



*Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.*

### **Nazwa projektu:**

## **Likwidacja przejazdu kolejowego w ciągu linii 213 poprzez wykonanie przejścia podziemnego dla pieszych wraz z budową wiaduktu kolejowego w ciągu drogi powiatowej w miejscowości Reda – Etap II**

**Nr umowy: UDA-RPPM.04.02.00-00-003/09-00 z dnia 23.09.2010 r.**

### **Program Operacyjny, w ramach którego inwestycja jest realizowana:**

Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013

Oś Priorytetowa: 4. Regionalny system transportowy

Działanie: 4.2. Rozwój regionalnej infrastruktury kolejowej

### **Fundusz, z którego inwestycja jest współfinansowana:**

Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

### **Uczestnicy projektu:**

- Powiat Wejherowski – Beneficjent, współfinansowanie, zarządzanie projektem;
- Gmina Miasta Rumi – współfinansowanie;
- Gmina Miasta Redy – współfinansowanie;
- Zarząd Drogowy dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego – współrealizacja projektu, nadzór nad robotami budowlanymi.

**Długość przebudowywanego odcinka:** 0,87 km oraz 0,41 km

<b>Całkowity koszt realizacji projektu</b>	<b>15 250 528,69 zł</b>
<b>Dofinansowanie z Unii Europejskiej:</b>	<b>11 262 900,00 zł (75% wartości wydatków kwalifikowanych)</b>
<b>Powiat Wejherowski:</b>	<b>1,01 mln zł</b>
<b>Gmina Miasta Redy:</b>	<b>2,86 mln zł</b>
<b>Gmina Miasta Rumia:</b>	<b>100 tys. zł</b>

<b>OKRES REALIZACJI PROJEKTU:</b>	<b>2010 – 2012</b>
-----------------------------------	--------------------

## **Opis, cel i uzasadnienie Projektu:**

### ***Opis sytuacji sprzed remontu:***

Realizacja projektu będzie miała miejsce w Powiecie Wejherowskim, w Redzie (ok. 19 tys. mieszk., gest. zaludnienia 644,5 os/km, przyrost naturalny 6,5 prom), na skrzyżowaniu linii kolejowej nr 213 z ul. Gniewowską. W Redzie główny korytarz transportowy tworzy droga krajowa nr 6 oraz linie kolejowe nr 213 Gdynia – Hel i nr 202 Gdańsk - Starogard Szczeciński. Ulica Gniewowska (SDR 5500 poj/doba) łączy wschodnią i zachodnią część miasta. Przejazd kolejowy stanowi „wąskie gardło” dla swobodnej mobilności mieszkańców Redy. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji przeważa zabudowa jednorodzinna, którą uzupełnia osiedle mieszkaniowe (1 459 mieszkańców) oraz dwie strefy przemysłowe (m.in. Zakład Grupy PREFABET S.A. w Redzie - jeden z największych producentów betonu komórkowego w Polsce, POL-TRANS – średniej wielkości firma spedycyjna). Teren inwestycji bezpośrednio zamieszkuje 2 416 mieszkańców, a swoją działalność prowadzi 92 przedsiębiorstw (usługi rynkowe). Ponadto w sąsiedztwie znajduje się szkoła podstawowa (ok. 200 uczniów), filia biblioteki publicznej, cmentarz komunalny oraz siedziba Nadleśnictwa Gdańsk - Leśnictwo Marianowo. Przyległą zabudowę otacza teren Trójmiejskiego Parku Krajobrazowy, będący zapleczem rekreacyjno – wypoczynkowym (m. Zbychowo) dla mieszkańców Redy.

Projekt swoim bezpośrednim zasięgiem wpłynie nie tylko na Redę, ale również na funkcjonowanie dwóch czołowych powiatów województwa pomorskiego.: wejherowskiego i puckiego. Powiat wejherowski jest wewnętrznym koncentratorem projektu, natomiast dla powiatu puckiego realizacja projektu ma istotne znaczenie, ze względu na jego aktywizację i dostępność do najważniejszego ośrodka miejskiego w województwie. Problemem bezpośrednim projektu jest niedostateczna spójność połączenia kolejowego na linii nr 213 Reda – Hel stanowiącego połączenie pomiędzy najważniejszymi ośrodkami gospodarczymi i turystycznymi powiatu wejherowskiego i puckiego a Trójmiastem. Obecnie korytarz transportowy dzieli Redę na pół, ograniczając w ten sposób jego spójny rozwój. Jedynym łącznikiem części wschodniej i zachodniej części miasta jest przejazd kolizyjny w ciągu ul. Gniewowskiej. Z uwagi na częste przejazdy pociągów dalekobieżnych, jak i składów kolejki podmiejskiej, szlabany są często zamykane. Ponadto postępująca degradacja techniczna istniejącego przejazdu kolejowego w Redzie powoduje małą prędkość maksymalną, niski komfort podróży, niewspółmierny czas podróży na odcinku Reda – Hel wynoszący 94,5 minut do pokonywanej odległości 62 km. Skrzyżowanie linii kolejowej z drogami publicznymi w poziomie szyn są elementem drogi kolejowej podlegającym najszybszej degradacji.

