

Arkadiusz Drewnowski¹
Krzysztof Małachowski²

**WPŁYW REWITALIZACJI PRZEWOZÓW
NA LINII KOLEJOWEJ ULIKOWO–KALISZ POMORSKI–WAŁCZ (PIŁA GŁ.)
NA WZROST KONKURENCYJNOŚCI REGIONU
I MOBILNOŚCI JEGO MIESZKAŃCÓW**

Streszczenie

Jednym z celów reform kolejowych w państwach UE było przekazywanie kompetencji w zakresie organizacji i finansowania przewozów pasażerskich władzom samorządowym, które lepiej znając potrzeby mieszkańców, mogą efektywniej kształtować lokalne systemy transportowe z korzyścią dla ich mieszkańców. Efektem tych działań, określanych ogólnie jako regionalizacja przewozów, jest obserwowany proces tzw. rewitalizacji, czyli modernizacji linii lokalnych i przywracania przewozów pasażerskich na nieczynnych dotychczas liniach kolejowych, co jest również praktycznym przejawem realizacji unijnej polityki zrównoważonego rozwoju transportu.

W Polsce w ostatnich latach również zrealizowano takie projekty, głównie dzięki środkom unijnym z regionalnych programów operacyjnych. Przykładem dotyczącym województwa zachodniopomorskiego jest rewitalizacja przewozów na linii nr 403, na odcinku Ulikowo–Kalisz Pomorski–Wałcz, czego efektem było przywróceniem przewozów pasażerskich na całą linię.

Słowa kluczowe: transport, kolejowy transport regionalny, rewitalizacja linii kolejowej

¹ dr inż. Arkadiusz Drewnowski – Katedra Ekonomiki Przedsiębiorstw, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: arkadiusz.drewnowski@wzieu.pl.

² dr Krzysztof Małachowski – Katedra Historii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: krzysztof.malachowski@wzieu.pl.

Wstęp

Intensywny rozwój transportu samochodowego po II wojnie światowej (szczególnie w krajach Europy Zachodniej) spowodował zmniejszenie znaczenia lokalnych linii kolejowych w obsłudze transportowej regionów. Następowało zjawisko zamykania tych linii przede wszystkim wobec spadku przewozów i ich deficytowości. Proces ten miał miejsce również w Polsce, choć w największej skali dopiero po 1990 roku, a jego efektem jest istniejąca deformacja systemu transportowego kraju w kierunku niekorzystnym, z dominacją transportu samochodowego oraz motoryzacji indywidualnej ze wszystkimi negatywnymi tego konsekwencjami. Jednak to właśnie w krajach Europy Zachodniej od lat dziewięćdziesiątych XX wieku zaczęto obserwować proces tzw. rewitalizacji, czyli przywracania przewozów (przede wszystkim pasażerskich) na nieczynnych dotychczas lokalnych liniach kolejowych. Ma to związek z promowaną przez Unię Europejską polityką zrównoważonego rozwoju, której celem jest między innymi dążenie do wzrostu znaczenia gałęzi transportu bardziej przyjaznych dla środowiska naturalnego. W przypadku transportu kolejowego nie bez znaczenia jest również fakt wspierania mobilności społeczeństw obsługiwanych regionów.

Celem artykułu jest pokazanie na przykładzie przeprowadzonej rewitalizacji linii nr 403 Ulikowo–Kalisz Pomorski–Wałcz–Piła Gł. efektów takich działań, dających pozytywne impulsy w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego obsługiwanych przez nią regionów.

Historia linii

Na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XIX wieku zakończono budowę głównych linii na obszarze Prus. Następnie rozpoczęto budowę tanich linii o znaczeniu lokalnym, tzw. linii drugorzędnych, które tworząc połączenia z głównymi liniami (pierwszorzędnymi), miały stanowić uzupełnienie podstawowej sieci³.

