

Szczecińska Kolej Metropolitalna

- studium wykonalności



dr inż. Krystian Pietrzak

STUDIUM WYKONALNOŚCI „Szczecińska Kolej Metropolitalna”

Umowa nr 6/67/MOF₂/SSOM/2014
na wykonanie opracowania
*„Wzmacnianie obszaru
funkcjonalnego poprzez integrację
systemu transportu publicznego na
obszarze Szczecińskiego Obszaru
Metropolitalnego”*



| Etap | Tytuł |
|-------------|---|
| Etap I | Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych |
| Etap II | Analizy ruchowo-marketingowe opcji modernizacyjnych |
| Etap III | Analiza stanu istniejącego infrastruktury i taboru |
| Etap IV | Analizy techniczne opcji modernizacji linii wraz z oszacowaniem kosztów |
| Etap V | Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko |
| Etap VI | Analiza CBA i wybór opcji |
| Etap VII | Uszczegółowienie analiz dla wybranej opcji modernizacji linii |



CEL PROJEKTU

Podstawowym celem projektu jest utworzenie **głównej osi transportu publicznego** na terenie SOM z wykorzystaniem istniejących linii kolejowych.

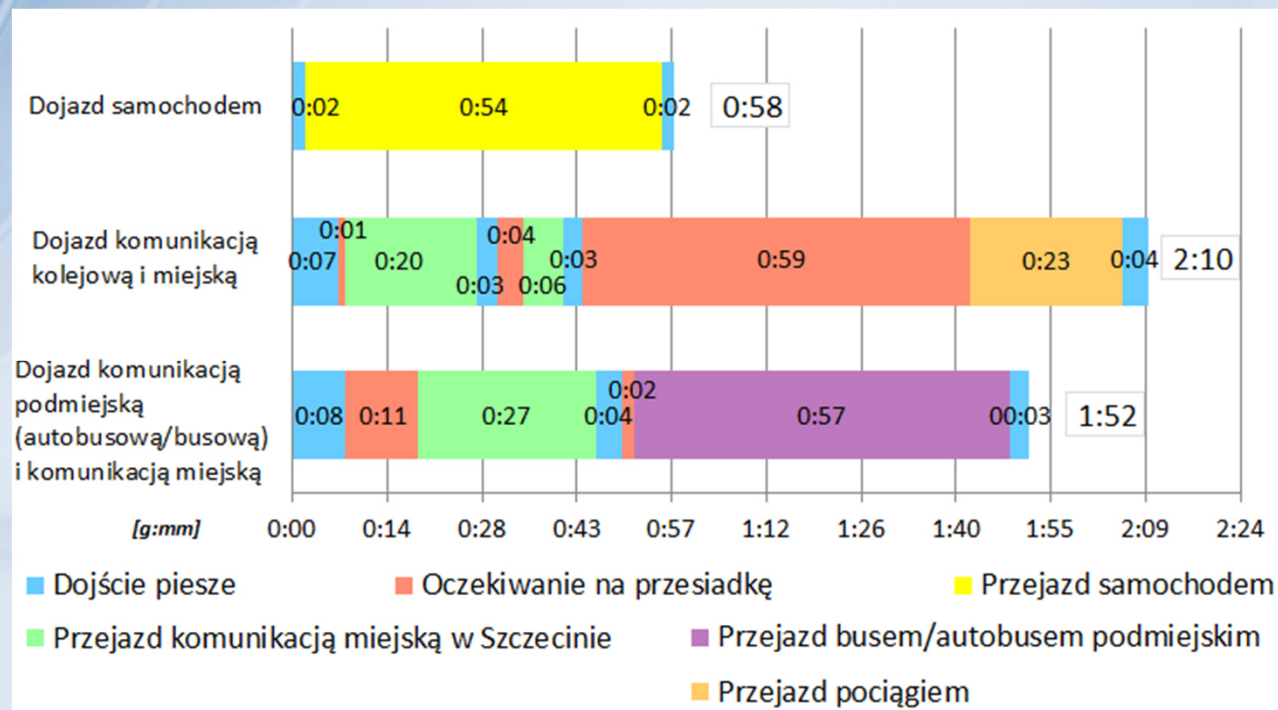


Sieć **SKM** ma być zintegrowana z liniami autobusowymi obsługującymi miejscowości w poszczególnych gminach SOM. Ma być również **uzupełnieniem** sieci transportu publicznego na obszarze Miasta Szczecina (quasi kolej miejska).

Projekt zakłada objęcie sieci pociągów SKM **systemem jednego biletu metropolitalnego**, co znacznie ułatwi podróżowanie mieszkańcom SOM.

INTEGRACJA MIĘDZYGAŁĘZIOWA

Zestawienie obecnych czasów podróży „door to door”
z ul. Unii Lubelskiej w Szczecinie do ul. Chrobrego w Gryfinie



Źródło: Trako Wrocław

OBSZAR PROJEKTU

Projekt zakłada utworzenie sieci **SKM** na istniejących liniach kolejowych na obszarze SOM.



