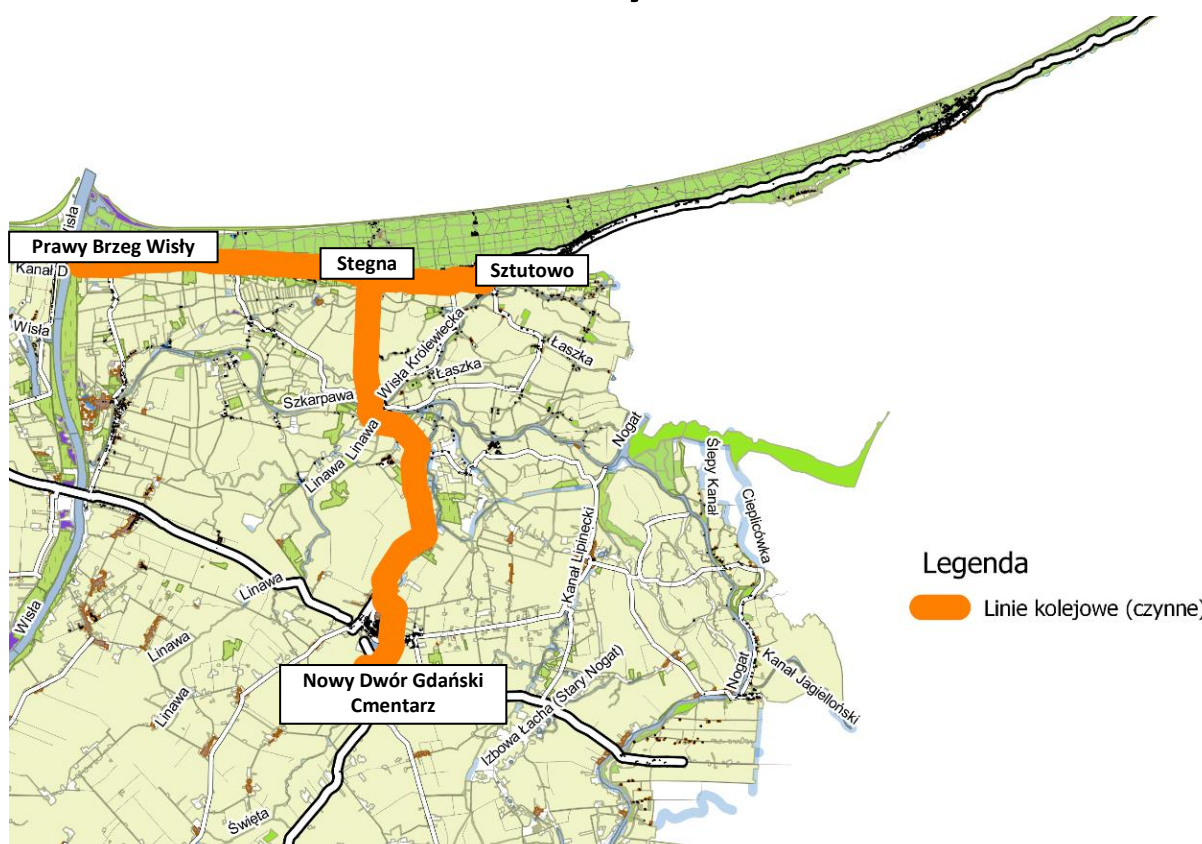


SZCZEGÓŁOWY OPIS INWESTYCJI

Wykonanie Studium Wykonalności dla projektu

**„Rewitalizacja infrastruktury regionalnego systemu
transportowego Żuławskiej Kolei Dojazdowej na
odcinkach Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Sztutowo, oraz
Stegna – Nowy Dwór Gdański oraz Nowy Dwór Gdański
Cmentarz – Nowy dwór Gdański”**



Etap I: Opracowanie dokumentacji przygotowawczej

1. Opis techniczno-technologiczny

Projekt „Rewitalizacja infrastruktury regionalnego systemu transportowego Żuławskiej Kolei Dojazdowej na odcinkach Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Sztutowo oraz Stegna – Nowy Dwór Gdański” obejmuje rewitalizację linii kolejowych:

- PTMKŻ-01 Prawy Brzeg Wisły – Jantar – Stegna – Sztutowo, na odcinku od km 29,133 do km 44,226 wraz z torami stacyjnymi,
- PTMKŻ-02 Stegna – Nowy Dwór Gdański, na odcinku od km 0,000 do km 15,000 wraz z torami stacyjnymi,
- PTMKŻ-03 Nowy Dwór Gdański Cmentarz – Nowy Dwór Gdański, na odcinku od km 34,500 do km 36,237 wraz z torami stacyjnymi,

wchodzących w skład systemu transportowego (sieci kolejowej) „Żuławska Kolej Dojazdowa”. Sieć Żuławskiej Kolei Dojazdowej pełni kluczową rolę w zapewnieniu obsługi komunikacyjnej północno-wschodniego obszaru Doliny i Delt Wisły, a także Mierzei Wiślanej. Infrastruktura objęta niniejszą analizą zlokalizowana jest w całości na obszarze województwa pomorskiego w obrębie powiatu nowodworskiego, a zachodni kraniec sieci kolejowej tworzy intermodalny węzeł komunikacyjny (kolej + prom + autobus miejski ZTM Gdańsk) bezpośrednio na granicy z powiatem grodzkim miasto Gdańsk.

