zakresie. Nierozstrzygnięta jest m.in. kwestia, czy pociągi kursujące po linii 248/253 dojeżdżać będą do stacji Gdańsk Gł., czy będą kończyć/rozpoczynać bieg na stacji Gdańsk Wrzeszcz, bez wjazdu na odcinek linii 202 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Gł.<sup>31</sup>

Problemem w tym względzie jest **ograniczona przepustowość odcinka linii 202 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Gł., która, po zakończeniu remontu stacji Wrzeszcz, wynosić będzie do 12 pociągów na godzinę w 1 kierunku**. Marszałek Województwa Pomorskiego Mieczysław Struk zadeklarował jednak w wypowiedzi dla mediów pod koniec 2014 r., iż kwestia dojazdów pociągów kursujących po linii PKM do Gdańska Gł. jest „sprawą otwartą”, wymagającą wypracowania modelu współpracy z PLK w zakresie optymalnego konstruowania rozkładu jazdy.

Należy w tym względzie podkreślić, że samorząd województwa (organizator transportu kolejowego w regionie) znajduje się pod silną presją medialno-społeczną, wskazującą na bezzasadność idei tworzenia kolei aglomeracyjnej (jaką będzie PKM), której pociągi

---

<sup>29</sup> „PKM SA” to nazwa spółki powołanej przez Województwo Pomorskie do budowy linii kolejowej Wrzeszcz-Banino. PKM nie jest spółką powołaną do realizacji zadań przewozowych.

<sup>30</sup> Zgodnie z instrukcją „Wykaz linii Id-12 (D-29)”.

<sup>31</sup> Pociągi kursujące po linii 248 nie będą przejeżdżać na linię SKM 250, gdyż wymagałoby to „przecięcia” całego układu stacyjnego we Wrzeszczu. Stąd też, aby dojechać do Gdańska Gł., muszą skorzystać z linii 202. W przyszłości nie jest wykluczona budowa – w rejonie przystanku SKM Gdańsk Zaspą – estakad łączących linie SKM i PKM, jednak obecnie brak jest jakichkolwiek konkretnych planów inwestycyjnych w tym zakresie.

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

nie dojadą bezpośrednio do centrum głównego miasta aglomeracji<sup>32</sup>. Stąd też należy domniemywać, że **władze województwa będą jednak dążyć do tego, by jeśli nie wszystkie, to przynajmniej większość pociągów kursujących po linii 248/253 kończyła bądź rozpoczynała bieg na stacji Gdańsk Gł.**, co naturalnie będzie przekładać się na dalsze obciążenie odcinka linii 202 pomiędzy Gdańskiem Wrzeszczem i Gdańskiem Gł., a to stanowić będzie niekorzystną sytuację dla przewoźników towarowych.

17 marca 2015 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej ukazało się wstępne ogłoszenie o zamiarze uruchomienia procedury przetargowej na realizację kolejowych przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych leżących na terenie województwa pomorskiego, w tym – na liniach zawierających się w szeroko pojętym projekcie PKM. Zgodnie z jego treścią, przewozy na liniach wpisujących się w projekt PKM mają być realizowane w następujących relacjach:

- Kościerzyna – Gdynia Główna,
- Kościerzyna – Gdańsk Wrzeszcz/ Gdańsk Główny,
- Kartuzy – Gdynia Główna,
- Kartuzy – Gdańsk Wrzeszcz/ Gdańsk Główny<sup>33</sup>.

Oznacza to, iż **każdy pociąg kursujący po linii Gdańsk Wrzeszcz – Rębiechowo kursować będzie także po linii 201. Nie ulega wątpliwości, że obciąży to w istotny sposób przede wszystkim jednotorowy odcinek linii 201 Rębiechowo – Glinicz – Kościerzyna.** W tym kontekście należy zauważyć, że inwestycją komplementarną wobec projektu PKM jest trwająca budowa drugiego toru pomiędzy stacją Gdańsk Osowa i połączeniem (w Rębiechowie) linii 201 i 248, realizowana przez PKP PLK. Na tym odcinku problem ograniczonej przepustowości powinien zatem zostać rozwiązany.

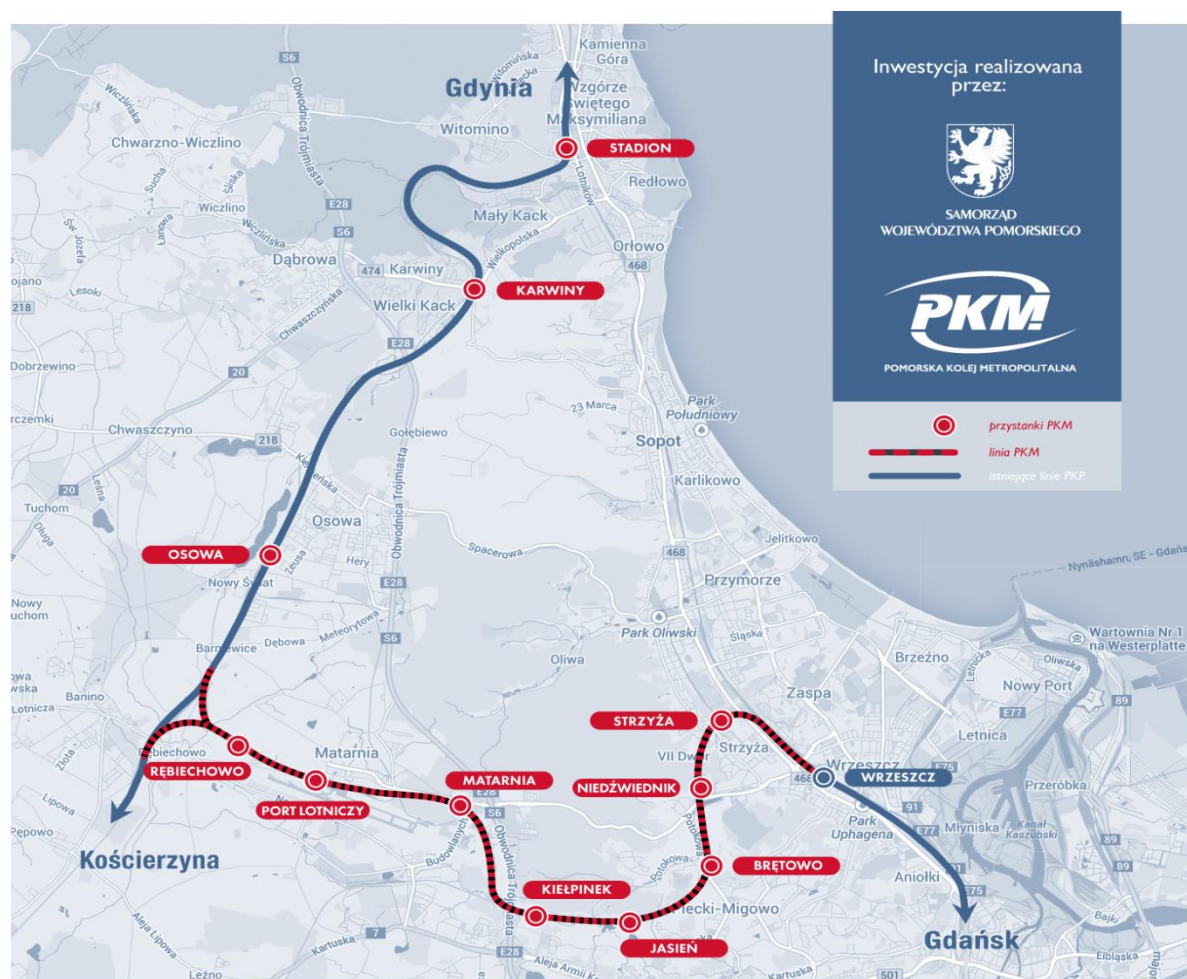
---

<sup>32</sup> Por np.: [http://www.rynek-kolejowy.pl/54565/pkm\\_z\\_niszczona\\_zabawka\\_za\\_miliard.htm](http://www.rynek-kolejowy.pl/54565/pkm_z_niszczona_zabawka_za_miliard.htm); <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Mniej-kursow-na-linii-PKM-Groza-nam-puste-pociagi-n84801.html>; wypracowania modelu współpracy z PLK [20.03.2015]

<sup>33</sup> <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:96722-2015:TEXT:PL:HTML&src=0> [20.03.2015].

## Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia

**Rysunek 4. Przebieg „linii PKM”**



Źródło: PKM SA<sup>34</sup>

Wskutek uruchomienia PKM, **wzrośnie też prawdopodobnie** – nawet jeśli (o czym wspomniano wcześniej) nie wszystkie pociągi kursujące po linii PKM będą dojeżdżać do Gdańska Gł. – **liczba pociągów aglomeracyjnych na linii nr 9 na odcinku pomiędzy Gdańskiem Gł. i Pruszczem oraz Tczewem**. Należy bowiem domniemywać, że intencją władz Woj. Pomorskiego docelowo będzie także lepsze niż obecnie skomunikowanie północnych dzielnic Gdańska (przez które przebiegać będzie „linia PKM”) oraz Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy z ośrodkami leżącymi na terenie powiatów gdańskiego i tczewskiego.

