



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO W OLSZTYNIE

**Lista projektów kolejowych
planowanych do realizacji
w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury 2014-2020**

Olsztyn, 2014 r.

WSTĘP

Lista projektów kolejowych planowanych do realizacji w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury 2014-2020 została przygotowana w ramach prac nad Programem w celu identyfikacji projektów, a także spełnienia warunków dla sektora transportu określonych w załączniku XI, część I, pkt. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 dotyczących strategicznego podejścia do planowania infrastruktury transportowej oraz przygotowania szczegółowych i realistycznych ram planistycznych dla projektów (project pipeline).

Lista wynika ze *Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 roku*. Została opracowana z uwzględnieniem wniosków z *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego* oraz komplementarnie do zapisów Dokumentu Implementacyjnego Strategii Rozwoju Transportu 2020 (z perspektywą do 2030) - DI, który zawiera zestawienie interwencji na poziomie krajowym. Podczas prac nad tymi dokumentami dokonano diagnozy stanu i perspektyw rozwoju wojewódzkich połączeń kolejowych - pasażerskich i cargo, z uwzględnieniem efektu sieci. Kluczowe kryteria identyfikacji projektów stanowiły: funkcja linii kolejowej, kontynuacja ciągu, a także rejestrowany i potencjalny potok podróżnych.

W wyniku prac analitycznych wyłoniony został projekt: *Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Gutkowo – Braniewo*.

UZASADNIENIE I KRYTERIA WYBORU PROJEKTU

Projekt wynika bezpośrednio ze Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2025 roku oraz został ujęty w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego*.

„Strategia Rozwoju (...)” w celu operacyjnym 7.4.1. Zwiększenie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności, kierunek działań: C. Infrastruktura kolejowa, wskazuje projekt, jako najważniejszą inwestycję kolejową do realizacji z poziomu regionalnego w województwie. Linia kolejowa nr 221 stanowi bezpośrednie powiązanie dwóch odcinków sieci TEN-T. Łączy ośrodek powiatowy Braniewo ze stolicą województwa Olsztynem poprawiając dostępność transportową północno-wschodniej części województwa. Ponadto Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego oraz Rady nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej

wskazuje Braniewo, jako miejsce lokalizacji platformy multimodalnej na kompleksowej sieci TEN-T. Z kolei z uwagi na umowę o małym ruchu granicznym i związany z nią dynamiczny wzrost potoków podróźnych w relacji z/do obwodu kaliningradzkiego potrzebna jest alternatywa dla ruchu kołowego, który obecnie dominuje w tej relacji. Dotychczasowe doświadczenia z realizacji umowy o małym ruchu granicznym, tj. wzrost wymiany handlowej, wzrost ruchu turystycznego i w celach biznesowych w obu kierunkach czynią projekt perspektywicznym. Realizacji projektu sprzyja istnienie toru o europejskim rozstawie osi również po stronie rosyjskiej aż do Kaliningradu, dzięki czemu nie jest konieczna zmiana taboru na granicy (możliwa jest realizacja połączeń kolejowych jednym taborem).

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego” ma na celu określenie zapotrzebowania oraz charakterystyki sieci wojewódzkich połączeń komunikacyjnych w kolejowych przewozach pasażerskich w perspektywie do 2025 roku, które będą realizowane w ramach świadczenia przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz dofinansowywane przez Samorząd Województwa Warmińsko – Mazurskiego. Plan wskazuje, że na tle pozostałych połączeń kolejowych znaczenia regionalnego (poza siecią TEN-T) linia nr 221 jest perspektywiczna.

Syntetyczne zestawienie kryteriów wyboru:

