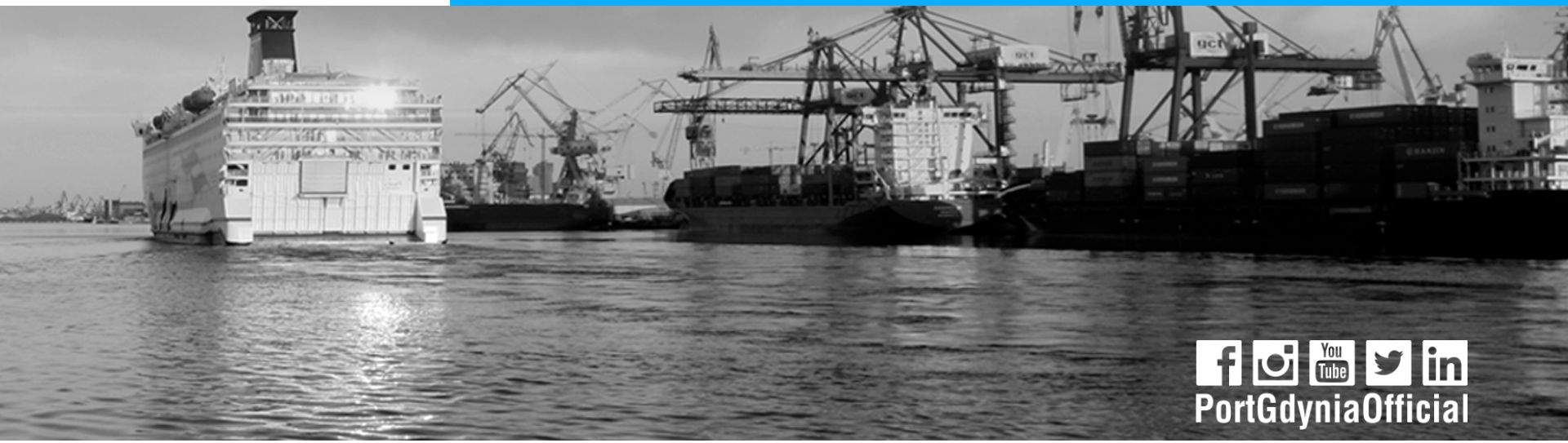
Terminale intermodalne Portu Gdynia i ich funkcjonowanie

Mariusz Karbowski, 18.11.2021



Zakres prezentacji

PortGdyniaOfficial

1. Główne informacje o Porcie Gdynia
2. Najważniejsze inwestycje intermodalne
3. Inwestycje strategiczne i oczekiwane usprawnienia kolejowe

PORT GDYNIA

1. Główne informacje o Porcie Gdynia

PortGdyniaOfficial

- Port Gdynia jest **portem uniwersalnym**, posiada wyspecjalizowane terminale przeładunkowe i może obsługiwać wszelkiego typu ładunki drobnicowe i masowe. Wiodącym zakresem działalności jest obsługa **drobnicy zjednostkowanej**, **kontenerów, ładunków tocznych (ro-ro)** oraz obsługa **żeglugi liniowej**, w tym połączeń **promowych**.
- Port posiada bardzo dobre **warunki nawigacyjne**, gdyż będąc położonym wewnątrz Zatoki Gdańskiej, jest naturalnie chroniony jest przez Półwysep Helski; posiada 2,5 km falochronów zewnętrznych, wejścia do portu – zewnętrzne i wewnętrzne o szer. 150 m oraz głębokości na akwenach do -13,5 m.
- Port jest dobrze skomunikowany z krajowymi **sieciami drogowymi i kolejowymi w układzie TEN-T**, a jego infrastruktura i suprastruktura pozwalają na operowanie w wielu konfiguracjach biznesowych i logistycznych.

PORT GDYNIA

Główne informacje o Porcie Gdynia

PortGdyniaOfficial

- Port Gdynia ma rozbudowaną **wewnętrzną sieć kolejową**, składającą się z:
  - nabrzeżowych układów przeładunkowych (9 nabrzeży skomunikowanych kolejowo),
  - torów drugiej strefy nabrzeży (8 układów dowozowych),
  - wewnętrznych grup manewrowo-rozrządowych (4 układy).
- Na przedpolu portu znajduje się tzw. **Stacja Gdynia Port**, stanowiąca infrastrukturę PKP PLK S.A. i zawierająca główne grupy dostawczo-rozrządowe. Stacja ta łączy wewnętrzny układ infrastruktury z kluczowymi liniami krajowymi, w tym przede wszystkim: nr 201,202, 260, 9, 131.

PORT GDYNIA

Główne informacje o Porcie Gdynia

PortGdyniaOfficial

- **Właścicielem dróg kolejowych** (torów) i pozostałej infrastruktury, związanej z prowadzeniem przewozów kolejowych, w obszarze granic administracyjnych portu jest **Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.**
- Drogi kolejowe (tory) zlokalizowane na obszarze infrastruktury kolejowej, której właścicielem jest ZMPG, posiadają **status bocznicy kolejowej** (nazwa „ZMPG”), udostępnianej w postaci obiektów infrastruktury usługowej, a wjazd jest uzgadniany z Głównym Dyspozytorem Portu.
- Obsługa kolejowa odbywa się na podstawie **Regulaminu pracy bocznicy kolejowej ZMPG S.A.**, który został sporządzony w oparciu o Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika, z datą wejścia w życie 26.02.2010 r. (Dz. Urz. MI 2010 r. Nr 3, poz. 8).

PORT GDYNIA

Główne informacje o Porcie Gdynia

PortGdyniaOfficial

- W 2018 roku Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. wdrożył i uruchomił System KAPI – internetowy moduł awizacji kolejowej (technologia Oracle APEX)
- Ponadto istnieje System SZiPS – System Zawinięć i Przeładunków Statków, w którym jest Moduł obsługi składów wagonowych na terenie Portu (Baza danych Oracle, technologia Oracle Forms, Reports; uruchomiony w 2003 roku)

PORT GDYNIA

Główne informacje o Porcie Gdynia

PortGdyniaOfficial

Systemy dla Działu Głównego Dyspozytora Portu

Aplikacja „Punkt dostępu awizacji kolejowej” (KAPI) jest dedykowana przewoźnikom kolejowym.

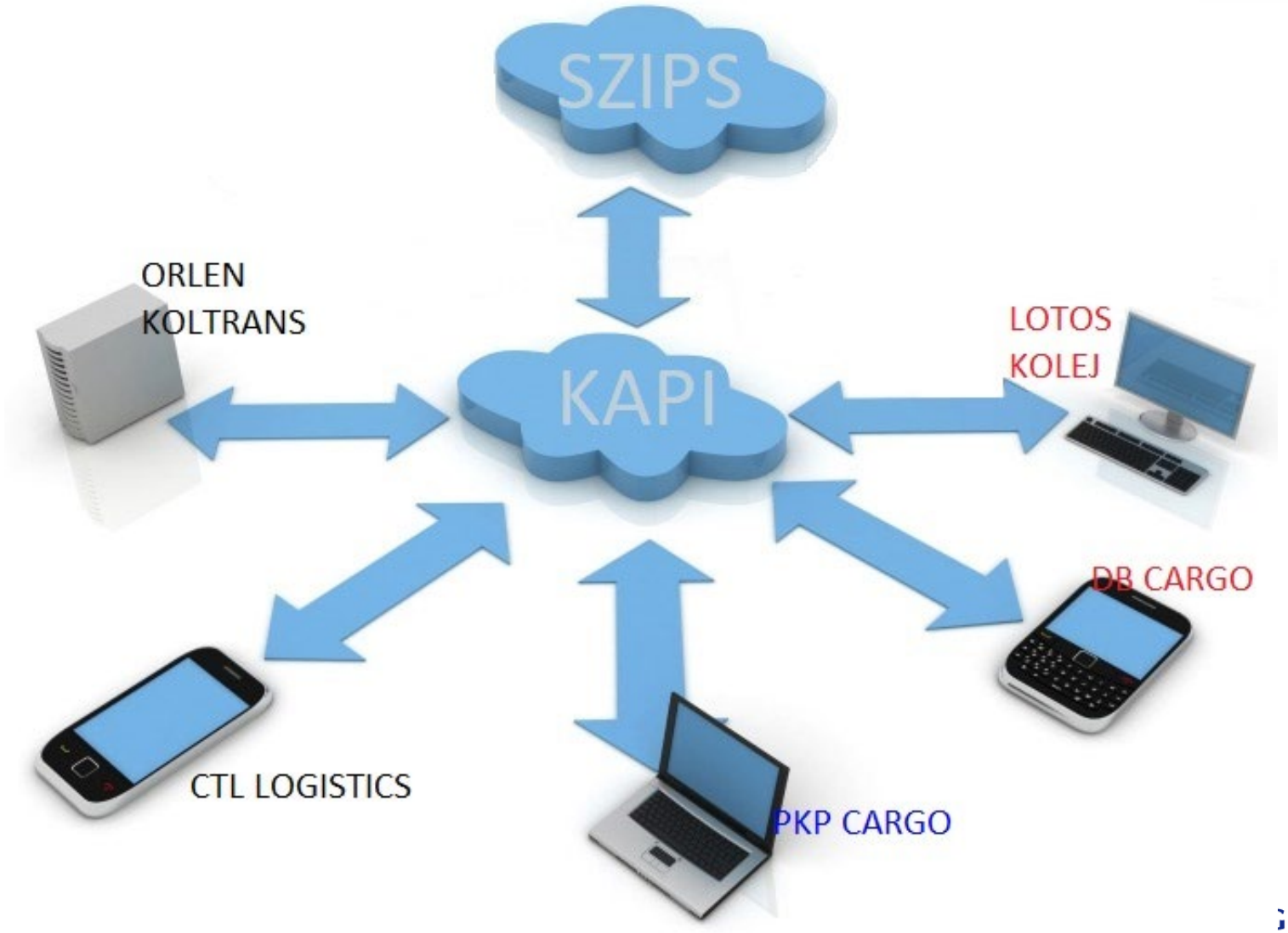
- Jej podstawową funkcją jest ułatwienie wypełnienia formalnych wymogów dotyczących awizacji kolejowych kierowanych do/ z Portu Gdynia.
- Aplikacja dostępna jest poprzez każdą przeglądarkę internetową na każdym urządzeniu (komputer, laptop, smartfon itp.) w dwóch wersjach językowych: polskiej i angielskiej – w zależności od ustawień językowej opcji internetowej.
- Każdy z zarejestrowanych użytkowników ma autoryzowany własnym hasłem dostęp do aplikacji.
- Zakres danych dostępnych dla użytkownika jest ograniczony do zapisów własnej firmy.

Aplikacja KAPI jest zintegrowana z wewnętrznym systemem Portu Gdynia SZiPS.