Prognozy przewozów na liniach zawierających się w ramach projektu PKM zakładają, że przy częstotliwości kursowania pociągów na linii Wrzeszcz-Rębiechowo co 15 min, liczba pasażerów tych pociągów osiągnie, już od 2015 r., 6,5 mln pasażerów rocznie. Przy większej częstotliwości, liczba pasażerów przekroczy 10,3 mln w skali roku<sup>35</sup>. Już sam fakt zlecenia

<sup>34</sup> <http://www.pkm-sa.pl/glowna/o-projekcie/mapy/> [20.03.2014]

<sup>35</sup> [http://www.pomorskie.eu/pl/praca/profil\\_gospodarczy/kluczowe\\_przedswiezienia/pkm2012](http://www.pomorskie.eu/pl/praca/profil_gospodarczy/kluczowe_przedswiezienia/pkm2012) [18.03.2014]

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

tego rodzaju analiz przez władze woj. pomorskiego świadczy o tym, że rozpatrują one kursowanie pociągów z częstotliwością większą niż 15 min (na co z biegiem lat – wraz z postępującą suburbanizacją – najprawdopodobniej istnieć będzie coraz większe zapotrzebowanie). A to bez wątpienia powodować będzie dalsze obciążanie ruchem pasażerskim linii 9, 201 i 202.

Projekt PKM ściśle wpisuje się we wnioski autorów licznych opracowań analitycznych, którzy nie mają wątpliwości, że **segmentem kolejowych przewozów pasażerskich, który w najbliższych latach będzie się rozwijał najszybciej i najprężniej, będą właśnie przewozy aglomeracyjne**<sup>36</sup>.Większość tego rodzaju opracowań przewiduje znaczący wzrost liczby pasażerów kolei w perspektywie do końca przyszłej dekady. Obrazują to dwie poniższe tabele, stanowiące prognozę przewozów w wariantie minimalnym i maksymalnym (różnica dotyczy skali inwestycji i wzrostu dostępności poszczególnych środków transportu).

**Tabela 4. Szacowany wzrost liczby pasażerów do 2030 r. – wariant minimalny**

| Parametry<br>Środki<br>Transportu | Szacowana liczba podróży (mln pasażerów) |        |        |        |        | Szacowany przyrost |               |
|-----------------------------------|------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------------------|---------------|
|                                   | 2010                                     | 2015   | 2020   | 2025   | 2030   | 2020/<br>2010      | 2030/<br>2010 |
| Kolej                             | 297                                      | 304    | 317    | 377    | 503    | -6,7%              | +69,4%        |
| Autobusy pozamiejskie             | 570                                      | 470    | 422    | 420    | 430    | -26,0%             | -24,6%        |
| Motoryzacja indywidualna          | 24 843                                   | 27 475 | 29 502 | 30 696 | 30 904 | -18,8%             | +24,4%        |
| Autobusy miejskie                 | 2 925                                    | 2 882  | 2 852  | 2 798  | 2 759  | -2,5%              | -5,7%         |
| Tramwaje                          | 889                                      | 876    | 869    | 857    | 847    | -2,2%              | -4,7%         |

Źródło: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

**Tabela 5. Szacowany wzrost liczby pasażerów do 2030 r.– wariant maksymalny**

| Parametry<br>Środki<br>Transportu | Szacowana liczba podróży (mln pasażerów) |      |      |      |      | Szacowany przyrost |               |
|-----------------------------------|------------------------------------------|------|------|------|------|--------------------|---------------|
|                                   | 2010                                     | 2015 | 2020 | 2025 | 2030 | 2020/<br>2010      | 2030/<br>2010 |
| Kolej                             | 297                                      | 306  | 318  | 386  | 527  | +7,1%              | +77,4%        |

<sup>36</sup> Por. np. *Biała Księga Infrastruktury. Kolej na działania*, Railway Business Forum, Warszawa 2013, s. 24.

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

| Środki Transportu        | Parametry | Szacowana liczba podróży (mln pasażerów) |        |        |        |        | Szacowany przyrost |               |
|--------------------------|-----------|------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------------------|---------------|
|                          |           | 2010                                     | 2015   | 2020   | 2025   | 2030   | 2020/<br>2010      | 2030/<br>2010 |
| Autobusy pozamiejskie    |           | 570                                      | 477    | 431    | 429    | 441    | -24,4%             | -22,6%        |
| Motoryzacja indywidualna |           | 24 843                                   | 28 198 | 31 146 | 33 405 | 34 556 | +25,4%             | +39,1%        |
| Autobusy miejskie        |           | 2 925                                    | 2 903  | 2 880  | 2 830  | 2 793  | -1,5%              | -4,5%         |
| Tramwaje                 |           | 889                                      | 883    | 880    | 876    | 874    | -1,0%              | -1,7%         |

Źródło: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

### 1.3.2 Projekt „Pendolino” – oczekiwany wzrost liczby pasażerskich pociągów dalekobieżnych

Szybkie kolejowe połączenia międzymiastowe (określane potocznie mianem „pociągów kwalifikowanych”), charakteryzujące się wysokimi prędkościami i postojami tylko w największych aglomeracjach, to drugi, obok połączeń aglomeracyjnych, najbardziej perspektywiczny rynek pasażerskich przewozów kolejowych<sup>37</sup>.

Zgodnie z szacunkami zawartymi w „Master Planie dla transportu kolejowego”, w przypadku przeprowadzenia znaczących inwestycji w infrastrukturę i tabor (prowadzących do wydatnego skrócenie czasu jazdy i podniesienia komfortu podróżowania), liczba pasażerów pociągów „kwalifikowanych” (licząc łącznie połączenia krajowe i międzynarodowe) wzrośnie w perspektywie do 2030 r. blisko 4-krotnie: z 8,7 do 31,1 mln pasażerów rocznie<sup>38</sup>.

**Zrealizowana kompleksowa modernizacja magistrali E65/C-E65, łączącej Warszawę z Trójmiastem, sprawiła że trasa ta pełni istotne znaczenie w projekcie „Pendolino”.** Zakupione przez spółkę PKP Intercity składki zespolone ED250 (z rodziny „Pendolino”, w łącznej liczbie 20 sztuk) zostały pozyskane do obsługi m.in. trasy łączącej Warszawę z Trójmiastem.

<sup>37</sup> Biała Księga..., op.cit., s. 28.

<sup>38</sup> Rokiem bazowym dla tej analizy był 2005 r.; omawiana prognoza zakłada budowę w Polsce Kolei Dużych Prędkości. Prognoza ta zakłada, że wielkość przewozów aglomeracyjnych wzrośnie aż o 257% – przy przeciętnym wzroście przewozów kolejowych o 111% (z 258 do 485 mln osób rocznie), a w segmencie przewozów aglomeracyjnych wzrost nastąpi o 111% (ze 112 do 236 mln osób rocznie). Por. *Master Plan dla transportu kolejowego do 2030 roku*; Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008, s. 38.

## **Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

Pierwsze „Pendolino” zostały włączone do ruchu 14 grudnia 2014 r., wraz z wejściem w życie nowego rocznego rozkładu jazdy. Jednocześnie **zrealizowana modernizacja magistrali E65/C-E65**, pozwalająca na skrócenie czasu przejazdu z Gdańska do Warszawy z ok. 5 do ok. 3 godzin, **poskutkowało znaczącym zwiększeniem liczby pociągów kwalifikowanych spółki PKP Intercity łączących aglomerację trójmiejską i stołeczną**. Obecnie<sup>39</sup> pomiędzy Warszawą i Trójmiastem kursuje 12 par pociągów PKP Intercity kategorii Express InterCity Premium (EIP; Pendolino) oraz Express InterCity (EIC). Pociągi EIC zestawione są z tradycyjnych składów wagonowych, ale, podobnie jak pociągi EIP, rozwijają pomiędzy Warszawą i Trójmiastem prędkość do 160 km/godz. i mają identyczny czas przejazdu jak EIP<sup>40</sup>.

Należy podkreślić, że **Trójmiasto posiada obecnie drugą najbardziej rozbudowaną ofertę połączeń pociągami najwyższej klasy z Warszawą**. Więcej EIP i EIC (13 par) kursuje jedynie pomiędzy Warszawą i Krakowem; dla porównania: np. z Warszawy do Katowic kursuje 10 par pociągów, a z Warszawy do Poznania 9 par. W poprzednim rozkładzie jazdy Trójmiasto posiadało jedynie 5 par pociągów kategorii EIC zapewniających połączenie z Warszawą.

Należy spodziewać się dalszego wzrostu liczby pociągów dalekobieżnych na newralgicznym (z punktu widzenia ruchu towarowego) odcinku pomiędzy Gdynią i Tczewem, a także na linii 131. Będzie to miało związek z wprowadzeniem do ruchu nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, które, w liczbie 20 sztuk, zostaną dostarczone dla PKP IC do 2015 r. Składy te, przystosowane do prędkości 160 km/godz., będą przeznaczone do obsługi pociągów dalekobieżnych o charakterze międzyregionalnym. Ich zakup jest dedykowany do obsługi m.in. trasy Gdynia – Bydgoszcz – Łódź – Katowice<sup>41</sup>.

### **1.3.3 Ograniczona przepustowość ciągu linii 9/131**

Wzrost liczby pociągów pasażerskich (tak aglomeracyjnych, jak i dalekobieżnych) powodować będzie **rosnące zjawisko kolizji priorytetów przewoźników pasażerskich i towarowych przy konstruowaniu rozkładów jazdy**.