Przyjęta w marcu 1880 roku przez parlament pruski ustawa o budowie linii drugorzędnych zawierała zasady ich budowania oraz udzielania przez państwo pomocy finansowej. Linie drugorzędne, o mniejszym obciążeniu mogły być budowane jako mające niższe parametry eksploatacyjne. Tym samym koszty ich

³ *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Eurosprinter – Muzeum w Rybniku, Rybnik 2012, s. 218.

budowy były mniejsze. Realizacją inwestycji zajmowały się prywatne towarzystwa kolejowe, natomiast głównym inicjatorem budowy nowych tras były lokalne samorządy⁴. Ponieważ budowa linii drugorzędnych była uzależniona głównie od zasobów finansowych państwa oraz zaangażowania lokalnych samorządów, przekładało się to niekiedy na wydłużenie czasu ich budowy w porównaniu z liniami pierwszorzędnymi⁵.

Budowę linii łączącej Piłę z Ulikowem (Stargardem Szczecińskim) nie ominęły problemy w finansowaniu, co przełożyło się na jej czas realizacji, który trwał prawie piętnaście lat (tabela 1).

Tabela 1

Chronologia budowy linii 403

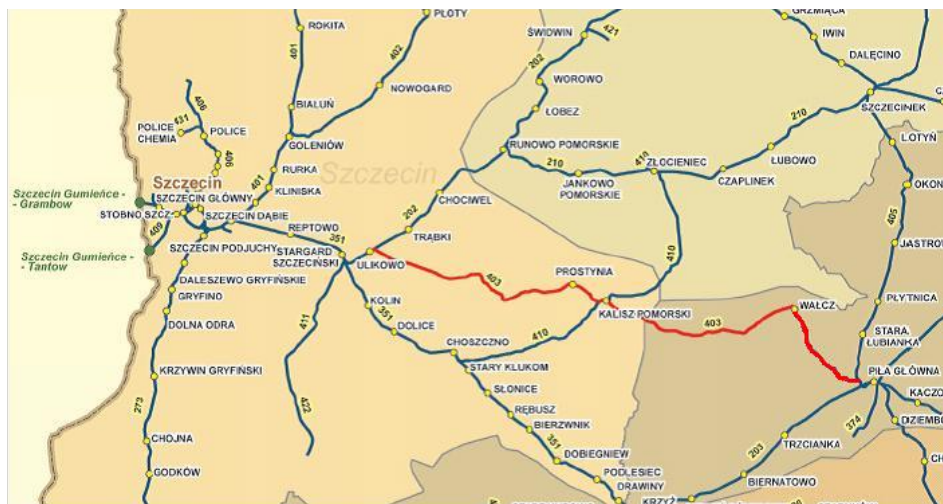
Linia	Odcinek	Data otwarcia	km
Piła–Stargard Szczeciński	Piła–Wałcz	1.11.1881	23
	Wałcz–Kalisz Pomorski	1.09.1888	44
	(Stargard Szczeciński) Ulikowo–Ognica	1.09.1895	24
	Ognica–Kalisz Pomorski	15.10.1895	34

Źródło: *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Europrinter – Muzeum w Rybniku, Rybnik 2012, s. 232.

Głównym założeniem budowy tej linii było skrócenie drogi do Bydgoszczy oraz pobudzenie rozwoju lokalnego rolnictwa i wytwórczości. Po II wojnie światowej przywrócono ruch pasażerski i towarowy, a linia służyła społeczeństwu i gospodarce regionu (rysunek 1).

⁴ S. Szwałik, *Dzieje kolei Stargardzkiej 1846–2000*, Towarzystwo Przyjaciół Stargardu, Stargard Szczeciński 2002, s. 45.

⁵ J.M. Kosacki, *Linie kolejowe na Pomorzu Zachodnim*, cz. 2, „Wędrowiec Zachodniopomorski” 2004, nr 14.



Rysunek 1. Przebieg linii 403 na tle sieci kolejowej Pomorza Zachodniego

Źródło: opracowanie własne fragmentu mapy ze strony internetowej PKP PLK SA, <http://mapa.plk-sa.pl/> (dostęp 15.09.2014).

