

„Prace na linii kolejowej nr 204 na odcinku  
Malbork-Braniewo” w ramach projektu  
pn.: „Prace przygotowawcze dla wybranych  
projektów”

SPOTKANIE INFORMACYJNO – KONSULTACYJNE

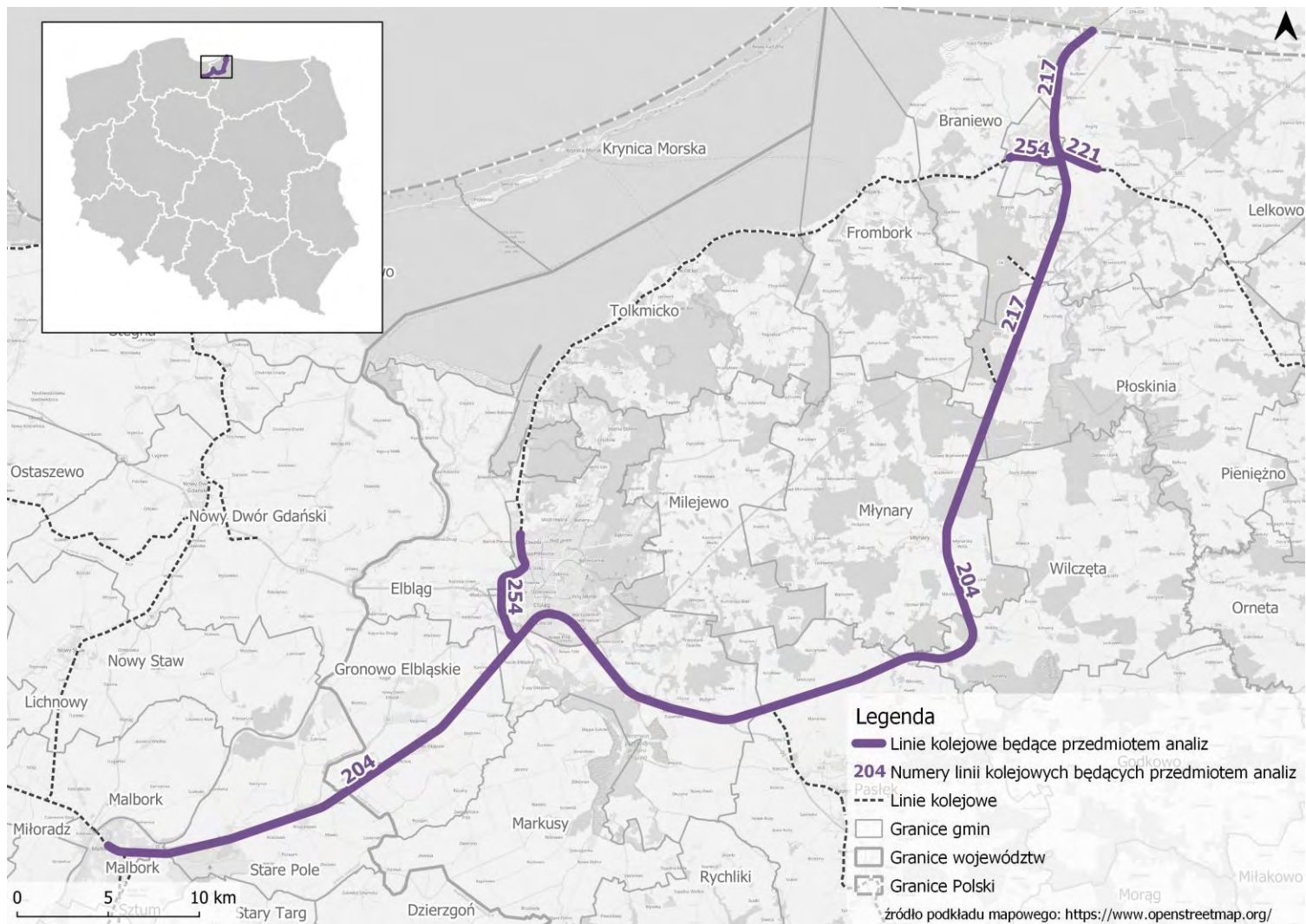


## Agenda

---