Linie kolejowe wchodzące w skład Żuławskiej Kolei Dojazdowej dzierżawione są przez Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych (umowa zawarta z właścicielem infrastruktury od dn. 20.06.2004 r.). Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych jest zarządcą infrastruktury oraz przewoźnikiem kolejowym w rozumieniu Ustawy z dn. 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2017, poz. 2117). Właścicielem linii kolejowych jest Powiat Nowodworski, który przejął je od PKP SA na podstawie przepisów Ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. 2017, poz. 680 z późn. zm.).

Linie Żuławskiej Kolei Dojazdowej o rozstawie szyn 750 mm są liniami jednotorowymi, niezelektryfikowanymi, niewyposażonymi w blokadę liniową. Na linii Żuławskiej Kolei Dojazdowej użytkowanych jest 16 stacji i przystanków. Infrastruktura liniowa i punkty handlowe wykorzystywane są przede wszystkim do ruchu pociągów pasażerskich na liniach komunikacyjnych w rozumieniu Ustawy z dn. 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2017 poz. 2136):

1. Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Stegna Gdańska – Junoszyno – Jantar Młyn – Jantar Port – Jantar – Jantar Leśniczówka – Mikoszewo – Prawy Brzeg Wisły
2. Sztutowo – Sztutowo Muzeum – Stegna Morska – Stegna PKS – Stegna Gdańska – Junoszyno – Jantar Młyn – Jantar Port – Jantar – Jantar Leśniczówka – Mikoszewo – Prawy Brzeg Wisły
3. Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Stegna Gdańska – Junoszyno – Jantar Młyn – Jantar Port – Jantar
4. Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Stegna Gdańska – Stegna PKS – Stegna Morska – Sztutowo Muzeum – Sztutowo
5. Nowy Dwór Gdański Cmentarz – Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Stegna Gdańska



1.1. Zarys zakresu rzeczowego projektu

Celem niniejszego opracowania jest opracowanie założeń i szczegółów technicznych rewitalizacji Żuławskiej Kolei Dojazdowej stanowiącej unikatowy w skali województwa i kraju projekt. Realizowany jest przez Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych i Powiat Nowodworski od ponad 15 lat. W związku ze specyfiką projektu niezbędna jest interwencja w celu zapewnienia dalszego trwania Żuławskiej Kolei Dojazdowej. Bez pomocy zewnętrznej projekt zostanie zawieszony, a dorobek kolei ulegnie zaprzepaszczeniu.

W związku z zidentyfikowaną zasadnością natychmiastowego podjęcia prac zmierzających do poprawy stanu technicznego Żuławskiej Kolei Dojazdowej zakres robót inwestycyjnych przewiduje wykonanie:

Dokumentacja przedprojektowa – szacunkowy koszt robót: netto 1 000 000 PLN

Dokumentacja projektowa – szacunkowy koszt robót: netto 9 000 000 PLN

Rewitalizacja – szacunkowy koszt robót: netto 73 000 000 PLN w tym:

A. Branża torowa – szacunkowy koszt robót: netto 48 000 000 zł

- 1) Całkowita wymiana nawierzchni na długości 32 km toru – na nową zgodną ze standardem:
 - szyny nowe 49E1, łączone w tor o długości pręseł od 30 do 60 m, z łóbkami sześciootworowymi wzmocnianymi na stykach klasycznych,
 - podkłady nowe typu STRUNBET, z przytwierdzeniem sprężystym, w rozstawie 0,60 m,
 - podsypka tłuczniowa nowa, o grubości nominalnej 0,30 m.
- 2) Przebudowa lub wzmocnienie podtorza:
 - na stacjach na długości torów głównych w tym rozjazdów,
 - na długości przejazdów kolejowych,
 - na długości stref przejściowych obiektów inżynierskich,
 - we wszystkich lokalizacjach, gdzie nie jest możliwe uzyskanie nominalnej grubości warstwy podsypki, występują uszkodzenia podtorza lub występują grunty nienośne.
- 3) Remont istniejącego odwodnienia (rowy boczne), budowa nowego systemu odwodnieniowego (drenaże, rowy boczne) we wszystkich lokalizacjach, w których przewiduje się wykonanie wzmocnień podtorza.
- 4) Remont i zabezpieczenie skarp przekopów/nasypów/
- 5) Regeneracja 49 szt. rozjazdów
 - rozjazdy regenerowane typu S42 1:7 R-100, 8a lub 6d wymiana na podrozjazdnice drewniane nowe z drewna twardego,
 - montaż elektrycznych napędów zwrotnicowych w obrębie posterunków ruchu Nowy Dwór Gdański, Stegna i Rybina Most.
- 6) Modernizacja 125 szt. przejazdów kolejowych poprzez:
 - wymiany pomostu przejazdów na płyty wielkowymiarowe/małogabarytowe wewnętrzne wraz z remontem nawierzchni drogowej na dojeźdach i dojazdach,
 - wymiany oznakowania drogowego i kolejowego
 - likwidacja 4 szt. przejazdów.

