

Infrastruktura kolejowa Województwa Zachodniopomorskiego w systemie transportowym kraju

Railway infrastructure of the Zachodniopomorskie Voivodship in the transport system of the country



Juliusz Engelhardt

Prof. dr hab.

Uniwersytet Szczeciński
Instytut Gospodarki Przestrzennej
i Geografii Społeczno-Ekonomicznej

juliusz.engelhardt@usz.edu.pl

Streszczenie: W pierwszej części artykułu zaprezentowano projekty inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej realizowane w Województwie Zachodniopomorskim w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku. Oceniając pozytywnie zakres realizowanych inwestycji wskazano na opóźnienia w zakończeniu niektórych projektów. W drugiej części artykułu na podstawie istniejących dokumentów wskazano na planowane do realizacji liczne projekty modernizacji i rewitalizacji a także budowy nowych odcinków linii kolejowych na Pomorzu Zachodnim w perspektywie lat 2030 – 2040. Wskazano również na znaczenie geopolitycznego usytuowania infrastruktury transportowej Województwa Zachodniopomorskiego w systemie transportowym kraju.

Słowa kluczowe: *Polityka transportowa; Infrastruktura kolejowa; Inwestycje liniowe i stacyjne*

Abstract: The first part of the article presents investment projects in the field of railway infrastructure implemented in the Zachodniopomorskie Voivodeship under the National Railway Program until 2023. While positively assessing the scope of the implemented investments, delays in the completion of some projects were pointed out. In the second part of the article, on the basis of existing documents, numerous modernization and revitalization projects, as well as construction of new sections of railway lines in Western Pomerania in the perspective of 2030-2040 are indicated. The importance of the geopolitical location of the transport infrastructure of the Zachodniopomorskie Voivodeship in the transport system of the country is also indicated.

Keywords: *Transport policy; Railway infrastructure; Line and station investments*

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku – ku lepszej kolei na Pomorzu Zachodnim

O ile po pełnej akcesji Polski do Unii Europejskiej pierwsza unijna pełna perspektywa budżetowa lat 2007 – 2013 była w sumie mało korzystna z punktu widzenia procesów rozwojowych infrastruktury kolejowej Województwa Zachodniopomorskiego, w szczególności z powodu wstrzymania modernizacji linii E-59 w kierunku Poznania oraz modernizacji linii CE-59 w kierunku Zielonej Góry, to w kolejnej perspektywie budżetowej lat 2014 – 2020 sytuacja uległa w tym zakresie znaczącej poprawie. We wrześniu 2015 r. Rada Ministrów przyjęła wchodzący w życie od następnego roku Krajowy

Program Kolejowy do 2023 roku (KPK 2023) o wartości całkowitej 67,5 mld zł [11], który przewidywał, spośród wielu innych, podjęcie najważniejszych i od dawna postulowanych inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej na Pomorzu Zachodnim, takich jak modernizacja linii E-59 (2250 mln zł) i CE-59 (1000 mln zł), modernizację kolejowej infrastruktury dostępowej do portów w Szczecinie i Świnoujściu (463 mln zł), przebudowę dworca głównego w Szczecinie, modernizację linii 210 na zachodniopomorskim odcinku Runowo Pomorskie – Szczecinek w ramach RPO (380 mln zł) oraz prace modernizacyjne na odcinkach granicznych linii 408 i 409 (80 mln zł). W nawiasach podano pierwotnie preeliminowane wartości projektów.

W toku realizacji KPK 2023 był kilkakrotnie aktualizowany i stopniowo zwiększała się jego ogólna wartość do poziomu 75,7 mld zł. W ramach nowelizacji w listopadzie 2016 r. [12] w priorytetach KPK 2023 wyartykułowano dodatkowo cel odnoszący się do poprawy stanu infrastruktury stanowiącej dostęp do portu w Szczecinie poprzez prace wstępne dotyczące przebudowy mostu na Regalicy w Szczecinie lub budowy nowego wysokowodnego mostu na linii kolejowej CE-59. Prace miały być prowadzone przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie oraz finansowane ze środków pozostających w dyspozycji tej agendy rządowej w ramach zadania pn. „Przebudowa mostu kolejowego w km 733,7 rzeki Regalicy

w Szczecinie w celu zapewnienia minimalnego prześwietu dla prowadzenia akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy” - [12]. Natomiast w lutym 2019 r. w ramach kolejnej nowelizacji KPK 2023 nową, powiększoną listą projektów podstawowych objęto drugi projekt na linii E-59 dotyczący modernizacji odcinka Wronki – Słonice o wartości 1289 mln zł [13]. W następnej nowelizacji KPK 2023 z września 2019 r. wartości głównych projektów obejmujących infrastrukturę kolejową Pomorza Zachodniego zostały określone następująco [14]:

- przebudowa budynku dworca kolejowego Szczecin Główny wraz z infrastrukturą torowo – peronową – 1,6 mld zł,
- poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu – 1,6 mld zł,
- prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie – 2,7 mld zł
- prace na linii kolejowej E-59 na odcinku Wronki – Słonice – 1,7 mld zł
- rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie – 178 mln zł (RPO),
- modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra – 73 mln zł (środki krajowe)
- prace na liniach kolejowych nr 408 i 409 Szczecin Główny – Granica państwa (Tantow) – 30 mln zł (środki krajowe).