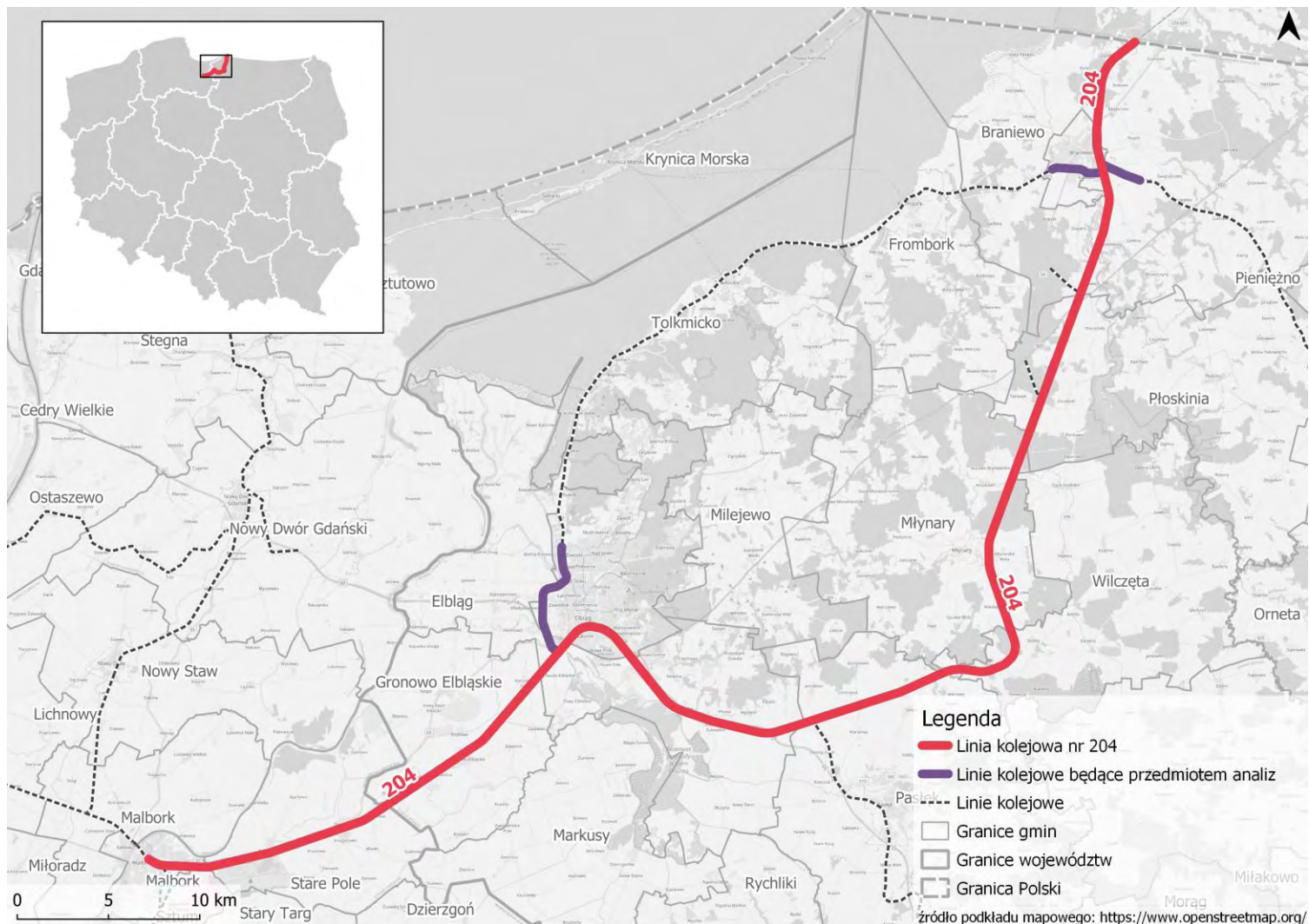
- Lokalizacja i zakres projektu
- Cel główny projektu
- Cele szczegółowe projektu
- Główne problemy występujące na liniach będących w zakresie projektu
- Etapowanie opracowania dokumentacji
- Otwarta dyskusja z uczestnikami spotkania