Są to następujące linie kolejowe:

- **351** na odcinku Stargard Szczeciński – Szczecin Główny wraz z odcinkiem linii **411** Stargard Szczeciński – Stargard Kluczewo,
- **273** na odcinku Dolna Odra - Gryfino – Szczecin Główny,
- **401** na odcinku Szczecin Dąbie – Goleniów – Świnoujście wraz z odcinkiem linii kolejowej nr **402** i **434** do Portu Lotniczego Szczecin Goleniów,
- **406** na odcinku Szczecin Główny – Police – Trzebież wraz z odgałęzieniem do Osiedla Police Chemik.

OBSZAR PROJEKTU





- (A) – obszar funkcjonalny portu w Szczecinie,
- (B) – obszar funkcjonalny portu w Policach,
- (C) – obszar funkcjonalny portu w Świnoujściu,
- (D) – terminal promowy w Świnoujściu,
- (E) – port lotniczy Szczecin-Goleniów,
- (F) – zakłady chemiczne w Policach,
- (G) – Szczeciński Park Przemysłowy
- (H) – Goleniowski Park Przemysłowy,
- (I) – Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii w Stargardzie Szczecińskim,
- (J) – Stargardzki Park Przemysłowy,
- (K) – Policki Park Przemysłowy,
- (L) – Strefa rozwoju funkcji techniczno-produkcyjnej w elektrowni „Dolna Odra”,
- (M) – Dunikowo – podstrefa Szczecin SSE Euro - Park Mielec,
- (N) – Trzebusz – podstrefa Szczecin SSE Euro - Park Mielec,
- (O) – Lubczyńska/Kniewska – podstrefa Szczecin SSE Euro - Park Mielec,
- (P) – Park Regionalny w Gryfinie (Gardno).

PRZYJĘTE OPCJE

Opcja „0”

Budowa sieci **SKM** na liniach kolejowych, gdzie obecnie prowadzone są regionalne przewozy pasażerskie tj. na liniach:

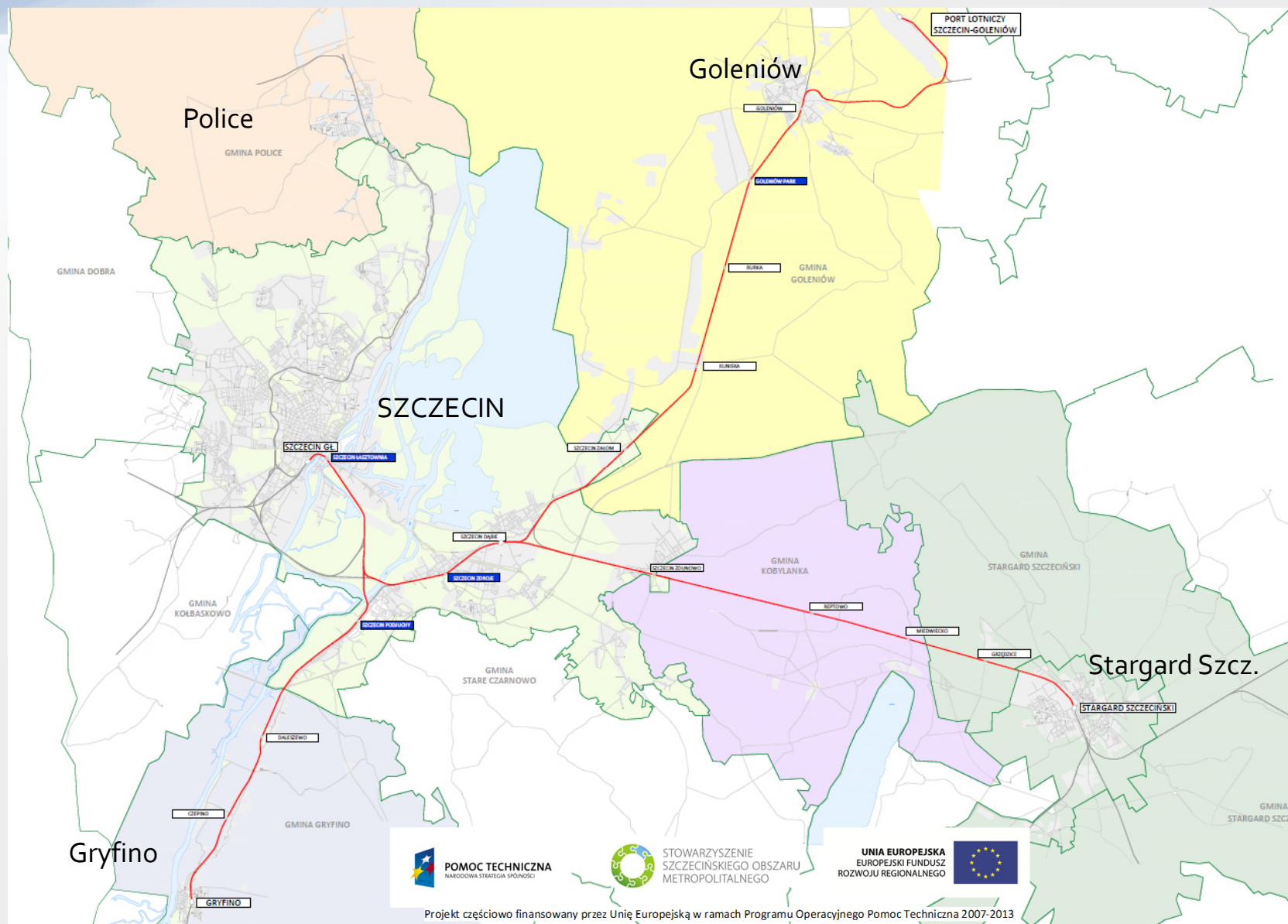
- 351 na odcinku Stargard Szczeciński – Szczecin,
- 273 na odcinku Dolna Odra – Gryfino – Szczecin,
- 401 Szczecin – Goleniów – Świnoujście z odgałęzieniem na linię 402 i 434 do Portu Lotniczego Szczecin Goleniów.

