

*ARKADIUSZ DREWNOWSKI**

MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA TRANSPORTU SZYNOWEGO PRZY REALIZACJI POŁĄCZENIA KAMIEŃ POMORSKI – DZIWNÓW KOSZTY I KORZYŚCI

Celem artykułu jest przedstawienie kosztów i korzyści realizacji koncepcji przedłużenia linii kolejowej Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski dalej do Dziwnowa. W artykule porównano obsługę transportową do Dziwnowa, uwzględniając stan obecny i możliwy po uruchomieniu rozważanego odcinka. Przedstawiono ogólne wyliczenia dotyczące kosztów budowy nowego odcinka oraz potencjalne korzyści z realizacji tego przedsięwzięcia.

Słowa kluczowe: transport szynowy, linia kolejowa

Wprowadzenie

W ostatnich latach można zauważyć wzrost znaczenia transportu kolejowego w przewozach pasażerskich tak w obsłudze aglomeracji, jak i regionów. Mamy do czynienia z procesem tak zwanej rewitalizacji, czyli przywracania przewozów pasażerskich na nieczynnych lokalnych liniach kolejowych, oraz z budową nowych odcinków usprawniających obsługę transportową regionów. Proces ten jest związany z regionalizacją transportu kolejowego, czyli przekazywaniem kompetencji – w zakresie organizacji i finansowania przewozów pasażerskich – władzom regionalnym. Jest to również praktyczny przejaw wprowadzania w życie unijnej polityki zrównoważonego rozwoju transportu w zakresie zmniejszenia kosztów zewnętrznych transportu oraz wzrostu udziału kolei w przewozach pasażerskich.

* Arkadiusz Drewnowski, dr inż., Katedra Systemów i Polityki Transportowej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński, arkadiusz.drewnowski@wzieu.pl.

Celem artykułu jest przedstawienie w ogólnym zarysie kosztów i korzyści realizacji koncepcji przedłużenia istniejącej linii kolejowej nr 407 (Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski) przez budowę nowego odcinka – z Kamienia Pomorskiego do Dziwnowa.

Rozważane połączenie przebiegałoby przez obszar dwóch gmin – Kamień Pomorski i Dziwnów, oraz zawierałoby się (podobnie jak obecnie istniejący odcinek linii 407) w granicach powiatu kamieńskiego. Obie gminy z racji swojego położenia nastawione są na obsługę ruchu turystycznego i uzdrowskiego, zwłaszcza w sezonie letnim.

Charakterystyka linii kolejowej nr 407

Linia kolejowa normalnotorowa nr 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski znajduje się w sieci linii zarządzanych przez PKP PLK. Rozpoczyna się na stacji Wysoka Kamieńska, odchodząc od linii 401 (Szczecin Dąbie – Świnoujście Port), i kończy się na stacji Kamień Pomorski. Przebiega przez tereny gmin Golczewo i Kamień Pomorski. Jej długość wynosi 17,534 km (taryfowo – 17 km).

Linia 407 jest linią jednotorową, drugorzędną i zelektryfikowaną, klasa toru linii – 4. Nie jest linią znaczenia państwowego. Obecnie obowiązuje na niej prędkość rozkładowa w granicach 40–80 km/h. W całości jest ona zarządzana przez Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie (IZ Szczecin) i podlega Sekcji Eksploatacji Świnoujście (ISE Świnoujście).

Na linii znajdują się trzy przystanki osobowe: Stawno, Górki Pomorskie oraz Jarszewo, a przed stacją Kamień Pomorski – bocznicą szlakową Miłachowo.

Linia charakteryzuje się przewagą ruchu pasażerskiego. Ruch towarowy jest niewielki i ogranicza się wyłącznie do obsługi bocznic szlakowej Miłachowo.

Obecny ogólny stan techniczny linii jest określany jako niezadowolający, przy czym nie są aktualnie planowane żadne prace remontowe na linii, poza interwencyjnymi.

Obsługa transportowa połączenia Szczecin – Kamień Pomorski – Dziwnówek – Dziwnów

Obsługę transportową Kamienia Pomorskiego w relacjach z/do aglomeracji szczecińskiej zapewnia zarówno publiczny transport kolejowy, jak i samochodowy. W przypadku **transportu kolejowego** przewozy pasażerskie do Kamienia

Pomorskiego obsługuje spółka PKP Przewozy Regionalne (Zachodniopomorski Zakład Przewozów Regionalnych). Ponieważ linia 407 jest zelektryfikowana, do jej obsługi wyznaczone są elektryczne zespoły trakcyjne (EZT). Aktualny rozkład jazdy pociągów na linii przedstawiono w tabeli 1 (stan na październik 2013 roku).

Tabela 1

Rozkład jazdy pociągów w relacji Szczecin Główny – Kamień Pomorski oraz Wysoka Kamińska – Kamień Pomorski

372 - Szczecin Główny - Kamień Pomorski									Rozkład ważny od 2 września do 19 października 2013 r.									
Informacje o pociągu	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	Informacje o pociągu	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO	REGIO
	R-88920	R-88921	R-88205	R-88943	R-88945	R-88947	R-88922	R-88207		R-88930	R-88931	R-88940	R-88942	R-88944	R-88932	R-88946	R-88206	R-88948
	[1]	[2]	[3]	[4]	[1]	[1]	[5]	[5]		[1]	[3]	[2]	[1]	[6]	[6]	[6]	[6]	[6]
Szczecin Główny o	6.06		8.26	10.30	13.21	14.15	15.20	17.35	Kamień Pomorski o	6.28	8.20	10.49	13.50	16.02	16.55	17.55	20.25	20.25
Szczecin Port Centr. o	6.11		8.29	10.33	13.24	<	15.23	<	Jarszewo o	6.35	8.26	10.56	13.57	16.08	16.02	18.01	20.32	20.32
Szczecin Zdroje o	6.20		8.38	10.41	13.32	14.26	15.31	17.46	Górki Pomorskie o	6.40	8.31	11.01	14.02	16.13	18.07	18.06	20.37	20.37
Szczecin Dąbie o	6.23		8.42	10.46	13.36	14.30	15.35	17.50	Stawno o	6.44	8.35	11.05	14.06	16.17	18.11	18.10	20.41	20.41
Goleniów o	6.48		9.05	11.06	13.56	14.53	15.57	18.14	Wysoka Kamińska p	6.49	8.41	11.10	14.11	16.22	18.17	18.15	20.46	20.46
	7.12		9.30	11.29	14.23	15.20	16.22	18.42	Goleniów o	6.50	8.47	11.15	14.16	16.28	18.20	18.21	20.57	20.57
Wysoka Kamińska o	7.16	7.16	9.35	11.35	14.30	15.23	16.35	18.48	Szczecin Dąbie o	7.42	9.34	12.00	15.07	16.21	17.16	19.11	21.42	21.42
Stawno o	7.21	7.21	9.40	11.41	14.35	15.28	16.40	18.53	Szczecin Zdroje o	7.46	9.39	12.03	15.10	16.24	17.20	19.15	21.45	21.45
Górki Pomorskie o	7.25	7.25	9.44	11.45	14.39	15.32	16.44	18.57	Szczecin Port Centr. o	<	9.47	12.11	15.18	16.33	17.31	19.23	21.53	21.53
Jarszewo o	7.30	7.30	9.49	11.50	14.44	15.37	16.49	19.02	Szczecin Główny p	7.58	9.50	12.15	15.23	16.37	17.35	19.27	21.57	21.57
Kamień Pomorski p	7.37	7.37	9.55	11.56	14.50	15.43	16.55	19.08										

Uwaga: kursywą oznaczono pociągi regionalne kursujące w relacji Szczecin Główny – Świnoujście i z powrotem, skomunikowane na stacji Wysoka Kamińska z pociągami z/do Kamienia Pomorskiego.