Szczególnie dotkliwie będzie to **na następujących odcinkach linii nr 9:**

- **Gdańsk Gł./Gdańsk Śródmieście<sup>42</sup> – Pruszcz Gd.**: jest to 10-kilometrowy odcinek dwutorowy, nieposiadający wydzielonego torowiska do ruchu aglomeracyjnego, co w dobie bardzo dużej liczby pociągów pasażerskich (por. Tabela 1) i dynamicznej

---

<sup>39</sup> Od 15.03.2015 r., kiedy to została wprowadzona korekta do rocznego rozkładu jazdy.

<sup>40</sup> Zgodnie z deklaracjami PKP PLK, do końca 2015 r. na części magistrali E65/C-E65 pomiędzy Warszawą i Trójmiastem, mają zostać zamontowane urządzenia srk pozwalające na podniesienie prędkości pociągów EIP do 200 km/godz., co pozwoli na skrócenie czasu przejazdu o dalsze ok. 20 min. Por. [http://www.rynek-kolejowy.pl/55334/plk\\_do\\_konca\\_2015\\_r\\_pociagi\\_do\\_trojmiasta\\_pojada\\_200\\_km\\_godz.htm](http://www.rynek-kolejowy.pl/55334/plk_do_konca_2015_r_pociagi_do_trojmiasta_pojada_200_km_godz.htm) [20.03.2015]

<sup>41</sup> [http://www.rynek-kolejowy.pl/47508/stadler\\_i\\_newag\\_wyprodukują\\_20\\_ezetow\\_dla\\_pkp\\_intercity.htm](http://www.rynek-kolejowy.pl/47508/stadler_i_newag_wyprodukują_20_ezetow_dla_pkp_intercity.htm) [17.03.2014]

<sup>42</sup> Liczący niespełna 2 km odcinek Gdańsk Gł. – Gdańsk Śródmieście, stanowiący przedłużenie linii 250 (poprowadzony równoległe do linii na 9), zostanie otwarty 1 kwietnia 2015 r.

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

suburbanizacji (por. Tabela 3) staje się bardzo poważnym problemem dla organizacji rozkładu jazdy na tym odcinku.

- **Pruszcz Gd. – Pszczółki.** Mimo iż jest to odcinek 3-torowy<sup>43</sup>, to jego obciążenie jest jeszcze większe niż w przypadku odcinka Gdańsk Gł. – Pruszcz, przede wszystkim z racji faktu, że w Pruszczu Gd. na linię nr 9 włącza się większość pociągów kursujących z Portu Gdańsk. W połowie 2016 r. zakończy się, rozpoczęty latem 2014 r., remont linii nr 226 zapewniającej dojazd do portu gdańskiego (Pruszcz Gd. – Gdańsk Port Północny), dzięki któremu przepustowość tej linii, wynosząca obecnie ok. 60 pociągów na dobę, zwiększy się 6-krotnie<sup>44</sup>. Należy domniemywać, że w istotny sposób zwiększy to zainteresowanie kontrahentów Portu Gdańsk korzystaniem z transportu kolejowego.

Zjawisko kolizji priorytetów przewoźników pasażerskich jest już zresztą widoczne w tym momencie – od wprowadzenia w grudniu 2014 r. nowego rocznego rozkładu jazdy. Wspomniana wyżej **poprawa oferty dojazdu pociągami spółki PKP Intercity do Warszawy przyczyniła się do znaczącego zwiększenia obciążenia ciągu linii 202/9 m.in. pomiędzy Gdynią i Tczewem.** Dowodem tego są **problemy z konstruowaniem rozkładów jazdy, jakie pojawiły się na tym odcinku w przypadku przewoźników regionalno-aglomeracyjnych (PR i SKM).**

W obecnie obowiązującym rozkładzie jazdy<sup>45</sup> po raz pierwszy doszło do sytuacji, w których niektóre pociągi ww. spółek mają na odcinku pomiędzy Gdańskiem Gł. i Tczewem wprowadzone wydłużone postoje, celem przepuszczenia pociągów dalekobieżnych. Ma to miejsce w przypadku 7 pociągów (5 połączeń Przewozów Regionalnych i 2 SKM), z których 5 to pociągi z Trójmiasta i 2 do Trójmiasta. Wyprzedzanie odbywa się na stacjach Pszczółki bądź Pruszcz Gdański, a wydłużony postój trwa 7-10 minut.

Naturalnie, powszechną praktyką od lat było i jest, na wielu linach kolejowych zarówno w Polsce, jak i na świecie, wyprzedzanie pociągów regionalnych (wolniejszych) przez pociągi kwalifikowane (szybsze). Dodatkowo, skala opisanego zjawiska na trasie Gdańsk – Tczew na razie nie jest duża i nie wpływa w istotny sposób na wydłużenie czasu jazdy SKM i PR. Nie zmienia to jednak faktu, że tego rodzaju zjawisk na odcinku pomiędzy Gdańskiem i Tczewem do tej pory<sup>46</sup> nie odnotowywano. A to oznacza, że **można mówić o wyczerpywaniu się przepustowości omawianego odcinka** – na czym naturalnie cierpi nie tylko część przewoźników pasażerskich, ale także przewoźnicy towarowi.

Przewidywany wzrost znaczenia transportu kolejowego w obsłudze tak Portu Gdynia, jak i Portu Gdańsk powoduje, że **wzrastać będzie także obciążenie linii 131 na odcinku Tczew – Maksymilianowo**, już obecnie bardzo silnie obciążonego w ruchu towarowym, jednocześnie z niemałym ruchem pasażerskim (Por. Rysunek 1 i Tabela 1). Nieco mniejszy problem

---

<sup>43</sup> Licząc wspólnie linie nr 9 i 260.

<sup>44</sup> „Inwestycje kolejowe w portach nie nadążają”, Rynek Kolejowy, 1-2/2014, s. 18.

<sup>45</sup> W okresie od 15 marca do 25 kwietnia 2015 r.

<sup>46</sup> Do momentu rocznej zmiany rozkładu, jaka nastąpiła 14 grudnia 2014 r.

## **Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

związany z ograniczeniem przepustowości omawianego odcinka występować będzie najprawdopodobniej pomiędzy Pszczółkami i węzłem tczewskim (z racji funkcjonowania tam układu 4-torowego i całkowitego oddzielenia ruchu pasażerskiego od towarowego, poprzez układ linii „towarowych” prowadzących przez stację Zajączkowo Tczewskie i omijających stację pasażerską Tczew<sup>47</sup>) oraz na odcinku pomiędzy Gdańskiem Gł. i Gdynią Gł. (dzięki oddzieleniu, poprzez linię 250 SKM, ruchu pasażerskiego-aglomeracyjnego od pozostałych pociągów).

Jednak w tym ostatnim przypadku, obciążenie torów dalekobieżnych (na odcinku pomiędzy Gdańskiem Wrzeszczem i Gdańskiem Gł.) i tak będzie nadal wzrastać. Przyczyną będzie nie tylko, opisane wcześniej, prawdopodobne wprowadzenie na ten odcinek pociągów kursujących po linii PKM, ale także m.in. przywrócenie przez SKM pociągów „Sprinter”, kursujących na terenie aglomeracji trójmiejskiej po torach dalekobieżnych. Obecnie „Sprintery” (5 par pociągów dziennie) kursują w skróconej relacji Gdynia – Słupsk, co wynika z trwającej przebudowy stacji Gdańsk Wrzeszcz. Przedstawiciele spółki SKM zapowiadają jednak, że w momencie zakończenia remontu, planują wydłużenie relacji tych pociągów do Gdańska<sup>48</sup>.

### **1.3.4 Projekt „Forum Radunia” – przykrycie torów w rejonie stacji Gdańsk Gł.**

Barierą dla transportu towarów do i z Portu Gdynia z wykorzystaniem ciągu linii kolejowych 131/9/202 może być nie tylko wzrost liczby pociągów (tak pasażerskich, jak i towarowych), ale także projekt „Forum Radunia”, czyli trwająca obecnie **budowa w centrum Gdańska kompleksu handlowo-rozrywkowego**.

Obiekt, zlokalizowany kilkaset metrów od stacji Gdańsk Gł. (w kierunku Pruszcza Gd.), powstanie na powierzchni ok. 5,5 ha, z czego **ok. 2,5 ha stanowić będzie teren nad torami kolejowymi: linia 9** (i 250: „Forum Radunia” będzie połączone ciągiem pieszym z przystankiem Gdańsk Śródmieście) **zostanie „przykryta” betonową płytą na długości ok. 300 m**<sup>49</sup>. „Przykrycie” torów może spowodować niemożność przewozu tą trasą do i z Portu Gdynia ładunków niebezpiecznych, które wymagają transportowania w otwartej przestrzeni.

## **1.4 Skutki nierozwiązania problemów z przepustowością linii kolejowych do Portu Gdynia**

**Port Gdynia**, podobnie jak inne porty morskie, **w istotny sposób zyskuje w ostatnich latach na znaczeniu dla całej polskiej gospodarki**. Ma to związek przede wszystkim ze wzrastającą skalą transportu kontenerów drogą morską w relacji Azja-Europa. Kontenery te,

---

<sup>47</sup> Mowa tu o liniach nr 260, 265, 729 i 735.

