



REGIONAL CAPACITY BUILDING WORKSHOP 3

D.T3.1.4

West Pomerania

Version 1

12.2021

1. Workshop documentation

1.1. Workshop overview

Workshop 1, 2 or 3	3
PP (number), host	PP7 CETC-EGTC LTD.
Date, location or online	15 th December, 2021, hybrid
Form of workshop ¹	hybrid
Number and type of participants	21 - representatives of the CETC-EGTC, TOR Consultants Group Ltd., University of Szczecin

1.2. Summary of the workshop

During the 3rd Regional Capacity Building Workshop, the final version of the Roadmap was discussed, with particular emphasis on the sources of financing for individual investments and the actions that can be taken by stakeholders at the regional level. The competition "The REIF Shift to regional rail" was also presented. The competition was well appreciated by the meeting participants for its purpose of creating an opportunity for the exchange of knowledge and the sharing of best practices between regions.

The participants noticed that competitions of this type are rarely organized for the regions, usually the competitions are dedicated to the company, student, expert, etc. When organizing similar competitions in the future, the promotion should involve organizations associating regions, such as the Association of the Regions of the Republic of Poland, BSSSC or Committee of Regions. The involvement of members of the Committee of the Regions would be particularly important in the context of projects supporting the implementation of EU policies, such as RegHub, and in the context of the new transport policy being developed (revision of the TEN-T Regulation).

Another topic of discussion was the revision of the TEN-T regulation, which affects the development of rail and intermodal transport in the regions. Investments indicated in the Roadmap, directly related to two changes introduced to the TEN-T network in the Region. Investments related to the development of rail transport at the Port of Szczecin - Swinaujskie and its hinterland will affect the development of the Szczecin-Berlin connection, which was created in 2019, when the North Sea Corridor was extended under the amendment to the Regulation of the European Parliament and of the Council on the Connecting Europe Facility. The second change, even more important from the point of view of the development of rail and intermodal transport, is the placement of the railroad line called "Nadodrzeńska" (C-E 59) in the extended core network. Raising the priority of this connection will increase the possibilities of financing

¹ Physical, virtual, 1 to 1, recorded video sent to the participants

complementary investments (including point infrastructure). Now, in the case of the part of investments (outside the TEN-T network and of secondary importance), it is a challenge to secure funds for implementation by the national infrastructure manager. Until now, the main financial flow was directed to the railway line (E 59), where passenger transport has absolute priority and the current and potential flows of goods is often ignored.

Another issue that arose during the discussion was the document prepared by the Ministry of Infrastructure entitled "Directions for the development of intermodal transport until 2030 with a perspective until 2040". The purpose of the document is to identify activities aimed at the development of intermodal transport and to take into account the needs in this regard as part of future funding in the EU financial perspective 2021-2027. The document identifies key rail routes, defines guidelines for the location of container terminals relevant for intermodal transport, basic activities in the field of their modernization / construction, needs for rolling stock and telematics - information systems, activities eliminating barriers. The document, in line with the current tendency, mainly indicates the need to support the regions of Eastern Poland. This is a situation in which more lobbying is needed for investments in the Baltic-Adriatic Corridor (Western and Central Poland). However, lobbying activities cannot remain solely on the part of the regions, and should involve all stakeholders. As mentioned in the Roadmap the cooperation of the main stakeholders with projects' manager and executor, i.e. PKP PLK S.A is significant challenge. All important stakeholders (including private entities such as industrial plants, operators of port and railway terminals, freight forwarders and railway carriers) should be engaged in the lobbying activities in the policy-making process