Źródło: dane ze strony spółki PKP Przewozy Regionalne (<http://www.przewozyregionalne.pl/>, dostęp: 10.10.2013).

Jak wynika z analizy tabeli 1, na trasie Szczecin Główny – Kamień Pomorski działają połączenia bezpośrednie (dwie pary pociągów dziennie, przy czym poranny tylko w dni robocze), a łącznie na odcinku Wysoka Kamińska – Kamień Pomorski kursuje:

- w dni robocze (od poniedziałku do piątku) – sześć par pociągów,
- w soboty i niedziele – pięć par pociągów.

Warto zwrócić uwagę, że pociągi kursujące tylko na linii 407 są dobrze skomunikowane na stacji Wysoka Kamińska z pociągami regionalnymi z/do Szczecina Głównego (obsługującymi relację Szczecin – Świnoujście). Czasy przesiadek wynoszą od 5 do 13 min (średnio 7,7 min).

Czasy jazdy w obu kierunkach na linii 407 są zbliżone i kształtują się w granicach 20–22 min (średnio 20,56 min). To daje średnią prędkość handlową pociągów kursujących na tym odcinku w wysokości 51,2 km/h.

Przeciętny czas przejazdu pociągiem bezpośrednim w relacji Szczecin Główny – Kamień Pomorski to 90 min¹. Uwzględniając przesiadki w Wysokiej Kamieńskiej, czas ten jest zbliżony i kształtuje się w granicach od 89 min do 100 min.

Analizując ceny biletów kolejowych na odcinku Szczecin Główny – Kamień Pomorski, to zgodnie z tabelą opłat cena za przejazd pociągiem REGIO w tej relacji² (82 km) – bilet jednorazowy, klasa 2 – wynosi 18,60 zł. Na tej relacji wprowadzono jednak dla podróżnych ofertę specjalną (ulgę handlową) pod nazwą *Połączenie w dobrej cenie*. Polega ona na pobieraniu zryczałtowanej opłaty za przejazd w określonej relacji, takiej która jest niższa od taryfowej. Zgodnie z tą ofertą cena za bilet w relacji Szczecin Główny – Kamień Pomorski wynosi 12,50 zł.

W odniesieniu do **przewoźników samochodowych** (autobusy, mikrobusy) trasę Szczecin – Kamień Pomorski – Dziwnówek – Dziwnów obsługują³:

- PKS Szczecin,
- PKS Kamień Pomorski,
- Benko Bus (operujący na trasie Szczecin – Kamień Pomorski – Dziwnówek – Dziwnów – Międzywodzie),
- Ober-Trans (operujący na trasie Szczecin – Kamień Pomorski – Dziwnówek – Pobierowo – Trzęsacz – Rewal),
- KSK Bus (operujący na trasach:
 - Szczecin – Kamień Pomorski – Dziwnówek – Pobierowo – Trzęsacz – Rewal,
 - Szczecin – Kamień Pomorski – Dziwnówek – Dziwnów – Międzywodzie).

Udział PKS Szczecin jest marginalny. Przedsiębiorstwo to realizuje jedynie jeden kurs dziennie (w obie strony) w okresie wakacji szkolnych, w relacji Szczecin – Kamień Pomorski – Dziwnówek – Dziwnów – Międzywodzie.

¹ Wyjątkiem jest poranny pociąg, kursujący w dni robocze, relacji Kamień Pomorski (odjazd 6.28) – Szczecin Główny (przyjazd 7.58), który pokonuje trasę w czasie 120 min.

² Dane ze strony internetowej spółki PKP Przewozy Regionalne (<http://www.przewozyregionalne.pl/>).

³ Dane dotyczące rozkładów jazdy i cen poszczególnych przewoźników zaczerpnięto z ich stron internetowych (<http://www.pksszczecin.info/>, <http://www.pskskamienpom.pl/>, <http://www.mikrobusy.szczecin.pl/benkobus.htm>, <http://www.ober-trans.eu/>, <http://kskbus.pl/>).

Z kolei PKS Kamień Pomorski na trasie Szczecin – Kamień Pomorski w trakcie sezonu oferuje cztery kursy, a po sezonie – jeden kurs w dni robocze⁴. Zdecydowanie więcej kursów jest realizowanych z Kamienia Pomorskiego w kierunku Dziwnówka (Dziwnowa). W dni robocze jest to około 15 kursów, w dni świąteczne – osiem kursów.

Podstawową obsługę przewozów samochodowych na linii Szczecin – Kamień Pomorski zapewniają pozostałe firmy, oferujące przewozy mikrobusowe (tak zwane busy). Oferta tych firm jest następująca (liczba kursów w obie strony jest jednakowa):

- Benko Bus (trzy kursy dziennie⁵),
- Ober-Trans (cztery kursy dziennie – cały rok),
- KSK Bus (do Dziwnówka i dalej do Rewala – cztery kursy dziennie⁶, do Dziwnowa – dalej do Międzywodzia – dwa kursy dziennie).

Ceny biletów przewoźników mikrobusowych przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Ceny biletów (zł) przewoźników mikrobusowych w połączeniach na trasie Szczecin – Kamień Pomorski – Dziwnówek – Dziwnów

Relacja \ Przewoźnik	Szczecin – Kamień Pomorski	Szczecin – Kamień Pomorski – Dziwnówek	Szczecin – Kamień Pomorski – Dziwnówek – Dziwnów	Kamień Pomorski – Dziwnówek	Kamień Pomorski – Dziwnów
Benko Bus	15	18	20	4	5
Ober-Trans	15	18	–	4	5
KSK Bus	15	18	20	4	5

Źródło: opracowanie własne na podstawie cenników przewoźników mikrobusowych.

Na potrzeby rozważanego tematu porównano oferty przewoźnika kolejowego i przewoźników samochodowych w zakresie liczby kursów, cen biletów oraz czasów jazdy, co przedstawiono w tabelach 3–5.