B. Branża automatyki – szacunkowy koszt robót: 10 000 000 zł.

- 1) Zabudowa urządzeń stacyjnych sterowania ruchem kolejowym lokalnie na stacji Nowy Dwór Gdański, Stegna, Jantar i posterunku osłonnym Rybina Most,
- 2) Zabudowa urządzeń ssp na przejazdach kolejowych w liczbie 8 szt.

C. Branża teletechniczna – szacunkowy koszt robót: 5 000 000 zł.

- 1) Przebudowa kabli teletechnicznych oraz ich odtworzenie na posterunkach ruchu,
- 2) Zabudowa szaf telekomunikacyjnych i interfejsów,
- 3) Usuwanie kolizji z istniejącą infrastrukturą.

D. Branża energetyczna – szacunkowy koszt robót: 1 000 000 zł.



- 1) Wykonanie nowych przyłączy energetycznych i budowa nowego oświetlenia wraz z zastosowaniem pełnej automatyki sterowania oświetleniem na przejazdach kolejowych.
- 2) Budowa nowego oświetlenia peronów na wybranych stacjach i przystankach osobowych
- 3) Montaż linii kablowych, usuwanie kolizji, demontaż urządzeń, itp.

E. Branża budowlana – szacunkowy koszt robót: 5 000 000 zł.

- 1) Przebudowa istniejących peronów do obowiązujących standardów wraz z wykonaniem odwodnienia na stacjach i przystankach osobowych Nowy Dwór Gdański, Cyganek, Tujsk, Rybina, Sztutowo, Sztutowo Muzeum, Stegna Morska, Stegna PKS, Stegna Gdańska, Junoszyño, Jantar Młyn, Jantar Port, Jantar, Jantar Leśniczówka, Mikoszewo i Prawy Brzeg Wisły wraz z wydłużeniem do długości użytecznej krawędzi peronowej od 90 do 120 m (w zależności od warunków miejscowych),
- 2) Budowa nowych dojazdów do peronów (dostosowanie do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania), wiat peronowych, małej architektury.
- 3) Remont budynków pełniących funkcje techniczno-ruchowe w Nowym Dworze Gdańskim i Steganie wraz z dostosowaniem budynków dla potrzeb nowych urządzeń srk, teletechniki oraz obsługi pojazdów kolejowych.
- 4) Przebudowa sieci i instalacji wodociągowo – kanalizacyjnej.
- 5) Budowa przystanków osobowych „Nowy Dwór Gdański Północ i Cyganek Południe”.
- 6) Inne elementy infrastruktury (mijanki, wydłużenia i odtworzenia odcinków linii) które w toku analizy studium wykonalności staną się niezbędne do zwiększenia przepustowości linii, atrakcyjności i dostępności transportu kolejowego dla podróżnych we wskazanym obszarze.

F. Branża obiektów inżynierskich – szacunkowy koszt robót: 4 000 000 zł.

- 1) Rewitalizacja mostu obrotowego (1 szt.) w km 4,486 linii Stegna – Nowy Dwór Gdański,
- 2) Rewitalizacja mostów stałych (5 szt.) w km 2,813; km 5,532; km 8,502; km 9,413; km 13,564; linii Stegna – Nowy Dwór Gdański,
- 3) Rewitalizacja przepustów (40 szt.)

Powyższy zakres umożliwi osiągnięcie oczekiwanego efektu :

- przywrócenie całorocznego ruchu pasażerskiego,
- dostosowanie linii do prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich z prędkością $V = 60$ km/h, a dodatkowych pociągów obsługiwanych trakcją parową do $V = 35-40$ km/h
- wybudowanie przystanków osobowych „Nowy Dwór Gdański Północ i Cyganek Południe”;
- znacząca poprawa dostępności transportu kolejowego przeciążonego układu transportowego północnych Żuław i Mierzei Wiślanej oraz korytarzy łączących ten region z obszarami emisyjnymi.

Opracowana w sposób kompleksowy dokumentacja przedprojektowa pozwoli na realizację inwestycji infrastrukturalnej. Szczegółowe określenie zakresów oraz kosztów robót związanych z realizacją

zakresów prac powinno zostać określone w opracowanym Studium Wykonalności z wykorzystaniem dokumentów opracowanych przez samorząd lokalny, założeń regionalnych opracowań planistycznych, dokumentów strategicznych a także ekspertyz podmiotów wyspecjalizowanych w zarządzaniu infrastrukturą dedykowaną lekkim pojazdom szynowym.

1.2. Rozwiązania wariantów alternatywnych

Studium wykonalności wskaże odpowiedni wariant, najbardziej korzystny pod względem uzyskania ww. efektu i optymalny pod względem finansowym zasadność podejmowania działań rewitalizacyjnych w tym także wydłużeń czynnych linii i odtworzeni zlikwidowanych odcinków. Przedstawiony powyżej zakres rzeczowy rewitalizacji Żuławskiej Kolei Dojazdowej jest wariantem optymalnym, uwzględniającym specyfikę prowadzonego ruchu, szanse i możliwości wynikające z przyjętych rozwiązań technicznych, a także odpowiadające rzeczywistym potrzebom ludności (mieszkańców i turystów).