PORT GDYNIA

Systemy dla Działu Głównego Dyspozytora Portu

PortGdyniaOfficial



Systemy dla Działu Głównego Dyspozytora Portu

PortGdyniaOfficial

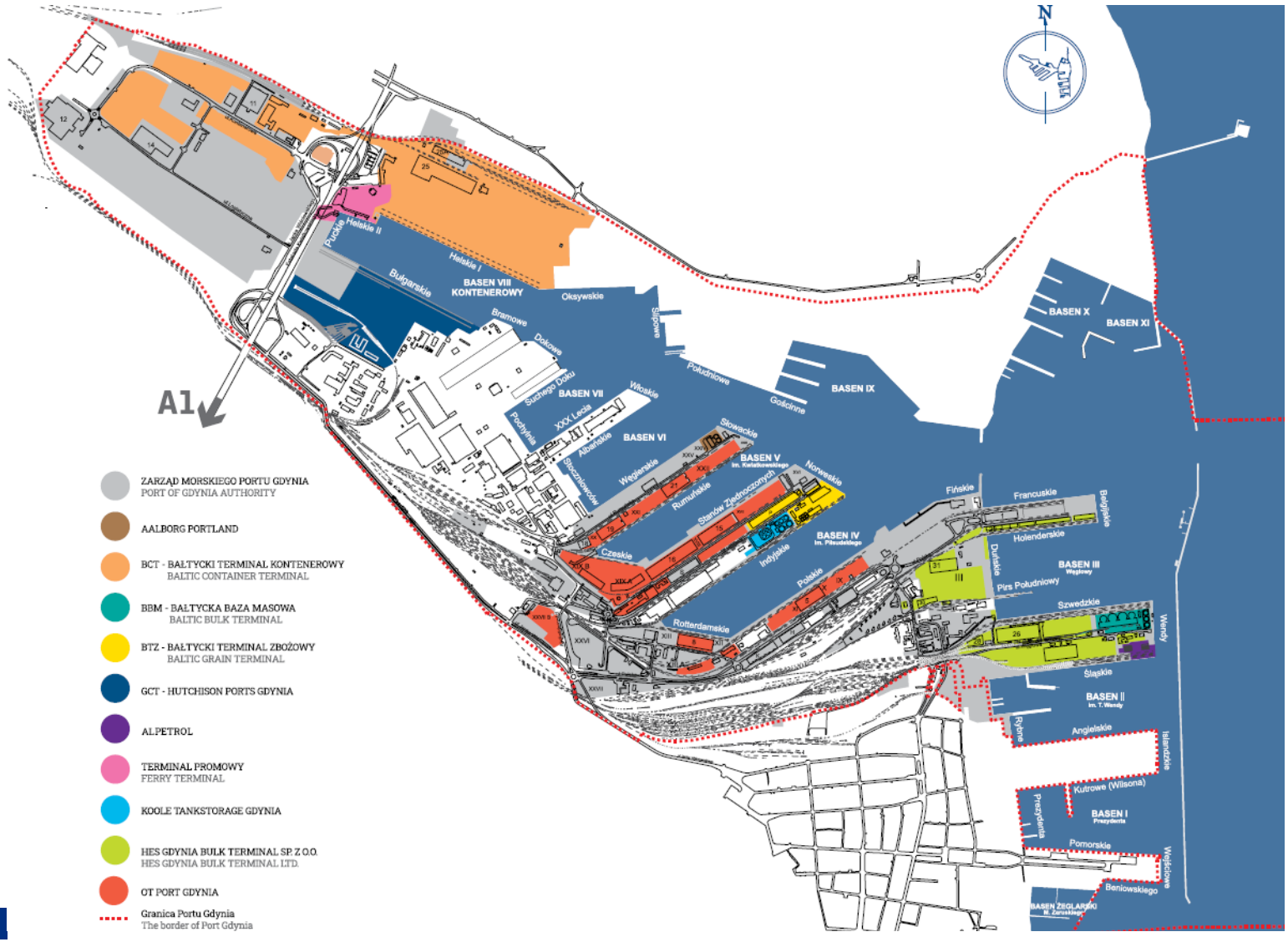
Użytkownicy systemu KAPI (27 firm):

1. Alza Cargo
2. CIECH CARGO Sp. Z O.O. (CIE)
3. CTL Logistics Sp. z o.o. Sosnowiec (CTS)
4. CTL Północ Sp z o.o. (CTL)
5. DB Cargo Polska S A Zabrze (DBC)
6. Ecco Rail Sp. z o. o.(ECC)
7. EP CARGO Polska S.A.
8. Freightliner PL Sp. z o. o. (FRE)
9. Gdynia Container Terminal S.A.
10. HSL Polska Sp. z o.o. Warszawa (HSL)
11. Inter Cargo Sp. z o.o. (INC)
12. Karpiel Sp. z o.o. Kąty (KAR)
13. Kolej Bałtycka S.A. (KBA)
14. CD Cargo Poland Sp. z o.o. (CDC)
15. Kolprem Sp. z o.o.- Dąbrowa Górnicza(KOL)
16. Lotos Kolej Sp. z o.o. (LOK)
17. LTE Polska Sp. z. o.o. Gdynia (LTE)
18. Olavion Sp. z o.o.(OLA)
19. Orlen KoltransSp . z o.o. (ORL)
20. PCC Intermodal S.A. Gdynia (PCC)
21. PKP Cargo S.A. Północny Zakład Spółki (PCP)
22. Pol-Miedź Trans Sp. z o.o. Lublin (POM)
23. Rail Polska Warszawa (RAI)
24. Rail STM
25. ZPiS Spedkoks (SPK)
26. STK S.A. Wrocław (STK)
27. Zakład Inżynierii Kolejowej sp. z o.o. (ZIK)

PORT GDYNIA

Terminale w Porcie Gdynia

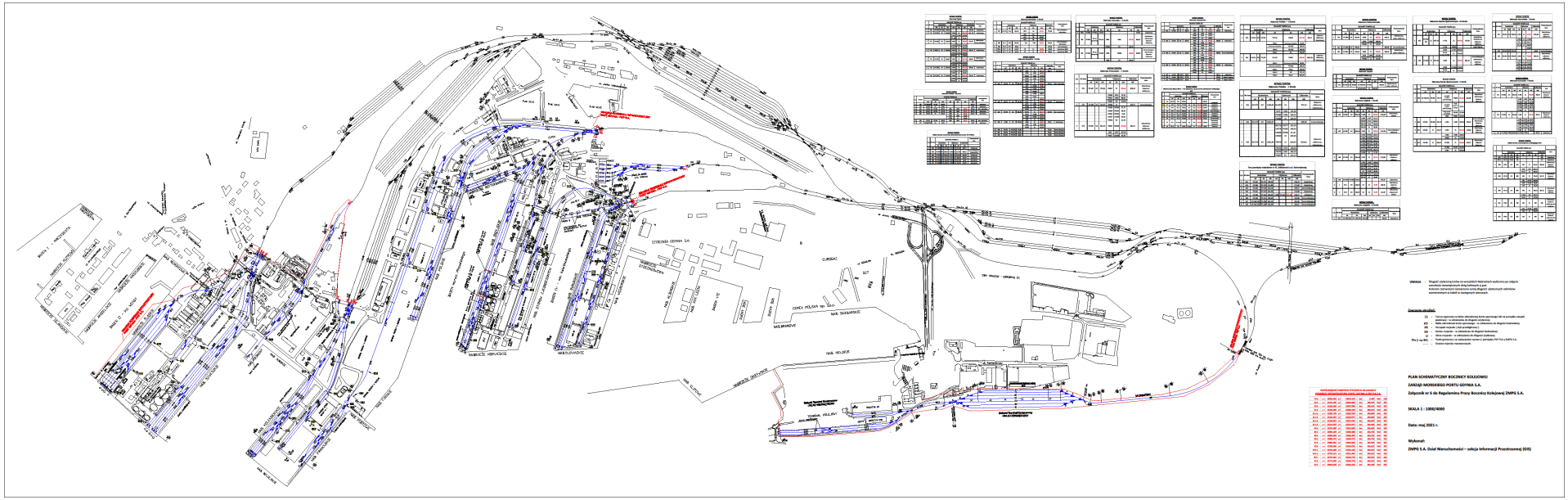
PortGdyniaOfficial



PORT GDYNIA

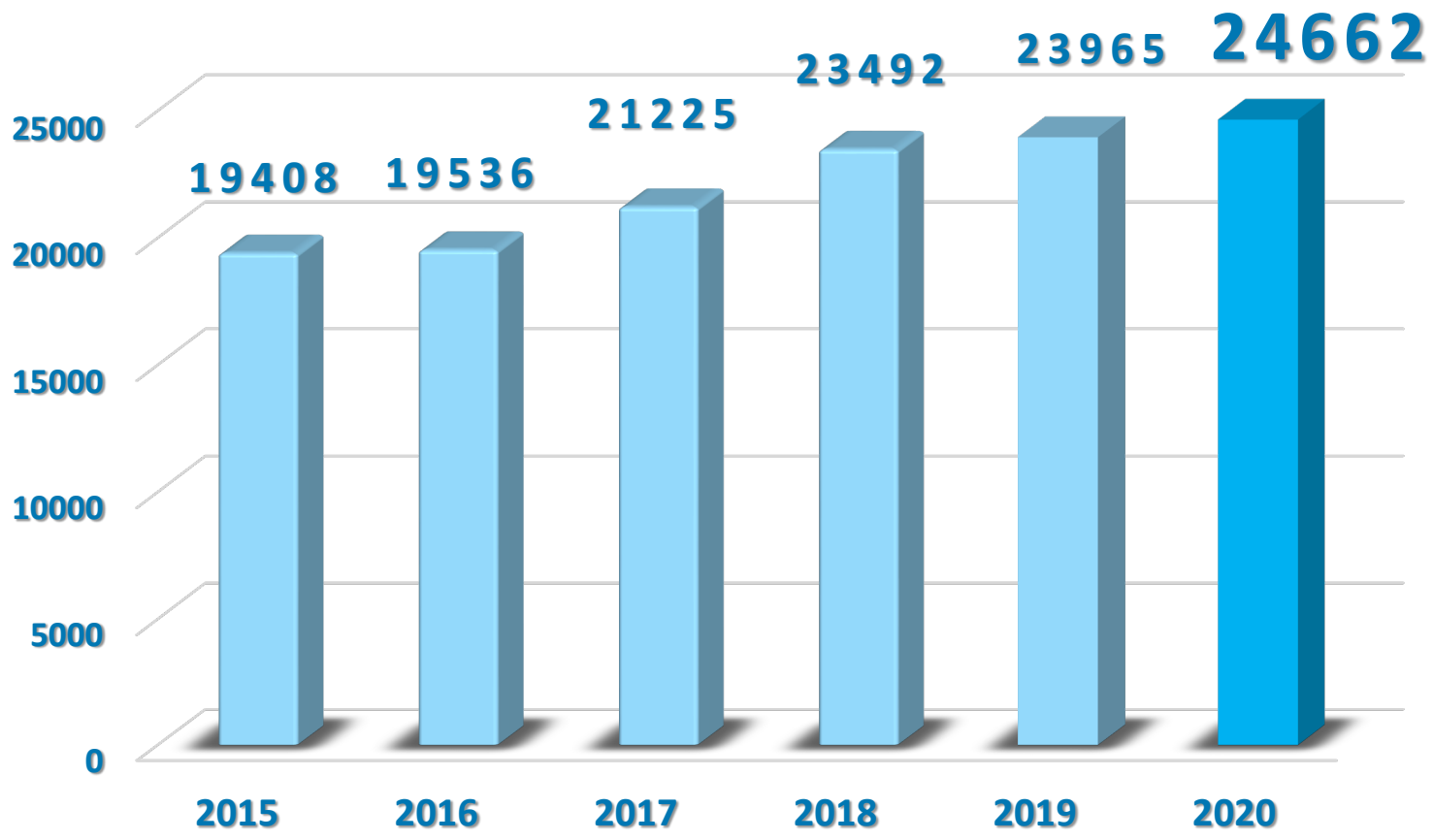
Mapa układów torowych Portu Gdynia

PortGdyniaOfficial



Przeładunki w Porcie Gdynia

PortGdyniaOfficial



Rok do roku (2020/2019) **+2,9 %**

PORT GDYNIA

Przewozy do/z Portu Gdynia

PortGdyniaOfficial

Udział poszczególnych rodzajów transportu w obsłudze portu Gdynia w latach 2000-2020 (tys.t.)