⁴ Pominęto dwa kursy autobusów pospiesznych dalekobieżnych przejeżdżających na odcinku Kamień Pomorski – Szczecin, realizowane przez PKS Kamień Pomorski.

⁵ W sezonie wakacyjnym – pięć kursów dziennie.

⁶ W sezonie wakacyjnym – pięć kursów dziennie.

Tabela 3

Liczba kursów przewoźników pasażerskich samochodowych i kolejowych
w omawianych relacjach

Trasa \ Przewoźnik	PKS Kamień Pomorski Benko Bus Ober-Trans KSK Bus	PKP Przewozy Regionalne
Szczecin – Kamień Pomorski	12 (11)	6 (5)
Szczecin – Dziwnówek	11 (11)	x
Szczecin – Dziwnów	5 (5)	x
Kamień Pomorski – Dziwnówek	26 (19)	x
Kamień Pomorski – Dziwnów	20 (13)	x

Objaśnienie: () – w nawiasie podano liczbę kursów w dni świąteczne.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tabela 4

Ceny biletów (zł) przewoźników pasażerskich samochodowych i kolejowych
w omawianych relacjach

Trasa \ Przewoźnik	PKS Kamień Pomorski	Benko Bus Ober-Trans KSK Bus (busy)	PKP Przewozy Regionalne
Szczecin – Kamień Pomorski	12,70	15	12,50
Szczecin – Dziwnówek	–	18	x
Szczecin – Dziwnów	–	20	x
Kamień Pomorski – Dziwnówek	4,10	4	x
Kamień Pomorski – Dziwnów	5,10	5	x

Źródło: opracowanie własne na podstawie cenników przewoźników.

Analizując dane z tabeli 3 i 4, można stwierdzić, że PKP Przewozy Regionalne przedstawia najkorzystniejszą ofertę cenową spośród funkcjonujących w relacji Szczecin – Kamień Pomorski przewoźników, natomiast przewoźnicy samochodowi przeważają w liczbie kursów w tej relacji.

Warto przy tym zwrócić uwagę, że cena za przejazd kombinowany (kolejo-samochodowy) jest konkurencyjna w stosunku do oferty „busów” i kształtuje się następująco:

- Szczecin – Kamień Pomorski (kolej) + Kamień Pomorski – Dziwnówek (autobus bądź mikrobus) = 12,50 zł + 4,00 zł = **16,50 zł**,
- Szczecin – Kamień Pomorski (kolej) + Kamień Pomorski – Dziwnów (autobus bądź mikrobus) = 12,50 zł + 5,00 zł = **17,50 zł**.

Tabela 5

Czasy jazdy przewoźników pasażerskich samochodowych i kolejowych
w omawianych relacjach

Przewoźnik Trasa	PKS Kamień Pomorski	Benko Bus Ober-Trans KSK Bus (busy)*	PKP Przewozy Regionalne
Szczecin – Kamień Pomorski	1 godz. 54 min (kursuje przez Goleniów)	1 godz. 30 min	1 godz. 31 min
Szczecin – Dziwnówek	–	1 godz. 45 min	x
Szczecin – Dziwnów	–	1 godz. 50 min	x
Kamień Pom. – Dziwnówek	15 min	15 min	x
Kamień Pom. – Dziwnów	20 min	20 min	x

* Trasa do Kamienia Pomorskiego: Szczecin Dworzec Autobusowy – Szczecin Dąbie – (dk S3) – Przybiernów – (dk S3) – Parłówko – (dw 107) – Kamień Pomorski.

Źródło: opracowanie własne.

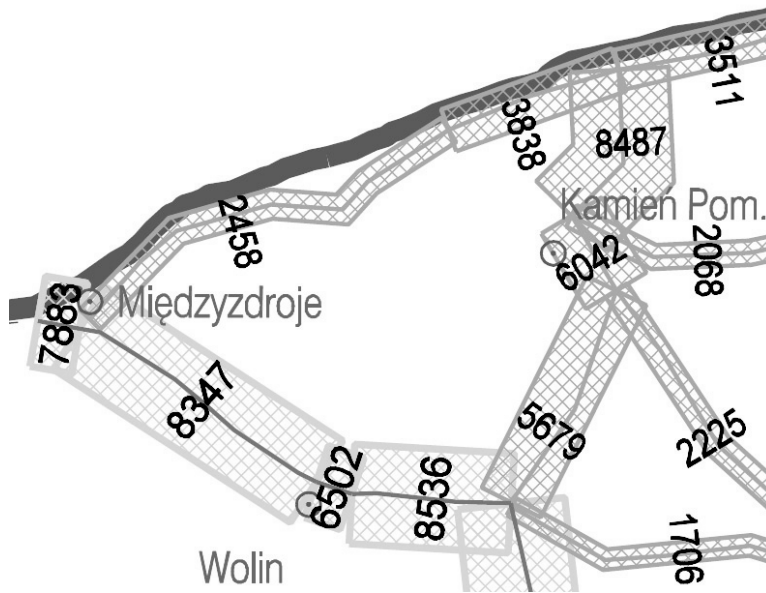
Jak wynika z danych z tabeli 5, czas jazdy pociągu na trasie Szczecin – Kamień Pomorski jest porównywalny z przejazdem „busem” i atrakcyjniejszy w stosunku do oferty PKS Kamień Pomorski.

Obciążenie ruchem pasażerskim na odcinku Kamień Pomorski – Dziwnów

Rozważając kwestię budowy omawianego odcinka, należy przeanalizować, czy aktualna wielkość ruchu pasażerskiego na odcinku Kamień Pomorski – Dziwnówek (Dziwnów) jest na tyle duża, że można zakładać, że część ruchu zostanie przeniesiona z dróg na kolej.

Połączenie drogowe z Kamienia Pomorskiego do Dziwnówka i dalej do Dziwnowa przebiega na odcinku Kamień Pomorski – Dziwnówek drogą wojewódzką nr 107 (Dziwnówek – Kamień Pomorski – Parłówko), a od Dziwnówka do Dziwnowa – drogą wojewódzką nr 102 (Międzyzdroje – Dziwnówek – Pobierowo – Rewal – Trzebiatów – Kołobrzeg). Odległość drogowa wynosi 12,1 km.

We wstępnych rozważaniach można posłużyć się danymi dotyczącymi pomiarów średniodobowego ruchu (SDR) na drogach wojewódzkich, dokonanego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w 2010 roku. Na rysunku 1 zaprezentowano graficznie wielkość SDR na analizowanym odcinku (w pojazdach samochodowych ogółem).



Rys. 1. Graficzne przedstawienie SDR na drogach w okolicach Kamienia Pomorskiego i Dziwnowa

Źródło: GDDKiA (<http://www.gddkia.gov.pl/>, dostęp: 30.10.2013).