W tej opcji **nie przewiduje się** modernizacji i wprowadzania przewozów pasażerskich na liniach:

- 406 na odcinku Szczecin – Police,
- 411 na odcinku Stargard Szczeciński – Stargard Szczeciński Kluczewo.



Opcje budowy sieci SKM **opcja „o”**



PRZYJĘTE OPCJE

Opcja „1”

Budowa sieci **SKM** na liniach:

- 351 na odcinku Stargard Szczeciński – Szczecin Główny **z odgałęzieniem na linię 411 do Stargardu Kluczewa,**
- 273 na odcinku Dolna Odra – Gryfino – Szczecin Główny,
- 401 Szczecin – Goleniów – Świnoujście z odgałęzieniem na linię 402 i 434 do Portu Lotniczego Szczecin Goleniów,
- **406 z jej modernizacją na odcinku Szczecin – Police wraz z budową nowego przystanku w Policach (wraz z modernizacją przystanków na obszarze Szczecina).**



PRZYJĘTE OPCJE

Opcja „2”

Budowa sieci **SKM** na liniach:

- 351 na odcinku Stargard Szczeciński – Szczecin Główny z odgałęzieniem na linię 411 do Stargardu Kluczewa,
- 273 na odcinku Dolna Odra – Gryfino – Szczecin Główny,
- 401 Szczecin – Goleniów – Świnoujście z odgałęzieniem na linię 402 i 434 do Portu Lotniczego Szczecin Goleniów,
- 406 z jej modernizacją na odcinku Szczecin – Police **z odgałęzieniem do Osiedla Chemik w Policach z dwoma wariantami przebiegu tego odgałęzienia.**



PRZYJĘTE OPCJE

Opcja „2”

Przebieg tego odgałęzienia w Policach rozpatrywany był w dwóch wariantach:

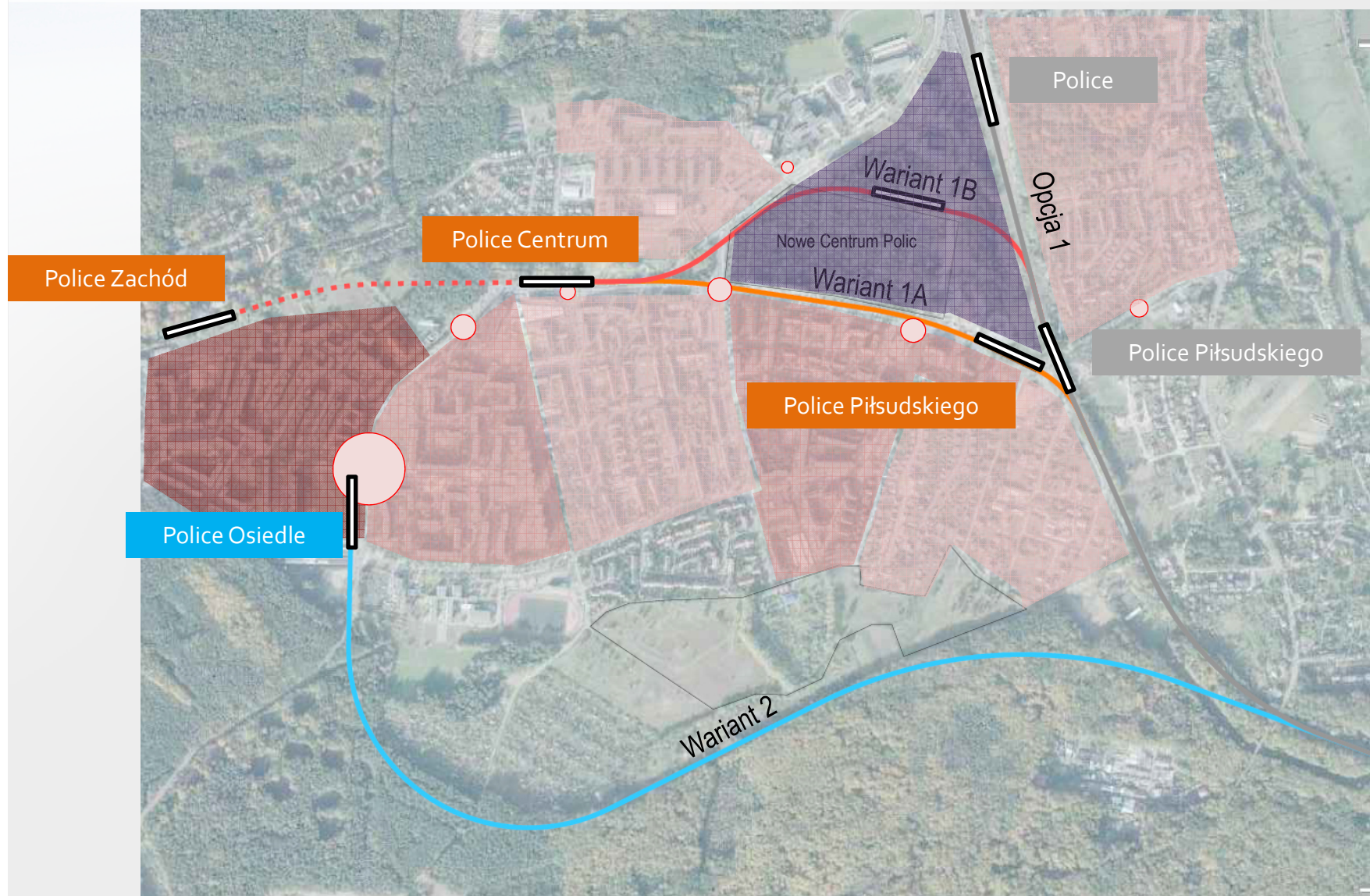
- **wariant I** – odgałęzienie od linii 406 biegnące w pasie drogowym ul. Józefa Piłsudskiego,
- **wariant II** – odgałęzienie od linii 406 w okolicy przystanku Szczecin Mścięcino biegnące po obrzeżach miasta z węzłem przesiadkowym przy ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego.