rodzaj transportu	drogowy	kolejowy	rurociąg	Razem		rodzaj transportu	drogowy	kolejowy	rurociąg	Razem
2000	5 006,80	3 525,60	66,6	8 599,00		2000	58%	41%	1%	100%
2001	5 027,70	3 298,60	131,6	8 458,00		2001	59%	39%	2%	100%
2002	5 174,50	4 139,00	51,5	9 365,00		2002	55%	44%	1%	100%
2003	5 869,30	3 878,00	0	9 747,30		2003	60%	40%	0%	100%
2004	7 567,80	3 176,70	0	10 744,50		2004	70%	30%	0%	100%
2005	8 221,70	3 833,30	175,6	12 230,60		2005	67%	31%	1%	100%
2006	9 637,60	4 044,00	517,3	14 198,90		2006	68%	28%	4%	100%
2007	12 682,70	3 305,00	1 037,80	17 025,50		2007	74%	19%	6%	100%
2008	10 416,30	4 387,00	664,00	15 467,40		2008	67%	28%	4%	100%
2009	9 392,70	3 195,00	669,7	13 257,40		2009	71%	24%	5%	100%
2010	10 206,70	3 711,80	816,8	14 735,30		2010	69%	25%	6%	100%
2011	11 265,20	4 095,60	550,6	15 911,50		2011	71%	26%	3%	100%
2012	10 573,60	5 065,40	170,5	15 809,50		2012	67%	32%	1%	100%
2013	11 645,70	5 970,40	42,6	17 658,70		2013	66%	34%	0%	100%
2014	13 197,20	6 025,60	182,6	19 405,40		2014	68%	31%	1%	100%
2015	12 951,30	4 907,20	339,4	18 197,90		2015	71%	27%	2%	100%
2016	13 175,50	5 286,00	1 074,70	19 536,20		2016	67%	27%	6%	100%
2017	14 096,80	5 410,70	1 717,70	21 225,20		2017	66%	25%	8%	100%
2018	15 452,90	6 392,20	1 646,90	23 492,00		2018	66%	27%	7%	100%
2019	15 446,80	6 760,70	1 758,10	23 965,60		2019	64%	28%	7%	100%
2020	16 902,54	5 987,66	1 772,28	24 662,48		2020	69%	24%	7%	100%

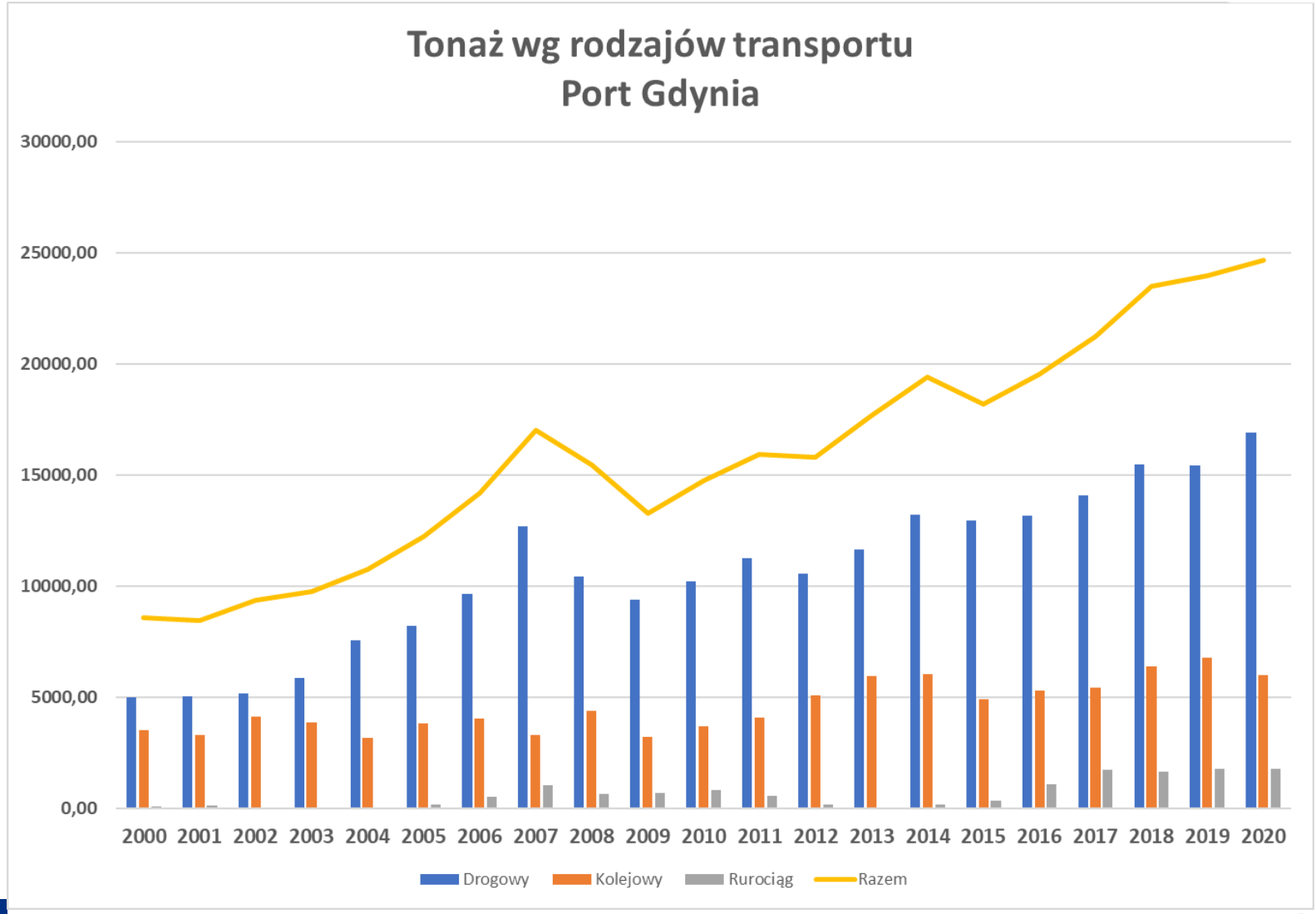
Przewozy kolejowe:

Lata 2008/09 i 2019/20: bez zmian!