Zawieszenie przewozów i zamknięcie części linii

Po 1990 roku w związku z przemianami społeczno-gospodarczymi wystąpiły zmiany w systemie transportowym. Dotyczyło to również transportu kolejowego w zakresie wielkości przewozów pasażerskich i towarowych, struktury organizacyjnej, długości sieci kolejowej oraz zatrudnienia. Zmiany te nie ominęły linii z Piły do Ulikowa. W 1994 roku zamknięto większość stacji kolejowych i posterunków, przekształcając je w przystanki osobowe. Dla obniżki kosztów eksploatacyjnych linii na odcinku Ulikowo–Kalisz Pomorski zamontowano w tym samym roku urządzenia zdalnego sterowania ruchem wykorzystujące system radiołączności pociągowej, jednak nie zmniejszyło to znacząco deficytowości przewozów na tej linii.

W 2000 roku ówczesne kierownictwo PKP podjęło decyzję o zawieszeniu nierentownych połączeń pasażerskich oraz likwidacji linii kolejowych w różnych częściach Polski. Likwidacja przewozów pasażerskich nie ominęła również linii z Piły do Ulikowa. Regularny ruch pociągów pasażerskich zawieszono w czerwcu 2000 roku. Rok później nastąpiło wznowienie przewozów pasażerskich, ale tylko na odcinku z Kalisza Pomorskiego do Ulikowa (pociąg do Stargardu). Niestety, z końcem czerwca 2004 roku przewozy te również zostały zawieszono.

Po zawieszeniu regularnego ruchu na odcinku z Wałcza do Kalisza Pomorskiego rozpoczęła się tam degradacja elementów infrastruktury kolejowej. Ruch towarowy na linii, choć znikomy, odbywał się dalej między Piłą a Wałczem oraz Kaliszem Pomorskim i Ulikowem, głównie ze względu na potrzeby przewozowe wojska (ćwiczenia na poligonie drawskim).

Efektom zamknięcia odcinka Wałcz–Kalisz Pomorski była utrata przejezdności na całej linii, co niesło za sobą pogorszenie spójności przestrzennej i komunikacyjnej województwa zachodniopomorskiego. W szczególności Wałcz jako jeden z istotnych ośrodków miejskich w regionie nie miał połączenia z komunikacją kolejową ze stolicą województwa, przez co pogłębiało się wykluczenie społeczne z powodu braku możliwości swobodnego przemieszczania się mieszkańców samego Wałcza, jak również mieszkańców obszarów leżących przy zamkniętym odcinku linii.

Reaktywacja przewozów

Na początku 2006 roku w związku z wnioskami mieszkańców powiatu choszczeńskiego, drawskiego i stargardzkiego wspartych przez samorządy miast i gmin Recza i Kalisza Pomorskiego Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego na posiedzeniu 2 lutego 2006 roku polecił Departamentowi Transportu prowadzić działania mające na celu wznowienie połączeń kolejowych na linii Stargard Szczeciński–Kalisz Pomorski. Planowano również wznowienie ruchu na odcinku z Piły do Wałcza.

Pierwszego września 2006 roku został wznowiony ruch pasażerski na odcinku z Kalisza Pomorskiego do Ulikowa. Na początek uruchomiono trzy pary pociągów w relacji Stargard Szczeciński–Kalisz Pomorski Miasto. Wznowione połączenie były obsługiwane przez autobusy szynowe serii SA103 i SA110. Pięć miesięcy później, z końcem stycznia 2007 roku, przywrócono ruch pociągów pasażerskich na odcinku Piła–Wałcz.

Niestety, regularne kursowanie pociągów na wymienionych wyżej odcinkach co jakiś czas zawieszano i wprowadzano zastępczą komunikację autobusową. Było to spowodowane najczęściej awariami taboru kolejowego. Szczególnie problem dotyczył odcinka z Piły do Wałcza. Pomimo że trasa kolejowej komunikacji autobusowej biegła wzdłuż linii kolejowej, liczba pasażerów wykazywała tendencję malejącą. Nadal ponadto nieczynny był odcinek Wałcz–Kalisz Pomorski.