Opcje budowy sieci SKM opcja „2” wariant 1



Police – warianty przebiegu nowej linii



Stargard Szczeciński

Węzeł komunikacyjny realizowany w ramach projektu ZIT



- Linie autobusowe
- Parking Park&Ride
- Parking Bike&Ride

Goleniów

Węzeł komunikacyjny realizowany w ramach projektu ZIT



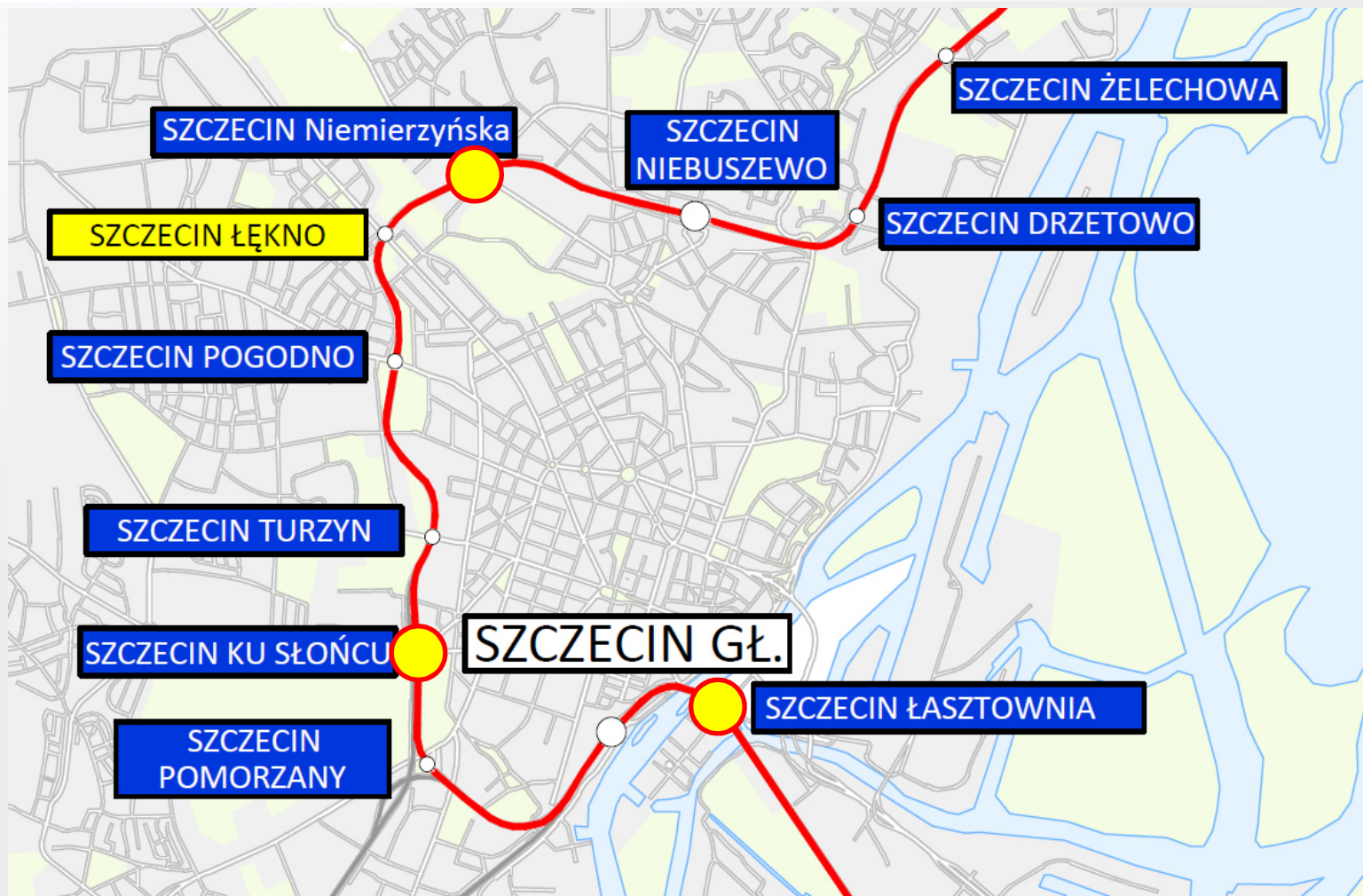
Gryfino