Rok do roku (2020/2019): **-11,5 %!**

Przewozy kolejowe do/z Portu Gdynia

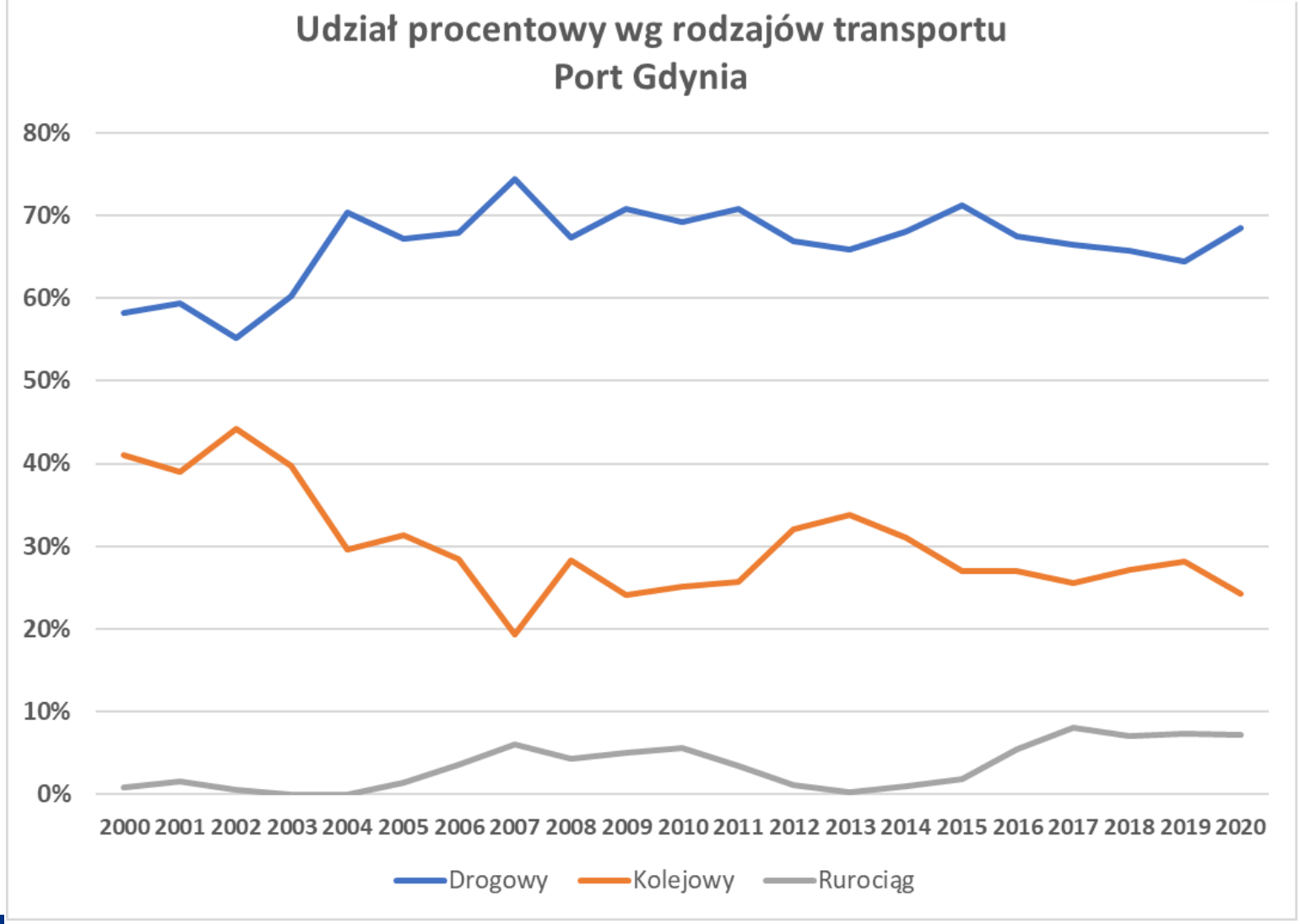
PortGdyniaOfficial



PORT GDYNIA

Przewozy kolejowe do/z Portu Gdynia

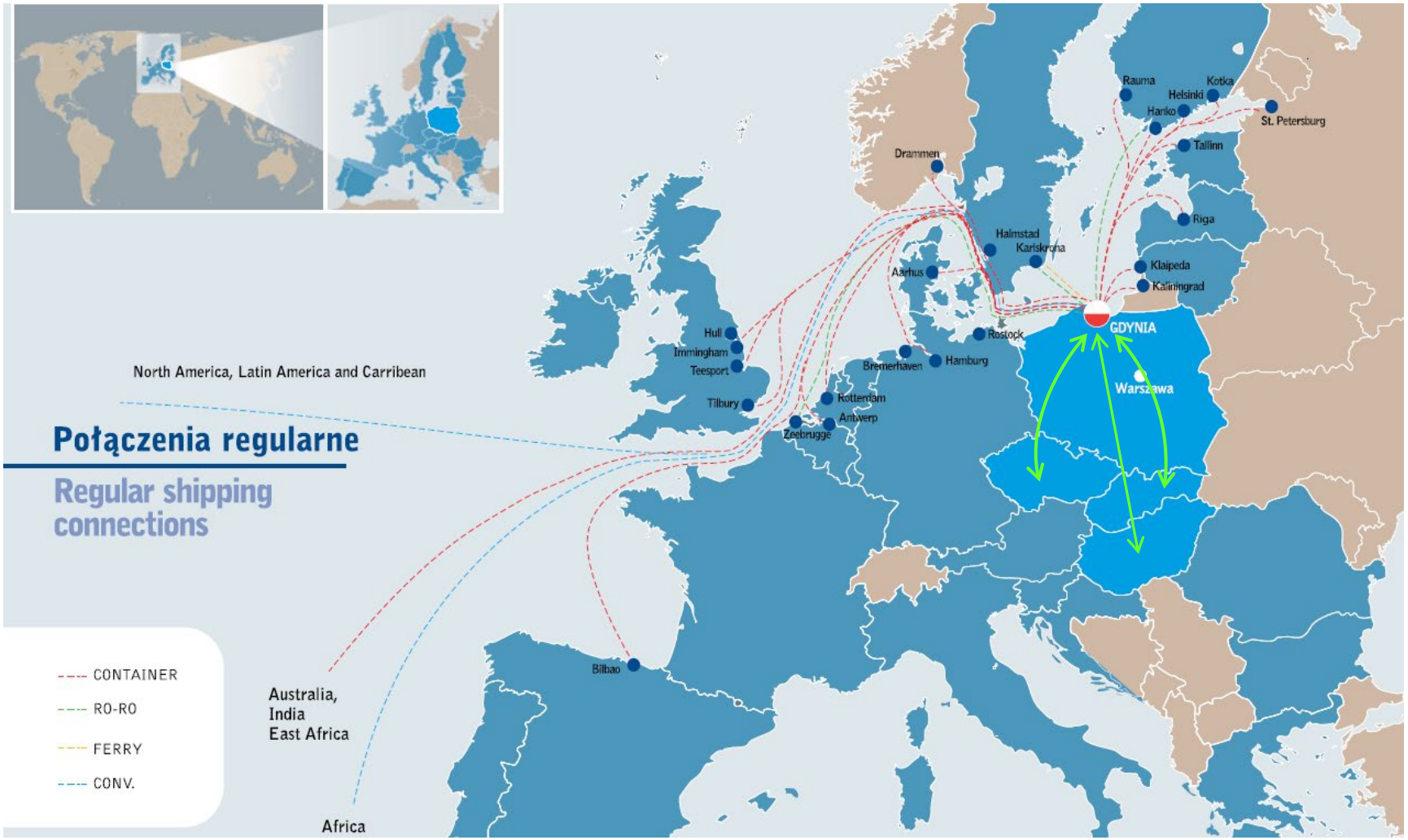
PortGdyniaOfficial



PORT GDYNIA

Regularne połączenia

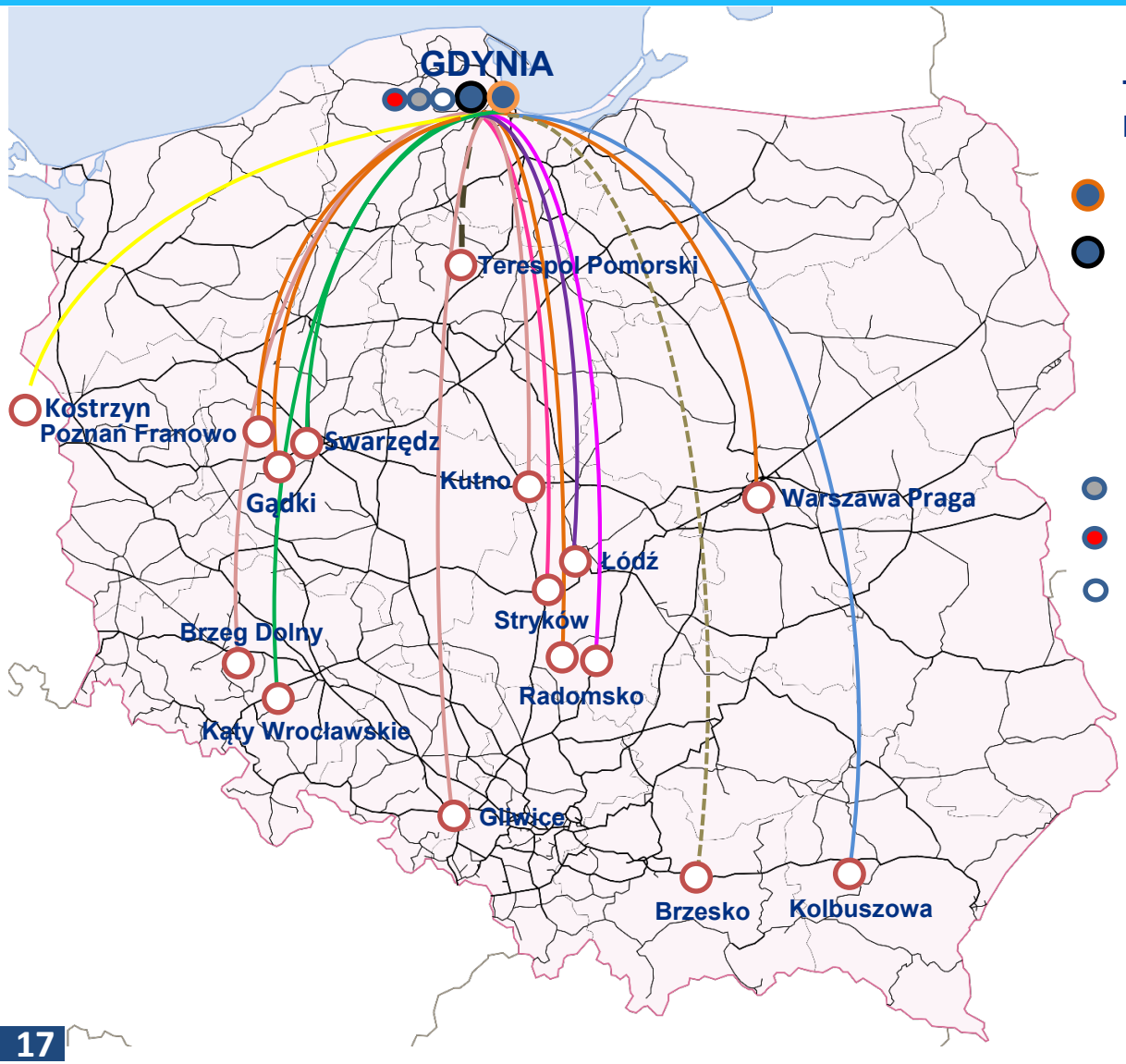
PortGdyniaOfficial



PORT GDYNIA

Regularne połączenia intermodalne Portu Gdynia

PortGdyniaOfficial



Terminale Kontenerowe

- Baltic Container Terminal
- Gdynia Container Terminal

Depoty

- Balticon
- Ref-con
- Radunia-Containers

Operatorzy intermodalni

- Loconi Intermodal
- Spedcont
- Erontrans
- PCC Intermodal
- Primer
- POL-Agent
- CLIP Intermodal
- Karpiel

PORT GDYNIA

2. Najważniejsze inwestycje intermodalne Portu Gdynia

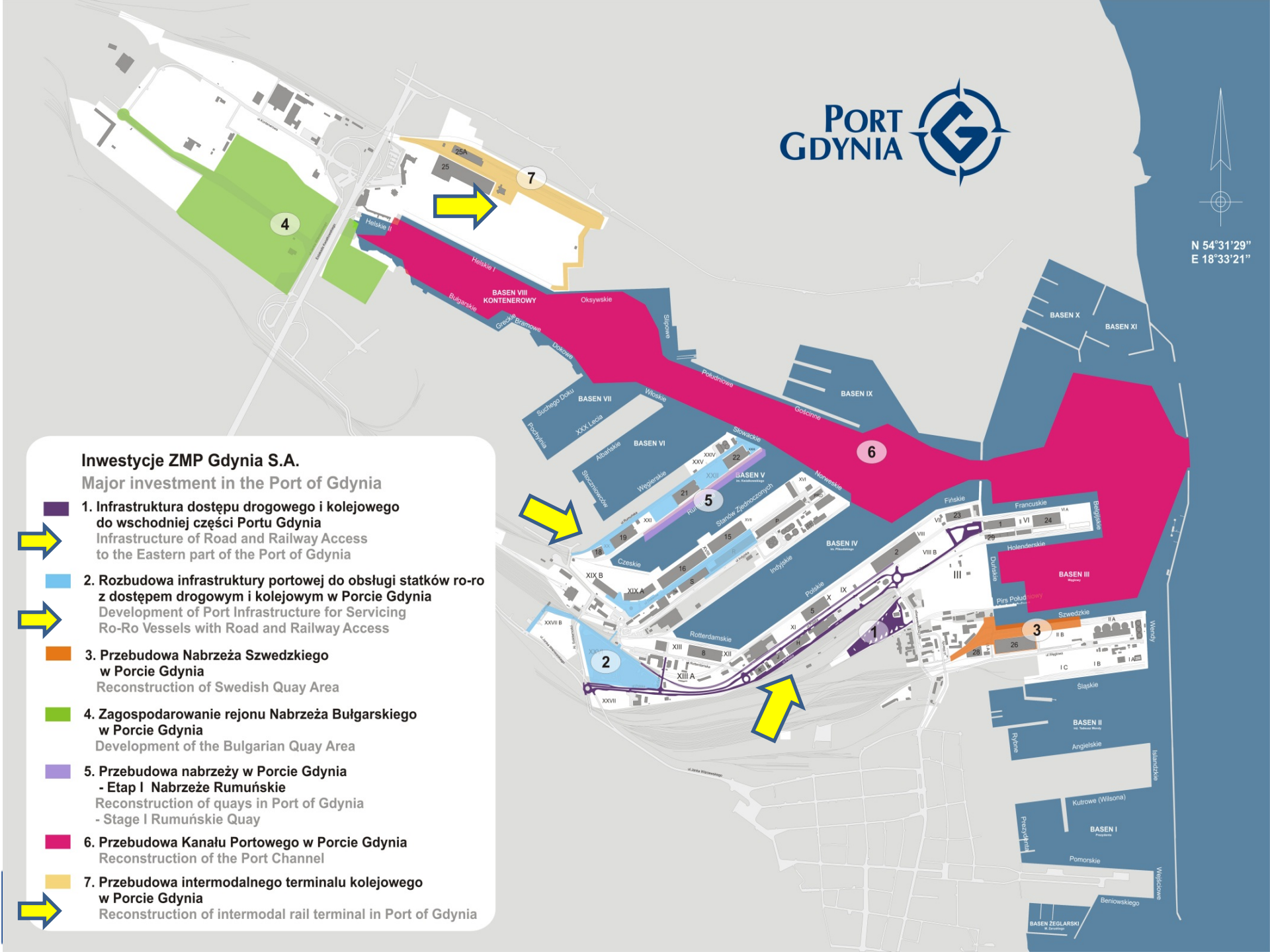
Podstawowe inwestycje związane z transportem intermodalnym, w tym szczególnie kolejowym:

- zrealizowane przy udziale środków unijnych w dwóch perspektywach programu POIiŚ:
  - 2007-2013
  - 2014-2020
- a także planowane są w ramach następnych możliwości finansowania unijnego.