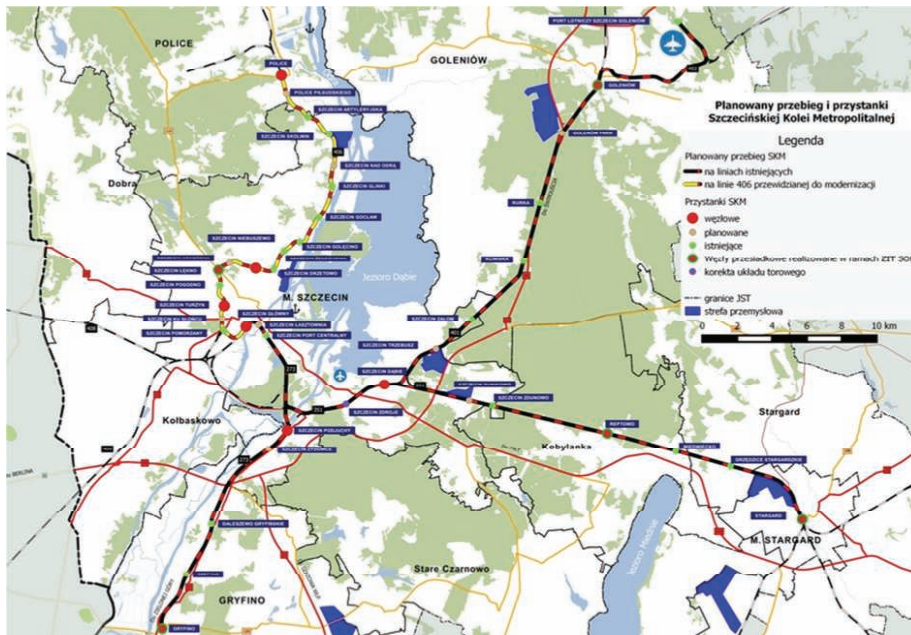
Jak można zauważyć największą zmianą dotyczącą finansowania projektów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej na Pomorzu Zachodnim w latach 2016 – 2020 było odejście od szerokiego zakresu planowanej wcześniej modernizacji linii CE-59 i znaczące zwiększenie finansowania modernizacji linii E-59 w wyniku wdrożenia drugiego projektu dla tej linii. Dodać jednak trzeba, że w styczniu 2023 r. rozpoczęto po długich przygotowaniach budowę nowego, dwutorowego mostu w Szczecinie na Regalicy (Odra Wschodnia). Budowa tego mostu to inwestycja Państwo-

wego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie przy ścisłej współpracy z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. Prace zostaną zrealizowane w ramach rządowego Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły. Wartość inwestycji to ok. 300 mln zł, z czego PLK S.A. przeznaczą na to przedsięwzięcie ok. 140 mln zł. Na bieżąco rozpoczęta budowa wywołuje duże perturbacje w obsłudze aglomeracyjnych przewozów pasażerskich w relacji Szczecin Główny – Gryfino ze względu na fakt, że wbrew pierwotnym założeniom nie udało się utrzymać ruchu kolejowego przez most nad Regalicą. Pociągi jadące w kierunku Gryfina i dalej do Rzepina i Wrocławia muszą kursować w klasycznym trójkącie przez stację Szczecin Dąbie, gdzie następuje zmiana czoła pociągu, co spowodowało wydłużenie czasu przejazdów w relacji Szczecin Główny – Gryfino o około 20 minut. Nowy most na Regalicy będzie ważną częścią składową linii CE-59 warunkującą dostępność do szczecińskiego węzła kolejowego, w szczególności do portu w Szczecinie od strony południowej, ponieważ stary był do tej pory element krytycznym przepustowości dla ruchu kolejowego do i z węzła szczecińskiego na lewym brzegu Odry. Dodać też należy, że zabytkowa konstrukcja tego zwodzonego mostu z 1877 r. utrudniała w znaczącym stopniu żeglugę w Szczecińskim Węźle Wodnym. Nowy projekt zwiększą przeświet mostu do 6,2 m ponad lustro wody, zapewniając bezkolizyjne przejścia barek i lodołamaczy. Wraz z budową nowego mostu przewiduje się modernizację układów torowych stacji Szczecin Podjuchy, co należy traktować jako zapoczątkowanie poszerzonej modernizacji Magistrali Nadodrzańskiej CE-59 umożliwiającej zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich do 120 km/h i towarowych do 100 km/h oraz prowadzenie składów towarowych o długości do 750 m. Ten projekt inwestycyjny pozostaje więc jednym z ważnych priorytetów w bieżącej perspektywie unijnej 2021 – 2027.