**Projekt jest powiązany z realizacją przedsięwzięcia (Etap I) zakładającego przebudowę systemu drogowego w Rumi i Redzie wraz z budową bezkolizyjnych przejazdów pod linią kolejową nr 202 jako alternatywnego połączenia drogowego dla drogi krajowej nr 6.**

Inwestycja ma za zadanie przenieść ruch z zatłoczonej drogi krajowej nr 6 na nowy układ transportowy, zwłaszcza w sezonie letnim. U jej podstaw leży poprawa warunków transportu w Redzie i Rumi, mająca wpływ na skomunikowanie ich z miastami: Gdynia, Sopot i Gdańsk. Przebudowa infrastruktury drogowej została przewidziana na lata 2009-2012, a budowa bezkolizyjnego przejazdu pod linią kolejową nr 202 na lata 2010-2011 (na nim kończy się etap I).

Wnioskowany projekt (Etap II) jest kontynuacją Etapu I w zakresie infrastruktury kolejowej. Zrealizowany w drugiej kolejności będzie uzupełnieniem (połączenie z bezkolizyjnym wiaduktem na linii 202) całości nowego układu transportowego Redy i Rumi oraz ich powiązań z Trójmiastem i obszarem Zatoki Puckiej. Realizacja drugiego etapu jest niezbędna gdyż, tylko kompletne przedsięwzięcie w pełni przyczyni się do udrożnienia systemu transportowego powiatu wejherowskiego oraz zniesienia dodatkowego ryzyka niebezpiecznych wypadków na przejeździe kolejowym. W wyniku realizacji inwestycji dojdzie do usprawnienia kolejowych powiązań transportowych między ośrodkami aktywności gospodarczej (w tym turystycznej) oraz znaczącej koncentracji ludności w regionie. Projekt dostosuje infrastrukturę kolejową do standardów bezpieczeństwa ruchu kolejowo – drogowego, nastąpi też ograniczenie

generowanych przez transport drogowy uciążliwości związanych z hałasem i zanieczyszczeniami.

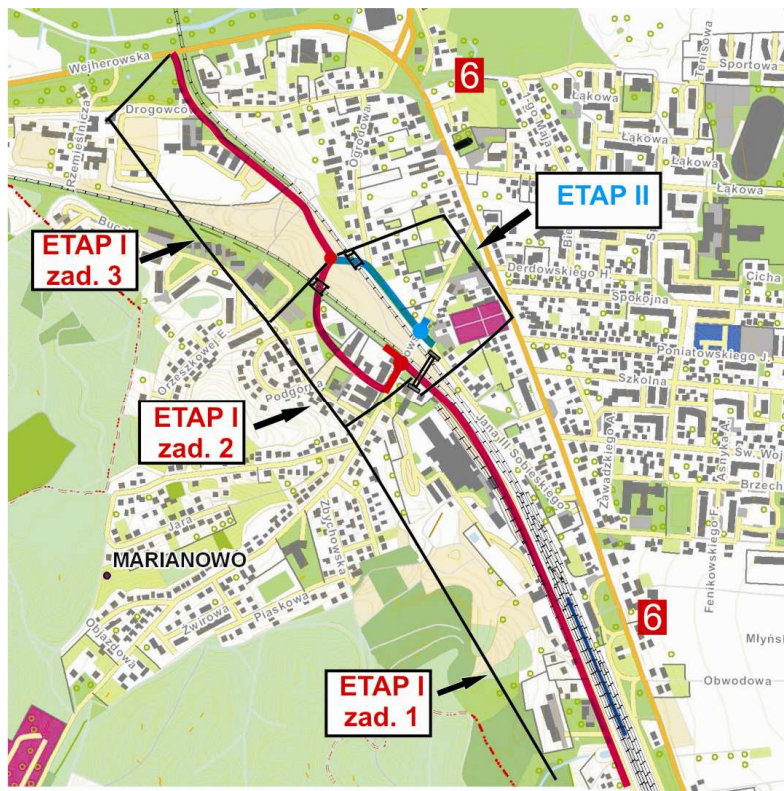


**Zdjęcia 1-6 Przejazd kolejowy na ul. Gniewowskiej w Redzie przed projektem.**

Źródło: Studium wykonalności przedmiotowego projektu  
autorstwa Centa Projekt Sp. z o.o.