<sup>48</sup> [http://www.rynek-kolejowy.pl/53668/pomorze\\_skm\\_skomunikuje\\_pociagi\\_do\\_slupska\\_z\\_pendolino.htm](http://www.rynek-kolejowy.pl/53668/pomorze_skm_skomunikuje_pociagi_do_slupska_z_pendolino.htm) [20.03.2015]

<sup>49</sup> <http://gdansk.naszemiasto.pl/artykul/galeria/forum-radunia-2-5-hektara-betonu-nad-torami-w-centrum,2132227,t,id.html> [18.03.2014]

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

przeładowywane następnie w portach m.in. na platformy kolejowe, stanowią łańcuch połączeń intermodalnych. Udział transportu kolejowego w Polsce w obsłudze łańcucha intermodalnego, w przekroju całej UE wzrósł na przestrzeni dekady prawie o jedną trzecią.

**Lokalizacja Portu Gdynia, jak również realizowane bądź zaplanowane inwestycje w porcie, sprawiają, że w kolejnych latach może znacząco wzrastać jego rola jako „hub’u” przeładunkowego w przewozach intermodalnych nie tylko w relacjach pomiędzy Azją i Europą Środkową oraz Południową, ale także m.in. w transporcie ładunków do krajów Wspólnoty Niepodległych Państw, jak również na Litwę, Łotwę i Estonię.**

Realizowany obecnie projekt „Rail Baltica” (modernizacja – połączona z wydatnym podnoszeniem przepustowości – trasy kolejowej łączącej Warszawę z Wilnem, Rygą i Tallinem) oraz bliskość granicy polsko-litewskiej zwiększa bowiem prawdopodobieństwo, że Port Gdynia może stać się w najbliższych latach miejscem przeładunków, których odbiorcami i nadawcami będą kontrahenci z terenów tzw. republik nadbałtyckich.

Dane Eurostat wskazują, że wielkość przewozów intermodalnych w transporcie kolejowym na terenie Polski – choć nadal, w skali UE, są one niewielkie – dynamicznie rośnie. O ile w 2004 r. liczba jednostek intermodalnych<sup>50</sup> przewiezionych koleją na terenie Polski stanowiła 2,08% łącznej wielkości tego rodzaju przewozów na terenie UE<sup>51</sup>, o tyle w 2013 r. wskaźnik ten wynosił już 4,62% (przy czym np. w porównaniu z 2012 r. udział Polski w tym wskaźniku nieco zmalał – w 2012 r. wynosił 5,45%)<sup>52</sup>.

Liczba jednostek intermodalnych przewożonych koleją w Polsce wzrosła w tym czasie ponad trzykrotnie. Większy procentowy przyrost tego rodzaju ładunków odnotowały w tym czasie tylko trzy państwa członkowskie UE.

**Tabela 6. Największy przyrost przewozów intermodalnych w transporcie kolejowym w UE**

| <b>Państwo członkowskie UE</b> | <b>Liczba TEU<br/>(2004 r.)</b> | <b>Liczba TEU<br/>(2013 r.)</b> | <b>Przyrost<br/>2013/2004</b> |
|--------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| <b>Grecja</b>                  | 18 609                          | 254 206                         | +1 266%                       |
| <b>Czechy</b>                  | 360 578                         | 2 737 929                       | +659%                         |
| <b>Estonia</b>                 | 5 523                           | 35 391                          | +541%                         |
| <b>Wielka Brytania</b>         | 177 731                         | 800 418                         | +350%                         |
| <b>Łotwa</b>                   | 19 215                          | 87 922                          | +307%                         |

<sup>50</sup> Liczonych w TEU – mierze odpowiadającej pojemności jednego kontenera 20 stopowego

<sup>51</sup> Biorąc pod uwagę wszystkie obecne państwa członkowskie UE.

<sup>52</sup> Dane Eurostat za 2004 r. nie obejmują Belgii, Bułgarii, Francji, Łotwy, Portugalii, natomiast dane za 2013 r. nie obejmują Belgii, Francji i Luksemburga. Por. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database> [20.03.2015].

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

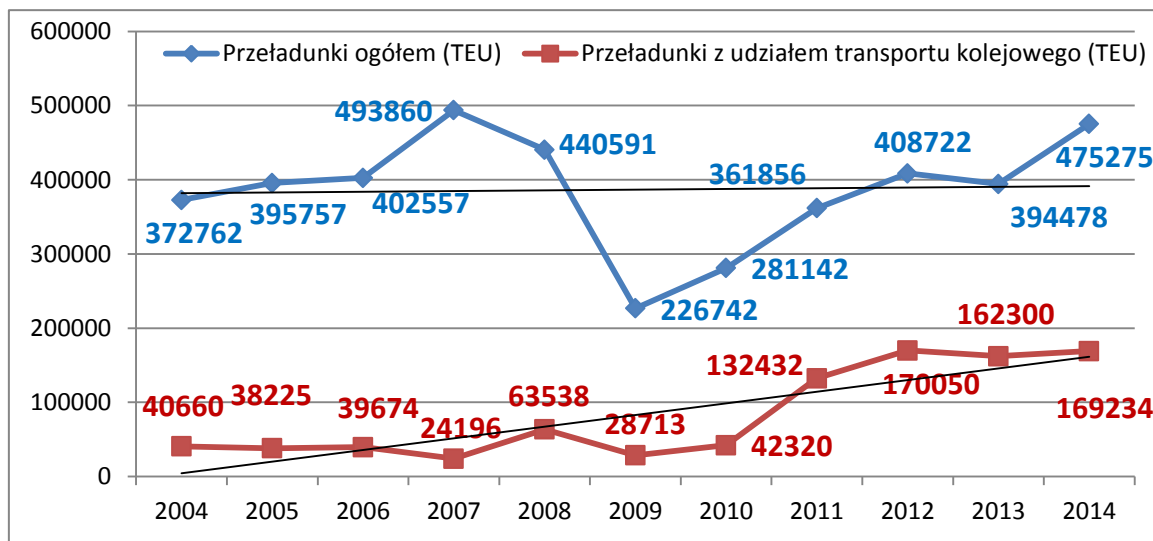
| Państwo członkowskie UE | Liczba TEU (2004 r.) | Liczba TEU (2013 r.) | Przyrost 2013/2004 |
|-------------------------|----------------------|----------------------|--------------------|
| Polska                  | 189 594              | 678 974              | +258%              |
| Litwa                   | 23 487               | 75 634               | +222%              |
| Słowenia                | 88 432               | 240 400              | +171%              |
| <b>UE-28</b>            | <b>9 124 644</b>     | <b>14 677 744</b>    | <b>+61%</b>        |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

Na przykładzie wskaźników przeładunków w terminalu BCT Gdynia widać wyraźnie, jak **znaczaco wzrasta rola transportu kolejowego w obsłudze łańcuchów intermodalnych**. Podczas gdy w 2004 r. udział kolei w transporcie kontenerów do i z terminala BCT wynosił jedynie 10,9% łącznej wielkości obrotów w terminalu, tak w 2013 r. wskaźnik ten wynosił już 41,1%. W 2014 r. wskaźnik ten spadł wprawdzie do 36%, jednak w porównaniu z 2013 r. i tak wzrosła liczba kontenerów przewożonych koleją liczona w wartościach bezwzględnych.

Podczas gdy w perspektywie lat 2004-14 wielkość przeładunków w terminalu BCT Gdynia wzrósł o 275%, udział transportu kolejowego w obsłudze terminalu BCT wzrósł ponad 4-krotnie. Zmiany w tym względzie obrazuje kolejny wykres.

**Wykres 3. Wzrost udziału przeładunków kolejowych w BCT Gdynia w latach 2004-14**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez BCT

Przewozy kontenerowe stanowią gros ładunków określanych mianem „drobnicy promowej”, stanowiącej największy udział przeładunków w Porcie Gdynia. Poniższa tabela przedstawia procentowy udział poszczególnych grup ładunków w łącznej wielkości przeładunków w Porcie Gdynia w 2014 r.

Tabela 7. Przeładunki w Porcie Gdynia w 2014 r. z podziałem na segmenty

| Rodzaj ładunków           | Przeładunki (tys. ton) | Udział %       |
|---------------------------|------------------------|----------------|
| Drobnica promowa          | 12 693                 | 65,41%         |
| Zboże                     | 2 902                  | 14,95%         |
| Węgiel i koks             | 2 060                  | 10,61%         |
| Inne masowe <sup>53</sup> | 1 476                  | 7,61%          |
| Paliwa                    | 229                    | 1,18%          |
| Drewno                    | 46                     | 0,24%          |
| <b>RAZEM</b>              | <b>19 406</b>          | <b>100,00%</b> |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Morskiego Portu Gdynia<sup>54</sup>

Powyższe dane wskazują wyraźnie, że **porty znajdujące się w Basenie Morza Bałtyckiego charakteryzują się szczególnie dużym potencjałem dla rozwoju przewozów intermodalnych**. Dlatego też tym bardziej należy podkreślić, że nierozwiązanie scharakteryzowanych wcześniej problemów związanych z niską przepustowością linii kolejowych może w kolejnych latach znacząco utrudnić rozwój Portu Gdynia i spowodować, że beneficjentami dynamicznie rozwijającego się rynku przewozów intermodalnych będą inne nadbałtyckie porty (zlokalizowane zarówno w Polsce, jak w innych krajach).