Analizując prezentowane dane, warto zwrócić uwagę na fakt, że na odcinku Kamień Pomorski – Dziwnówek – Dziwnów (a zwłaszcza na odcinku Kamień Pomorski – Dziwnówek) natężenie ruchu kołowego jest stosunkowo duże (porównywalne z drogą do Świnoujścia, na przykład odcinek Parłówko – Wolin – Międzyzdroje), choć oczywiście są różnice w zakresie struktury tego ruchu.

Można sformułować tezę, że istnieje potencjał w zakresie możliwości przejścia części ruchu osobowego, zarówno z transportu publicznego, jak i indywidualnego, na tym odcinku z dróg na kolej, co oczywiście pociągnęłoby za sobą zmniejszenie tego ruchu na drogach dojazdowych. Potwierdzenie tej tezy wymaga jednak bardziej szczegółowych badań.

Ogólny szacunek kosztów budowy infrastruktury kolejowej

Na potrzeby niniejszych rozważań można przyjąć, że długość budowanego odcinka linii kolejowej byłaby zbliżona do długości drogi, czyli wynosiłaby od 13 do 15 km. Przykładowe możliwe warianty przebiegu nowego odcinka przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 2. Możliwe warianty przebiegu odcinka linii kolejowej Kamień Pomorski – Dziwnówek – Dziwnów

Źródło: opracowanie własne na podstawie mapy pobranej z <http://maps.google.com/> (dostęp: 2.11.2013).

Z uwagi na to, że nie jest wyznaczony w tym momencie konkretny przebieg linii, trudno przedstawić precyzyjne wyliczenia kosztów budowy. Dlatego szacunek kosztów budowy oparto na danych dotyczących kosztów budowy łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów (ze studium wykonalności *Modernizacja linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów*)⁷. Łącznica była pierwszym od wielu lat, budowanym od podstaw, odcinkiem linii kolejowej w województwie zachodniopomorskim (a nie tylko modernizowanym), stąd można realizację tej inwestycji odnieść do rozważanej tutaj koncepcji.

Według danych PKP PLK całkowity koszt budowy samej łącznicy wyniósł⁸ 16 272 879 zł. Łączna długość torów łącznicy wynosi 4,493 km, stąd koszt budowy 1 km łącznicy wyniósł $16\,272\,879\text{ zł} / 4,493\text{ km} = 3\,621\,830\text{ zł/km}$.

⁷ Inwestycja była współfinansowana przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013 (dofinansowanie wyniosło 75% kosztów kwalifikowanych). Budowę łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów zakończono w kwietniu 2013 r., a regularne przewozy rozpoczęto w czerwcu tego roku.

⁸ Prace budowlane na łącznicy dotyczyły: wykonania nasypów i rowów bocznych, ułożenia toru i trzech rozjazdów, wykonania przejazdów kolejowych, budowy przepustów, budowy peronu (przy Porcie Lotniczym), budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym z podłączeniem do LCS Goleniów oraz robót energetycznych.

Przyjmując koszty budowy 1 km omawianego odcinka na poziomie obliczonych dla łącznicy, można obliczyć szacunkowy koszt budowy infrastruktury kolejowej⁹ na odcinku Kamień Pomorski – Dziwnówek – Dziwnów:

$$15 \text{ km} \cdot 3\,621\,830 \text{ zł/1 km} = 54\,327\,450 \text{ zł/1 km.}$$

W przypadku ewentualnej elektryfikacji linii dodatkowo poniesione zostałyby koszty związane z budową sieci trakcyjnej, kabin sekcyjnych i ewentualne podstacji trakcyjnej.

Po zakończeniu realizacji inwestycji, w pewnym okresie jej eksploatacji, nie będą ponoszone nakłady odtworzeniowe, przeznaczone na odtworzenie lub ulepszenie (modernizację) elementów infrastruktury kolejowej. Proces związany z wolniejszą degradacją elementów drogi kolejowej w przypadku omawianego odcinka linii wynika z następujących przyczyn:

- wybudowany odcinek będzie nowy,
- będzie na nim przeważał ruch pasażerski (lżejszy tabor).

W tym okresie, obok kosztów eksploatacji linii, dla zapewnienia właściwego stanu technicznego linii będą ponoszone jedynie koszty bieżącego utrzymania oraz doraźnych napraw, co pozwoli zachować przejezdność linii i możliwość prowadzenia obsługi ruchu pociągów.

W odniesieniu do ewentualnej elektryfikacji nowego odcinka linii konieczna byłaby dokładna analiza, czy takie rozwiązanie jest opłacalne (to znaczy, czy osiągnięty zostanie tak zwany próg opłacalności trakcji)¹⁰. Niemniej jednak można stwierdzić, że elektryfikacja nowego odcinka byłaby raczej wskazana z uwagi na fakt istnienia już trakcji elektrycznej na działającej linii oraz z występujących

⁹ Koszty robót budowlanych na rozważanym odcinku obejmowałyby: podtorze (prace ziemne, odwodnienie, układanie podtorza), nawierzchnia (roboty torowe – układanie elementów nawierzchni i rozjazdów), przejazdy kolejowe i przejścia przez tory, obiekty inżynierskie (mosty, wiadukty, przepusty), perony (z wiatami), urządzenia telekomunikacyjne, urządzenia elektroenergetyczne oraz urządzenia SRK.

¹⁰ Należy pamiętać, że w odniesieniu do istniejącej trakcji elektrycznej jej istnienie jest związane z tzw. kosztami historycznymi, czyli już poniesionym w przeszłości. Dodatkowo trzeba brać pod uwagę, że w latach, w których elektryfikowano linię 407, natężenie ruchu kolejowego na niej, jak na całej sieci PKP było bez porównania większe. Obecny ruch pasażerski na linii jest znacznie mniejszy (a towarowy – marginalny). Należy więc przeprowadzić analizę ekonomiczną celowości elektryfikacji budowanego odcinka, uwzględniając wszakże możliwość zwiększenia ruchu pociągów na linii. Nie bez znaczenia jest jednak fakt, że w przypadku elektryfikacji będzie możliwość przejazdu pociągów prowadzonych trakcją elektryczną na całym odcinku, bez konieczności zmiany lokomotywy (np. w przypadku pociągów dalekobieżnych).

w tym wypadku korzyści dla pasażerów (brak konieczności przesiadek) oraz korzyści środowiskowych (zmniejszenie kosztów zewnętrznych).

Tabor

W przypadku omawianego projektu można rozważyć wariant bez zakupu taboru. Wynika to z następujących przesłanek:

- w przypadku elektryfikacji nowego odcinka – obecnie obsługujące linię 407 zespoły EZT będą mogły bez przeszkód obsługiwać nowy odcinek;
- w przypadku braku elektryfikacji nowego odcinka – linię mogłyby obsługiwać autobusy szynowe (szynobusy) PKP Przewozy Regionalne w Szczecinie, które są własnością Samorządu Województwa Zachodniopomorskiego¹¹.