Modernizacja linii i rewitalizacja przewozów

Działania samorządu województwa oraz samorządów lokalnych na rzecz modernizacji i rewitalizacji przewozów na całej długości linii nr 403 doprowadziły do ujęcia tego zadania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013. Projekt został współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Pracami modernizacyjnymi objęto odcinek o długości 103,440 km pomiędzy Wałczem (km 22,061) a Ulikowem (km 125,481). Beneficjentem projektu była spółka PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Całkowita wartość projektu wyniosła 19 758 915 zł, z czego kwota dofinansowania z EFRR – 14 819 186 zł (75% kosztów kwalifikowanych)⁶.

Głównymi celami projektu było:

- przywrócenie ruchu pociągów na odcinku Wałcz–Kalisz Pomorski,
- poprawa parametrów techniczno-eksploatacyjnych modernizowanego odcinka poprzez podniesienie prędkości maksymalnej dla autobusów szynowych do 100 km/h, a dla pociągów towarowych do 70 km/h⁷,
- zwiększenie zdolności przepustowej linii,
- poprawa stanu infrastruktury obsługi podróżnych⁸,
- skrócenie czasu podróży,
- zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów.

Dzięki modernizacji zwiększyło się również bezpieczeństwo przewozów. Na trasie Wałcz–Ulikowo zbudowano nowy system łączności przewodowej i radiowej. Na potrzeby łączności radiowej zostały zbudowane urządzenia radiowe i postawiono nowe (lub zmodernizowano dotychczasowe) maszty antenowe.

W Kaliszu Pomorskim powstało Centrum Zdalnego Prowadzenia Ruchu (CZPR) odpowiedzialne za organizację i kierowanie ruchem między Kaliszem Pomorskim i Ulikowem. Centrum monitoruje bieg pociągów oraz stan urządzeń

⁶ *Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz–Kalisz Pomorski–Ulikowo*, PKP PLK 2012 [folder promocyjny].

⁷ Podniesienie prędkości miało zostać osiągnięte poprzez wymianę zużytych podkładów drewnianych i betonowych, poprawę stanu skarp, nasypów, mechaniczne podbicie toru wraz z uzupełnieniem tłucznia i dokręceniem śrub i wkrętów, modernizację obiektów inżynierskich (mostów i przepustów), dostosowanie trójkałów widzialności na przejazdach kolejowych do prędkości 100 km/h oraz modernizację wybranych przejazdów.

⁸ Montaż wiat przystankowych, odchwaszczenie i poprawienie nawierzchni peronów, wymiana i budowę oświetlenia na peronach.

na poszczególnych posterunkach ruchu i na przejazdach kolejowych. Realizacja tego zadania pozwoliła na zwiększenie przepustowości linii, likwidację ograniczeń prędkości i usprawnienie prowadzenia ruchu pociągów.

Korzyści z rewitalizacji przewozów

Efektom zamknięcia odcinka Wałcz–Kalisz Pomorski była utrata przejezdności na całej linii nr 403, co niosło za sobą pogorszenie spójności przestrzennej i komunikacyjnej województwa zachodniopomorskiego. Podstawową więc korzyścią wynikającą z rewitalizacji przewozów na całej linii jest odtworzenie spójności przestrzennej i komunikacyjnej województwa, przez co zwiększyła się dostępność oraz atrakcyjność gospodarcza obszarów położonych wzdłuż tej linii kolejowej. Odtworzono także kolejne połączenie kolejowe Pomorza Zachodniego z Wielkopolską oraz z województwem kujawsko-pomorskim.

Dzięki modernizacji linii po ponaddwunastoletniej przerwie została przywrócona bezpośrednia komunikacja kolejowa Wałcza i południowej części województwa ze Szczecinem. Wznowienie połączenia było istotne przede wszystkim z punktu widzenia społeczności lokalnej, która wcześniej miała utrudniony dostęp do urzędów, ośrodków akademickich czy specjalistycznej pomocy medycznej zlokalizowanej w aglomeracji szczecińskiej. Z drugiej strony wznowienie przewozów daje również wymierne korzyści mieszkańcom aglomeracji szczecińskiej, którzy zyskali większą swobodę podróżowania w kierunku wschodniej granicy województwa, czy to w celach turystycznych, czy to biznesowych.