Węzeł komunikacyjny realizowany w ramach projektu ZIT

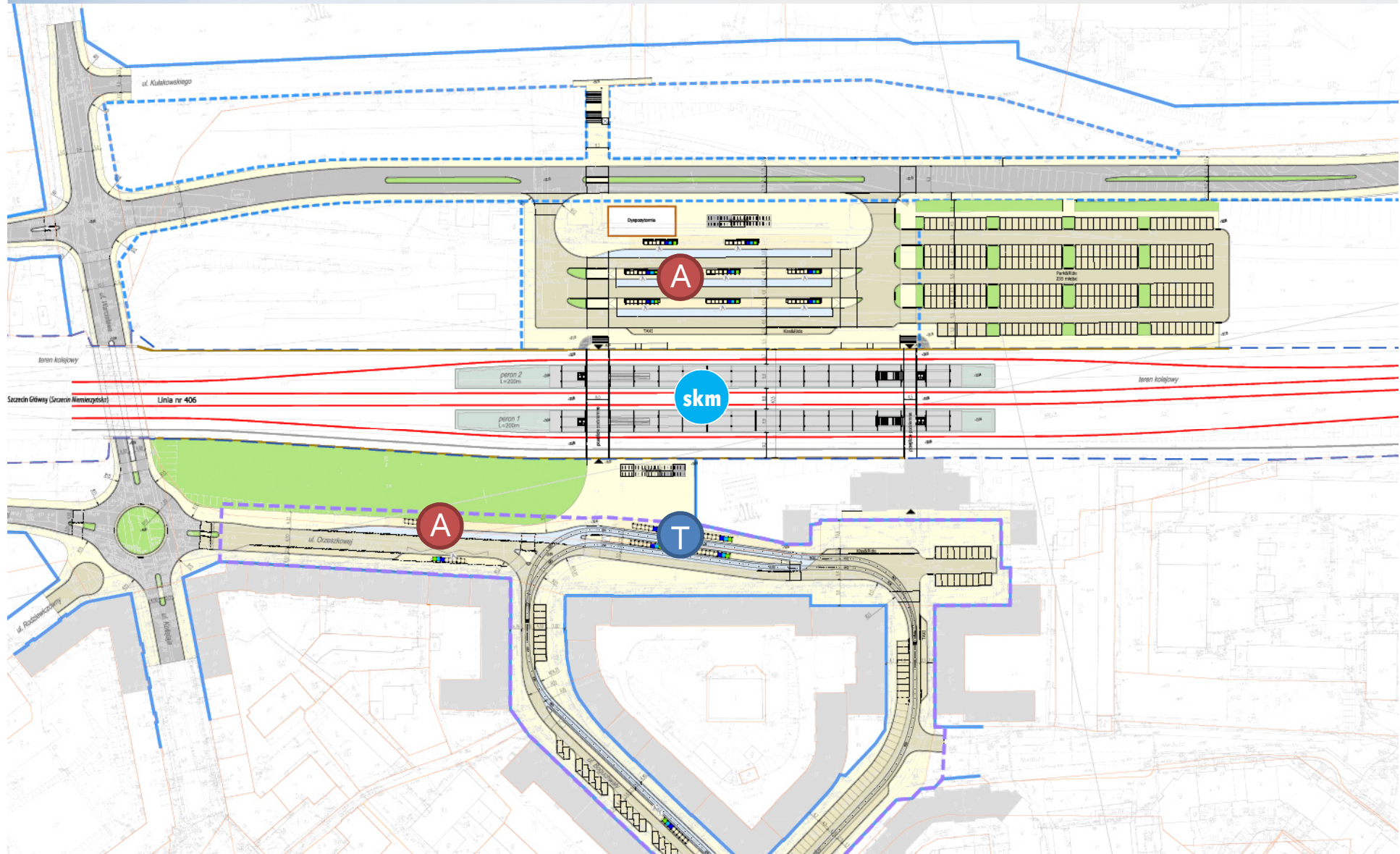


- Linie autobusowe
- Parking Park&Ride
- Parking Bike&Ride

SZCZECIN Centrum



SZCZECIN Niebuszewo



SZCZECIN Turzyn



SZCZECIN Łękno



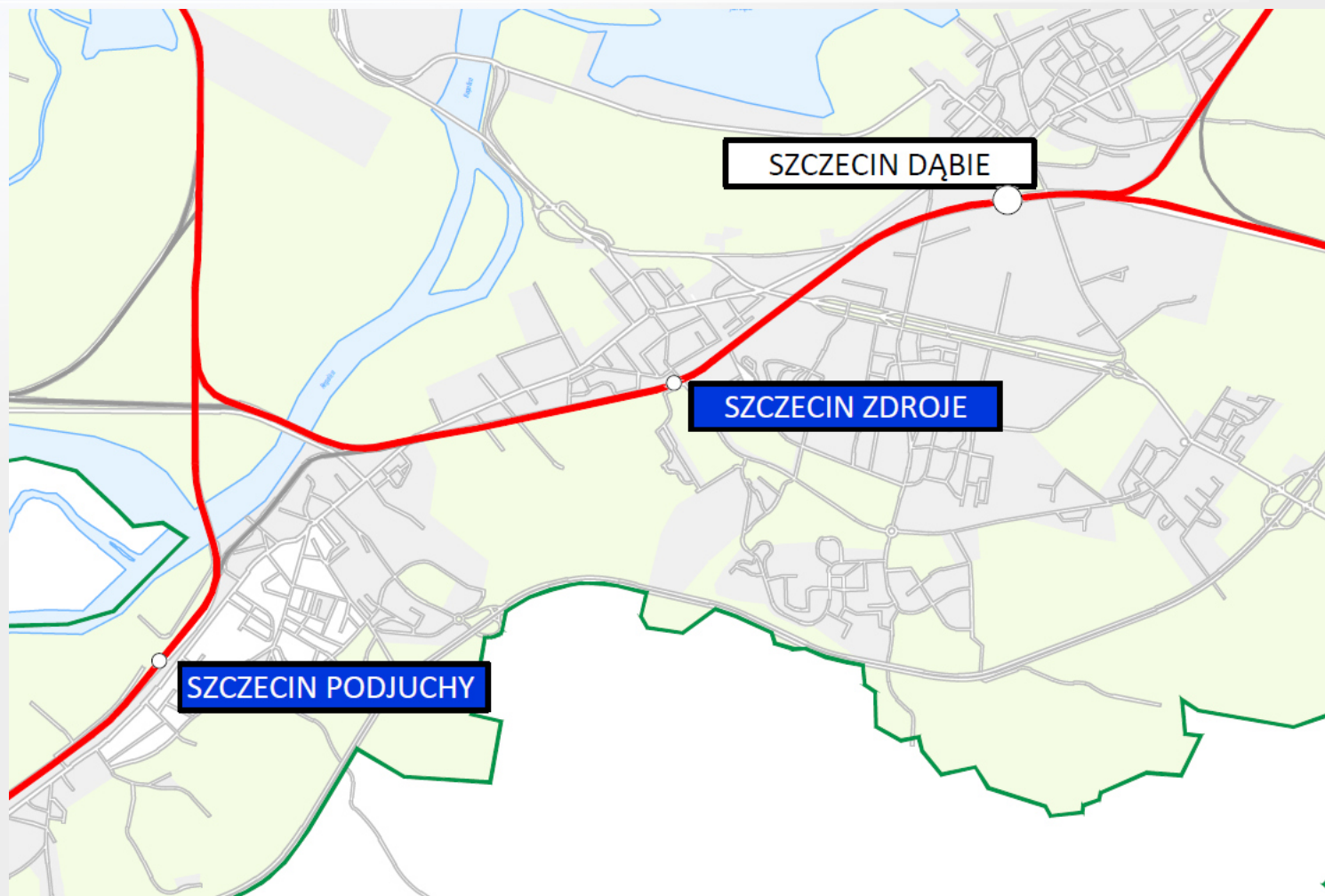
- Linie tramwajowe
- Linie autobusowe
- Parking Park&Ride
- Parking Bike&Ride
- Stacja Bike_S