**W skrajnym przypadku, brak odpowiedniej przepustowości linii kolejowych zapewniających dojazd do Trójmiasta (i co za tym idzie, mniejsza niż oczekiwania kontrahentów liczba pociągów do/z Portu Gdynia możliwych do uruchomienia) skutkować może nie tylko zahamowaniem wzrostu, ale wręcz zmniejszeniem skali przeładunków.** Kontrahenci mogą bowiem zacząć poszukiwać innych portów na południowym brzegu Morza Bałtyckiego, cechujących się lepszą dostępnością transportu kolejowego niż Gdynia.

Zmniejszenie skali przeładunków może odbić się niekorzystnie nie tylko na kondycji finansowej podmiotów bezpośrednio operujących w Porcie Gdynia, ale może także pośrednio wpłynąć negatywnie na segmenty gospodarki, których kondycja jest w istotnej mierze zależna od wydajności przeładunkowej gdyńskiego portu.

Biorąc pod uwagę, jakiego rodzaju ładunki przeładowywane są w Porcie Gdynia (por. Tabela 6), zauważyć należy, że **zahamowanie wzrostu bądź zmniejszenie przeładunków w Porcie Gdynia może niekorzystnie odbić się na takich gałęziach gospodarki jak m.in. rolnictwo**

<sup>53</sup> M.in. kruszywa i rudy metali.

<sup>54</sup> <http://www.port.gdynia.pl/pl/port/statystyki> [20.03.2015].

Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia

(1,83 mln zatrudnionych wg stanu na 2014 r.<sup>55</sup>), górnictwo (156 tys. zatrudnionych według stanu na 2014 r.<sup>56</sup>) czy też hutnictwo (30 tys. zatrudnionych według stanu na 2014 r.<sup>57</sup>).

Bez wątpienia, zahamowanie rozwoju Portu Gdynia może skutkować zmniejszeniem skali zatrudnienia w przedsiębiorstwach operujących w Porcie Gdynia (oraz u ich zewnętrznych podwykonawców), co z kolei skutkować może znacznym pogorszeniem sytuacji na pomorskim rynku pracy.

Według danych z 2010 r., w przedsiębiorstwach związanych – bezpośrednio lub pośrednio – z trójmiejskimi portami, zatrudnionych jest prawie 20 tys. osób.

Tabela 8. Zatrudnienie w trójmiejskich portach (2010 r.)

| Segment                                                                                                                                                                                                       | Pracownicy<br>(w tys.) |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| I: zatrudnienie w podmiotach zlokalizowanych w Portach Gdynia i Gdańsk                                                                                                                                        | 2,5                    |
| I + II: zatrudnienie w podmiotach powiązanych z portami (przedsiębiorstwa przeładunkowe/składowe), wspomagających transport morski (m.in. cumowanie, holowanie, ratownictwo, pilotaż) oraz w zarządach portów | 4,5                    |
| I + II + III: zatrudnienie w podmiotach powiązanych z sektorem portowym (m.in. armatorzy żeglugowi, spedytorzy, administracja morska, ośrodki badawcze/edukacyjne)                                            | 18,6                   |

Źródło: „Gdynia portem głębokowodnym”<sup>58</sup>

Dodając do powyższych danych osoby zatrudnione w przemyśle stoczniowym na terenie Trójmiasta oraz pracowników trójmiejskich przedsiębiorstw, których działalność oparta jest o towary przeładowywane w portach – łączna liczba pracowników powiązanych z trójmiejskimi portami przekracza 100 tys. osób.

Nie ma zatem wątpliwości, że **zatrzymanie procesu rozwoju Portu Gdynia poprzez niedostateczną przepustowość linii kolejowych może skutkować pogorszeniem standardu życia tysięcy rodzin (przede wszystkim z terenu woj. pomorskiego), których członkowie są pracownikami przedsiębiorstw powiązanych z sektorem portowym.**

<sup>55</sup> <http://rynekpracy.org/x/989321> [20.03.2015].

<sup>56</sup> <http://www.bankier.pl/wiadomosc/Swieto-gornika-czyli-ile-kosztuje-nas-czarne-zloto-7226322.html> [20.03.2015].

<sup>57</sup> <http://biznes.newsweek.pl/pakiet-klimatyczny-czy-zatrudnieni-w-hutnictwie-straca-prace-newsweek,artykuly,351423,1.html> [20.03.2015].

<sup>58</sup> *Gdynia portem głębokowodnym. Wstępna ocena perspektyw rozwoju w aspekcie rynku kontenerowego*. Raport przygotowany z inicjatywy Bałtyckiego Terminala Kontenerowego (BCT); Gdynia 2011, s. 28.

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i  
rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

## CZĘŚĆ II. Wnioski rekomendacyjne

Aby rozwiązać problemy zdefiniowane w Części I, czyli **aby poprawić dostęp Portu Gdynia transportem kolejowym, niezbędne jest wykonanie szeregu inwestycji na sieci kolejowej, poprawiających przepustowość poszczególnych odcinków.**

W dalszej części opracowania wykazano konkretne inwestycje niezbędne w tym względzie do wykonania w najbliższych latach. Kolejność rekomendacji jest nieprzypadkowa: ułożono je w kolejności poczynając od inwestycji najważniejszej dla poprawy dostępności Portu Gdynia.

**Za zdecydowanie najważniejszą inwestycję uznano kompleksową modernizację linii nr 201, a w drugiej kolejności – poprawę przepustowości ciągu linii 202/9.**

Celem wykazania różnych wariantów poprawy dostępności Portu Gdynia transportem kolejowym, przeanalizowano także trzy inne warianty rekomendowanych działań.

### **Rekomendacja 1. Podniesienie przepustowości linii 201 poprzez kompleksową modernizację i budowę drugiego toru na wybranych odcinkach**

#### Działania:

- Elektryfikacja na odcinku Gdynia Gł. – Maksymilianowo;
- Modernizacja odcinka Kościerzyna – Maksymilianowo;
- Budowa drugiego toru na odcinkach Rębiechowo (linia PKM) – Kościerzyna i Wierzchucin – Maksymilianowo;
- Rozbudowa stacji Żukowo Wschodnie, Gołubie Kaszubskie, Serock;
- Odbudowa stacji na odcinku dwutorowym: Świekatowo;
- Odbudowa stacji na odcinku jednotorowym: Zarośle, Szałamaje, Olpuch Wdzydze.

#### Uzasadnienie:

Choć w niniejszym opracowaniu wskazano kilka różnych możliwości poprawy dostępności Portu Gdynia z punktu widzenia transportu kolejowego, podniesienie przepustowości linii 201 jest postulatem zdecydowanie najważniejszym.

W porównaniu postulatami dotyczącymi poprawy przepustowości ciągu linii 202/9/131 (Por. Rekomendacje 2, 3 i 4), na linii 201 nie występują kolizje interesów przewoźników obsługujących Porty Gdynia i Gdańsk.

## **Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

Poza tym, znacząca poprawa przepustowości linii 201 spowoduje, iż Trójmiasto posiadać będzie dwie (a nie, jak obecnie, jedną) „pełnowartościowe” trasy kolejowe do transportów ładunku z głębi Polski, co podniesie nie tylko atrakcyjność transportu kolejowego, ale też jego bezpieczeństwo. Zminimalizuje bowiem ryzyko zablokowania transportu ładunków do i z Portu Gdynia, co może wystąpić np. w sytuacji wypadku bądź awarii na ciągu linii 202/9/131.

**Podniesienie przepustowości linii nr 201 pozwoli na skierowanie znacznie większej niż obecnie liczby pociągów do/z Portu Gdynia z pominięciem bardzo obciążonej trasy przez Gdańsk i Tczew, jak również rozwiąże problem „przykrycia” linii nr 9 w związku z projektem „Forum Radunia”. Aby jednak było to możliwe, konieczna jest elektryfikacja całego odcinka Gdynia – Maksymilianowo oraz kompleksowa modernizacja odcinka Kościerzyna – Maksymilianowo<sup>59</sup>.**

Aby nie pojawiła się kolizja oczekiwań przewoźników towarowych i pasażerskich, konieczna jest **budowa drugiego toru na odcinkach najbardziej obciążonych w ruchu pasażerskim: Rębiechowo – Kościerzyna i Wierzchucin – Maksymilianowo.**

Jednocześnie niezbędna jest rozbudowa układów torowych na stacjach Żukowo Wschodnie, Gołubie Kaszubskie (odc. Gdańsk Osowa – Kościerzyna) i Serock (odc. Wierzchucin – Maksymilianowo), celem utworzenia dodatkowych torów dla odstawiania pociągów towarowych, tak aby w przypadku kolizji rozkładów mogły one „przepuszczać” pociągi pasażerskie. Z tego samego powodu należałoby odbudować zlikwidowaną przed kilkoma laty stację Świekatowo (obecnie jest to przystanek osobowy na odcinku Wierzchucin – Maksymilianowo). Na odcinku Kościerzyna – Wierzchucin, który mógłby (z racji niewielkiej liczby pociągów pasażerskich) pozostać jednotorowy, także należałoby rozważyć odbudowę niektórych stacji, celem utworzenia większej liczby mijanek: obecnie na liczącym 66 km odcinku Kościerzyna – Wierzchucin znajdują się tylko dwie stacje (Bąk i Lipowa Tucholska), umożliwiające krzyżowanie pociągów. Przy czym w przypadku znaczącego wzrostu liczby przewozów na linii 201, należałoby rozważyć budowę w przyszłości drugiego toru także na odcinku Kościerzyna – Wierzchucin.