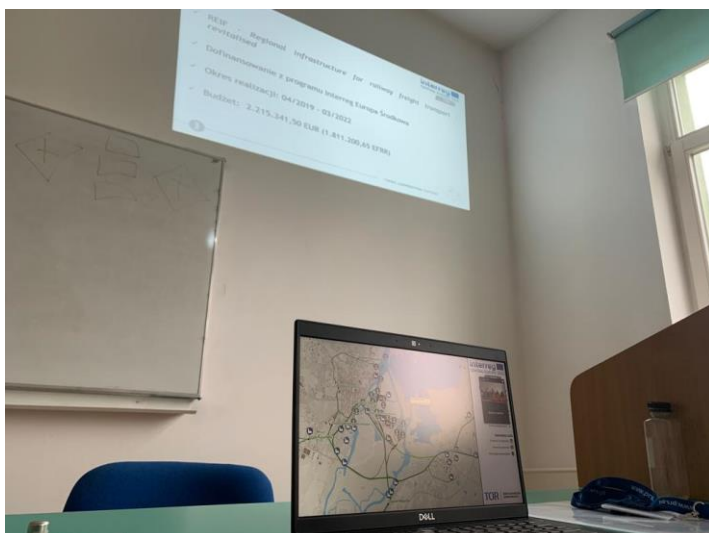
1.3. Annex

- Participants list

Name and Surname	Organisation
Krzysztof Żarna	CETC-EGTC Ltd, Westpomeranian Region
Bartosz Jarecki	TOR Consultants Group Ltd.
Artur Maciejewski	University of Szczecin
Michał Roszkiewicz	University of Szczecin
Kinga Borecka	University of Szczecin
Daria Drzymała	University of Szczecin
Magdalena Ćwirko	University of Szczecin
Hanna Głuch	University of Szczecin
Bartłomiej Bielski	University of Szczecin
Bartosz Nowak	University of Szczecin
Mateusz Karpiński	University of Szczecin
Ivan Merkulov	University of Szczecin
Kseniia Bezkysh	University of Szczecin
Nadiia Makhlai	University of Szczecin

Marta Wiązowska	University of Szczecin
Klaudia Kowalewska	University of Szczecin
Wioleta Żaczek	University of Szczecin
Kacper Rudnicki	University of Szczecin
Alicja Kiedas	University of Szczecin
Gabriela Kuras	University of Szczecin
Dawid Ciarka	University of Szczecin

- Photos



1. Artur Mroczewski
2. Roszkiewicz Michał
3. Borecka Kinga
4. Drzymala Daria
5. Magdalena Cwirko
6. Hanna Gudi
7. Bartłomiej Brelski
8. Bartosz Nowak
9. Mateusz Karpiński
10. Ivan Merkulov
11. Ksenia Bezkysh
12. Nadia Makhlai
13. Monte Wysocki
14. Klaudia Koralewska
15. Daria Zarecki
16. Kasper Rudnicki
17. Alicja Kiedos
18. Gabriela Kuras
19. Dawid Ciecha
20. KRZYSZTOF ŻELAZA.





Szczecin, 13 grudnia 2021

REIF - Regional infrastructure for railway freight transport - revitalised

ŚKT-EUWT z o.o.

WYZWANIA TERYTORIALNE



Europa Środkowa - charakteryzuje się dużym wzrostem wolumenu ruchu towarowego
ale
niską stawką za transport kolejowy towarów

Należy:

- ✓ promować połączenia o krótkim i średnim zasięgu w regionie lub wewnątrzregionalne i międzyregionalne połączenia z sąsiednimi regionami
- ✓ zwiększyć udział transportu intermodalnego i kolejowego w przewozach, uznając je za funkcjonalne w ramach regionalnego systemu produkcyjnego
- ✓ optymalizować system transportu, aby efektywnie wykorzystywać środki transportu i ich kombinacje w multimodalnych łańcuchach transportu towarowego

TAKING COOPERATION FORWARD



REIF

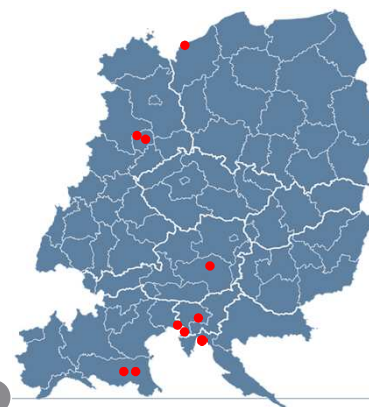


- ✓ REIF - *Regional infrastructure for railway freight transport - revitalised*
- ✓ Dofinansowanie z programu Interreg Europa Środkowa
- ✓ Okres realizacji: 04/2019 - 03/2022
- ✓ Budżet: 2.215.341,50 EUR (1.811.200,65 EFRR)