# Lokalizacja i zakres Projektu



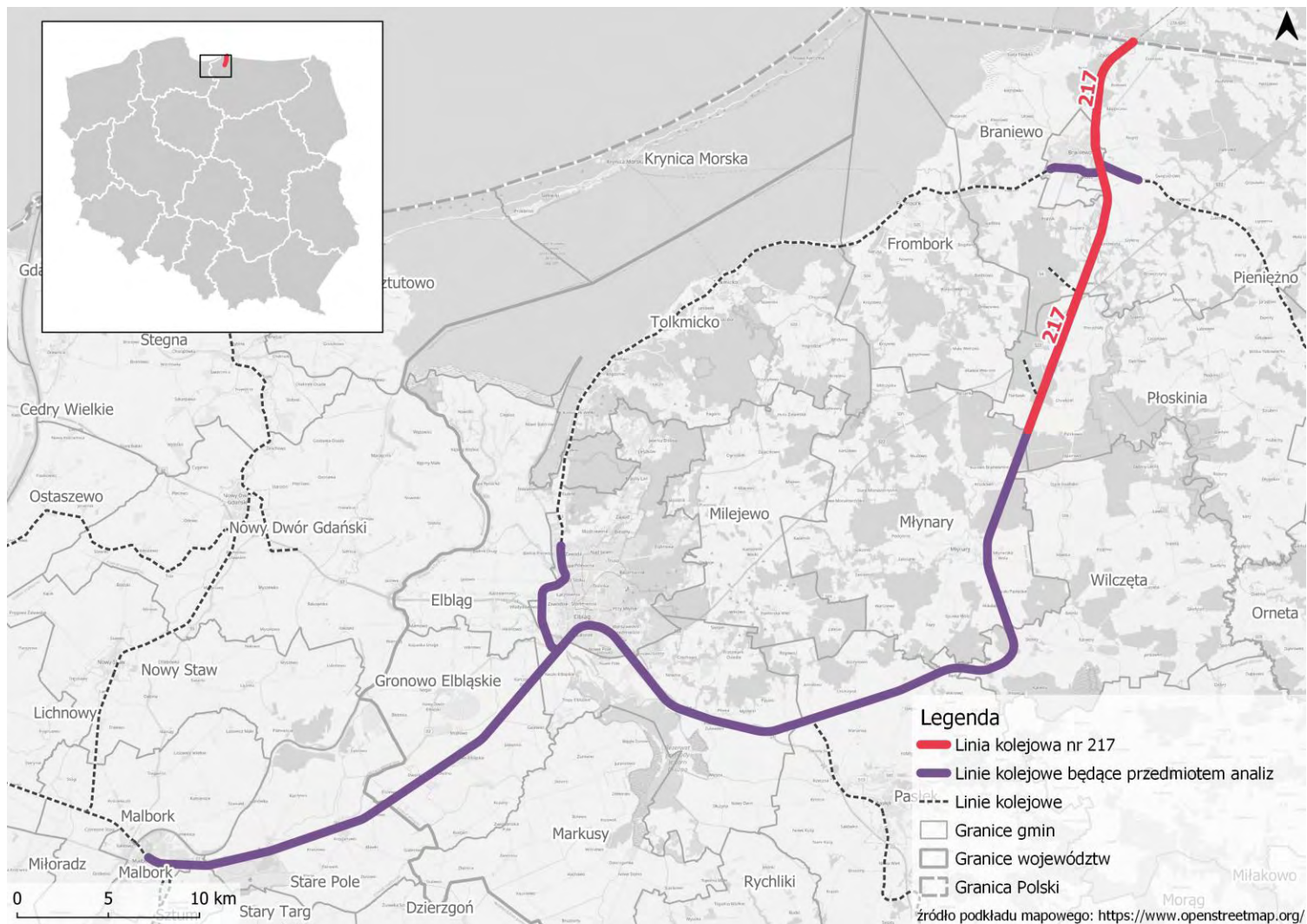
# Zakres projektu będący przedmiotem analiz studialnych obejmuje następujące linie kolejowe