Powiązania z innymi realizowanymi projektami

Koncepcja przedłużenia linii 407 z Kamienia Pomorskiego do Dziwnowa może zostać powiązana z – już realizowaną i kontynuowaną w dalszej perspektywie – modernizacją linii 401 (Szczecin Dąbie – Świnoujście)¹². W związku z tą inwestycją można również zmodernizować już istniejący odcinek linii 407 (do Kamienia Pomorskiego)¹³, przywracając mu nominalne parametry techniczno-eksploatacyjne linii¹⁴, poprawiając stan infrastruktury obsługi podróżnych¹⁵, modernizując urządzenia SRK, by obniżyć koszty prowadzenia ruchu pociągów.

¹¹ Ponieważ samorząd zamierza jeszcze w następnych latach kupować tego rodzaju tabor do obsługi połączeń regionalnych, stąd nie zachodzi potrzeba jego zakupu w ramach tego projektu. Samorząd jest bardziej doświadczony, a ponadto, uczestnicząc w konsorcjach zakupowych, ma mocniejszą siłę przetargową. Skoro linia zostałaby włączona w system przewozów regionalnych województwa, to i tak obsługiwałby ją tabor przewoźnika regionalnego używany przez samorząd.

¹² W ramach funduszu TEN-T w latach 2008–2010 przeznaczono 3,6 mln zł na przygotowanie dokumentacji przedprojektowej dla modernizacji linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań – Szczecin – Świnoujście. Następnie w ramach *Wieloletniego programu inwestycji kolejowych w latach 2010–2014* przewidziano 105 mln zł (z budżetu państwa) na prace modernizacyjne na linii 401, z których część została już wykonana.

¹³ Wykorzystując w tym celu np. środki w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego.

¹⁴ Likwidacja ograniczeń prędkości, poprawa stanu nawierzchni, modernizacja przejazdów itp.

¹⁵ Montaż wiat przystankowych, poprawienie nawierzchni peronów oraz wymiana i budowa oświetlenia na peronach itp.

Zgodność projektu z politykami horyzontalnymi UE i dokumentami programowymi na szczeblu unijnym, krajowym i regionalnym

Rozpatrując kwestię realizacji omawianej koncepcji, warto sięgnąć po środki unijne, co znacząco zwiększyłyby szanse na jego realizację. W tym kontekście warto wspomnieć, że w województwie zachodniopomorskim zrealizowano z powodzeniem dwa projekty modernizacji i rewitalizacji lokalnych linii kolejowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013 (dofinansowanie wyniosło do 75% kosztów kwalifikowanych) na linii 402 – na odcinku Goleniów – Kołobrzeg, oraz na linii 403 – na odcinku Wałcz – Kalisz Pomorski – Ulikowo¹⁶.

Omawiany projekt byłby zgodny z trzema głównymi politykami horyzontalnymi UE – polityką zrównoważonego rozwoju¹⁷, polityką równości szans¹⁸ oraz polityką ochrony środowiska naturalnego¹⁹. Projekt jest również spójny z zasadniczymi wytycznymi unijnej polityki transportowej wyrażonej w białej księdze z 2011 roku²⁰, w której podkreśla się, że rozwój transportu kolejowego i dążenie do zmniejszania udziału transportu drogowego jest w centrum uwagi wszystkich programów rozwoju transportu publicznego w Unii Europejskiej.

¹⁶ Więcej o inwestycjach na tych liniach na stronie internetowej PKP PLK SA (http://www.plk-sa.pl/fileadmin/PDF/materiały_informacyjne_do_pobrania/Foldery/linia_402_i_403_folder.pdf).

¹⁷ Zgodnie z zapisami polityki zrównoważonego rozwoju transport jest szczególnie ważnym sektorem gospodarczym ze względu na zadania, jakie realizuje we współczesnym życiu społecznym i gospodarczym. W związku z tym spójna i dobrze rozwinięta sieć stanowi istotny element umożliwiający rozwój gospodarczy i społeczny regionów. Wydłużenie istniejącej linii pozwoli na zwiększenie spójności transportowej regionu, co znacząco poprawi wygodę dojazdu do pracy, szkół, ośrodków zdrowia, urzędów administracyjnych, ośrodków kulturalnych, wypoczynkowych i innych ludności mieszkającej na tych terenach oraz ułatwi dojazd turystom.

¹⁸ Realizowany projekt dałby możliwość zwiększenia udziału w życiu zawodowym lub społecznym grupom marginalizowanym i zwiększyłby możliwości osób bezrobotnych na podjęcie zatrudnienia poza miejscem zamieszkania.

¹⁹ Budowa tego odcinka linii mogłaby się przyczynić do wzrostu liczby przewożonych pasażerów, a tym samym do częściowego ich „przejęcia” z transportu samochodowego i to nie tylko w relacji Kamień Pomorski – Dziwnów, ale także na połączeniach drogowych z aglomeracji szczecińskiej i dalszych stron w przypadku bezpośrednich przejazdów transportem kolejowym.

²⁰ *Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, KOM(2011)144, Bruksela, 28.03.2011.

Na szczeblu krajowym proponowana koncepcja wpisywałaby się w zapisy następujących dokumentów programowych:

- *Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025*²¹,
- *Strategia rozwoju kraju 2007–2015*²²,
- *Strategia rozwoju kraju 2020*²³,
- *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*²⁴,

²¹ *Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 27.06.2005 r. W dokumencie podkreśla się, że podstawowym celem polityki transportowej państwa w tym okresie jest zdecydowana poprawa jakości systemu transportowego kraju i jego rozbudowa zgodnie z zasadami polityki zrównoważonego rozwoju. Ten główny cel ma zostać osiągnięty przez realizację zadań pozwalających na osiągnięcie celów częściowych, takich m.in. jak: poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego, integracja systemu transportowego w układzie gałęziowym i terytorialnym czy ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Budowa tego połączenia przyczyniłaby się bezpośrednio lub pośrednio do osiągnięcia każdego z wymienionych celów.

²² *Strategia rozwoju kraju 2007–2015*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2006. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29.11.2006. W strategii rozwoju kraju położono m.in. nacisk na optymalizację i podniesienie jakości systemu transportowego kraju, z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych działalności transportowej ponoszonych przez społeczeństwo i gospodarkę. Służyć temu ma dążenie do zintegrowania transportu w układzie gałęziowym i terytorialnym, jak również podniesienie parametrów eksploatacyjnych sieci transportowych. Natomiast zmniejszanie uciążliwości wpływu transportu na środowisko ma być uzyskiwane przez wspieranie alternatywnych dla transportu drogowego i lotniczego form transportu.