### **Przedmiot Projektu:**

Przedsięwzięcie zakłada likwidację przejazdu kolejowego z zastąpieniem go bezkolizyjnym wiaduktem, przebudowę zdekapitalizowanego odcinka linii kolejowej nr 213 o długości 0,87 km, budowę przejścia podziemnego dla pieszych oraz budowę niezbędnej infrastruktury drogowej o długości 0,41km. Projekt o charakterze inwestycji punktowej poprawi bezpieczeństwo jednego z najważniejszych regionalnych połączeń kolejowych nr 213 Reda - Hel i podniesie konkurencyjność Redy. Następstwem będzie usprawnienie połączenia linii kolejowej nr 213 pomiędzy Półwyspem Helskim, obszarem Zatoki Puckiej, Redą a Metropolią Trójmiasta.



**Rysunek 1. Lokalizacja planowanej inwestycji**  
Źródło: opracowanie własne

### **Cele społeczno-gospodarcze Projektu:**

W ramach projektu zostanie zlikwidowane skrzyżowanie z drogą w poziomie szyn, a w jego miejsce powstanie bezpieczny tunel i wiadukt kolejowy wraz z niezbędną infrastrukturą drogową i towarzyszącą, gwarantując tym samym bezkolizyjny przejazd drogowy pod linia kolejową nr 213 oraz podziemne przejście dla pieszych w Redzie.

Zakładanymi celami projektu są:

- poprawa skomunikowania północnej części Aglomeracji Metropolitarnej z Trójmiastem,
- skrócenie czasu podróży pasażerów o 0,49 minuty (wsk.4.2.17A) poprzez eliminację przejazdu kolejowego, będącego ogranicznikiem prędkości. Redukcja czasu przekłada się na oszczędność czasu w przewozach pasażerskich, wynosząca 59 441 zł/rok (wsk.4.2.17). Ze względu na dominujący ruch pasażerski oraz znikomy ruch towarowy na linii kolejowej nr 213, oszczędność (wsk.4.2.18) i skrócenie czasu (wsk.4.2.18A) przejazdu w przewozach towarowych wynoszą 0.
- poprawa bezpieczeństwa – eliminację wypadków na przejazdach poprzez wybudowanie skrzyżowania dwupoziomowego,
- wzrost komfortu podróży poprzez zastąpienie zdekapitalizowanej, przestarzałej infrastruktury (rok budowy podtorza - 1905) - nową,
- poprawa dostępności dla osób niepełnosprawnych poprzez wybudowanie na krańcach tunelu dźwigów osobowych,
- stworzenie podstaw do większego udostępnienia atrakcyjnego turystycznie obszaru Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i Półwyspu Helskiego,
- poprawa jakości życia mieszkańców przyległych terenów projektu,
- zmniejszenie różnicy rozwoju ekonomicznego między terenami zachodnimi i wschodnimi miasta Reda względem osi jaką jest linia kolejowa relacji Reda - Hel.
- wzrost mobilności mieszkańców miejscowości: Reda, Puck, Władysławowo, Hel i zamieszkujących tereny wokół nich przyległe,
- poprawa bezpieczeństwa i warunków dowozu i dojścia dzieci do szkół, poprawa bezpieczeństwa i warunków dojazdu lub dojścia do obiektów publicznych oraz do innych celów podróży w obszarze planowanej inwestycji,
- poprawę warunków działalności firm już funkcjonujących i potencjalnych w rejonie planowanej inwestycji, co pośrednio przyczyni się do podniesienia ich konkurencyjności,
- zwiększenie płynności ruchu drogowego.

Inwestycja ta ma za zadanie stworzenie podstaw do poprawy warunków transportowych w północnej części województwa pomorskiego, w Redzie, powiatach wejherowskim i puckim, mając jednocześnie znaczący wpływ na skomunikowanie ich z miastami: Gdynia, Sopot i Gdańsk. Poprawi się spójność i efektywność transportowa poprzez lepszą dostępność transportową Redy, północnej części powiatu wejherowskiego i powiatu puckiego do Trójmiasta.

Zakładając ekonomiczną stopę dyskonta na poziomie 5,5% oszacowana ekonomiczna bieżąca wartość projektu wynosi ENPV=9 289 896,51 PLN, przy ekonomicznej wewnętrznej stopie zwrotu EIRR=17,4% oraz współczynnika kosztów - korzyści B/C=3,59.

### **Rezultaty:**

Planowane rezultaty projektu są zgodne ze spodziewanymi efektami realizacji Osi Priorytetowej 4 takimi jak:

- skrócenie czasu przejazdu między głównymi ośrodkami miejskimi oraz zredukowanie kosztów podróży transportu;
- zwiększenie dostępności do terenów atrakcyjnych turystycznie oraz stref inwestycyjnych;
- wzrost zdolności węzłowej infrastruktury transportowej do obsługi rosnących potrzeb przewozowych.