Linia kolejowa nr **204** odcinek Malbork – Braniewo od km 0,170 do km 90,671



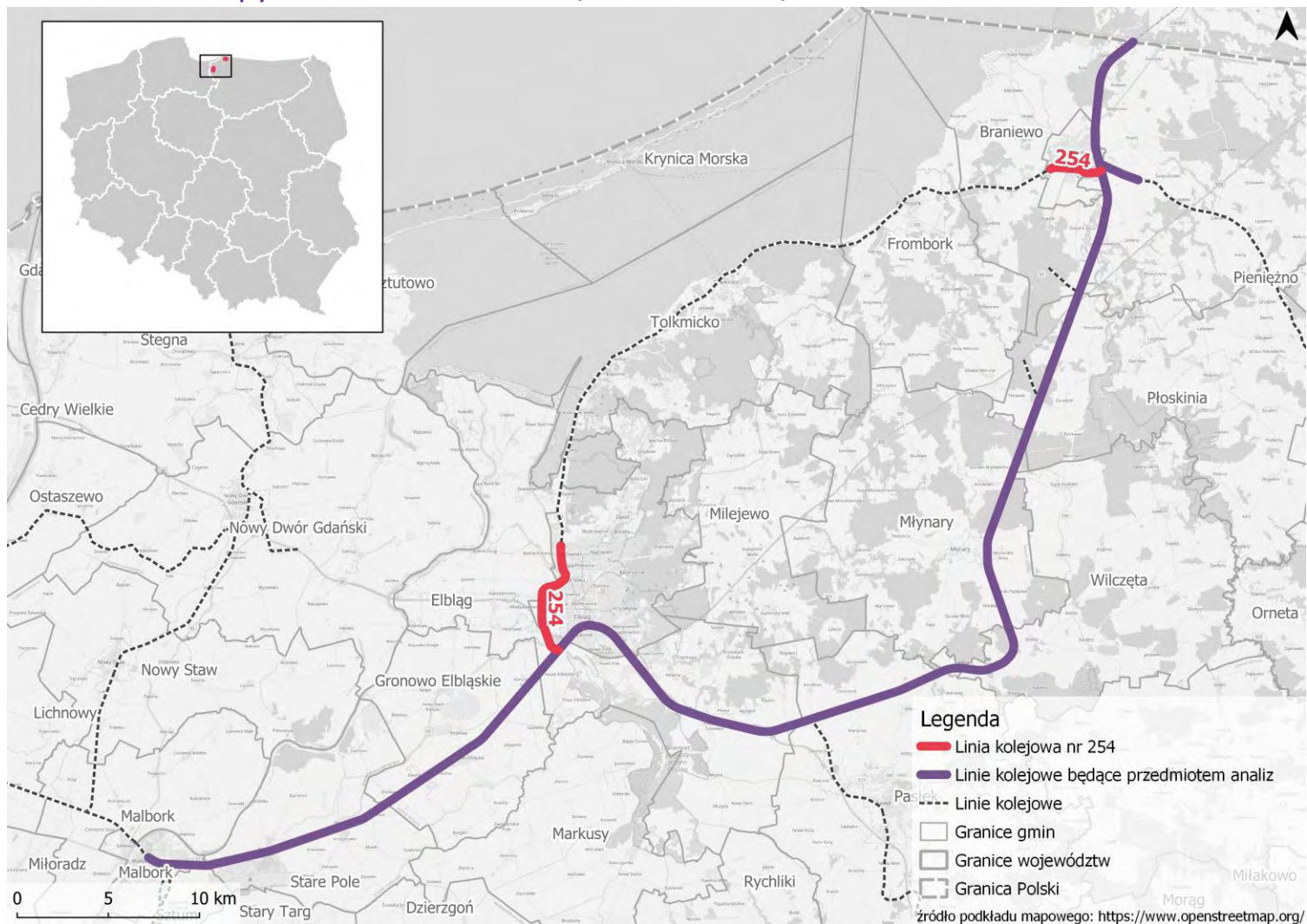
# Zakres projektu będący przedmiotem analiz studialnych obejmuje następujące linie kolejowe

Linia kolejowa nr 217 odcinek Wielkie Wierzno – Braniewo od km 39,100 do km 61,750