²³ *Strategia rozwoju kraju 2020*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2012. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 25.09.2012. Celem głównym tej strategii średniookresowej staje się wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych zdolności zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności. Wyróżniono w niej trzy obszary strategiczne, w tym obszar drugi – konkurencyjna gospodarka. W ramach celów określonych w tym obszarze określono cel II.7 – Zwiększenie efektywności transportu, w tym działanie II.7.2. Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych. Sprowadzają się one do tego, że w ramach zapewnienia spójności terytorialnej konieczna jest rozbudowa połączeń lokalnych stanowiących połączenia pomiędzy miejscowościami i uzupełniających transportowe układy krajowe i wojewódzkie.

²⁴ *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013. Cel strategiczny polityki przestrzennego zagospodarowania kraju określono następująco: efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągania ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie. W ramach koncepcji wyróżniono sześć celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie do roku 2030. Cel trzeci mówi o poprawie dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych przez rozwijanie m.in. infrastruktury transportowej. Wśród kierunków działań wymienia się m.in.: 3.1. Poprawa dostępności polskich miast i regionów, 3.1.3. Poprawa dostępności ośrodków subregionalnych oraz obszarów wiejskich oraz 3.2. Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu.

- *Krajowa strategia rozwoju regionalnego: regiony, miasta, obszary wiejskie*²⁵,
- *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*²⁶.

Również na szczeblu lokalnym omawiany projekt byłby zgodny z zapisami między innymi takich dokumentów, jak:

- *Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego*²⁷,
- *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*²⁸,
- *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*²⁹,

²⁵ *Krajowa strategia rozwoju regionalnego: regiony, miasta, obszary wiejskie*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 13.07.2010 r. W krajowej strategii wyróżniono trzy podstawowe cele polityki regionalnej do 2020 r., w tym m.in. wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów oraz budowanie ich spójności terytorialnej. Przewiduje się więc podejmowanie działań w zakresie zwiększania dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów oraz zapewnienie efektywnej infrastruktury transportowej i poprawę funkcjonowania lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego).

²⁶ *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013. Za cel główny strategii rozwoju transportu przyjęto zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego. Za priorytetowe kierunki interwencji w zakresie modernizacji i przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury uznaje się w strategii m.in. rozwijanie i poprawę lokalnych połączeń transportowych oraz wzmacnianie powiązań transportowych zapewniających dostęp z miast wojewódzkich do obszarów o specyficznych walorach i potencjałach rozwojowych, w tym o znaczeniu turystycznym.

²⁷ *Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego*, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010. W ramach celu kierunkowego 3.6. Poprawa dostępności do obszarów o walorach turystycznych i uzdrowiskowych przewidziane jest działanie B, czyli rozwijanie połączeń kolejowych, poprawiających dostęp do obszarów o walorach turystycznych i uzdrowiskowych.

²⁸ *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*, Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010. W ramach celów i kierunków zagospodarowania przestrzennego województwa dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej wymienia się kierunek 3 – Kształtowanie systemu zewnętrznych i wewnętrznych kolejowych powiązań transportowych. W ramach zaleceń dla tego kierunku w pkt 7 wymienia się poprawę dostępności do pasa nadmorskiego poprzez przedłużenie linii kolejowej z Kamienia Pomorskiego do Dziwnówka i Rewala.

²⁹ *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010. Cel generalny strategii w zakresie systemu transportu kolejowego do 2020 r. można określić następująco: zapewnienie pełnego pod względem ilościowym, strukturalnym i jakościowym pokrycia popytu na kolejowe usługi przewozowe, pasażerskie i towarowe oraz zaoferowanie atrakcyjnej oferty przewozowej przyciągającej pasażerów i ładunki do transportu kolejowego z uwzględnieniem wymagań bezpieczeństwa transportowego oraz ochrony środowiska naturalnego.

- *Strategia rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim do 2015 roku*³⁰.

Analizując zapisy przedstawionych dokumentów, można wywnioskować, że projekt budowy odcinka linii kolejowej Kamień Pomorski – Dziwnów dobrze wpisuje się w przytoczone polityki horyzontalne UE i dokumenty programowe, zarówno na szczeblu unijnym, krajowym, jak i lokalnym. Daje to więc podstawy, by wystąpić o środki unijne w przypadku realizacji tego przedsięwzięcia.

Korzyści z realizacji projektu

Można wskazać następujące korzyści związane z realizacją tego projektu:

- Podtrzymanie istniejących i rozwinięcie nowych funkcji systemu transportowego regionu, a w szczególności transportu kolejowego.
- Zwiększenie spójności poszczególnych obszarów w regionie.
- Zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego³¹.
- Zmniejszenie liczby wypadków drogowych oraz kongestii³².
- Poprawa wizerunku transportu kolejowego oraz standardu obsługi pasażerów³³.
- Zwiększenie konkurencyjności kolei w stosunku do transportu samochodowego.

³⁰ *Strategia rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim do 2015 roku*, Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, Warszawa–Szczecin–Koszalin 2005/2006. Aktualizacja: grudzień 2008–sierpień 2010. Obszar priorytetowy IV strategii dotyczy zagadnienia kształtowania przestrzeni turystycznej. W ramach tego wyróżniono cel operacyjny IV.4 – Zwiększanie dostępności turystycznej regionu, w którym przewidziano działanie IV.4.2. – Uwzględnienie potrzeb regionalnego rynku turystycznego przy modernizacji i rozbudowie infrastruktury transportowej. Działanie obejmuje m.in. wyznaczenie regionalnych priorytetów modernizacji i budowy dróg oraz linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem połączeń z obszarami wartościowymi dla gospodarki turystycznej regionu (w tym głównie z kurortami, miejscowościami nadmorskimi).

³¹ Redukcja kosztów zewnętrznych transportu w wyniku „przejęcia” części pasażerów z transportu indywidualnego (samochody osobowe) i samochodowego (autobusy, mikrobusy).

³² Zarówno na odcinku Kamień Pomorski – Dziwnówek – Dziwnów, jak i na pozostałych drogach dojazdowych.

³³ Budowa nowej infrastruktury i modernizacja istniejącej, w szczególności w przypadku poprawy stanu infrastruktury stacyjnej, przyczynia się do poprawy wizerunku transportu kolejowego oraz standardu obsługi pasażerów. Odnowione i zadbane stacje oraz przystanki osobowe, odpowiednio wyposażone (np. wiaty, ławki), umożliwiają podróżnym spędzenie czasu oczekiwania na pociąg w sprzyjających warunkach. Z punktu widzenia pasażerów jest to odbierane jako dbanie o korzystających z usług kolei.

- Dla kolejowego przewoźnika pasażerskiego PKP Przewozy Regionalne – możliwy wzrost przychodów związanych z większymi przewozami pasażerskimi.
- Dla zarządcy infrastruktury PKP PLK:
 - wzrost przewozów³⁴,
 - możliwa modernizacja istniejącej infrastruktury³⁵.
- Dla pasażera:
 - oszczędność czasu, w wyniku budowy nowego (modernizacji istniejącego) odcinka linii i skrócenia czasu przejazdu pasażerów transportem kolejowym.