1.3. Prognozowane koszty

Przewidywany koszt inwestycji zostanie wskazany po ustaleniu szczegółowego zakresu rzeczowego w Studium wykonalności, na obecnym etapie można jedynie przedstawić orientacyjne koszty inwestycji, przygotowane w oparciu o przedstawiony powyżej zakres rzeczowy robót.

Roboty budowlano – montażowe

Wydatki kwalifikowalne	83 000 000 PLN
– Wkład UE – EFRR	70 550 000 PLN
– Wkład krajowy	12 450 000 PLN
Wydatki niekwalifikowalne (VAT)	19 090 000 PLN
– Środki własne Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych	19 090 000,00 PLN

2. Opis społeczno – ekonomiczny

2.1. Obecny stan problematyki obszaru objętego interwencją

Żuławska Kolej Dojazdowa stanowi unikalny system społeczno-ekonomiczno-techniczny, którego funkcjonowanie zależy od szeregu czynników. W jego skład wchodzi czynne linie kolejowe, które składają się ze stacji, węzłów i szlaków kolejowych. Tory, mosty, przepusty, perony, budynki i inne składniki podsystemu infrastrukturalnego to obiekty budowlane. Po torach poruszają się pojazdy kolejowe, z których zestawia się pociągi. Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych posiada Świadectwo Bezpieczeństwa na Zarządzanie Infrastrukturą Kolejową oraz Przewoźnika Kolejowego. Pozyskało również Licencję na przewóz koleją osób i towarów.

Żuławska Kolej Dojazdowa przewozi ponad 65 000 osób rocznie. W sezonie letnim, który trwa na Mierzei Wiślanej od ok. 15 czerwca do 31 sierpnia każdego roku wypoczywa (od Mikoszewa do Piasków) ok. 100 000 osób. Można przyjąć, że niemal dwie trzecie z nich korzysta z przejazdu koleją wąskotorową. Jest to popularność porównywalna z Muzeum Stutthof (miesiące letnie), które jest darmowe oraz z latarnią morską w Krynicy (należy pamiętać, że w mieście Krynica Morska koncentracja turystów jest dużo większa). Zapewnienie mobilności turystów, których liczba w niektórych okresach roku przewyższa liczbę mieszkańców wybrzeża jest głównym czynnikiem wpływającym na ofertę przewozową kolei. Realną reakcją na zapotrzebowanie klientów było wprowadzenie od 2013 r. ulg ustawowych, ponadto zastosowano cykliczny rozkład jazdy (odjazdy o pełnej godzinie z poszczególnych przystanków). Organizowane są dodatkowe przejazdy w czasie dużych imprez np. finał „Lata z Radiem”. W ruchu stale są wagony „plenerowe”, które są ulubionym środkiem transportu pasażerów Żuławskiej Kolei Dojazdowej.

Żuławska Kolej Dojazdowa to zabytek techniki o ponad stuletniej tradycji. Sama podróż liniami wąskotorówki połączona ze świadomością, że ten sam widok, z tej samej perspektywy mieli podróżni na początku XX wieku stanowi nieocenioną wartość edukacyjną i przenosi niczym wehikuł czasu w przeszłość. Najcenniejszym obiektem na trasie jest Most Obrotowy z 1906 r. – z jednej strony pamiątka objęta rejestrem zabytków, z drugiej atrakcja turystyczna, z jeszcze innej – czynny składnik systemu transportowego, niezbędny dla zachowania ciągłości technicznej funkcjonowania systemu. Wartość historyczną mają również budynki (hala i dworzec w Nowym Dworze Gdańskim) i pojazdy Żuławskiej Kolei Dojazdowej. Ochrona konserwatorska z pewnością wymaga zaostreżenia, które polegać powinno na objęciu rejestrem zabytków wszystkich czynnych odcinków Żuławskiej Kolei Dojazdowej oraz jej wyposażenia, w tym pojazdów. Ponadto, Kolej została reaktywowana jako inicjatywa obywatelska. Działalność jest możliwa tylko dzięki zaangażowaniu i organicznej, bezinteresownej pracy członków Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych.

Tor o szerokości 750 mm został zbudowany na podsypce żwirowej, w niektórych miejscach wzmocnionej kliniec lub tłuczniem. Zastosowano podkłady drewniane typu IIWB (ok. 35% toru) lub betonowe 2Wż, 1-KL i 2-KL (ok. 65% toru). Tor zbudowano z szyn różnych typów: S49, S42, 8a, 6d, L. Wykazują one różny stopień zużycia, gdyż zgodnie z praktyką pochodzą głównie z odcinków staroużytecznych kolei normalnotorowych. Na linii Prawy Brzeg Wisły – Stegna, która nie była w końcowej fazie eksploatacji przez PKP użytkowana w ruchu towarowym nawierzchnia kolejowa wymaga szybkiej poprawy parametrów. Szyny lekkich typów pochodzą z lat 1887-1945, niektóre znajdują się w torze od chwili

wybudowania linii (1905). Najstarsze i najłżejsze szyny znajdują się na odcinku Jantar – Junoszyńno – Stegna – Stegna Morska i ten odcinek powinien zostać objęty przebudową na ciężkie typy szyn. Stosowane rodzaje przytwierdzeń i złączy odpowiadają zastosowanym typom szyn. W czasie wymiany pojedynczej podkładów wprowadza się powszechnie przytwierdzenie pośrednie typu K dla szyn S, S42 i S49 lub typu pośrednio-bezpośredniego dla szyn typu 8a. Szyny lżejszych typów mocowane są przytwierdzeniem bezpośrednim. Szyny niezależnie od typu przytwierdzone są do podkładów betonowych bezpośrednio wkretami.