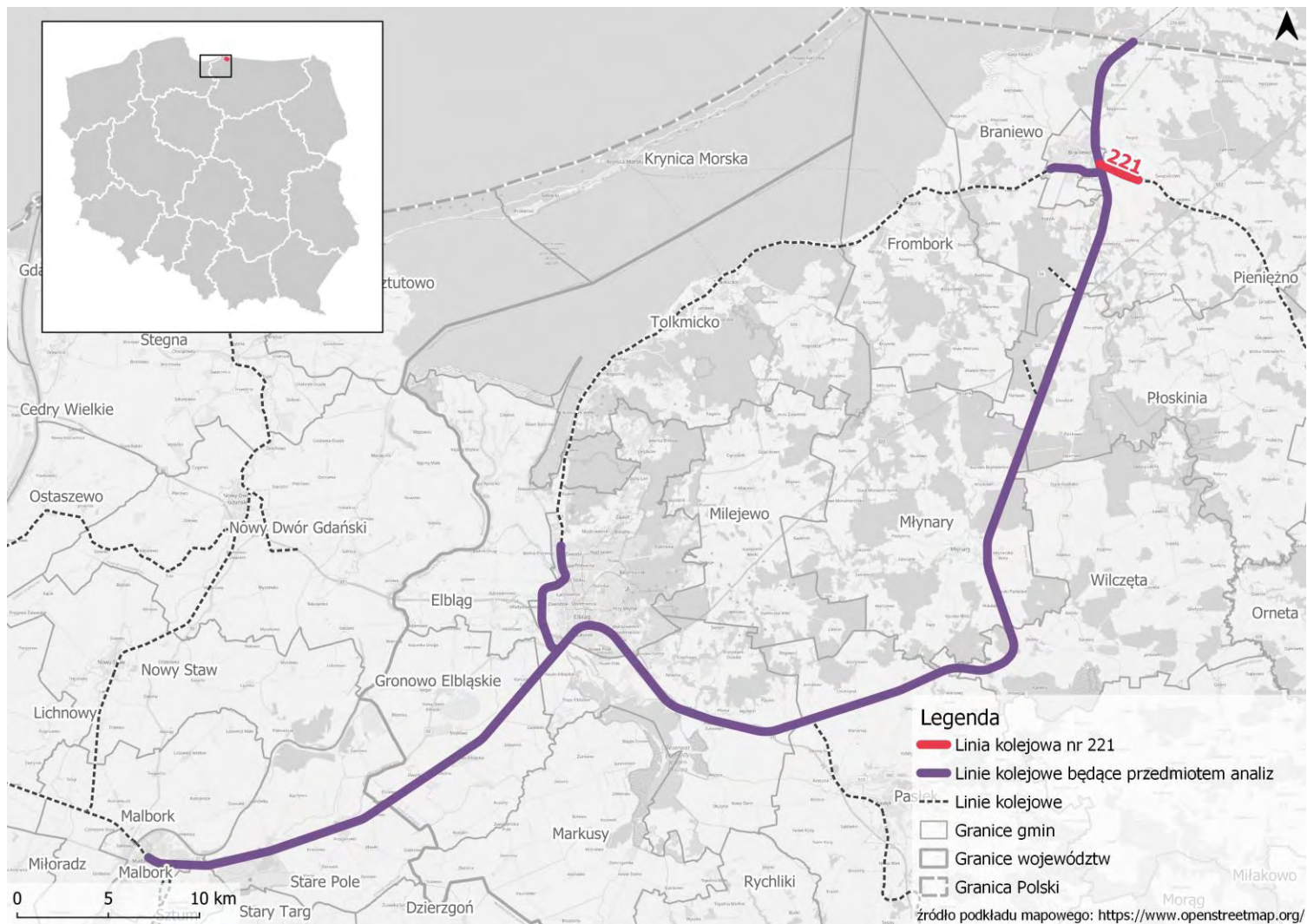
# Zakres projektu będący przedmiotem analiz studialnych obejmuje następujące linie kolejowe

Linia kolejowa nr **254** odcinek Tropy – Braniewo od km 0,000 do km 6,000 oraz odcinek Tropy – Braniewo od km 45,000 do km 48,202



# Zakres projektu będący przedmiotem analiz studialnych obejmuje następujące linie kolejowe

Linia kolejowa nr 221 odcinek Gutkowo – Braniewo od km 85,000 do km 87,760





Stacja Malbork,  
źródło grafiki: <https://linkd.pl/p2e9r>

## Główny cel projektu

Dostosowanie linii kolejowej nr **204** na odcinku **Malbork - Braniewo** do parametrów wymaganych *Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE*



# Cele szczegółowe projektu


- Spełnienie wymogów sieci TEN-T.
- Osiągnięcie parametrów kolei szerokotorowych na linii nr 217.
- Zwiększenie dostępności przestrzennej i czasowej transportu kolejowego.
- Poprawa niezawodności, wydajności i efektywności transportu kolejowego - zwiększenie przepustowości oraz punktualności realizowanych połączeń.
- Skrócenie czasu jazdy.
- Integracja transportu kolejowego z innymi gałęziami transportu.
- Przejęcie ruchu pasażerskiego przez transport kolejowy z gałęzi transportu mniej przyjaznego dla środowiska (przede wszystkim transportu drogowego).
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osobistego podróżnych.