Regularne połączenia na linii 403 po modernizacji uruchomiono 1 września 2012 roku. Kursowało wtedy pięć par pociągów dziennie. W rozkładzie jazdy 2013/2014 przewidziano sześć par pociągów dziennie.

Można wyróżnić kilka podstawowych czynników przewagi konkurencyjnej kolei w stosunku do transportu samochodowego związanych z reaktywacją przewozów pasażerskich na tej linii. Należą do nich:

- koszt przejazdu (ceny biletów),
- czas przejazdu,
- standard podróży.

Koszt przejazdu wyrażający się w cenie oferowanych biletów był niewątpliwie jednym z podstawowych czynników decydującym o pozytywnym przyjęciu oferty przewozowej przez mieszkańców. Ceny biletów oferowanych przez przewoźnika kolejowego oraz przewoźnika samochodowego przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Zestawienie cen biletów autobusem i pociągiem w relacjach Wałcz–Szczecin i Kalisz Pomorski–Szczecin

Relacja	Ceny biletów				
	autobus PKS			pociąg REGIO	
	normalny	pospieszny	miesięczny	normalny	miesięczny
	(zł)				
Wałcz–Szczecin	34,00	36,50	675,00	25,50	324,00
Kalisz Pomorski–Szczecin	27,50	29,00	575,00	22,00	319,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie cenników ze stron internetowych spółek PKS Wałcz (www.pks-walcz.pl) oraz Przewozy Regionalne (www.przewozyregionalne.pl) (dostęp 15.09.2014).

Jak wynika z tabeli 2, przewoźnik kolejowy oferuje niższe ceny biletów jednorazowych, a zwłaszcza znacząca różnica dotyczy biletów miesięcznych, co jest szczególnie korzystne dla dojeżdżających regularnie do pracy w aglomeracji szczecińskiej. Warto przy tym zaznaczyć, że uczniowie i studenci uzyskali w większym zakresie ulgi ustawowe na przejazdy koleją niż transportem samochodowym, co czyni tę ofertę jeszcze atrakcyjniejszą.

W odniesieniu do czasu przejazdu (tabela 3) można zauważyć, że średni czas przejazdu pociągiem jest krótszy od kursu autobusu, przy czym szczególnie widoczne jest to w przypadku szczytów przewozowych.

Tabela 3

Zestawienie czasu przejazdu autobusem i pociągiem w relacjach Wałcz–Szczecin i Kalisz Pomorski–Szczecin

Relacja	Czas przejazdu (średni)		
	autobus PKS		pociąg REGIO
	kurs zwykły	kurs pospieszny	
	(minuty)		
Wałcz–Szczecin	202	162	155
Kalisz Pomorski–Szczecin	132	112	110

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy ze stron internetowych spółek PKS Wałcz (www.pks-walcz.pl) oraz Przewozy Regionalne (www.przewozyregionalne.pl) (dostęp 15.09.2014).

Nie można również pominąć faktu, że jednym z czynników konkurencyjności oferty kolei jest standard (jakość) podróży. Po reaktywacji przewozy na linii są realizowane autobusami szynowymi SA-103 oraz SA-136 produkowanymi w zakładach PESA Bydgoszcz SA, a zakupionymi przez samorząd województwa zachodniopomorskiego (również przy wykorzystaniu środków unijnych). Pojazdy charakteryzują się wysokim komfortem jazdy. Wyposażono je w klimatyzację, wygodne fotele, Wi-Fi, ponadto są przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, matek z dziećmi czy turystów z rowerami.