SZCZECIN GŁÓWNY

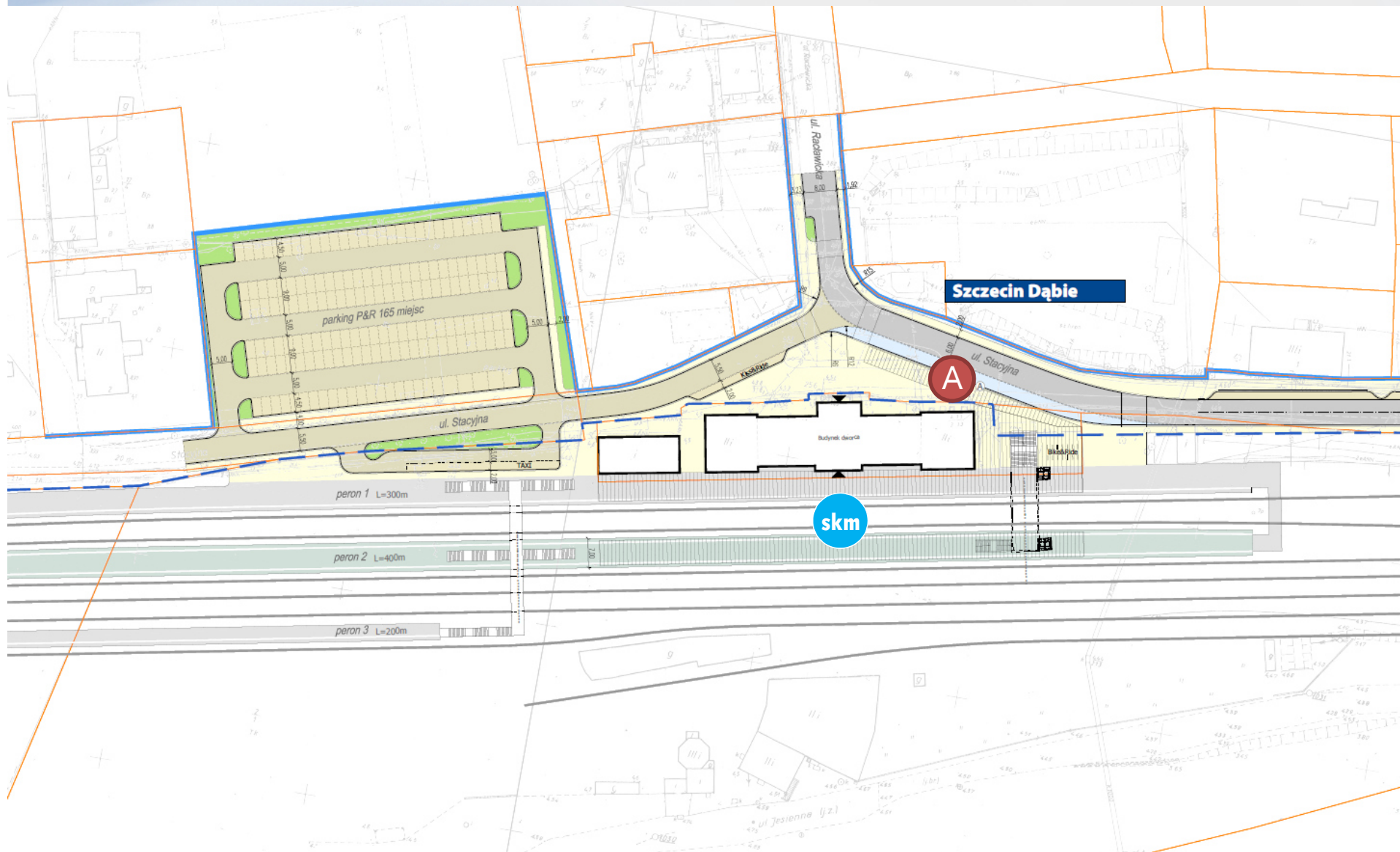


- Kolej dalekobieżna
- Linie tramwajowe
- Linie autobusowe
- Parking Bike&Ride
- Stacja Bike_S