W torach stacji i posterunków Żuławskiej Kolei Dojazdowej zabudowano 49 szt. rozjazdów zwyczajnych typów S42, 8a i 6d o skosach od 1:9 do 1:7, wszystkie wykonano na podroziejdnicach drewnianych. Najstarsze z nich pochodzą z lat 1899-1936 i zabudowane są w torach dodatkowych. W torach głównych zasadniczych stosowane są jedynie z lat 1985-1986 ciężkiego typu S42. Wszystkie rozjazdy w torach głównych, które uczestniczą w przebiegach pociągowych zamykane są zamkami trzpieniowymi, a w przypadku posterunku ostonnego Rybina Most dodatkowo osłaniane semaforami kształtowymi.

Linie Żuławskiej Kolei Dojazdowej zostały zbudowane zgodnie z wymaganiami technicznymi dla wąskotorowych linii kolejowych o szerokości toru 750 mm. Najmniejsze promienie łuków wynoszą od R=90 m do R=75 m. Największe pochylenia podłużne wynoszą 25 promili na linii Stegna – Nowy Dwór Gdański i 11 promili na linii Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Sztutowo. Wzniesienia i spadki powyżej 20 promili wynikają z konieczności pokonania przez kolej przeszkód terenowych w formie cieków wodnych i wspięcia się aż do korony wałów przeciwpowodziowych. Pochylenia miarodajne nie przekraczają 8 promili.

Na sieci Żuławskiej Kolei Dojazdowej zlokalizowano obiekty inżynieryjne:

- Most obrotowy z 1906 r. na linii Stegna – Nowy Dwór Gdański przez rzekę Szkarpawę między miejscowościami Świerznica i Rybina (gmina Stegna),
- Most stały z 1948 r. na linii Stegna – Nowy Dwór Gdański przez kanał łączący Linawę z zespołem pomp w Chłodniewie, między miejscowościami Tujsk i Świerznica,
- Most stały z 1950 r. na linii Stegna – Nowy Dwór Gdański przez rzekę Tugę zbudowany w miejscu oryginalnego mostu obrotowego z 1906 r., który uległ zniszczeniu w czasie działań wojennych.

Ponadto na Żuławskiej Kolei Dojazdowej znajduje się kilka małych mostów o rozpiętości przęsła do 6 m oraz kilkanaście przepustów.

Dopuszczalna prędkość ruchu pociągów i pojazdów kolejowych wynosi:

- 30 km/h na linii Stegna – Nowy Dwór Gdański,
- 25 km/h na linii Prawy Brzeg Wisły – Sztutowo (od km 29,419 do 37,200 i od 41,000 do 44,146),
- 15 km/h na linii Prawy Brzeg Wisły – Sztutowo (od km 37,200 do 41,000).

Ograniczenia prędkości wprowadzone Wykazem Ostrzeżeń Stałych wynikają z:

- stanu nawierzchni kolejowej (szyny i złączki lekkiego typu),
- geometrii toru (promienie łuków),
- stanu obiektów inżynierskich (mosty, przepusty),
- przejazdu przez most obrotowy (5 km/h),
- braku widoczności na przejazdach kolejowych.

Na sieci Żuławskiej Kolei Dojazdowej zlokalizowanych jest ponad 129 przejazdów i przejść przez tory, skoncentrowanych zwłaszcza na linii Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Sztutowo. Zdecydowana większość to przejazdy kategorii „D”, na których zgodnie z obowiązującymi przepisami pociągi zwalniają bieg do 20 km/h ze względu na złą widoczność. Przejazdy kategorii „A” zlokalizowane są na:

- linii Stegna – Nowy Dwór Gdański przy skrzyżowaniu z Droga Wojewódzką nr 502, zamykanie ruchu pojazdów drogowych na przejeździe należy do obowiązków drużyny pociągowej,
- linii Stegna – Nowy Dwór Gdański przy Rondzie w Steganie, na skrzyżowaniu Drogi Wojewódzkiej nr 501, nr 502 oraz ul. Lipowej i ul. Jagiełły, zamykanie rogatek przejazdowych nastawianych z miejsca należy do obowiązków drużyny pociągowej, a w przypadku gdy stacja Stegna Gdańska jest obsadzona do obowiązków dyżurnego ruchu tego posterunku,
- w obrębie stacji Nowy Dwór Gdański – przy skrzyżowaniu z ul. Warszawską w Nowym Dworze Gdańskim.