TAKING COOPERATION FORWARD



PARTNERSTWO



Partnerzy projektu

1. Ministerstwo Infrastruktury i Rolnictwa Turynii
2. Uniwersytet Nauk Stosowanych w Erfurcie
3. Region Styrii
4. Instytut Ruchu i Transportu Lublana
5. Port w Trieście
6. Klaster Transportu Intermodalnego ŚKT-EUWT z o.o.
7. Fundacja Instytutu Transportu i Logistyki
8. Port w Koper
9. Region Emilia Romagna

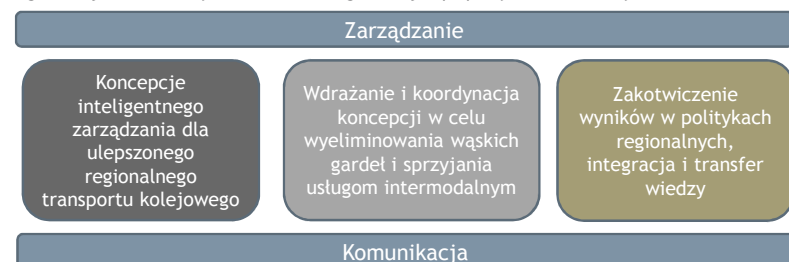
TAKING COOPERATION FORWARD



CEL I DZIAŁANIA PROJEKTU



Główny cel: promocja regionalnego kolejowego transportu towarowego jako infrastruktury dowozowej wspierającej kolejowy transport towarowy wzdłuż korytarzy transportowych sieci bazowej TEN-T w Europie Środkowej poprzez wzmocnienie politycznego zainteresowania rozwojem regionalnej infrastruktury i ustanowienie regionalnej współpracy zainteresowanych stron



TAKING COOPERATION FORWARD

5

NOWE ROZWIĄZANIA DLA TRANSPORTU KOLEJOWEGO KONKURS „THE REIF SHIFT TO REGIONAL RAIL”



- Konkurs „The REIF Shift to regional rail”. Ma on na celu stworzenie okazji do wymiany wiedzy oraz dzielenia się najlepszymi praktykami między regionami w całej UE w zakresie polityk wspierających kolejowy oraz intermodalny transport towarowy.
- Więcej informacji o konkursie : <https://www.fondazioneitl.org/en/reif-shift-to-rail-regional-award-2021/>
- Termin składania wniosków: 11 luty 2022 r.
- Wręczenie nagród: 9 marca 2022 r.



TAKING COOPERATION FORWARD

7

INTEGRACJA POLITYKI



Cel szczegółowy:

Wzmocnienie politycznego zainteresowania rozwojem regionalnej infrastruktury kolejowej transportu towarowego

Działania:

- ✓ Powołanie regionalnych rad doradczych (regional advisory boards)
- ✓ Przygotowanie planu działania (mapy drogowej) w zakresie kolejowego transportu towarowego.
- ✓ Identyfikacja potrzeb finansowych



TAKING COOPERATION FORWARD

6

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ!



Krzysztof Żarna
ŚKT-EUWT z o.o.



www.interreg-central.eu/reif



kzarna@cetec-egtc.eu, office@cetec-egtc.eu



+48 515 279 737



facebook.com/REIF



linkedin.com/in/REIF



twitter.com/REIF



TAKING COOPERATION FORWARD

8

ROADMAP "NEW RAIL INFRASTRUCTURE/SERVICES 2030" – D.T3 WESTPOMERANIAN REGION

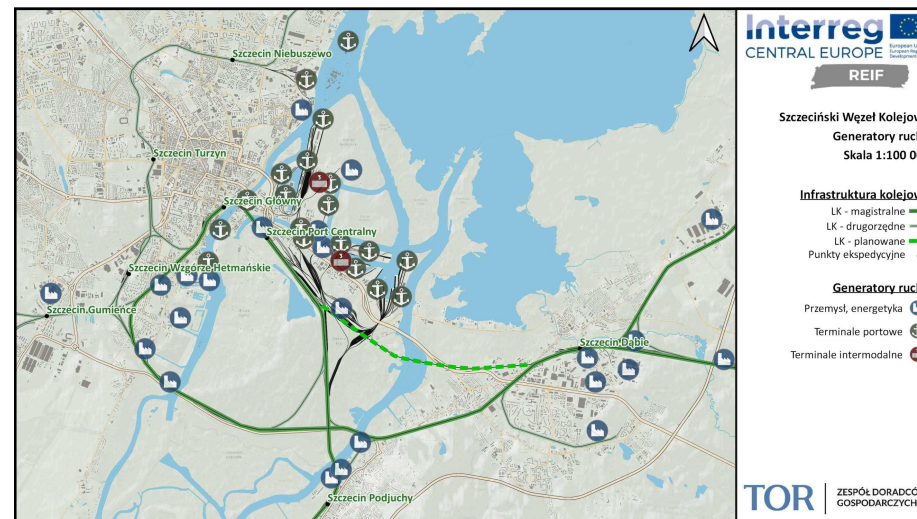
Zespół roboczy ZDG TOR
Bartosz Jarecki)
Szczecin, 13 grudnia 2021