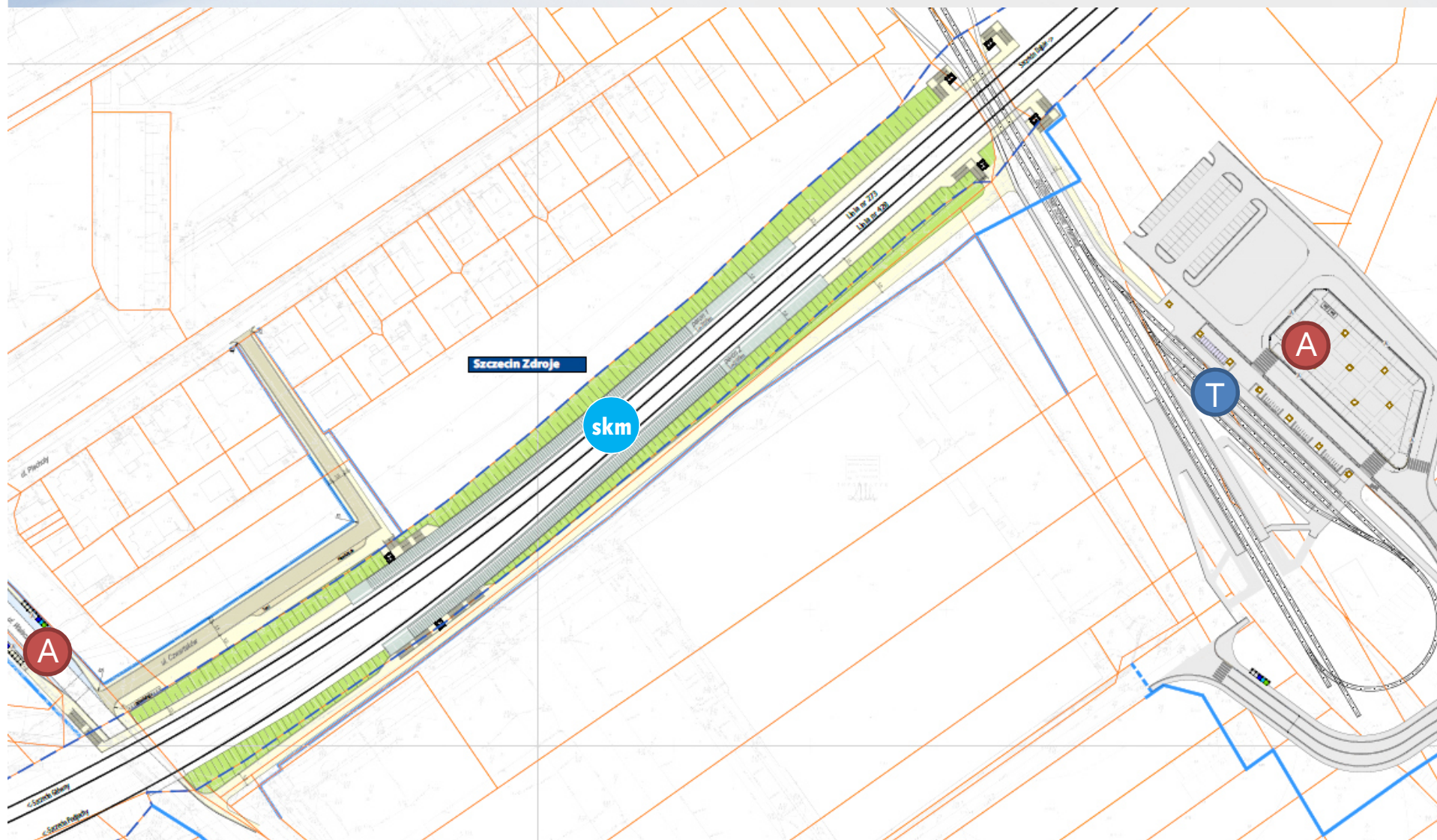
SZCZECIN Prawobrzeże



SZCZECIN Dąbie



SZCZECIN Zdroje



SZCZECIN Podjuchy



Koszty projektu

| Lp. | Wyszczególnienie | Opcja „0” | Opcja „1” | Opcja „2” wariant I | Opcja „2” wariant II |
|----------|--|-----------------------|-----------------------|------------------------|-------------------------|
| 1 | Wymagania ogólne | 4 464 344,74 | 49 972 491,32 | 63 591 749,83 | 53 114 707,68 |
| 1.1 | Prace wstępne, studia i analizy przed inwestycyjne | 113 500,29 | 1 262 229,19 | 1 608 481,52 | 1 341 498,25 |
| 1.2 | Przygotowanie dokumentacji projektowej dla wszystkich branż | 1 891 671,50 | 21 037 153,10 | 26 808 025,35 | 22 358 304,10 |
| 1.3 | Nadzór, obsługa inwestorska i promocja | 567 501,45 | 6 311 145,93 | 8 042 407,61 | 6 707 491,23 |
| 1.4 | Koszt utylizacji i zagospodarowania odpadów pochodzących z robót modernizacyjnych na linii kolejowej | 0,00 | 324 810,00 | 324 810,00 | 349 110,00 |
| 1.5 | Rezerwa na wydatki nieprzewidziane w tym wykup gruntów | 1 891 671,50 | 21 037 153,10 | 26 808 025,35 | 22 358 304,10 |
| 2 | Infrastruktura kolejowa | 0,00 | 303 522 202,00 | 412 345 952,00 | 343 331 802,00 |
| 2.1 | Roboty torowe | 0,00 | 101 846 694,00 | 107 679 894,00 | 113 858 994,00 |
| 2.2 | Obiekty inżynieryjne | 0,00 | 42 178 423,00 | 140 955 673,00 | 66 789 423,00 |
| 2.3 | Przejazdy | 0,00 | 1 106 285,00 | 1 106 285,00 | 1 106 285,00 |
| 2.4 | Urządzenia telekomunikacyjne | 0,00 | 17 949 000,00 | 18 555 500,00 | 18 783 500,00 |