Reaktywacja przewozów została poprzedzona akcją promocyjną polegającą na rozdawaniu ulotek z rozkładem jazdy mieszkańcom miejscowości leżących przy trasie linii. Można uznać, że oferta przewozowa została przyjęta pozytywnie, o czym świadczą wyniki badań uproszczonych (wsiadło/wysiadło) liczby podróży na linii nr 403, co przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4

Liczba podróży według miesięcy na linii nr 403

Miesiąc	Liczba podróży		
	od września 2012	2013	I kwartał 2014
Styczeń		30 008	29 551
Luty		27 104	27 635
Marzec		29 524	30 125
Kwiecień		31 620	
Maj		32 674	
Czerwiec		32 312	
Lipiec		26 400	
Sierpień		27 280	
Wrzesień	31 765	32 612	
Październik	26 071	26 583	
Listopad	28 209	25 725	
Grudzień	28 901	24 868	
Razem	114 946	346 710	87 311

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Działu Handlowego Zachodniopomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Szczecinie spółki PKP Przewozy Regionalne.

Jak można wywnioskować z tabeli 4, wielkość przewozów utrzymuje się na względnie stałym poziomie, choć oczywiście występują również wahania sezonowe. Według tych samych badań liczba pasażerów jest zmienna w zależności od kursu pociągu oraz od dnia tygodnia. Najlepszą frekwencją cieszą się popołudniowe piątkowe pociągi ze Szczecina do Piły i Wałcza oraz popołudniowe niedzielne pociągi z Piły do Szczecina. W tych pociągach liczba podróżnych dochodzi nawet do 300 osób. W pozostałe dni frekwencja podróżnych w pociągach zwykle wynosi od 50 do 120 osób w zależności od kursu. Oczywiście, za wcześniej jeszcze na twierdzenie, czy jest to stała tendencja, niemniej taki wynik – jak na linię niedawno otwartą dla ruchu – należy uznać za obiecujący⁹.

Dzięki wznowieniu przewozów na linii nr 403 zwiększyła się dostępność transportowa regionu, a mieszkańcy uzyskali nie tylko alternatywny środek transportu, lecz także konkurencyjny wobec dotychczasowej oferty przewoźników autobusowych, co jednoznacznie należy uznać za wymierną korzyść dla lokalnych społeczności.

Obok wymienionych już korzyści wynikających z modernizacji i rewitalizacji przewozów na linii warto zwrócić uwagę, że przywrócenie tu ruchu daje znaczącą szansę dla regionu w zakresie wzrostu ruchu turystycznego, gdyż są ku temu sprzyjające warunki. Na całym odcinku zmodernizowana linia biegnie przez obszar Pojezierza Pomorskiego, obejmując część Pojezierza Drawskiego i Równinę Stargardzką. Są to regiony o wysokim znaczeniu przyrodniczym. Na tym obszarze występuje dużo dobrze zachowanych zbiorowisk roślinnych oraz bogatych populacji wielu rzadkich gatunków roślin i zwierząt. Duże znaczenie przyrodnicze ma również występująca tu roślinność wodna i terenów podmokłych. W okolicach rzek Wardynki i Reczanki są zlokalizowane najgłębsze i najaktywniejsze hydrologicznie torfowiska źródłowe w regionie, których wody wydobywają się pod znacznym ciśnieniem hydrostatycznym¹⁰. To sprawia, że istnieją bardzo atrakcyjne warunki środowiskowe do wędkowania, spływów kajakowych oraz wypoczynku. W miejscowościach i wsiach leżących przy linii rozwija się agroturystyka, istnieją również ośrodki wypoczynkowe. Oczywiście, za wcześniej jeszcze na oszacowanie wpływu rewitalizacji przewozów na ruch turystyczny tego obszaru, przy czym należy pamiętać, że jest to tylko jeden z elementów mających

⁹ Tym bardziej że wstępne prognozy prezentowane w programie rewitalizacji przewozów na tej linii przewidywały, że frekwencja rzędu 100 osób na pociąg będzie wynikiem bardzo dobrym.

¹⁰ *Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403...*

na to wpływ. Konieczne są dalsze działania ze strony samorządów w zakresie skutecznej promocji regionów.