# Cele szczegółowe projektu

- Racjonalizacja kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury oraz ograniczenie dewastacji infrastruktury kolejowej.
- Umożliwienie równego, niedyskryminowanego dostępu do infrastruktury kolejowej pasażerom niepełnosprawnym i o ograniczonej możliwości poruszania się.
- Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.
- Osiągnięcie parametrów technicznych wymaganych (mającymi zastosowanie w danym przypadku) regulacjami: Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, Wytycznymi sieci TEN-T, innymi przepisami UE, przepisami krajowymi, stosowanymi normami oraz przepisami wewnętrznymi PKP PLK S.A., (z zastrzeżeniem możliwości uzyskania odstępstw od wymagań, w przypadkach uzasadnionych uwarunkowaniami technicznymi i ekonomicznymi).





## Główne problemy występujące na liniach będących w zakresie projektu

---

- Niezadawalający czas przejazdu spowodowany złym stanem technicznym.
- Niewystarczająca przepustowość odcinków spowodowana: czasem jazdy wydłużonym ze względu na niskie prędkości / zbyt długimi odstępami (szlakami) / brakiem możliwości wyprzedzania i krzyżowania się pociągów.
- Niedostosowanie rozmieszczenia obiektów obsługi podróżnych do lokalizacji siedzib ludzkich i celów podróży,
- Zły stan obiektów, co utrudnia wygodne korzystanie z przez podróżnych, w tym osoby z niepełnosprawnością i o ograniczonej możliwości poruszania się.



## Główne problemy występujące na liniach będących w zakresie projektu

---

- Niewystarczająca infrastruktura w obszarach nadania /odbioru ładunków.
- Obniżenie poziomu bezpieczeństwa w obrębie skrzyżowań linii kolejowych z drogami, m.in. z powodu zmiany warunków ruchowych kolejowo – drogowych.
- Pogarszający się stan obiektów inżynierskich.
- Narastanie zagrożeń związanych z ruchem kolejowym na wyeksploatowanej nawierzchni kolejowej, co ma negatywny wpływ na utrzymanie poziomu bezpieczeństwa ludzi i mienia.

# Etapowanie opracowania dokumentacji

## Faza I Preselekcja wariantów

**Etap I** Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych  
**Etap II** Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru.  
Trasowanie linii i definiowanie wariantów inwestycyjnych.  
**Etap III** Analizy marketingowe i ruchowe wariantów inwestycyjnych

## Faza II Wskazanie najkorzystniejszego wariantu

**Etap IV** Analizy techniczne wariantów inwestycyjnych projektu wraz z oszacowaniem kosztów  
**Etap V** Analiza środowiskowa  
**Etap VI** Analiza kosztów i korzyści

## Faza III Dokumentacja dla najkorzystniejszego wariantu

**Etap VII** Opracowanie dokumentacji następnych etapów realizacji  
**Etap VIII** Opracowanie materiałów niezbędnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach  
**Etap IX** Opracowanie Opisu Przedmiotu Zamówienia /Programu Funkcjonalno-Użytkowego

# PYTANIA OTWARTE

- Jakie kluczowe problemy transportowe identyfikują Państwo w kontekście obsługi pasażerskiej w regionie?
- Jakie są Państwa oczekiwania w stosunku do realizacji przedsięwzięcia?
- Jakie są Państwa oczekiwania w stosunku do rynku usług transportowych w obszarze oddziaływania po zrealizowaniu przedsięwzięcia?
- Jak kształtuje się Państwa wizja rozwoju infrastruktury w obszarze oddziaływania linii kolejowych objętych zakresem projektu?
- Jakie dostrzegają Państwo szanse i zagrożenia wynikające z możliwości wprowadzenia zmian na analizowanych liniach kolejowych?



data**about**ut

it's all about data!