Projekty dla rozwoju infrastruktury intermodalnej Portu Gdynia – dofinansowanie UE

Perspektywa 2007-2013

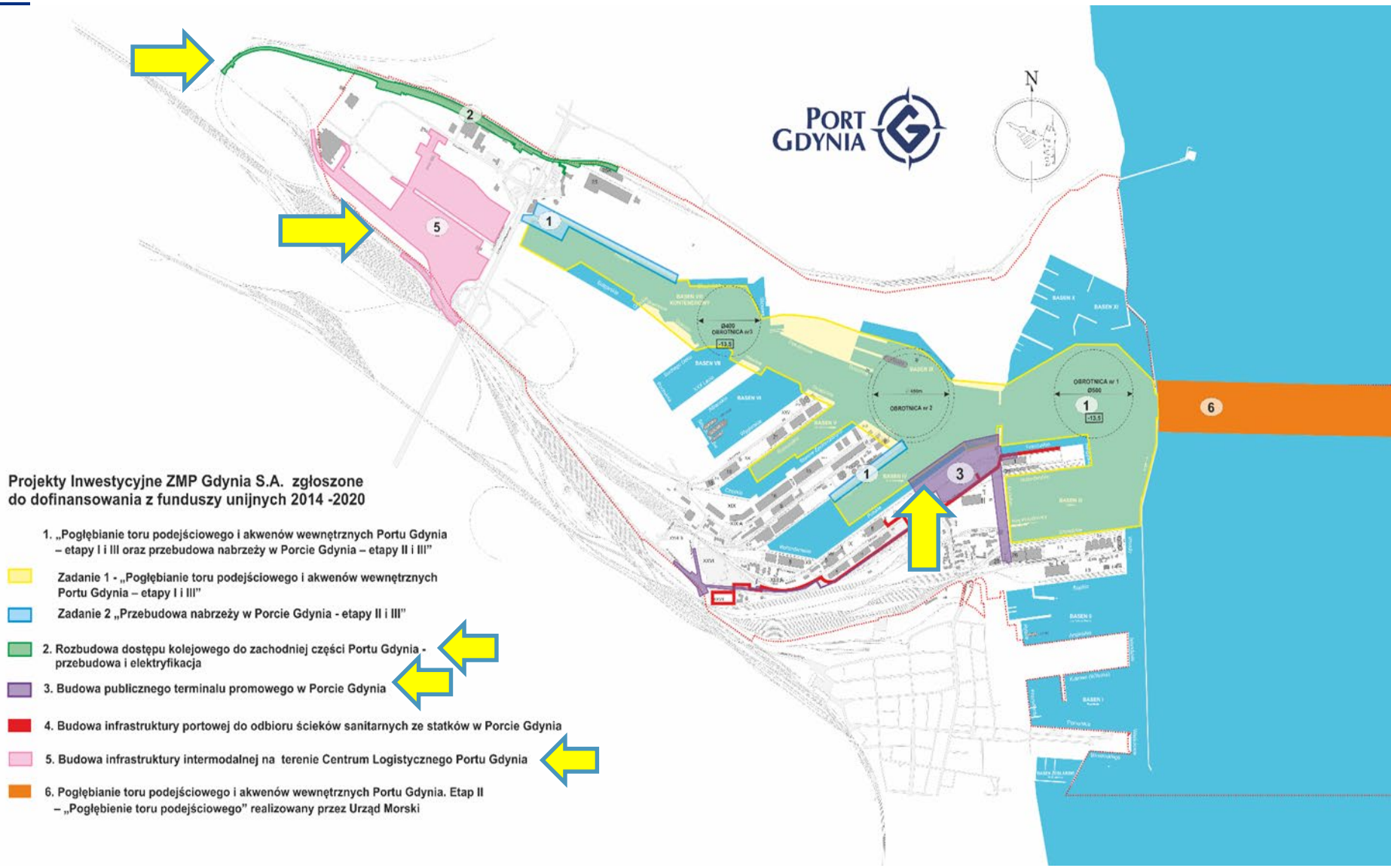
1. Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia, nr POIS.07.02.00-00-022/12.
2. Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowymi i kolejowym w Porcie Gdynia, nr POIS.07.02.00-018/11.
3. Przebudowa intermodalnego terminalu kolejowego w Porcie Gdynia, nr POIS.07.04.00-00-028/13.


PORT GDYNIA
N 54°31'29"
E 18°33'21"
Inwestycje ZMP Gdynia S.A.
Major investment in the Port of Gdynia
1. Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia
Infrastructure of Road and Railway Access to the Eastern part of the Port of Gdynia
2. Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia
Development of Port Infrastructure for Servicing Ro-Ro Vessels with Road and Railway Access
3. Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia
Reconstruction of Swedish Quay Area
4. Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia
Development of the Bulgarian Quay Area
5. Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia - Etap I Nabrzeże Rumuńskie
Reconstruction of quays in Port of Gdynia - Stage I Rumuńskie Quay
6. Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia
Reconstruction of the Port Channel
7. Przebudowa intermodalnego terminalu kolejowego w Porcie Gdynia
Reconstruction of intermodal rail terminal in Port of Gdynia
BASEN VIII KONTENEROWY
BASEN VII
BASEN VI
BASEN V
BASEN IV
BASEN III
BASEN II
BASEN I
BASEN X
BASEN XI
BASEN IX
BASEN ŻEGLARSKI
Helskie II
Helskie I
Bułgarskie
Grecka
Bramowe
Dokowe
Oksywskie
Słowackie
Południowe
Włoskie
Gościnne
Norweskie
Fińskie
Francuskie
Belgijskie
Holenderskie
Duńskie
Szwedzkie
Wendy
Śląskie
Rybnie
Angielskie
Islandzkie
Kutrowe (Wilsona)
Prezydenta
Pomorskie
Wejściowe
Beniowskiego
Czeskie
Indyjskie
Polskie
Rotterdamskie
Słowiańskie
Albańskie
Węgierskie
Słowackiego
Pochyłnia
Suchego Doku
XXX Lecia
Sławów Zjednoczonych
Rumuńskie
Piłsudskiego
Pirs Południowy
1
2
3
4
5
6
7

Projekty dla rozwoju infrastruktury intermodalnej Portu Gdynia – dofinansowanie UE

Perspektywa 2014-2020

4. Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia, nr POIS.03.02.00-00-0-15/17.
5. Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia – przebudowa i elektryfikacja, nr POIS.03.02.00-00-0072/18.
6. Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia – planowany od 2021 r.



Projekty Inwestycyjne ZMP Gdynia S.A. zgłoszone do dofinansowania z funduszy unijnych 2014 -2020

1. „Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – etapy II i III"

Zadanie 1 - „Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – etapy I i III"

Zadanie 2 „Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia - etapy II i III"

2. Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - przebudowa i elektryfikacja

3. Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia

4. Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia

5. Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia

6. Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – „Pogłębienie toru podejściowego" realizowany przez Urząd Morski

PORT GDYNIA

Perspektywa 2007-2013

PortGdyniaOfficial

1. Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia

Inwestycja objęła rozbudowę ulic, w tym głównej drogi – ul. Polskiej, oraz przebudowę układu torowego, który pozwala na obsługę intermodalną przy nowym terminalu promowym w Basenie IV.

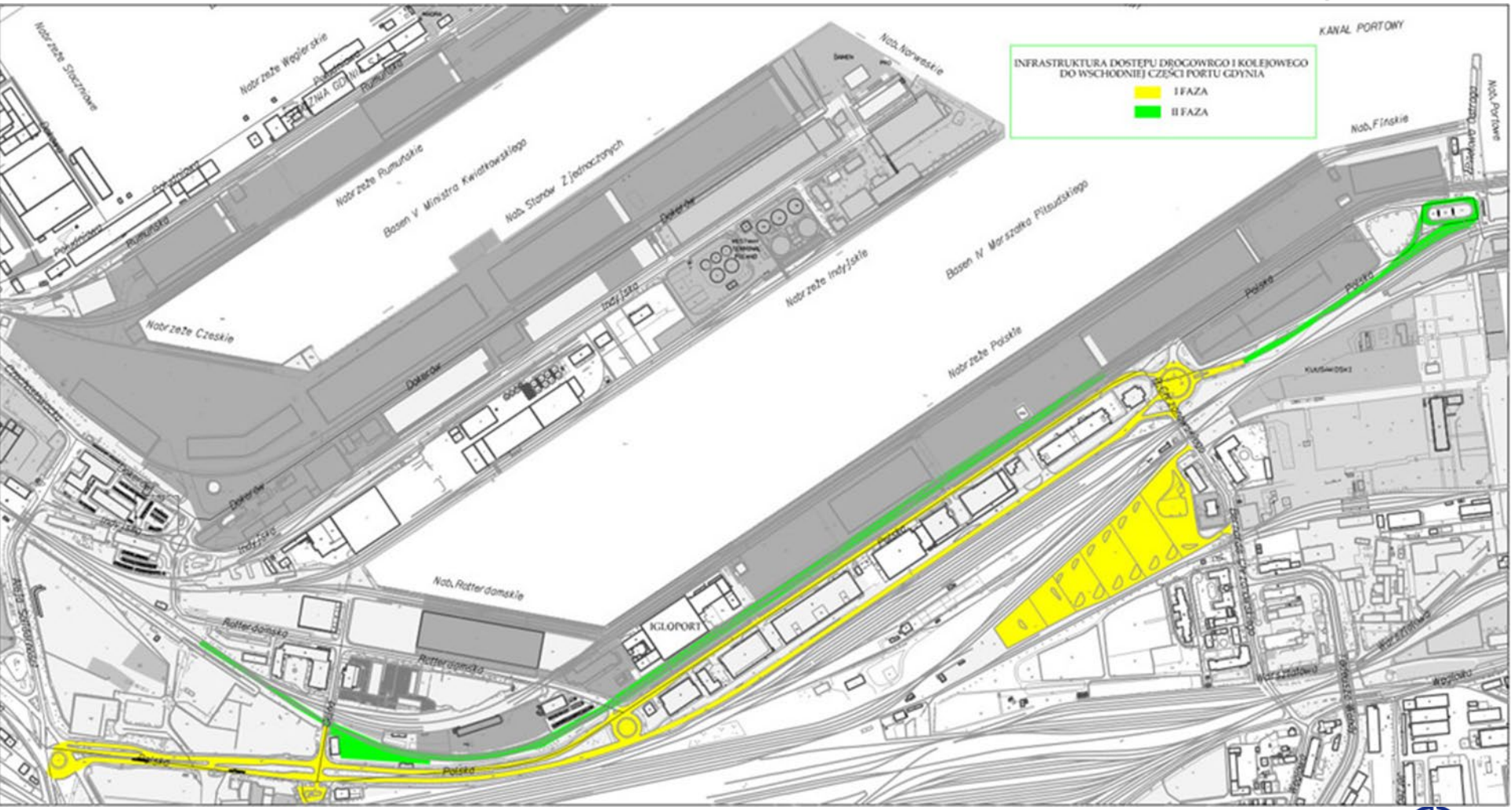
Wydatki łącznie wyniosły 113,5 mln zł, a wartość dofinansowania: 73,3 mln zł.

Zakończenie prac budowlanych nastąpiło na początku 2014 r.