W tabeli 6 przedstawiono symulację dotyczącą możliwych czasów jazdy w omawianych relacjach po wybudowaniu nowego odcinka³⁶.

Tabela 6

Prognozowane czasy przejazdu po budowie nowego odcinka linii 407

Trasa \ Przewoźnik	Mikrobusy	Kolej	
		Budowa tylko nowego odcinka (bez modernizacji istniejącej linii)	Budowa nowego odcinka i modernizacja istniejącej linii
Szczecin – Kamień Pomorski	1 godz. 30 min	1 godz. 31 min	1 godz. 21 min
Szczecin – Dziwnów	1 godz. 50 min	1 godz. 44 min	1 godz. 34 min
Kamień Pomorski – Dziwnów	20 min	13 min	

Źródło: obliczenia własne.

³⁴ Budowa tego odcinka linii kolejowej, oprócz uruchomienia przewozów kolejowych na danym odcinku, może się również przyczynić do zwiększenia liczby kursujących pociągów pasażerskich na pozostałych liniach kolejowych sieci PKP PLK (w tym przede wszystkim na liniach 407 i 401) i innych (w przypadku innych relacji w przewozach regionalnych czy międzyregionalnych). W efekcie PKP PLK uzyskuje korzyść w postaci zwiększenia wielkości przychodów z tytułu udostępniania swoich linii przewoźnikom pasażerskim oraz przychodów uzyskiwanych z pozostałej działalności podstawowej świadczonej na rzecz tych przewoźników.

³⁵ W przypadku modernizacji istniejącego odcinka linii nr 407 PKP PLK ma korzyści w postaci: poprawy stanu technicznego nawierzchni kolejowej, poprawy w zakresie należytego utrzymania linii kolejowej, zwiększenia zdolności przepustowej linii kolejowej, likwidacji ograniczeń prędkości, poprawy bezpieczeństwa ruchu pociągów, skrócenia czasów jazdy pociągów oraz zmniejszenia kosztów prowadzenia ruchu (w przypadku zastosowania zdalnego prowadzenia ruchu).

³⁶ Analizując średnie prędkości handlowe na już zmodernizowanych liniach: linia 402 (odcinek: Kołobrzeg – Nowogard – Gryfice – Goleniów, odległość 100 km) 63,83 km/h oraz linia 403 (Ulikowo – Kalisz Pomorski – Wałcz – Piła Główna, odległość 129 km) 57,34 km/h, można przyjąć, że na wybudowanej linii (ewentualnie na zmodernizowanym istniejącym odcinku) przeciętna prędkość handlowa wyniesie ok. 60 km/h.

- Atrakcyjniejsze ceny w odniesieniu do przejazdów transportem samochodowym (konkurencyjne wobec przewoźników samochodowych). Aktualnie PKP Przewozy Regionalne oferują atrakcyjne ceny (niższe niż taryfowe), między innymi w relacjach do Świnoujścia czy Międzyzdrojów³⁷. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby wprowadzić takie opłaty (tabela 7)³⁸.

Tabela 7

Prognozowane ceny biletów (zł) po budowie nowego odcinka linii 407

Przewoźnik	Mikrobusy	Kolej
Szczecin – Kamień Pomorski	15,00	12,50
Szczecin – Dziwnów	20,00	15,00–16,00
Kamień Pomorski – Dziwnów	5,00	5,30*

* Według aktualnego cennika PKP Przewozy Regionalne.

Źródło: obliczenia własne.

- Dla mieszkańców aglomeracji szczecińskiej:
 - większy wybór miejscowości nadmorskich, do których można bezpośrednio dojechać pociągiem³⁹,
 - budowę omawianego odcinka i modernizację istniejącej linii 407 można powiązać z rozwojem szczecińskiej kolei aglomeracyjnej, co w związku z dalszą modernizacją linii 401 dałoby szansę na szybkie połączenia dla mieszkańców aglomeracji szczecińskiej⁴⁰ do miejscowości nadmorskich.

³⁷ Oferta handlowa *Połączenie w dobrej cenie* przewiduje następujące ceny promocyjne w relacjach: Szczecin Główny – Międzyzdroje (odległość 98 km) – 15,00 zł oraz Szczecin Główny – Świnoujście (odległość 111 km) – 16,00 zł.

³⁸ Tym bardziej że odległość kolejowa Szczecin Główny – Kamień Pomorski (82 km) jest krótsza niż do Międzyzdrojów czy Świnoujścia. Ponadto warto pamiętać, że przewoźnicy kolejowi oprócz ulg handlowych honorują w pełni wszystkie ulgi ustawowe.

³⁹ Np. w ramach przejazdów okazjonalnych (przykładowo, weekendowych) w sezonie lub poza nim. Oprócz Świnoujścia, Międzyzdrojów czy Kołobrzegu dzięki tej inwestycji możliwy byłby bezpośredni dojazd do Dziwnowa (Dziwnówka) i łatwiejszy dojazd do miejscowości leżących w pobliżu nowej linii (Międzywodzie – Pobierowo – Trzęsacz – Rewal). Ten wzrost oferty w zakresie bezpośrednich połączeń mógłby się przełożyć z jednej strony na częściowe rozbitcie istniejących potoków podróży na linii do Świnoujścia i Międzyzdrojów na kierunek do Dziwnowa, a z drugiej – do zwiększenia częstotliwości tego rodzaju przejazdów.

⁴⁰ Szczecin, Stargard Szczeciński, Gryfino, Police.

- Dla turystów przyjeżdżających na wypoczynek (również kuracjuszy) z różnych części kraju (lub z zagranicy, na przykład z Niemiec):
 - osoby przyjeżdżające na pobyt wypoczynkowy do Dziwnowa (Dziwnówka)⁴¹ pociągiem dalekobieżnym mogłyby odbyć całą podróż tylko jedną gałęzią transportu (niższe koszty przejazdu), z jedną przesiadką w Szczecinie (Szczecin-Dąbie⁴², Szczecin Główny) lub w Wysokiej Kamieńskiej na pociąg regionalny do Dziwnowa⁴³,
 - można również rozważyć możliwość wprowadzenia pociągów dalekobieżnych na tę trasę, swój bieg kończyłyby one czy rozpoczynałyby w Dziwnowie (na przykład w relacjach do Poznania, Zielonej Góry, Wrocławia⁴⁴)⁴⁵.
- Dla mieszkańców gminy Dziwnów i miejscowości położonych przy nowej linii:
 - wzrost dostępności komunikacyjnej (alternatywna gałąź transportu),
 - możliwość bezpośredniego dojazdu transportem kolejowym do stolicy województwa, miejscowości pośrednich i innych),
 - ułatwienie dojazdów do pracy, szkół, ośrodków zdrowia, urzędów administracyjnych, ośrodków kulturalnych i innych.

⁴¹ Ewentualnie innych miejscowości leżących w pobliżu linii – Międzywodzie, Pobierowo, Trzęsacz, Rewal.