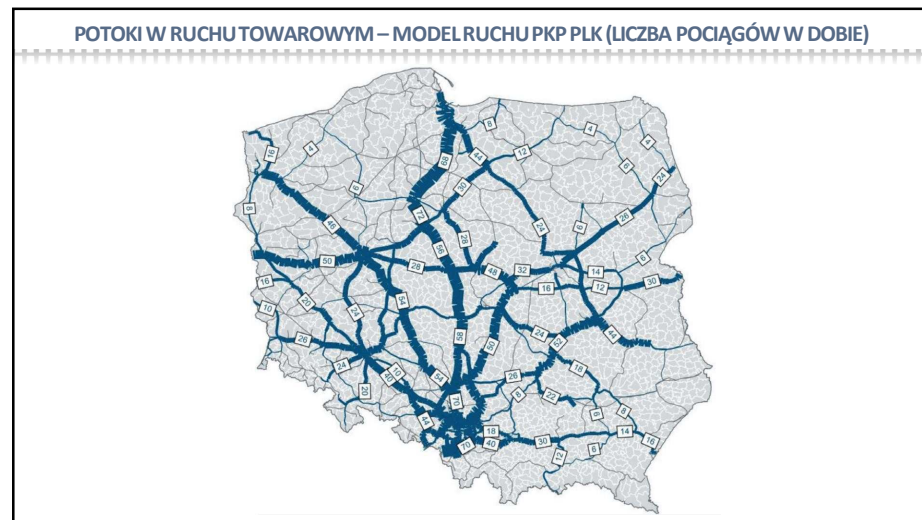
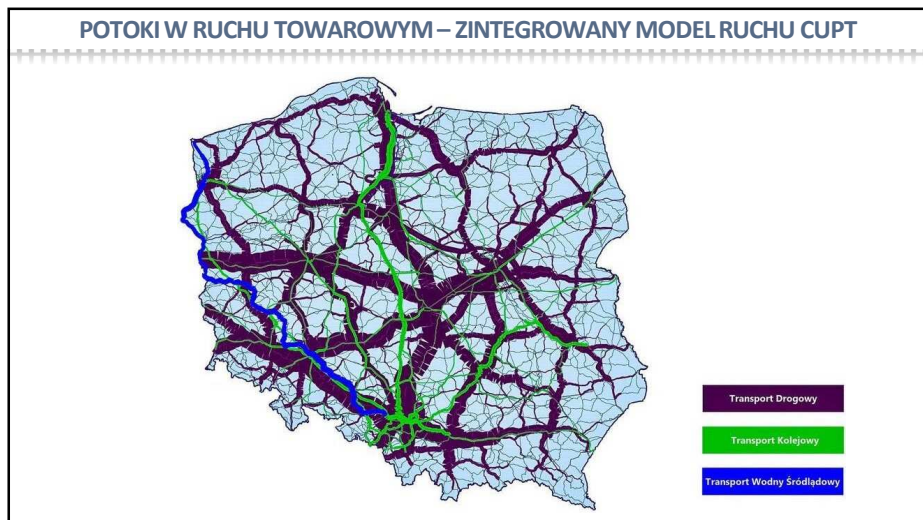
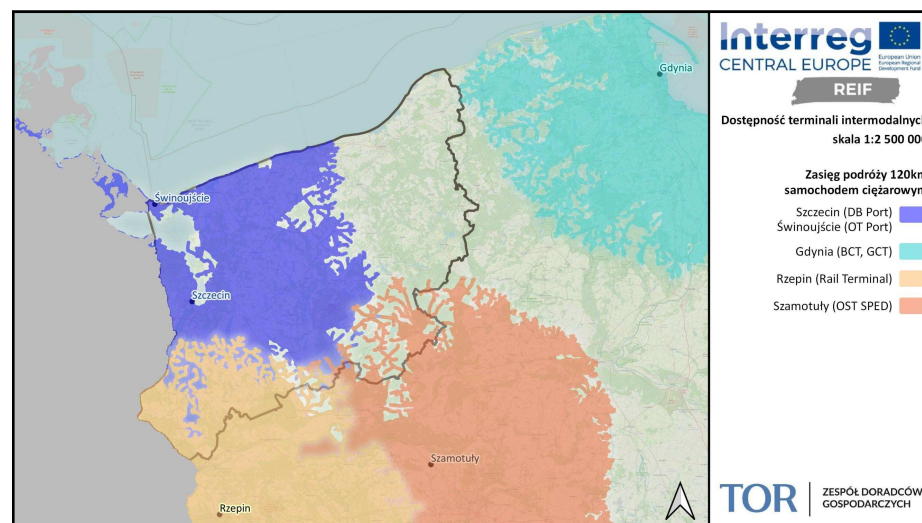
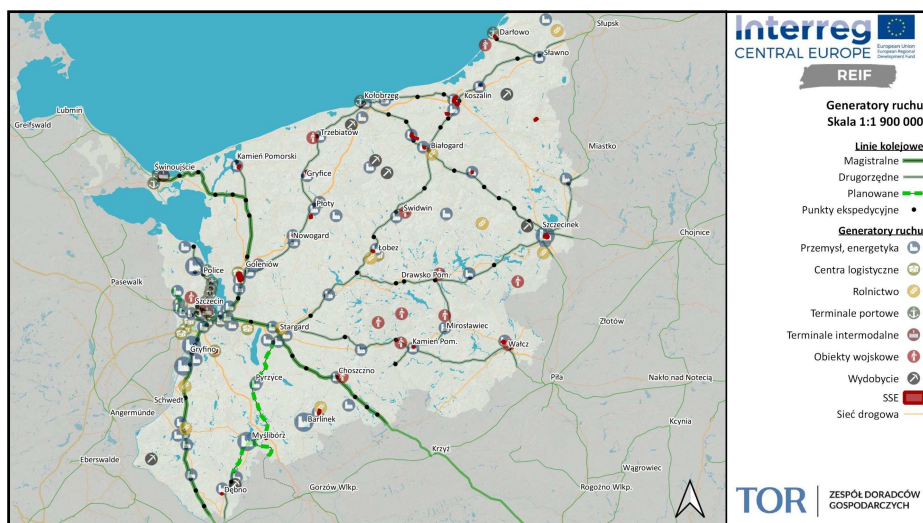
POTRZEBY PRZEWOŹNIKÓW I NADAWCÓW ŁADUNKU W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY

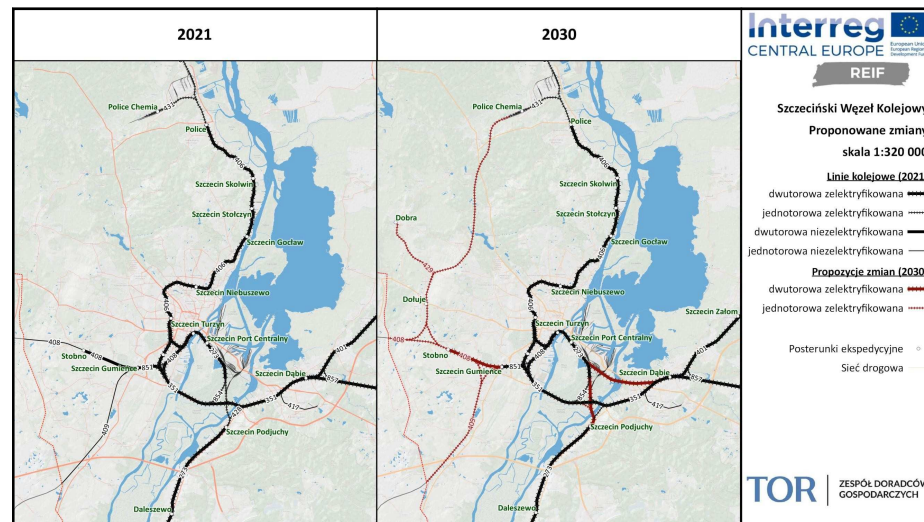
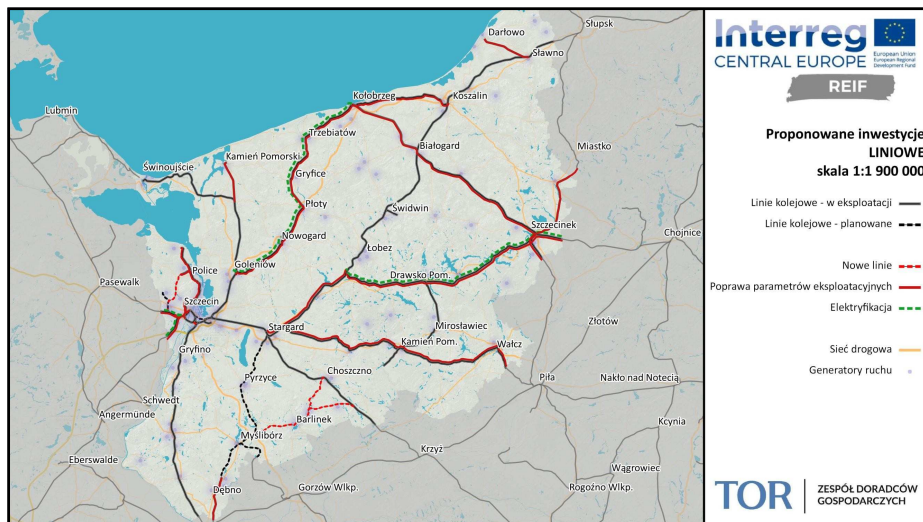
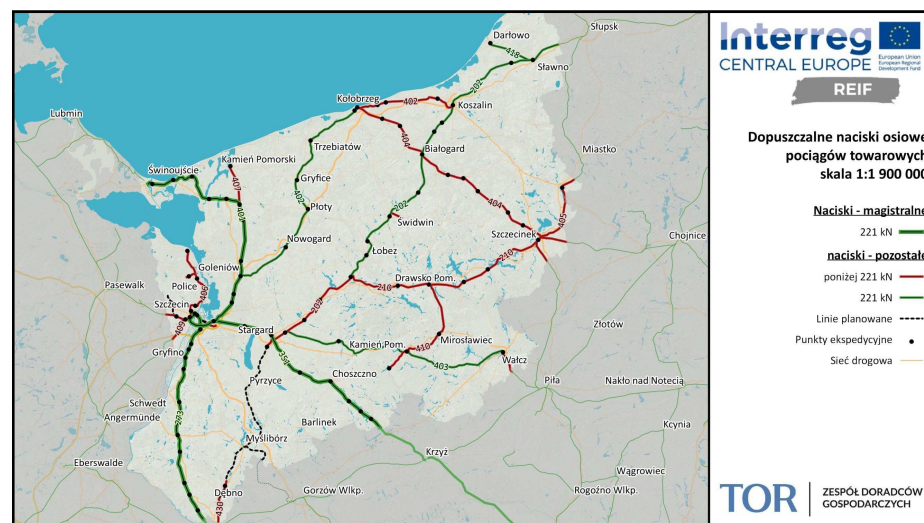
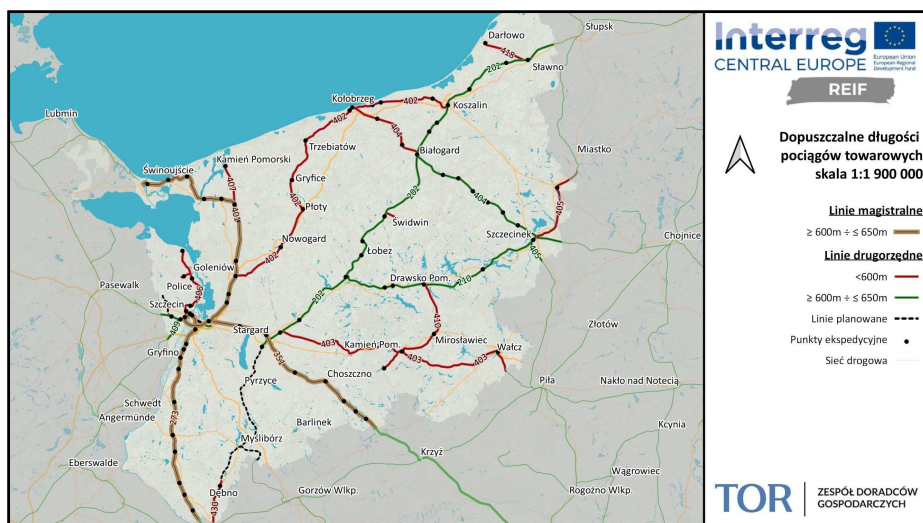
- ☐ **Parametry linii:** klasa D3 - 750m / 221 kN na liniach magistralnych, 600m / 221 kN na pozostałych
- ☐ **Przepustowość:** segregacja ruchu na węzłach, SRK odpowiednie do natężeń ruchu, linie dwutorowe, dostateczna liczba torów głównych dodatkowych i postojowych na stacjach
- ☐ **Dostępność:** posterunki czynne 24/7, możliwość dogodnego objazdu w przypadku zamknięć torowych
- ☐ **Infrastruktura punktowa:** gęsta sieć ogólnodostępnej infrastruktury usługowej (OIU) PKP PLK, dogodny dostęp na styku PKP PLK – operatorzy bocznic prywatnych, sieć stacji rozrządowych, dopuszczalny nacisk osiowy 221 kN na „ostatniej mili”
- ☐ **Prędkość:** szlakowa minimum 80 km/h, jak najmniej ostrzeżeń stałych i doraźnych
- ☐ **Napęd:** elektryfikacja głównych ciągów wraz z torami głównymi dodatkowymi i postojowymi
- ☐ **Bezpieczeństwo:** dostateczny stan infrastruktury (vide Reptowo, Korzybie)