---

<sup>59</sup> Odcinek Gdynia – Kościerzyna jest obecnie modernizowany w związku z projektem PKM.

**Zdjęcie 1. Obecny stan techniczny linii 201 (dawna stacja Zarośle)**



Źródło: Paweł Rydzyński (ZDG TOR)

**Rekomendacja 2. Podniesienie przepustowości ciągu linii 202/9 na terenie aglomeracji trójmiejskiej**

Działania:

- Budowa estakad w rejonie przystanku SKM Zaspa, łączących linie PKM i SKM (250);
- Budowa 3 i 4. toru na odcinku Gdańsk Gł./Gdańsk Śródmieście – Pruszcz Gd.;
- Budowa 4. toru na odcinku Pruszcz Gd. – Pszczółki.

Uzasadnienie:

**Budowa estakad w rejonie przystanku Zaspa** (co pozwoli skierowanie całości ruchu z „linii PKM” na linię nr 250 SKM zamiast na tory dalekobieżne – tak jak jest to planowane w 2015 r. po otwarciu „linii PKM”) **przyczyniłaby się do odciążenia linii nr 202 na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Gł.**

**Budowa dwóch nowych torów szlakowych pomiędzy Gdańskiem i Pruszczem** (co stanowiłoby przedłużenie linii 250 SKM do Pruszcza) **pozwoli z kolei na odseparowanie ruchu pociągów aglomeracyjnych** (w sposób analogiczny jak pomiędzy Gdańskiem i Gdynią), **co przyczyni się w znaczący sposób do zwiększenia przepustowości linii nr 9.**

Z kolei **budowa czwartego toru pomiędzy Pruszczem i Pszczółkami wynika ze znacznego** (wydatnie większego niż w przypadku odcinka Gdynia – Pruszcz) **obciążenia tej trasy przewozami towarowymi, z racji wykorzystywania jej nie tylko przez pociągi do i z Portu Gdynia, ale także przez pociągi kursujące do i z Portu Gdańsk** (które w większości wypadków włączają się na linię nr 9 właśnie w Pruszczu – niewielka ich część kursuje linią nr 9 z Gdańska Gł., gdzie włączają się do ruchu z linii nr 227 Gdańsk Zaspa Towarowa – Gdańsk Gł.).

## **Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

Przy czym należy zauważyć, że nawet realizacja tych działań nie rozwiąże w całości problemów z przepustowością odcinka Gdańsk – Pruszcz – Pszczółki. W dalszym ciągu występować będą bowiem kolizje interesów przewoźników towarowych i pasażerskich. Stąd też większe znaczenie dla poprawy dostępności Portu Gdynia ma jednak udrożnienie linii 201, z której w ogóle nie korzystają obecnie przewoźnicy dalekobieżni, a ruch pociągów aglomeracyjnych, nawet po uruchomieniu PKM, będzie mniejszy niż na ciągu linii 202/9.

Obecnie (według stanu na marzec 2015 r.) trwa przygotowanie, na zlecenie SKM Trójmiasto, dokumentu pn. „Wstępna analiza wykonalności (Pre-Studium) rozbudowy systemu kolei aglomeracyjnej w kierunku Tczewa”. Opracowanie ma wykazać ewentualną zasadność przedłużenia linii 250 SKM od przystanku Gdańsk Śródmieście w kierunku południowym, a analizie są poddawane następujące warianty:

1. Bezinwestycyjny: brak nowych odcinków torów szlakowych, przy jednoczesnej weryfikacji szacunków odnośnie wzrostu przewozów na linii nr 9 pomiędzy Gdańskiem i Tczewem;
2. Przedłużenie linii SKM 250 o odcinek Gdańsk – Tczew w układzie dwutorowym;
3. Zaadaptowanie dla ruchu pasażerskiego linii kolejowych nr: 226 Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny i nr 721 Gdańsk Południowy – Motława Most, tak aby ominąć odcinek linii nr 9 pomiędzy stacjami Gdańsk Południowy i Pruszcz Gd. Elementem tego działania musiałaby być budowa łącznicy pomiędzy liniami 226 i 721 w rejonie drogowej Południowej Obwodnicy Gdańska, niewykluczona byłaby też budowa przystanków pasażerskich na liniach 226 i 721;
4. Autorski wariant przygotowany przez wykonawcę.

Realizacja Wariantu 2 spowodowałaby całkowite wyjście naprzeciw postulatом sformułowanym w niniejszej Rekomendacji (a nawet byłby to jeszcze szerszy zakres, gdyż przedłużenie linii 250 do Tczewa w układzie dwutorowym spowodowałoby powstanie m.in. 5-torowego układu pomiędzy Pruszczem Gd. i Pszczółkami). Kierownictwo SKM chce dzięki temu opracowaniu poznać odpowiedzi na następujące pytania:

- Czy realizacja przedsięwzięcia jest możliwa, biorą pod uwagę przede wszystkim aspekty prawne, środowiskowe, technologiczne i ekonomiczno-finansowe (przeanalizowana ma zostać możliwość współfinansowania inwestycji w ramach perspektywy finansowej UE 2014-20);
- Jaki byłby szacunkowy koszt inwestycji; czy i w jakim optymalnym wariantie budowa powinna być realizowana;
- Z jakich źródeł SKM mogłaby sfinansować inwestycję<sup>60</sup>.

Nie ma żadnych wątpliwości, że **ewentualna realizacja projektu planowanego przez SKM, choć w pierwszej kolejności będzie on dedykowany przewozom pasażerskim, pośrednio przyczyni się też w istotny sposób do rozwiązywania problemów przewoźników towarowych.**

---

<sup>60</sup> SKM: Analiza zasadności budowy linii do Tczewa wynika z inicjatywy samorządów [20.03.2015].

### Rekomendacja 3. Częściowa modernizacja linii 229

#### Działania:

- Modernizacja i elektryfikacja linii 229 (Pruszcz Gd. – Łeba) na odcinku Pruszcz Gd. – Glinicz.

#### Uzasadnienie:

Jednotorowy niezelektryfikowany odcinek Pruszcz Gd. – Glinicz liczy 31 km, z czego 25 km (Pruszcz Gd. – Stara Piła) jest obecnie całkowicie wyłączony z ruchu, a na 6-kilometrowym odcinku Stara Piła – Glinicz prowadzone są w minimalnym stopniu przewozy towarowe.

**Modernizacja (wraz z elektryfikacją) tego odcinka pozwoliłaby na częściowe odciążenie odcinka linii nr 9 pomiędzy Pruszczem Gd. i węzłem tczewskim, a także linii nr 131 pomiędzy Tczewem i Maksymilianowem.** Wznowienie przewozów na linii nr 229 pozwoliłoby na skierowanie części pociągów towarowych trasą nie przez Tczew, lecz linią 229 do Glinicza i dalej linią 201 w kierunku Kościerzyny/Maksymilianowa. Działanie to – komplementarne wobec modernizacji linii 201 – miałoby uzasadnienie zwłaszcza w momencie znaczącego wzrostu liczby pociągów towarowych do/z Portu Gdańsk<sup>61</sup>.

Z punktu widzenia przewozów do/z Portu Gdynia, mankamentem trasowania pociągów z wykorzystaniem linii 229 byłaby konieczność przejazdu przez mocno obciążony odcinek Gdynia – Gdańsk – Pruszcz (i zjazd z linii nr 9 dopiero w Pruszczu). **Skierowanie części pociągów do/z Portu Gdynia linią 229 mogłoby mieć jednak o tyle uzasadnienie, że trasa ta pozwoliłaby na ominięcie odcinka linii 201 Gdynia – Glinicz, który, na co wiele wskazuje, będzie w znacznie większym stopniu obciążony ruchem aglomeracyjnym niż odcinek Glinicz – Kościerzyna<sup>62</sup>.**

### Rekomendacja 4. Częściowa modernizacja linii 203, połączenie linii 203 i 201

#### Działania:

- Modernizacja i elektryfikacja linii 203 na odcinku Tczew – Łąg;

---

<sup>61</sup> Co jest bardzo prawdopodobne, biorąc pod uwagę choćby plany inwestycyjne terminala kontenerowego DCT: jego rozbudowa, która zakończy się do 2016 r., zwiększy przepustowość z 1,5 do 4 mln TEU rocznie (w 2013 r. w DCT przeładowano 1,15 mln TEU).

<sup>62</sup> W Glinczu, pociągi PKM łączące Gdańsk i Gdynię z Kartuzami będą zjeżdżać z linii 201 na linię 229 (odcinek Glinicz – Kartuzy, niepowiązany z odcinkiem Pruszcz Gd. – Glinicz, zatem nie stanowiący bariery dla realizacji Rekomendacji 3).

## **Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

- Budowa łącznicy Łąg – Łąg Płd. pomiędzy liniami 203 i 201.

### Uzasadnienie:

Dwutorowy niezelektryfikowany odcinek linii 203 pomiędzy Tczewem i Łągiem (60 km) jest dość intensywnie wykorzystywany w ruchu pasażerskim (10 par pociągów na dobę), natomiast ruch towarowy na tej trasie jest minimalny (Por. Rysunek 1).