PORT GDYNIA

Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia

PortGdyniaOfficial



IGLOPORT

© Tadeusz Urbaniak
www.port.gdynia.pl

© Tadeusz Urbaniak
www.port.gdynia.pl

Perspektywa 2007-2013

PortGdyniaOfficial

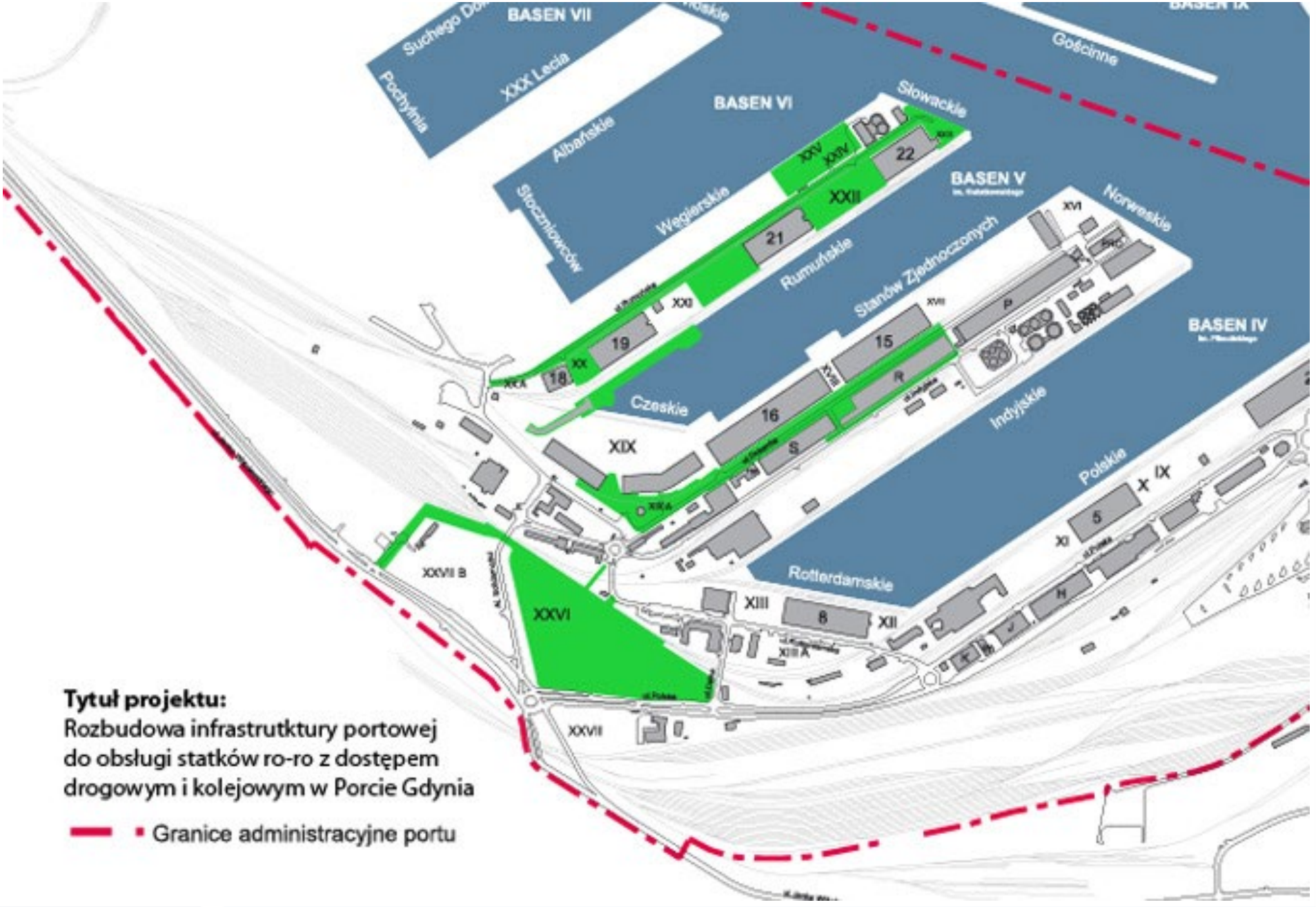
2. Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowymi i kolejowym w Porcie Gdynia

Projekt został podzielony na 4 fazy, które obejmowały: komunikację w II strefie Nab. Rumuńskiego, w tym m.in. przebudowę ulicy Rumuńskiej i torowisk intermodalnych oraz place manewrowo-składowe, budowę drogi technologicznej na place przedportowe, rozbudowę ul. Dokerów i torowisk intermodalnych oraz place manewrowo-składowe, budowę rampy ro-ro.

Wydatki łącznie wyniosły 119,1 mln zł, a wartość dofinansowania: 44,9 mln zł.

Zakończenie prac budowlanych nastąpiło na początku 2015 r.

PORT GDYNIA



Tytuł projektu:
Rozbudowa infrastrutktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia

Granice administracyjne portu

STAR CLASS

Perspektywa 2007-2013

PortGdyniaOfficial

3. Przebudowa intermodalnego terminalu kolejowego w Porcie Gdynia

Inwestycja dotyczyła przebudowy istniejącego terminalu kolejowego w rejonie Nabrzeża Helskiego I portu gdyńskiego, w celu przygotowania nowoczesnego terminalu intermodalnego, ze zwiększeniem długości użytkowej torów do 687 m.

Przebudowano również tor podsuwnicowy, nawierzchnie manewrowe i wszystkie, sieci mediów w rejonie terminalu kolejowego oraz istniejący układ kolejowo-drogowy przed frontem magazynu nr 25.

Wydatki łącznie wyniosły 96,4 mln zł, a wartość dofinansowania: 39,1 mln zł.

Zakończenie prac budowlanych nastąpiło w grudniu 2015 r.

PORT GDYNIA

COSCO

4. Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia

Projekt budowy nowego terminalu promowego we wschodniej części Portu Gdynia umożliwił sprawną obsługę ładunków i pasażerów oraz poprawę dostępności transportowej portu.

Terminal jest położony bezpośrednio przy wyjściu z portu, co pozwala na znacznie szybszą obsługę statków o długości ok. 240 m.

Lokalizacja umożliwia również transport kolejowy bezpośrednio pod statki – terminal intermodalny wzdłuż ul. Polskiej.

Całkowity koszt realizacji Projektu wyniósł ponad 291 mln zł, przy dofinansowaniu na kwotę 116,8 mln zł.

Zakończenie realizacji nastąpiło w październiku 2021 r.

Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia

PortGdyniaOfficial

PORT GDYNIA

© Fot. Bartosz Makowski - www.makowski.co

© Fot. Bartosz Makowski - www.makowski.co

PortGdyniaOfficial

5. Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia – przebudowa i elektryfikacja

Projekt rozbudowy układu zdawczo-rozrządowego w zachodniej części Portu Gdynia umożliwia sprawną obsługę składów całopociągowych kierowanych do terminalu kontenerowego.

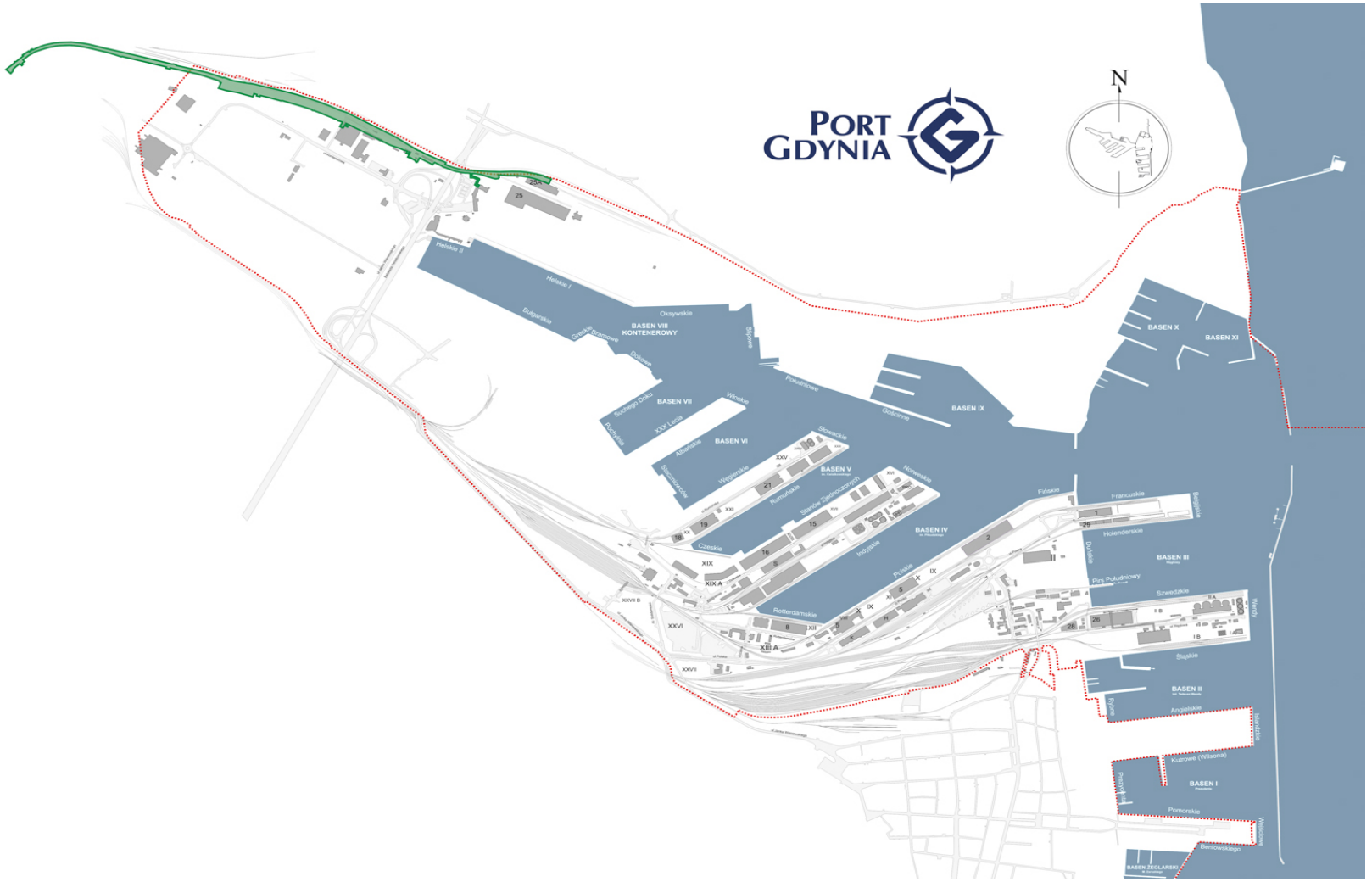
Cały układ został rozbudowany do 7 torów, z których 2 mogą służyć jako przeładunkowe, a ponadto dokonano elektryfikacji torowisk, co umożliwi szybsze manewry oraz znacząco wpłynie na poprawę stanu środowiska – zmniejszą się emisje zanieczyszczeń i hałasu.

Całkowity koszt realizacji Projektu wyniósł ponad 69,8 mln zł, przy dofinansowaniu na kwotę 18,9 mln zł.

Zakończenie realizacji nastąpiło w czerwcu 2021 r.