| 2.5 | Urządzenia srk | 0,00 | 89 000 000,00 | 89 000 000,00 | 89 380 000,00 |
| 2.6 | Elektroenergetyka do 1kV | 0,00 | 16 838 600,00 | 17 069 400,00 | 16 862 400,00 |
| 2.7 | Linia potrzeb nietrakcyjnych | 0,00 | 8 492 000,00 | 9 648 000,00 | 8 346 000,00 |
| 2.8 | Sieć trakcyjna i powrotna | 0,00 | 26 111 200,00 | 28 331 200,00 | 28 205 200,00 |
| 3 | Obiekty ruchu pasażerskiego | 37 833 430,00 | 117 220 860,00 | 123 814 555,00 | 103 834 280,00 |
| | SUMA | 42 297 774,74 | 470 715 553,32 | 599 752 256,83 | 500 280 789,68 |
| 4 | Zakup taboru | 78 000 000,00 | 117 000 000,00 | 182 000 000,00 | 130 000 000,00 |
| | SUMA | 120 297 774,74 | 587 715 553,32 | 781 752 256,83 | 630 280 789,68 |

Tabor do obsługi SKM

Szacowana liczba taboru kolejowego (EZT), który należy zakupić dodatkowo dla obsługi zwiększonej ilości pociągów w ramach sieci SKM.

| | Opcja 0 | Opcja 1 | Opcja 2 WI | Opcja 2 WI |
|----------------------------------|---------|---------|------------|------------|
| Tabor w szt. (EZT 3 członowe) | 6 | 9 | 14 | 10 |

Składniki projektu

Infrastruktura kolejowa

Tory, perony, urządzenia sterowania ruchem

Beneficjent środków : PKP PLK



Infrastruktura węzłów przesiadkowych

Przystanki komunikacji miejskiej, parkingi, place przed dworcami

Beneficjent środków : Samorzady gminne



Tabor

Beneficjent środków : Samorząd wojewódzki





Dziękuję za uwagę

dr inż. Krystian Pietrzak

Akademia Morska w Szczecinie

SITK RP o. Szczecin



k.pietrzak@am.szczecin.pl