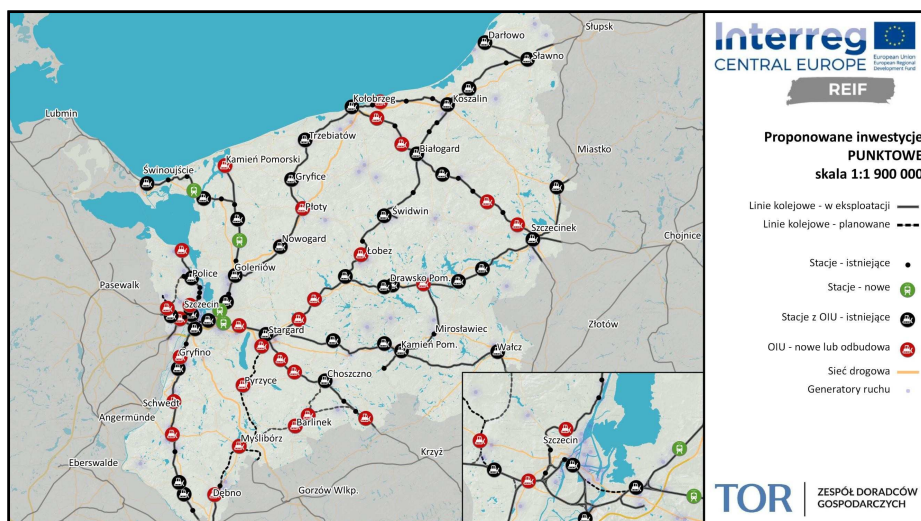
DIAGNOZA

1. Lokalizacja generatorów ruchu
2. Dostępność terminali intermodalnych
3. Potoki w ruchu towarowym
4. Parametry eksploatacyjne infrastruktury
5. Wstępne wyznaczenie priorytetów inwestycyjnych









Interreg CENTRAL EUROPE
REIF

TOR | ZESPÓŁ DORADCÓW GOSPODARCZYCH

PODSUMOWANIE

1. Nowe linie kolejowe – 64km
2. Elektryfikacja linii – 220 km
3. Poprawa parametrów eksploatacyjnych – 662km
4. Nowe stacje – 4 szt.
5. Budowa lub odbudowa OIU tory ładunkowe – 28 szt.

Interreg CENTRAL EUROPE
REIF

TOR | ZESPÓŁ DORADCÓW GOSPODARCZYCH

DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

Zespół roboczy ZDG TOR
Bartosz Jarecki