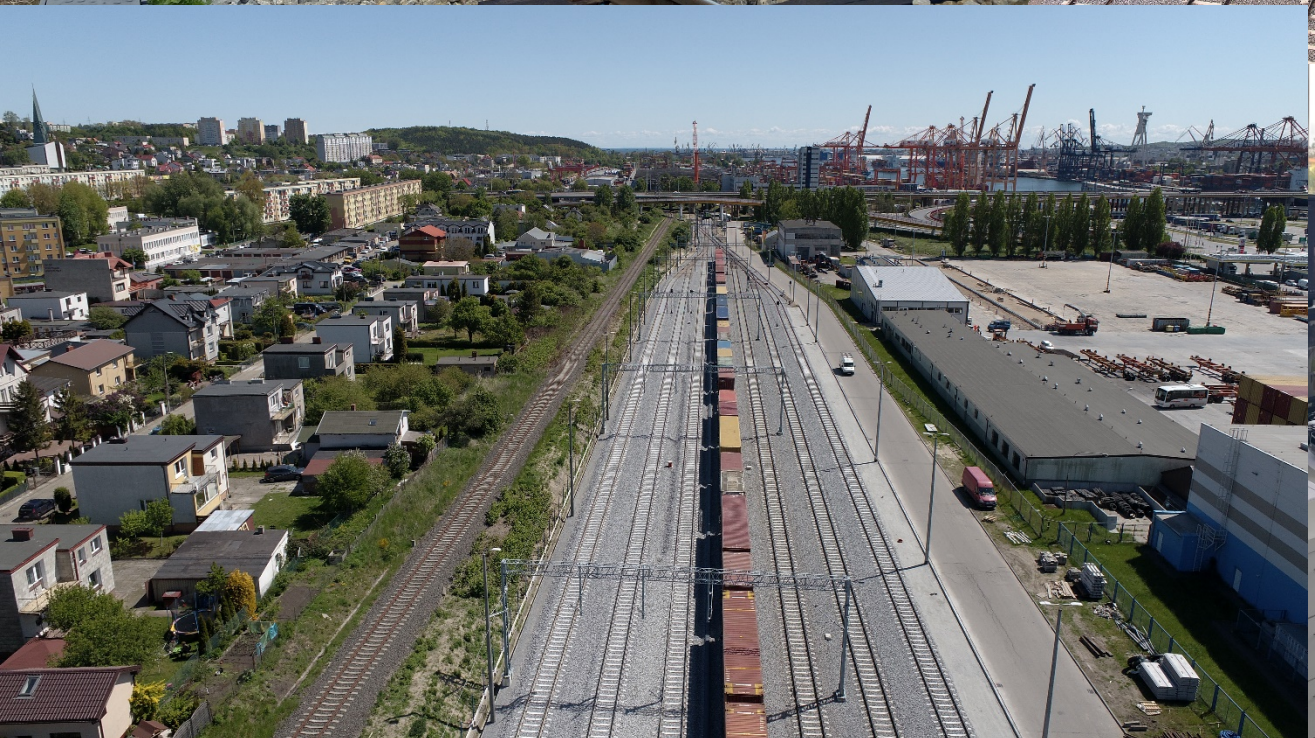
Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia – przebudowa i elektryfikacja

PortGdyniaOfficial



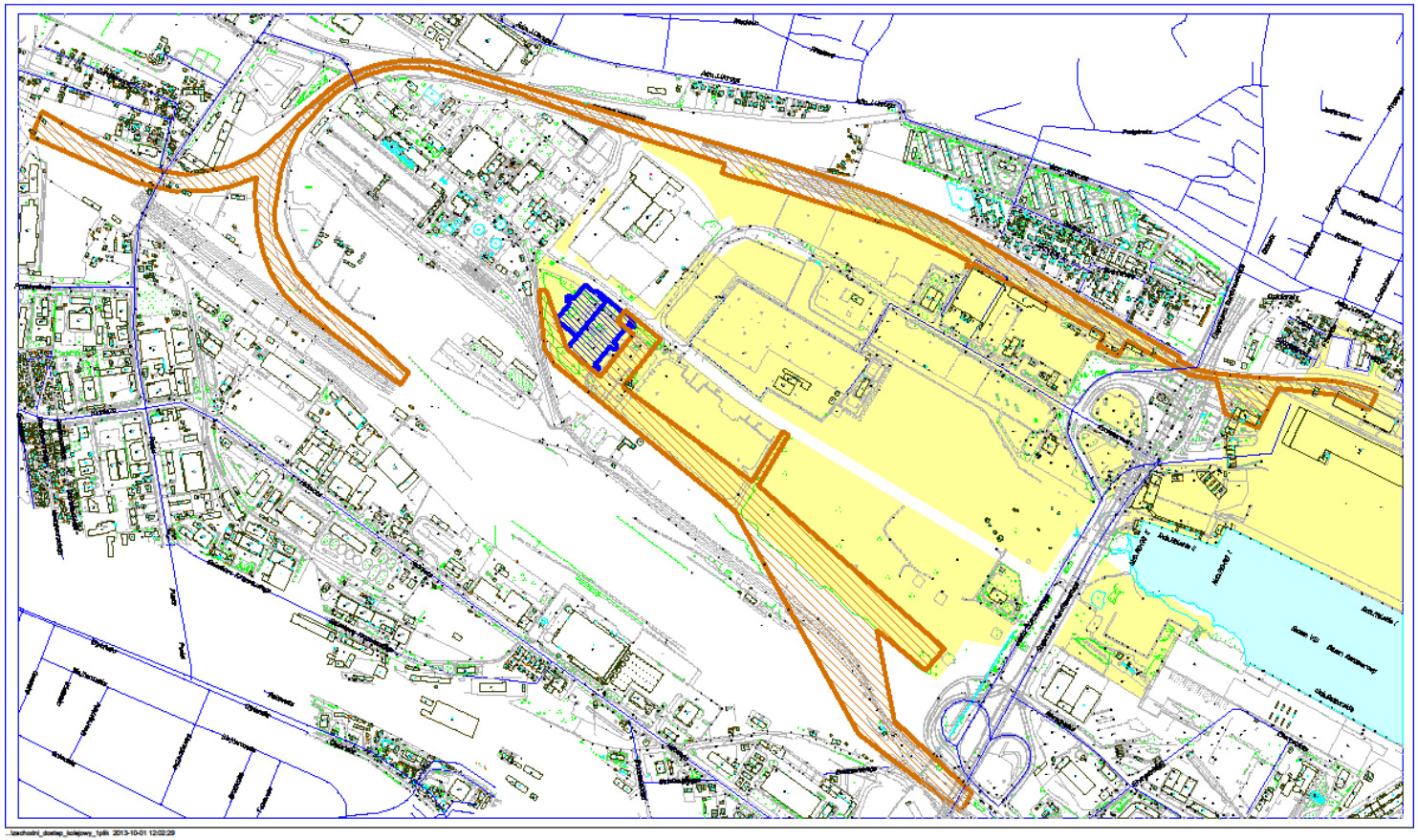
PORT GDYNIA

Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia – przebudowa i elektryfikacja



PortGdyniaOfficial

6. Budowa infrastruktury intermodalnej na Centrum Logistycznym Portu Gdynia



PORT GDYNIA

Budowa infrastruktury intermodalnej na Centrum Logistycznym Portu Gdynia

PortGdyniaOfficial

Od roku 2018 planowane i projektowane jest wybudowanie kolejnego terminalu intermodalnego dla obsługi terenów rozwojowych Centrum Logistycznego, położonego za Estakadą Kwiatkowskiego.

Dane techniczne:

- Powierzchnia terminalu: ok 30.000 m2
- Długość torów ładunkowych: 2 x 780 mb
- Długość toru nr 80 – dojazdowy: ok 310 mb
- Długość toru nr 81 – wyciągowy: ok. 970 mb
- Droga technologiczna: 360 mb
- Droga wewnętrzna na terminalu – 175 mb

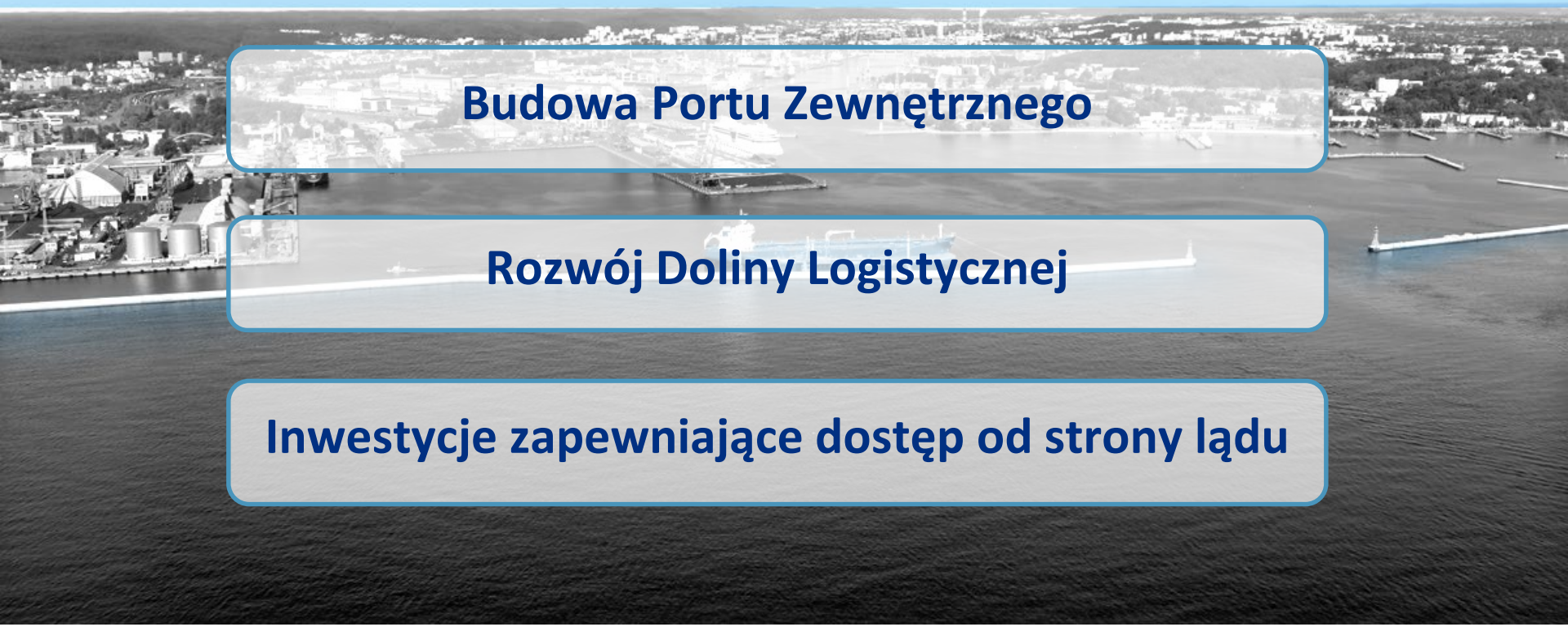
Szacowany koszt netto projektu: ok. 123 mln zł
Dofinansowanie: ok. 62 mln zł (50% ze środków konkursowych na rozbudowę intermodalną).
Lata realizacji robót budowlanych: 2022-2024.