Zakończenie

Przedstawiona w artykule rewitalizacja linii kolejowej Ulikowo–Wałcz–Piła stanowi niewątpliwie pozytywny przykład tego typu działań w naszym kraju, zwłaszcza jeżeli pod uwagę weźmie się ogólnie jeszcze nie najlepszy stan transportu kolejowego w Polsce. Niewątpliwie pozytywnym trendem ostatnich lat w coraz większym stopniu jest wzięcie odpowiedzialności przez samorzady za funkcjonowanie oraz rozwój przewozów pasażerskich na ich obszarach, w tym kolejowych. Prezentowany przykład pokazuje, że podjęte działania mogą dać pozytywne efekty w postaci zwiększenia spójności przestrzennej i komunikacyjnej województwa. Chociaż na ostateczną ocenę efektów gospodarczych oraz społecznych jest jeszcze za wcześnie, już widać, że niewątpliwie uruchomienie przewozów na linii służy mieszkańcom obsługiwanych terenów, o czym najlepiej świadczy liczba przewożonych pasażerów. Autorzy artykułu mają nadzieję, że ten pozytywny przykład będzie inspiracją dla innych samorządów na rzecz przywracania przewozów na nieczynnych liniach kolejowych, z korzyścią zarówno dla społeczeństw, jak i systemów transportowych regionów.

Bibliografia

- Keller D. (red.), *Dzieje kolei w Polsce*, Eurosprinter – Muzeum w Rybniku, Rybnik 2012.
- Kosacki J.M., *Linie kolejowe na Pomorzu Zachodnim*, cz. 2, „Wędrowiec Zachodniopomorski” 2004, nr 14.
- Małachowski K., *Nowoczesne polskie autobusy szynowe*, wyd. II, Europejski Kongres Transportowy TRANSLOG, Szczecin 2003.
- Małachowski K., *Polские szynobusy jako alternatywa dla kolei lokalnych*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. 12, Warszawa–Rzeszów 2006.
- Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz–Kalisz Pomorski–Ulikowo*, PKP PLK SA 2012 [folder promocyjny].
- Siedlecki P., *Metodyka oceny rentowności linii kolejowych o małym natężeniu przewozów* WZiEU, Szczecin 2002.

Szwajlik S., *Dzieje kolei Stargardzkiej 1846–2000*, Towarzystwo Przyjaciół Stargardu, Stargard Szczeciński 2002.

Świątecki O., *Kolejowy, samorządowy transport pasażerski*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2001.

Strony internetowe

<http://mapa.plk-sa.pl>

www.pkswalcz.pl

www.przewozyregionalne.pl

THE EFFECT OF TRANSPORTATION ON THE REVITALIZATION OF THE RAILWAY LINE ULIKOWO–KALISZ POMORSKI–WALCZ (PILA GL.) TO INCREASE THE COMPETITIVENESS OF THE REGION AND THE MOBILITY OF ITS INHABITANTS

Summary

One of the purposes of railway reforms in the EU was the transfer of responsibilities for the Organization and Financing of Passenger Services to local authorities, which having known the needs of their residents, can more effectively shape local transport systems. The result of these actions, generally referred to as the regionalization of its operation, is observed process called regeneration, or namely the modernization of local lines and restoration of passenger services to previously inactive rail lines, which is also a practical manifestation of the implementation of the EU sustainable transport policy.

In Poland in recent years, mainly thanks to the EU regional operational programmes, such projects also have been implemented. Example relating to such project is the revitalization of the West Pomeranian carriage on Line 403 on the section between Ulikowo–Kalisz Pomorski–Walcz, which has resulted in the restoration of passenger service on the entire line.

The purpose of this article is to show the benefits of such revitalization in the form of an increased spatial communication coherence of The West Pomeranian Province as well as a rise of economic competitiveness and growth in a supported area of mobility for its inhabitants.

Keywords: transport, railway regional transport, railway line revitalisation

Translated by Krzysztof Malachowski