- **kryterium funkcji linii kolejowej:** projekt stanowiący bezpośrednie dowiązanie do sieci TEN-T – łączący dwa odcinki sieci: linię 353 z Poznania przez Toruń, Iławę, Olsztyn, Korsze do Ełku z odgałęzieniem z Gdańska przez Braniewo do obwodu kaliningradzkiego (dawniej korytarz IA);
- **kryterium kontynuacji ciągu:** projekt komplementarny do inwestycji kolejowych zrealizowanych i planowanych ujętych w Dokumencie Implementacyjnym Strategii Rozwoju Transportu 2020 (z perspektywą do 2030) tj.: modernizacji linii korytarzowej E-65 Gdańsk – Malbork – Iława – Warszawa (komplementarność wraz z korytarzem TEN-T IA, tj. linią 204 Malbork-Braniewo dla kierunku do Gdańska), a także planowanej ze środków PO PW 2014-2020 rewitalizacji linii nr 216 Olsztyn-Działdowo, łącznie z którą stanowi międzynarodowy ciąg komunikacyjny Warszawa – Olsztyn – Braniewo - obwód kaliningradzki;
- **kryterium rejestrowanego i potencjalnego potoku podróźnych:** odzwierciedlające stan oraz perspektywy przewozów towarowych i pasażerskich na tej linii oraz w ciągach komunikacyjnych stycznych do linii nr 221, w tym potencjał natężenia kolejowego ruchu towarowego przez przejście graniczne Mamonowo/Braniewo (w 2013 r. odprawiono tam 2 305, a w pierwszym półroczu 2014 r. 1135 pociągów towarowych). Inne czynniki, które wpłyną na efektywność inwestycji to przede wszystkim perspektywa zwiększenia przewozów towarowych związanych z funkcjonowaniem istniejących w Braniewie terminali przeładunkowych, umowa o małym ruchu granicznym powodująca dużą dynamikę wzrostu przekroczeń granicy z obwodem kaliningradzkim (w 2012 r. granicę z Rosją przekroczyło 3 074 439 osób, zaś w 2013 r. było to już 6 187 056 osób). Część

z nich to potencjalni klienci kolejowego transportu pasażerskiego na linii 221 (na przejściach drogowych w obszarze ciążenia linii, tj. Gronowie i Grzechotkach odprawiono 3 681 730 osób, czyli przeszło połowę ogółu). Obecnie na tej trasie kursują 3 pary pociągów pasażerskich w dobie. Poza planami dotyczącymi ruchu transgranicznego planuje się również zwiększenie liczby połączeń w ruchu regionalnym, gdyż skrócenie czasu podróży z Olsztyna do Braniewa o około 27 minut pozwoli konkurować z dominującym tu obecnie ruchem kołowym. Prędkość na tej linii zostanie podniesiona z 50-60 km/h do 100 km/h na większości trasy. Przepustowość tej jednotorowej linii jest wykorzystywana w 27 %¹, co wskazuje na duży potencjał poprawy w wyniku rewitalizacji. Biorąc pod uwagę aktualną prędkość maksymalną na linii ($V_{max}=50$ km/h) i czas przejazdu pociągu pasażerskiego w stosunku do rejestrowanego potoku podróżnych jest to najbardziej konkurencyjny spośród analizowanych ciągów komunikacyjnych. W wyniku realizacji inwestycji wzrośnie zarówno liczba par pociągów pasażerskich w dobie, jak i potok podróżnych.

Załącznik:

1. Karta projektu Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Gutkowo – Braniewo.

¹ Źródło „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego”, Warszawa 2013, s. 30.

Lista projektów kolejowych planowanych do realizacji
w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury 2014-2020
Załącznik nr 1 Karta projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Gutkowo – Braniewo”

SZCZEGÓŁY PROJEKTU	
Nazwa projektu	Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Gutkowo-Braniewo
Lokalizacja	Powiaty olsztyński, lidzbarski, braniewski
Opis	Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Gutkowo-Braniewo na kilometrażu 0,000 km – 87,505 km.
ZARZĄDCY	
Partner Wiodący	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A
Inni kluczowi interesariusze	Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego
ŹRÓDŁO FINANSOWANIA Oczekiwane Wydatki	
Koszt całkowity projektu	54,75 MLN EURO
Wkład UE	46,54 MLN EURO
Wkład własny	8,21 MLN EURO
Fundusz współfinansowania	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR)
HARMONOGRAM	
Studium wykonalności Analiza Kosztów-Korzyści (CBA)	IVQ 2015 (podpisanie umowy z wykonawcą)
Decyzja Środowiskowa	II Q 2017
Pozwolenie na budowę	IV Q 2019
Rozpoczęcie absorpcji środków	2018
Przetarg na roboty budowlane	III Q 2017 (zaprojektuj i wybuduj)
Zawarcie umowy z wykonawcą	III Q 2019
Zakończenie robót budowlanych	IV Q 2020