**Podjęcie ww. działań** –również komplementarnych wobec pełnej modernizacji linii 201 – podobnie jak w przypadku Rekomendacji 3, także miałyby uzasadnienie m.in. w momencie znaczącego wzrostu liczby pociągów towarowych do/z Portu Gdańsk. **Pozwoliłyby one na odciążenie odcinka linii 131 pomiędzy Tczewem i Maksymilianowem.**

## **Rekomendacja 5. Skierowanie części ruchu towarowego poprzez ciąg linii 202/405**

### Działania:

- Budowa drugiego toru na linii nr 225 na odcinku Gdynia Port – Rumia;
- Modernizacja linii nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk;
- Przedłużenie linii nr 250 SKM o odcinek Rumia – Wejherowo;
- Budowa drugiego toru na linii nr 202 na odcinkach Gdynia Chylonia – Rumia i Wejherowo – Słupsk;
- Modernizacja linii 405 na odcinku Słupsk – Szczecinek – Piła Gł.;
- Elektryfikacja linii 405 na odcinku Słupsk – Szczecinek;
- Modernizacja linii nr 18 na odcinku Piła Gł. – Bydgoszcz Gł.

### Uzasadnienie:

Realizacja tego działania byłaby procesem najbardziej kosztownym spośród wszystkich Rekomendacji zawartych w niniejszym opracowaniu – m.in. z tego względu znajduje się ono na ostatnim miejscu „listy priorytetów” w zakresie poprawy dostępności Portu Gdynia transportem kolejowym.

Nie mniej jednak, kierowanie części pociągów towarowych z Portu Gdynia trasą przez Wejherowo, Słupsk, Szczecinek i Piłę do Bydgoszczy (i dalej linią 131 na południe Polski) miałoby o tyle uzasadnienie, że trasa ta pozwoliłaby ominąć praktycznie całą aglomerację trójmiejską.

Przy czym skierowanie pociągów towarowych tą trasą będzie miało sens tylko w przypadku spełnienia dwóch warunków:

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

- Realizacji wszystkich sformułowanych w Rekomendacji 5 działań inwestycyjnych w pełnym zakresie (uzyskanie prędkości nie mniejszej niż 100-120 km/godz. na całej trasie, gdyż w innym przypadku czas przejazdu pociągów z wykorzystaniem tej trasy będzie skrajnie nieatrakcyjny dla kontrahentów Portu Gdynia)<sup>63</sup>;
- Obniżenia przez PKP PLK stawek za dostęp do infrastruktury na ww. trasie – tak aby przewoźnicy nie ponosili dodatkowych kosztów na uruchamianie pociągów trasą „okrężną”.

**O ile Rekomendacje 1-4 należy traktować jako (mniej lub bardziej) komplementarne, o tyle Rekomendację 5 należy traktować jak formę działania dodatkowego, zasadnego do wdrożenia dopiero w momencie, gdyby pomimo dokonania inwestycji zdefiniowanych w Rekomendacjach 1-4 nie udało się osiągnąć satysfakcjonujących przepustowości poszczególnych linii, bądź gdyby realizacja części inwestycji w ramach Rekomendacji 1-4 była niemożliwa (np. w przypadku problemu z dostępnością gruntów).**

---

<sup>63</sup> Spośród ww. działań, trwa realizacja studium wykonalności modernizacji linii 405 Piła – Słupsk – Ustka (nie uwzględniająca elektryfikacji) oraz studium wykonalności linii 202 na trasie Gdynia – Słupsk (studium ma odpowiedzieć m.in. na pytanie o zasadność budowy nowych torów szlakowych na tym odcinku). Pierwszy dokument powinien być gotowy w czerwcu br., drugi – pod koniec br. Natomiast SKM Trójmiasto posiada już gotowy dokument – „prestudium wykonalności” – który wykazał zasadność przedłużenia linii 250 o odcinek Rumia-Wejherowo w układzie dwutorowym. Spółka PKP SKM zapowiada dążenie do pozyskania (w perspektywie 2014-20) środków pomocowych z UE na realizację tej inwestycji. Por. [http://www.rynek-kolejowy.pl/50240/skm\\_dwa\\_nowe\\_tory\\_do\\_wejherowa.html](http://www.rynek-kolejowy.pl/50240/skm_dwa_nowe_tory_do_wejherowa.html); [http://www.rynek-kolejowy.pl/50318/dwa\\_tory\\_do\\_slupska\\_lub\\_leborka\\_okaze\\_sie\\_w\\_przyszlym\\_roku.htm](http://www.rynek-kolejowy.pl/50318/dwa_tory_do_slupska_lub_leborka_okaze_sie_w_przyszlym_roku.htm) [19.03.2014]

### **CZĘŚĆ III. Diagnoza problemów na sieci PKP PLK poza węzłem trójmiejskim (wraz z wnioskami rekomendacyjnymi)**

Biorąc pod uwagę, że gros przewozów do i z Portu Gdynia odbywa się **w układzie północ-południe Polski**, należy też zdiagnozować **trzy podstawowe bariery dla tych transportów zlokalizowane na południe od bydgoskiego węzła kolejowego**<sup>64</sup>.

1. **Odcinek linii 131 Nowa Wieś Wielka – Inowrocław**. Jest to odcinek, na którym przewozy towarowe i pasażerskie (22 pary pociągów dziennie, według stanu na 15.03.2015) spotykają się na tej samej trasie, liczącej 24 km. Skala jej obciążenia jest podobna do innego odcinka linii 131, Tczew – Maksymilianowo. Tak jak alternatywą dla odciążenia odcinka Tczew – Maksymilianowo jest skierowanie części ruchu towarowego na linię 201, tak w przypadku odcinka Nowa Wieś Wielka – Inowrocław konieczne jest wybudowanie nowego, trzeciego toru szlakowego.
2. **Przejazd pociągów przez teren Górnego Śląska**. Biorąc pod uwagę, że część przewozów do/z Portu Gdynia realizowana jest na trasach do i z krajów położonych na południe od Polski, kluczową jest też kwestia sprawnego przejazdu pociągów przez węzeł górnośląski, tak aby omijały one odcinki najbardziej obciążone w ruchu pasażerskim. Sieć kolejowa PKP PLK na terenie Górnego Śląska charakteryzuje się największą gęstością w Polsce, jednocześnie jednak jej bardzo poważnym mankamentem jest wysoki stopień zdegradowania infrastruktury – zwłaszcza w przypadku linii dedykowanych przewozom towarowym, na których nie są realizowane przewozy pasażerskie. W efekcie, część linii jest wyłączonych z eksploatacji, powszechne jest też np. zjawisko wyłączania na odcinkach dwutorowych z eksploatacji jednego toru. W związku z powyższym, niezbędne jest podjęcie działań zmierzających do utworzenia „korytarza towarowego” przebiegającego skrajem węzła górnośląskiego i omijającego odcinki najbardziej zatłoczone w ruchu pasażerskim. Rekomendowana byłaby zwłaszcza kompleksowa modernizacja następującej trasy: Bytom – Zabrze Biskupice – Zabrze Makoszowy – Leszczyny – Rybnik – Żory – Chybie – Czechowice-Dziedzice/Zebrzydowice. Jest to jeden z wariantów przebiegu przez teren Górnego Śląska „unijnego” Korytarza Bałtyk – Adriatyk (por. pkt. 1.2.4).

---

<sup>64</sup> Przy założeniu, że sam bydgoski węzeł nie stanowi „wąskiego gardła” dla przewozów towarowych. Linia 201 na przebiegającym przez węzeł odcinku Maksymilianowo – Nowa Wieś Wielka wymaga wprawdzie rewitalizacji, jednak fakt, iż jest ona na tym odcinku dwutorowa, zelektryfikowana i całkowicie odseparowana od ruchu pasażerskiego (omija stację Bydgoszcz Gł.) pozwala postawić wniosek, że węzeł bydgoski nie stanowi bariery dla ruchu towarowego.