PORT GDYNIA

3. Inwestycje strategiczne w perspektywie do roku 2030

PortGdyniaOfficial

Inwestycje wspólnie zaplanowane przez ZMPG-a S.A. i kooperantów na lata 2020-2030 z dofinansowaniem z funduszy UE oraz prywatnych inwestorów



- Budowa Portu Zewnętrznego
- Rozwój Doliny Logistycznej
- Inwestycje zapewniające dostęp od strony lądu

Inwestycje strategiczne w perspektywie do roku 2030

PortGdyniaOfficial

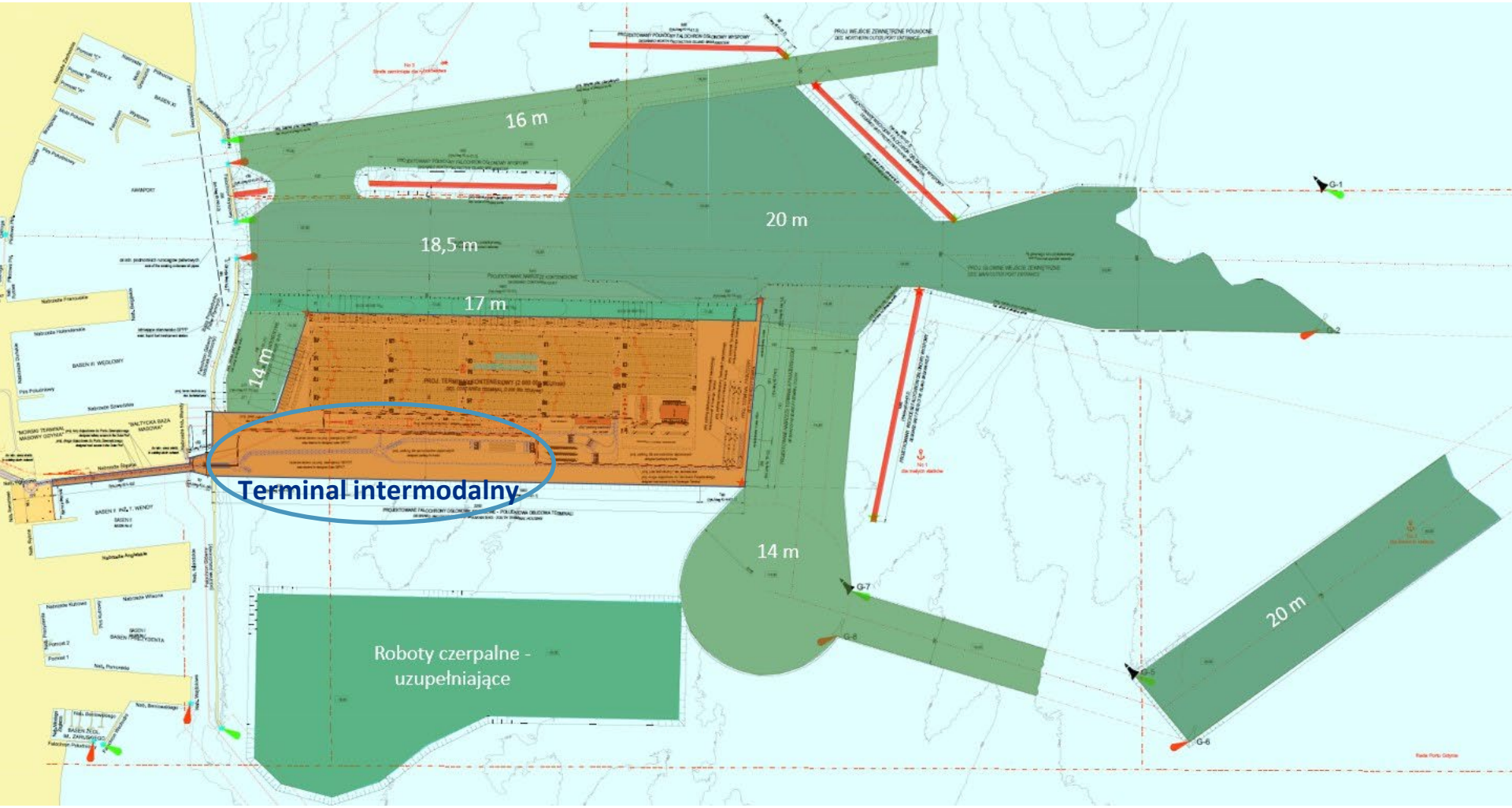
Budowa Portu Zewnętrznego

- Inwestycja obejmuje budowę **nowego pirsu portowego** (czyli sztucznego półwyspu), stanowiącego przedłużenie Molo Węglowego Portu, na wodach Zatoki Gdańskiej oraz w rejonie Głównego Toru Podejściowego prowadzącego do wewnętrznej części Portu Gdynia.
- Na pirsie zostanie zlokalizowany **głębokowodny terminal kontenerowy** – stanowiący główną funkcjonalność nowych terenów portowych, o zdolności przeładunkowej 2,5 mln TEU rocznie, co stanowi odpowiednik około 25 mln ton.
- Terminal będzie miał połączenie drogowe z **Drogą Czer**woną oraz **dedykowany kolejowy terminal intermodalny**.
- Realizacja przewidziana do 2028 r.

PORT GDYNIA

Inwestycje strategiczne w perspektywie do roku 2030

PortGdyniaOfficial



PORT GDYNIA

PortGdyniaOfficial

Rozwój Doliny Logistycznej

- Inwestycja obejmuje zagospodarowanie **nowych terenów rozwojowych** w rejonie granic Gdyni i gminy Kosakowo, na połączeniu z Drogą Czerwoną.
- Teren może objąć docelowo **200 ha i być skomunikowany z stacjami rozrządowymi portu**, gdyż posiada dostęp do bocznicy kolejowej operatora paliwowego.
- Dolina Logistyczna będzie miała bezpośrednie połączenie drogowe z Drogą Czerwoną i tworzyła zaplecze dla transportu drogowego, aby łatwiej regulować jego ruch w porcie. Będzie to wspierane również **systemem sterowania wszystkimi parkingami** przedportowymi oraz wewnątrz portu. Ułatwi to rozdział ruchu kolejowego i drogowego.

PORT GDYNIA

Inwestycje strategiczne w perspektywie do roku 2030

PortGdyniaOfficial

Rozwój Doliny Logistycznej

Inwestycje strategiczne w perspektywie do roku 2030

PortGdyniaOfficial

Inwestycje zapewniające dostęp od strony lądu
- niezbędne dla ZMPG S.A. i klientów portu gdyńskiego
- realizowane przez podmioty zewnętrzne

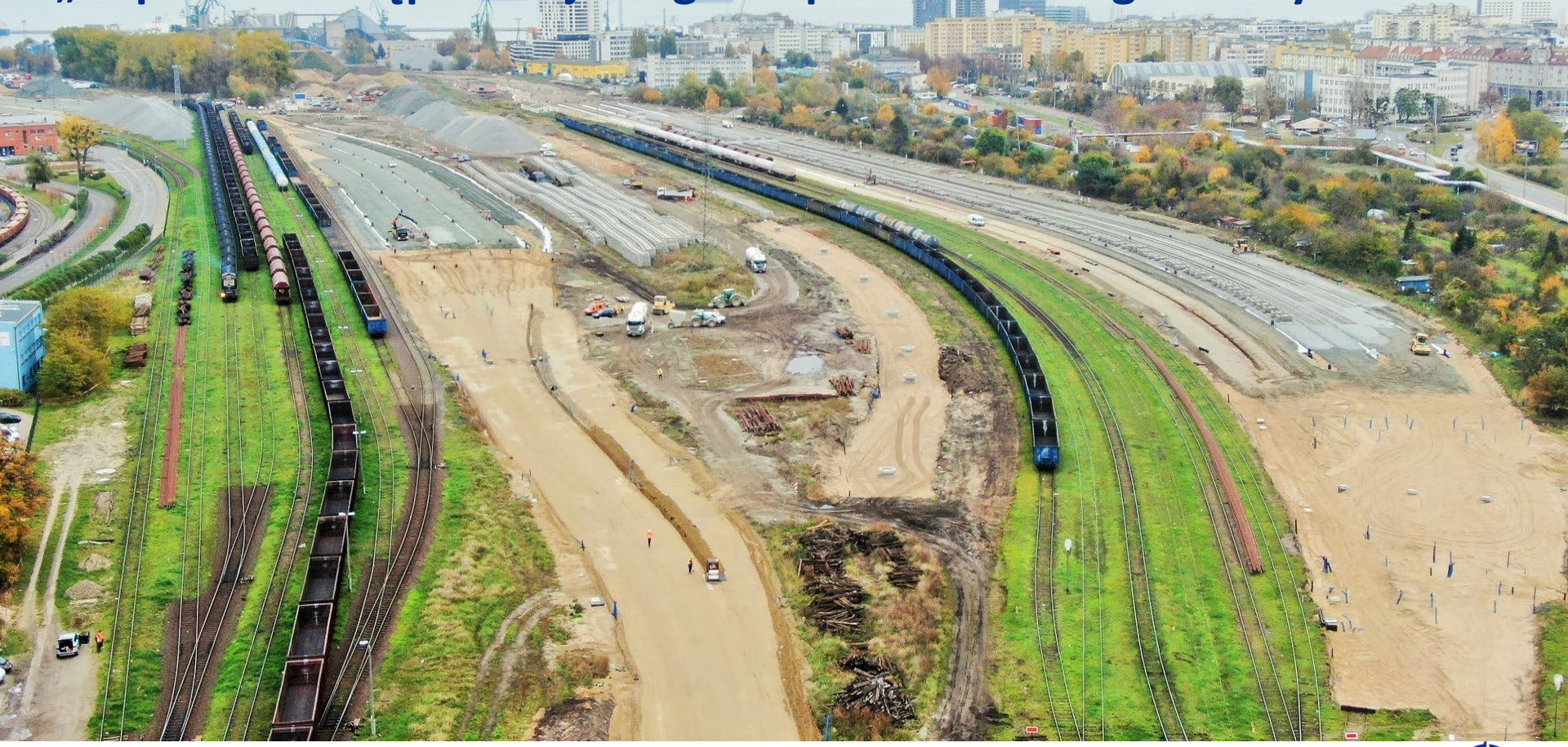
- Skomunikowanie z infrastrukturą liniową PKP PLK realizowane w ramach zadania inwestycyjnego **„Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni”** prowadzonego przez PKP PLK; prace w ramach tego projektu umożliwią efektywną komunikację terminali portowych z siecią kolejową;
- **Przebudowa linii kolejowej nr 201** z Portu Gdynia do Maksymilianowa koło Bydgoszczy – prace budowlane w latach 2022-2025;
- **Droga Czerwona w Gdyni** – prace projektowe w latach 2021-2023, a budowlane do 2028.

PORT GDYNIA

Inwestycje strategiczne w perspektywie do roku 2030

PortGdyniaOfficial

Inwestycje zapewniające dostęp od strony lądu
„Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni”



PORT GDYNIA

Inwestycje strategiczne w perspektywie do roku 2030

PortGdyniaOfficial

Przebudowa linii kolejowej nr 201 z Portu Gdynia do Maksymilianowa koło Bydgoszczy – prace budowlane w latach 2022-2025

Charakterystyka obecna:

- Obecnie linia częściowo jednotorowa, niezeletryfikowana,
- Odcinek Gdańsk Osowa - Gdynia Główna ma charakter kolei górskiej (różnica wysokości terenu 140 m),
- Obsługuje transport pasażerski (PKM).

Założenia projektu:

- Integralna część Kolejowego Korytarza Transportowego Bałtyk – Adriatyk RFC 5,
- Dwutorowa od Maksymilianowa do Gdańsk – Osowa,
- Inwestycja uwzględnia budowę trzeciego toru (Gdańsk Osowa – Gdynia Główna),
- Planowana prędkość 100-120 km/h,
- Długość składów do 750 m,
- Dopuszczalny nacisk 22,5 kN/oś,
- Zelektryfikowana na całej długości.

PORT GDYNIA

Baltic Adriatic
Rail: compliance by 2030
Compliance by 2030
Compliant
Works on-going, compliance expected
Works still to be to started, compliance expected
Works foreseen but delayed, compliance doubted
Works not yet planned / agreed for completion
Reason for non-compliance
No 'Electrification'
'Line speed < 100 km/h'
'Axle load < 22.5 tonnes'
'UIC gauge ≠ 1,435 mm'
Rail: Bottleneck / missing link
Potential bottleneck / missing link
Status: October 2016
Linia 201
Gdynia
Gdańsk
Świnoujście
Szczecin
Poznań
Warszawa
Łódź
Wrocław
Katowice
Ostrava
Přerov
Žilina
Wien
Bratislava
POLAND
CZECH REPUBLIC
SLOVAKIA
AUSTRIA

PORT GDYNIA

Dziękuję za uwagę!

Mariusz Karbowski
Pełnomocnik Zarządu, Kierownik Działu Projektów Unijnych
Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.
m.karbowski@port.gdynia.pl

PortGdyniaOfficial