2.2. Uzasadnienie potrzeby podjęcia działań niwelujących

Rewitalizacja wąskotorowej, zabytkowej Żuławskiej Kolei Dojazdowej jest przedsięwzięciem niezbędnym dla podtrzymania jej funkcjonowania. Cel i misję proponowanego do realizacji projektu stanowi ***trwały rozwój Żuławskiej Kolei Dojazdowej jako atrakcyjnego turystycznie, wydajnego, przyjaznego środowiska regionalnego systemu transportowego, realizowany poprzez świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich***

Cel ten realizowany będzie w postaci trzech działań operacyjnych:

- 1) Rozwój oferty Żuławskiej Kolei Dojazdowej i wzrost liczby przewiezionych pasażerów oraz wzrost mnożnika turystycznego Żuław i Mierzei,
- 2) Bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych, w tym ochronę regionalnego dziedzictwa Pomorza poprzez wykorzystanie taboru kolejowego o szczególnych walorach historycznych (wybrane kursy obsługiwane taboru zabytkowym o pełnej funkcjonalności) lub użytkowych (wagony plenerowe),
- 3) Bezpieczne zarządzanie infrastrukturą kolejową, w tym ochrona regionalnego dziedzictwa Pomorza poprzez zagospodarowanie historycznych elementów infrastruktury objętych ochroną konserwatorską.

Pozytywnymi aspektami realizacji projektu stanowiącymi jego wymiar aplikacyjny (praktyczny) dla regionu Pomorza są przede wszystkim:

- 1) Zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego,
- 2) Zmniejszenie kongestii transportowej na obszarze recepcji turystycznej oraz na korytarz łączących obszary emisyjne z recepcyjnymi poprzez przejęcie części ruchu z przeciążonego, niewydolnego systemu drogowego,
- 3) Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu w transporcie lądowym i obniżenie kosztów wynikających z wypadków komunikacyjnych, poprzez przejęcie części ruchu z przeciążonego systemu drogowego.

Realizacja inwestycji spowoduje przywrócenie pierwotnych parametrów technicznych linii kolejowej oraz korzyści wynikające z faktu, że tory na tej trasie nie będą wymagały przez wiele lat większych napraw, a co za tym idzie ponoszenia dalszych znacznych kosztów utrzymania nawierzchni i podtorza kolejowego.

Założenia projektu, jego cel i zakres przedmiotowy prowadzą do znaczącego zwiększenia dostępności do liniowej i węzłowej infrastruktury transportowej. Powyższe działania pozwolą na zrównoważony rozwój obszarów miejskich i wiejskich oraz przyspieszy wzrost atrakcyjnych lokalizacji dla nowych inwestycji, w tym sektora turystyki wakacyjnej i weekendowej. Realizacja przedmiotowej inwestycji istotnie przyspieszy integrację przestrzenną i gospodarczą regionu Doliny Delty Wisły w województwie. Umożliwi wyższą dostępność rynku pracy i edukacji dla mieszkańców miejscowości położonych w sąsiedztwie rewitalizowanych linii kolejowych.

Potrzeba realizacji projektu została w sposób niebudzący wątpliwości udokumentowana analizą potrzeb oraz pilnością działań.

2.3. Wskazanie inwestycji komplementarnych

Aktualnie w realizowany jest szereg inwestycji w zakresie modernizacji linii kolejowych na terenie województwa pomorskiego, które są zróżnicowane pod względem celów i obszarów ich wykonania. Projekty te są komplementarne pod względem: przestrzennym (geograficznym), problemowym (funkcyjnym) i przedmiotowym (sektorowym).

Obecnie realizowane są:

- projekty RPO WP:
 - Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek granica województwa – Słupsk – Ustka,
- projekty CEF:
 - Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni CEF,
 - Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk CEF,
- projekty POLiŚ:
 - Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do obsługi TSI PRM), etap II stacja Gdańsk,
 - Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto,
 - Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk,
- projekty inne:
 - Prace na linii kolejowej CE 65 na odcinku Zduńska Wola- Karsznice -Bydgoszcz-Tczew.

Celem wymienionych inwestycji jest zwiększenie dostępności infrastruktury transportowej ułatwiającej przemieszczanie się podróżnych i przepływ towarów, poprawa bezpieczeństwa, skrócenie czasu podróży. Ponadto realizacja projektów przyczynia się do utworzenia bardziej wydajnej i bezpiecznej sieci linii kolejowej w regionie i podniesienia efektywności przewozów transportem kolejowym, co w konsekwencji ma mieć przełożenie na zwiększenie udziału transportu kolejowego w obsłudze transportowej regionów.

Projekt jest powiązany z w/w projektami realizowanymi, które uzyskały decyzję o finansowaniu w taki sposób, że ich rezultaty warunkują się wzajemnie.

3. Zgodność z dokumentami strategicznymi

3.1. Uzasadnienie realizacji w kontekście zapisów dokumentów strategicznych

Zakres inwestycji pn.: „Rewitalizacja infrastruktury regionalnego systemu transportowego Żuławskiej Kolei Dojazdowej na odcinkach Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Sztutowo, oraz Stegna – Nowy Dwór Gdański oraz Nowy Dwór Gdański Cmentarz – Nowy Dwór Gdański” zgodny jest z celami określonymi w polityce transportowej Unii Europejskiej oraz zawartymi w Strategii Rozwoju Kraju – Polska 2030 i Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku).