⁴² Szczególnie układ torowy stacji Szczecin-Dąbie jest korzystny z punktu widzenia pasażera, jeśli chodzi o przesiadki. Pociągi dalekobieżne przybywające do Szczecina zatrzymują się przy peronie drugim (tor 1) i z tego samego peronu (tor 2) odjeżdżają pociągi regionalne w kierunku Świnoujścia, Międzyzdrojów czy Kołobrzegu.

⁴³ Turyści nie musieliby korzystać z komunikacji samochodowej (PKS, busy). Dotyczy to także osób, które całą trasę pokonywali wcześniej własnym samochodem. Mając lepszą ofertę, być może wybraliby transport kolejowy.

⁴⁴ Warto przypomnieć, że w rozkładzie jazdy 2008/2009 kursował bezpośredni pociąg dalekobieżny relacji Wrocław Główny – Kamień Pomorski („Karmazyn”).

⁴⁵ W przypadku elektryfikacji nowego odcinka sprawa byłaby prostsza z punktu widzenia technologicznego, gdyż EZT czy tradycyjne składy prowadzone lokomotywą elektryczną mogłyby bezpośrednio wjechać na linię i dojechać do Dziwnowa. W przypadku braku elektryfikacji nowego odcinka dochodzą zabiegi natury organizacyjnej związane ze zmianą trakcji z elektrycznej na spalinową (w Wysokiej Kamieńskiej lub Kamieniu Pomorskim). Jednakże jest to tylko kwestia dobrej organizacji tego procesu. Z punktu widzenia technologicznego nie jest to problemem.

- Dla mieszkańców innych miejscowości i okolicznych obszarów:
 - lepszy dostęp do transportu kolejowego (od strony Dziwnowa – Międzywodzie; od strony Dziwnówka – Pobierowo, Trzęsacz, Rewal) – bliżej do alternatywnej gałęzi transportu.
- Dla mieszkańców Kamienia Pomorskiego:
 - wzrost liczby turystów w mieście jako efekt zwiększenia przewozów pasażerskich do miejscowości nadmorskich,
 - polepszenie obsługi transportowej miejscowości⁴⁶.

Zagrożenia

Pomijając zagrożenia związane tylko z realizacją samej inwestycji⁴⁷, można wskazać inne, które mogłyby zagrażać realizacji omawianej koncepcji:

- niższa frekwencja pasażerów w pociągach poza sezonem letnim,
- prowadzone modernizacje dróg wojewódzkich⁴⁸ nr 102 i 107⁴⁹, co podniesie ich standard (w tym przepustowość) i dzięki temu polepszy warunki funkcjonowania przewoźników samochodowych, może także zachęcać do korzystania z transportu indywidualnego,
- możliwa ostra walka konkurencyjna między obecnymi przewoźnikami samochodowymi a przewoźnikiem kolejowym⁵⁰.

Wskazane potencjalne zagrożenia wymagają dalszych, pogłębionych badań. W tym momencie trudno określić, na ile są one poważne w kontekście rozpatrywanej koncepcji.

⁴⁶ Wzrost liczby połączeń wynikający z dodatkowych pociągów kursujących na nowym odcinku w relacjach z/do Szczecina.

⁴⁷ Np. problemy związane z finansowaniem, zbilansowaniem budżetu, opóźnieniami w realizacji i inne.

⁴⁸ Modernizacje dróg pasa nadmorskiego zostały zapisane w *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*.

⁴⁹ M.in. budowa dużego węzła w Parłótku ułatwiającego przejazd z dk S3 na dw 107.

⁵⁰ Być może będzie konieczność interwencji władz samorządowych w zakresie kompetencji określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Warto również rozważyć możliwość włączenia przewoźników samochodowych w nowy system obsługi transportowej tego obszaru tak, aby konfrontację zastąpić współpracą.

Wnioski

Z przeprowadzonych w artykule rozważań można wyciągnąć następujące wnioski:

- Aktualna oferta transportu kolejowego jest konkurencyjna w stosunku do oferty przewoźników samochodowych w obsłudze połączenia Kamień Pomorski – Szczecin, zarówno pod względem czasu przejazdu, jak i cen biletów.
- Stosunkowo duże natężenie ruchu kołowego między Kamieniem Pomorskim a Dziwnowem wskazuje, że istnieje potencjał w zakresie możliwości przejęcia części ruchu osobowego na tym odcinku z dróg na kolej.
- Omawiany projekt wpisuje się w polityki horyzontalne UE, zapisy unijnych dokumentów programowych oraz polskich (na szczeblu krajowym i regionalnym), co daje możliwość ubiegania się o środki unijne do jego realizacji.
- Realizacja projektu dałaby wiele korzyści (zostały już wymienione).

Przeprowadzone rozważania na temat koncepcji przedłużenia istniejącej linii kolejowej nr 407 w kierunku Dziwnowa, choć mają charakter ogólny i pogładowy, to jednak, zdaniem autora, przemawiają za tym, aby podjąć dalsze, pogłębione analizy już na poziomie zainteresowanych samorządów.

Bibliografia

- Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, KOM(2011)144, Bruksela, 28.03.2011.
- Dyr T., *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009.
- Dyr T., *Szanse i zagrożenia dla rozwoju rynku kolejowych przewozów regionalnych*, „Transport Miejski i Regionalny” 2008, nr 12.
- <http://kskbus.pl/>.
- <http://www.gddkia.gov.pl/>.
- <http://www.mikrobusy.szczecin.pl/benkobus.htm>.
- <http://www.ober-trans.eu/>.
- <http://www.pskskamienpom.pl/>.
- <http://www.pksszczecin.info/>.
- <http://www.plk-sa.pl/>.
- <http://www.przewozyregionalne.pl/>.

- Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013.
- Krajowa strategia rozwoju regionalnego: regiony, miasta, obszary wiejskie*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010.
- Niedzielski P., *Polityka innowacyjna w transporcie*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2003.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*, Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010.
- Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.
- Rola samorządu w kształtowaniu transportu regionalnego w Polsce i Europie*, red. B. Molecki, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2010.
- Strategia rozwoju kraju 2020*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2012.
- Strategia rozwoju kraju 2007–2015*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2006.
- Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010.
- Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013.
- Strategia rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim do 2015 roku*, Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, Warszawa – Szczecin – Koszalin 2005/2006.
- Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego*, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010.

THE POSSIBILITY OF USING RAIL TRANSPORT AT THE CONNECTIONS KAMIEN POMORSKI – DZIWNÓW COSTS AND BENEFITS

Summary

The purpose of this article is to present the costs and benefits of the implementation of the concept of extending the railway line Wysoka Kamienska – Kamien Pomorski continue to Dziwnow. The article compares the transport service to Dziwnow taking into account the current state and possible consideration to implement above mentioned line. The paper presents a general calculation of the costs of building a new line and the potential benefits of this project.

Keywords: rail transport, railway line