3. **Niska przepustowość przejścia granicznego Zwardoń-Skalite.** W przypadku pociągów do/z Portu Gdynia przejeżdżających przez teren Słowacji, barierą jest też niska przepustowość trasy przebiegającej przez polsko-słowackie przejście graniczne Zwardoń-Skalite. **Po polskiej stronie, linia nr 138 (Katowice – Zwardoń/granica państwa) na odcinku liczącym 49 km (Wilkowice – Zwardoń) jest jednotorowa, w dodatku jest ona bardzo mocno obciążona w ruchu pasażerskim (20 par pociągów na dobę na odcinku Wilkowice – Żywiec, 14 par na odcinku Żywiec – Zwardoń, według stanu na 15.03.2015). W interesie przewoźników towarowych jest w związku z tym dążenie do modernizacji linii 138 na odcinku Bielsko-Biała – Zwardoń, w tym: do budowy drugiego toru na odcinku Wilkowice – Zwardoń<sup>65</sup>. Współ ze stroną słowacką należy także podjąć wysiłek związany z budową drugiego toru na odcinku Zwardoń/granica państwa – Skalite – Svrčinovec, przy wykorzystaniu środków z Instrumentu CEF<sup>66</sup>. Mimo skomplikowanego geometrycznie, górskiego charakteru tej linii (zwłaszcza jeśli chodzi o odcinek pomiędzy Żywcem i Zwardoniem), budowa drugiego toru jest zasadna, zważywszy na fakt, iż poprawa przepustowości linii 138 zwiększa szansę na pozyskanie przez Port Gdynia kontrahentów ze Słowacji, obecnie korzystających przede wszystkim z portu w Hamburgu. Dlatego też budowa linii dwutorowej do przejścia granicznego w Zwardoniu jest zasadna nawet w sytuacji, gdyby był to projekt bardzo kosztowny, wymagający budowy skomplikowanych obiektów inżynierskich (tunele, estakady etc.) czy budowy na niektórych odcinkach linii w nowym przebiegu. Dodać należy, że korzystanie przez przewoźników towarowych – zamiast trasy przez Zwardoń – z polsko-czeskiego przejścia granicznego Zebrzydowice-Petrovice, a następnie z czesko-słowackiego przejścia granicznego Mosty u Jablonkova-Svrčinovec, nie wydaje się być rozwiązaniem atrakcyjnym. Mimo iż ta trasa charakteryzuje się wysoką przepustowością (jest w całości dwutorowa<sup>67</sup> i zelektryfikowana), to czas jazdy z wykorzystaniem tej trasy jest nieatrakcyjny dla potencjalnych słowackich kontrahentów Portu Gdynia. W Dokumencie Implementacyjnym do „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” zapisany jest projekt pn. „Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała - Zwardoń (granica państwa)”, jednak jego przewidywana wartość (352 mln zł, przy współfinansowaniu z Funduszu Spójności), nie pozwoli na realizację prac w takim zakresie, jak opisane powyżej, a co za tym idzie, nie przyczyni się to do znaczącej poprawy przepustowości ww. odcinka.**

<sup>65</sup> Jak również do budowy drugiego toru na brakującym, kilkusetmetrowym odcinku na terenie Bielska-Białej.

<sup>66</sup> CEF (Connecting Europe Facility; Mechanizm „Łącząc Europę”) – specjalny program pomocowy UE w ramach perspektywy 2014-20, zarządzany bezpośrednio przez Komisję Europejską. Ze środków CEF mają być współfinansowane projekty inwestycyjne o zasięgu transeuropejskim – poprawiających wzajemną dostępność poszczególnych państw członkowskich UE.

<sup>67</sup> Za wyjątkiem jednotorowej łącznicy w rejonie stacji Detmarovice na terenie Republiki Czeskiej.

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i  
rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

## PODSUMOWANIE

Zwiększające się przewozy kolejowe, tak pasażerskie, jak i towarowe, będą wpływać niekorzystnie zarówno na przepustowość linii 201 (przede wszystkim na odcinku Gdynia-Kościerzyna, włączonym do projektu PKM), jak i ciągu linii 202/9/131. W skrajnie negatywnym przypadku, skutkować to może zahamowaniem rozwoju Portu Gdynia: wstrzymaniem wzrostu przeładunków lub nawet ich zmniejszeniem.

To z kolei może skutkować pogorszeniem sytuacji finansowej w tych segmentach gospodarki, które są w istotny sposób powiązane z „wydajnością” gdyńskiego portu (takich jak np. rolnictwo czy górnictwo), ale przede wszystkim – może również wpłynąć negatywnie na sytuację na pomorskim rynku pracy: według szacunków, w przedsiębiorstwach związanych (przynajmniej pośrednio) z trójmiejskimi kompleksami portowymi, pracuje bowiem co najmniej 100 tys. osób.

Biorąc pod uwagę, iż przy konstruowaniu rozkładów jazdy w pierwszej kolejności uwzględnia się priorytety przewoźników pasażerskich, **w ciągu kilku lat wystąpić może poważny problem – już dziś zresztą obserwowany – z dostępnością dla przewoźników towarowych tras kolejowych przebiegających przez aglomerację trójmiejską.**

W związku z tym, niezbędne są działania podnoszące przepustowość głównych tras kolejowych zapewniających dojazd do i z Trójmiasta.

**W przypadku przewozów do/z Portu Gdynia, zdecydowanie najważniejsza jest modernizacja linii 201, gdyż skierowanie większej niż obecnie liczby pociągów trasą przez Kościerzynę, zamiast trasą przez Gdańsk-Tczew, pozwoli na zmniejszenie obciążenia składami towarowymi tej ostatniej trasy, szczególnie silnie obciążonej pociągami pasażerskimi.** Skierowanie większej liczby pociągów towarowych na linię 201 powinno także rozwiązać problem z transportami ładunków niebezpiecznych, który może pojawić się po „przykryciu”, w rejonie stacji Gdańsk Gł., torów linii nr 9 w ramach projektu „Forum Radunia”.

**Przy czym należy domniemywać, że nawet w momencie podniesienia przepustowości linii nr 201 i skierowania nią większej niż obecnie liczby pociągów towarowych, trasa przez Tczew (czyli ciąg linii 202/9/131) wciąż pozostanie istotna w transporcie ładunków do i z Portu Gdynia.** W związku z tym, działania zmierzające do poprawy przepustowości tego ciągu (Por. Rekomendacja 2, a w dalszej kolejności także Rekomendacje 3 i 4) wydają się być również istotne dla przyszłości Portu Gdynia. Co nie zmienia jednak faktu, że zdecydowanie najważniejszą wydaje się być kwestia znaczącego podniesienia przepustowości linii nr 201.

Wysilek Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, jak również interesariuszy portu, powinien zatem koncentrować się na lobbowaniu tak na forum centralnym (MIR, PKP SA, PKP PLK SA), jak i na forum samorządowym (Województwo Pomorskie), by w ramach programowania unijnej pomocy w obrębie perspektywy 2014-20 zrealizować działania postulowane w ramach Rekomendacji 1, a w drugiej kolejności – w ramach Rekomendacji 2-4.

**Dostępność transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia**

Rekomendację 5 (utworzenie „trasy okrężnej” przez Słupsk-Piłę) należy traktować jako wariant alternatywny, zasadny do realizacji tylko w przypadku bądź szczególnie dużego wzrostu przewozów pasażerskich i towarowych na trasach zawierających się w obrębie Rekomendacji 1-4, bądź w przypadku braku możliwości wykonania prac inwestycyjnych na nich (np. wskutek braku dostępności gruntów).

**W zakresie inwestycji na obszarze na południe od węzła bydgoskiego – szczególnie istotna jest poprawa przepustowości linii nr 138 na odcinku od Bielska-Białej do Zwardonia (granicy państwa), poprzez jego kompleksową modernizację i budowę drugiego toru na odcinku Wilkowice – Zwardoń.**

## Spis tabel, wykresów, rysunków i zdjęć

|                                                                                          |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| RYSUNEK 1. ŚREDNIODOBOWA LICZBA PRZEJAZDÓW POCIĄGÓW TOWAROWYCH (2012 R.) .....           | 7  |
| RYSUNEK 2. ŚREDNIODOBOWA LICZBA PRZEJAZDÓW POCIĄGÓW TOWAROWYCH (2012 R.) .....           | 8  |
| RYSUNEK 3. PROGNOZY PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W WOJ. POMORSKIM W 2025 R. ....               | 17 |
| RYSUNEK 4. PRZEBIEG „LINII PKM” .....                                                    | 22 |
|                                                                                          |    |
| TABELA 1. CHARAKTERYSTYKA LINII KOLEJOWYCH ZAPEWNIĄCYCH DOJAZD DO TRÓJMIASTA.....        | 8  |
| TABELA 2. ZMIANA WSKAŹNIKÓW PRZEŁADUNKÓW KONTENERÓW W LATACH 2004-14 (TEU).....          | 12 |
| TABELA 3. SKALA SUBURBANIZACJI W AGLOMERACJI TRÓJMIJSKIEJ .....                          | 16 |
| TABELA 4. SZACOWANY WZROST LICZBY PASAŻERÓW DO 2030 R. – WARIAT MINIMALNY .....          | 24 |
| TABELA 5. SZACOWANY WZROST LICZBY PASAŻERÓW DO 2030 R.– WARIAT MAKSYMALNY .....          | 24 |
| TABELA 6. NAJWIĘKSZY PRZYRÓST PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM W UE..... | 29 |
| TABELA 7. PRZEŁADUNKI W PORCIE GDYNIA W 2014 R. Z PODZIAŁEM NA SEGMENTY .....            | 31 |
| TABELA 8. ZATRUDNIENIE W TRÓJMIJSKICH PORTACH (2010 R.) .....                            | 32 |
|                                                                                          |    |
| WYKRES 1. ZMIANA WSKAŹNIKÓW PRZEŁADUNKÓW W PORTACH GDYNIA I GDAŃSK W LATACH 2004-14..... | 12 |
| WYKRES 2. KRYTERIA ZWIĄZANE Z PLANOWANIEM TRASY PRZEWOZU INTERMODALNEGO .....            | 15 |
| WYKRES 3. WZROST UDZIAŁU PRZEŁADUNKÓW KOLEJOWYCH W BCT GDYNIA W LATACH 2004-14 .....     | 30 |
|                                                                                          |    |
| ZDJĘCIE 1. OBECNY STAN TECHNICZNY LINII 201 (DAWNA STACJA ZAROŚLE) .....                 | 36 |