Rozwijanie infrastruktury transportowej według Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego przyczyni się do zapewnienia większej spójności Polski na poziomie międzynarodowym, ogólnokrajowym, wewnątrz regionalnym i lokalnym.

Dokumenty te zwracają uwagę na zły stan infrastruktury kolejowej, niskie nakłady na kolej oraz wynikające z nich zaniedbania modernizacyjne i odtworzeniowe. Sytuacja ta powoduje barierę w rozwoju gospodarczym Polski i jej regionów. Rozwijanie infrastruktury transportowej według Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego przyczyni się do zapewnienia większej spójności Polski na poziomie międzynarodowym, ogólnokrajowym, wewnątrz regionalnym i lokalnym. Przedmiotowy projekt wpisuje się również w strategiczne dokumenty na poziomie regionu, tj. m.in.: Strategię Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2020 oraz jest zgodny z zapisami Strategii Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim do 2020 roku.

Zgodnie z zapisami w Strategii oczekiwanym efektem działania będzie m.in. nowoczesna, sprawna, węzłowa i liniowa (głównie szynowa) infrastruktura transportu zbiorowego, wiążąca ośrodki gminne z miastami powiatowymi i miasta powiatowe z Trójmiastem.

Przedsięwzięcie inwestycyjne obejmuje ważny odcinek linii kolejowej dla stworzenia spójnego systemu transportowego województwa pomorskiego. Połączenie pasażerskie pomiędzy pośrednio pomiędzy Trójmiastem a Nowym Dworem Gdańskim i dalej Gminami Stegna i Sztutowo jest strategicznym połączeniem w rozumieniu pożądanego prawidłowego rozwoju turystyki na terenie powiatu nowodworskiego oraz wzmocnienie działań na kompleksową ochronę środowiska naturalnego na terenach położonych wzdłuż linii kolejowych oraz zaprogramowanie działań zapobiegających i łagodzących negatywny wpływ prowadzonego ruchu kolejowego na środowisko naturalne.

3.1.1. Zgodność z Regionalnym Programem Strategicznym w zakresie transportu – Mobilne Pomorze

Zgodność z Regionalnym Programem Strategicznym w zakresie transportu – Mobilne Pomorze w zakresie:

- **Celu szczegółowego 1** (Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego) **priorytet 1.1.** (Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego) poprzez rewitalizację przedmiotowej linii kolejowej w celu utworzenia spójnej, sprawnie działającej i bezpiecznej infrastruktury liniowej, jak również pośrednio poprzez dopasowanie oferty transportu zbiorowego do potrzeb jego użytkowników, gdyż w wyniku rewitalizacji możliwym będzie zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów i zwiększenie prędkości przejazdu oraz ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko poprzez przejęcie części potoków podróży z transportu samochodowego (indywidualnego i zbiorowego) na transport



kolejowy. Realizacja przedsięwzięcia ma na celu trwałą i skuteczną poprawę stanu infrastruktury kolejowej, jak i bezpieczeństwa oraz jakości świadczonych usług.

- **Celu szczegółowego 1** (Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego) **priorytet 1.2.** (Wysoka jakość usług transportu zbiorowego i jego promocja) poprzez wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań w systemie sterowania ruchem kolejowym, które przyczynią się do większej niezawodności i bezpieczeństwa przewozów na Żuławskiej Kolei Dojazdowej umożliwieniu skoordynowania działań organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Wśród przedsięwzięć strategicznych dla RPS znajduje się „Pakiet przedsięwzięć dotyczących rewitalizacji linii kolejowych ważnych dla spójności województwa”, w ramach tego pakietu znaleźć można przedmiotowy projekt

3.1.2. Zgodność z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030 określa wizję zagospodarowania przestrzennego województwa, politykę przestrzenną, realny – partnerski – innowacyjny – skuteczny – efektywny system jego realizacji. Uwzględnia zapisy strategii Rozwoju województwa i jest z nią spójny. W ramach rozwoju systemu transportowego województwa, przedmiotowy projekt wpisuje się w Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030 poprzez wiele zadań takich jak:

- Działanie na rzecz polityki przestrzennej służące realizacji kierunku 2.4 Kształtowanie racjonalnej struktury przestrzennej sieci transportowej poprzez Rewitalizację i przebudowę sieci kolejowej, koncentrującą się na podnoszeniu standardów technicznych i funkcjonalnych linii kolejowych o szczególnym znaczeniu dla rozwoju i obsługi województwa, zwłaszcza w zakresie redukcji emisji spalin i hałasu w obszarach cennych przyrodniczo i turystycznie, w tym: modernizację Żuławskiej Kolei Dojazdowej (Stegna – Nowy Dwór Gdański oraz na odcinku Prawy Brzeg Wisły - Sztutowo),
- Projekt rozwiązuje problemy zdefiniowane w Planie Zagospodarowanie Przestrzennego Województwa Pomorskiego do 2030 r. w zakresie zdiagnozowanych barier i zagrożeń Obszaru Funkcjonalnego Strefa Przybrzeżna m. in. poprzez dostosowanie systemu transportu lądowego, w tym infrastruktury drogowej i kolejowej, do sezonowych szczytów przewozowych; a także w zakresie barier i zagrożeń Obszaru Funkcjonalnego Żuławy niski stopień spójności transportowej obszaru wynikający ze złego stanu infrastruktury transportu;
- Specyficzna zasada zagospodarowania przestrzennego 4.2.13. Zasada uwzględnia przy planowaniu rozwiązań komunikacyjnych, w szczególności na obszarach mierzejowych, rolę transportu kolejowego w redukcji negatywnych skutków sezonowego wzrostu natężenia ruchu oraz możliwości rozwoju systemów komunikacji alternatywnej, w tym transportu zbiorowego.



- Konieczność poprawy obsługi transportowej miejscowości mierzejowych przez: organizację miejsc parkingowych w miejscowościach nadmorskich oraz dużych, zielonych parkingów u nasad Mierzei Helskiej i Wiślanej, powiązanych z węzłami integracyjnymi typu P&R i B&R, a także atrakcyjną ofertę transportu zbiorowego, w tym kolejowego, co jest tożsame z celami rewitalizacji Żuławskiej Kolei Dojazdowej
- Jednym z kluczowych wyzwań obszaru funkcjonalnego Żuławy stanowi poprawa obsługi transportowej atrakcyjną ofertą transportu zbiorowego, a potencjał Obszaru Funkcjonalnego Żuławy w tym zakresie stanowi zachowana infrastruktura Żuławskiej Kolei Dojazdowej, stwarzająca warunki do rozwoju nowej oferty turystycznej.

3.1.3. Zgodność z Regionalnym Programem Operacyjnym dla Województwa Pomorskiego na lata 2014–2020

W Regionalnym Programie Operacyjnym dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 podkreślono niską dostępność transportową regionu, słabą integrację układu transportowego.

Niniejszy projekt wpisuje się w oś priorytetową 9. Mobilność. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Za cel szczegółowy przyjęto „Zwiększona liczba pasażerów transportu zbiorowego w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych. Gmina Stegna leży w obszarze metropolitalnym tj. rdzeniowym obszarze funkcjonalnym Trójmiasta (w rozumieniu przepisów Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2017 poz. 1073), a pozostałe Gminy, na terenie których działa Żuławska Kolej Dojazdowa znajdują się w bezpośredniej otulinie Metropolii Trójmiejskiej. Analizowana sieć kolejowa stanowi ponadto kręgosłup komunikacyjny obszaru funkcjonalnego „Żuławy” zgodnie z intencją ustawodawcy wyodrębnionego w strukturach planistycznych jako szczególnie istotnego dla całościowego zagospodarowania kraju. Potencjał wykorzystania tej infrastruktury podwyższa położenie w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów funkcjonalnych rangi regionalnej (Elbląg), a także subregionalnej (Tczew, Malbork).

Realizacja priorytetu inwestycyjnego pozwoli na pogłębienie integracji oraz poprawę sprawności, atrakcyjności i efektywności systemu transportu zbiorowego w największych miastach i ich obszarach funkcjonalnych, tworzących silną alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego, wpłynie to na popyt na przewozy transportem kolejowym, co zmniejszy negatywny wpływ na środowisko, poprzez zmniejszenie udziału transportu samochodowego w obsłudze transportowej regionu.

Interwencja przyczyni się m.in. do utworzenia lub unowocześnienia transportowych węzłów integracyjnych stanowiących podstawę kształtowania efektywnych połączeń wewnątrz miast i w relacji z ich otoczeniem funkcjonalnym, w tym z obszarami wiejskimi.

Planowane efekty projektu wniosą wkład w osiągnięcie spodziewanych efektów realizacji Programu, a projekt cechuje się korzystnym stosunkiem nakładów do efektów w świetle celów projektu.



Rewitalizacja Żuławskiej Kolei Dojazdowej przyczyni się do umocnienia pozycji transportu zbiorowego (kolejowego), wpłynie na poprawę atrakcyjności tego transportu (m.in. dzięki poprawie bezpieczeństwa i komfortu jazdy).

W trakcie realizacji Studium wykonalności zostaną określone szczegółowe efekty społeczno-ekonomiczne realizacji projektu, w tym dokładne analizy marketingowe, popytu na przewozy pasażerskie, efektywności finansowej i ekonomicznej itp

4. Pomoc publiczna

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych jest inicjatywą Polską, założoną w 1990 r. posiada wieloletnie doświadczenie w zakresie przewozów kolejowych i zarządzania infrastrukturą. Jako przedsiębiorca kolejowy działający w warunkach silnie regulowanej branży wymagającej specjalistycznych kompetencji, w praktyce realizuje swoje cele w warunkach monopolu naturalnego – brak jest innych sieci kolejowych o zbliżonych parametrach technicznych. Nie jest spełniona przesłanka wpływająca na konkurencję w wymianę handlową, ponieważ na rynkach na których występuje monopol nie ma miejsca na występowanie konkurencji.