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 przeznaczono kwotę 512,2 mln zł na dofinansowanie projektu o całkowitej wartości 907,4 mln zł pod nazwą „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351” [15]. Celem tego projektu, prowadzonego przez Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest utworzenie nowoczesnej kolei aglomeracyjnej na bazie istniejących linii, uzupełnianej liniami autobusowymi i tramwajowymi pełniącymi funkcje dowozowo-odwozowe do i z węzłów przesiadkowych [16]. Obszar działania SKM obejmuje Szczecin, Police, Stargard, Goleniów i Gryfino wraz z przyległymi gminami, których władze wspólnie uzgodniły utworzenie sieci połączeń pasażerskich na istniejących liniach kolejowych – zob. rysunek 1:

- nr 351 na odcinku Stargard – Szczecin Główny,
- nr 273 na odcinku Gryfino – Szczecin Główny,
- nr 401 Szczecin – Goleniów z odgałęzieniem do Portu Lotniczego Szczecin Goleniów,
- nr 406 z jej modernizacją na odcinku Szczecin – Police oraz z budową drugiego toru na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Turzyn.

Ogółem, w ramach projektu zaplanowano przebudowę lub modernizację ok. 24 km linii kolejowych, budowę zintegrowanych węzłów i przystanków z parkingami P&R i B&R (windy, podjazdy dla osób niepełnosprawnych) i pozostałymi niezbędnymi urządzeniami (biletomaty/kasowniki) [16]. W trakcie realizacji projektu budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, który zgodnie z zawartymi umowami miał być zakończony do września 2022 r., wystąpiło szereg trudności na tle realizacji jego części związanej z infrastrukturą kolejową i w rezultacie terminu tego nie dotrzymano. Abstrahując od meritum sporów na tym tle, ich skutek finalny jest taki, że przy dalszym pozytywnym przebiegu projektu li-



1. Szczecińska Kolej Metropolitalna – projekt z lat 2014 – 2016.

Źródło: [16]

cząc od 2023 r. część kolejowa inwestycji może być dokończona w latach 2024 – 2025. W końcu 2022 r. Stowarzyszenie wystąpiło do CUPT o fazowanie zadania z podziałem zakresu na dwie fazy: fazę I – realizowaną do 31 grudnia 2023 r. na liniach kolejowych nr 273 do Gryfina, 351 do Stargardu i 401 do Goleniowa i fazę II – prace na linii kolejowej nr 406 do Polic, które mają być zrealizowane do 31 grudnia 2025 r. [10]. Na realizację fazy I zapewnione jest dofinansowanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. Natomiast na wykonanie prac objętych fazą II niezbędne jest dodatkowe dofinansowanie z Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021 – 2027. Dodać należy iż szacunkowy koszt budowy SKM na początku 2023 r. wzrósł do kwoty ok. 1,184 mld zł, z czego przyznane już dofinansowanie środkami pomocowymi to 512 mln zł, a wnioskowana kwota na fazę II to 307 mln zł. W ciągu 2022 r. koszt wykonania zadania wzrósł o 335,7 mln zł, tj. o prawie 40% [10].

Realizowany nakładem ok. 4,4 mld zł projekt modernizacji linii E-59 na odcinkach Poznań – Szczecin to niewątpliwie największa inwestycja w infrastrukturze kolejowej we współczesnej historii Pomorza Zachodniego. Założeniem podstawowym moderni-

zacji całego odcinka linii jest znacząca poprawa dostępu towarów i podróźnych z Poznania i południowej Polski oraz południowej i środkowej Europy do nadbałtyckich portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu poprzez dostosowanie do maksymalnej prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich i do 120 km/h dla pociągów towarowych. Docelowo najkrótszy czas przejazdu pociągu pasażerskiego trasą 220 km pomiędzy Poznaniem Głównym a Szczecinem Głównym ma wynosić 1 godz. i 51 min. Cały projekt według wielu deklaracji PLK S.A. powinien zakończyć się w 2022 r. ale termin ten nie został dotrzymany. Zarządca infrastruktury oszczędnie wypowiada się co do terminu możliwego pełnego zakończenia projektu, natomiast niektórzy eksperci szacują, że może to być 2024 r. [9]. W trakcie realizacji projektu wystąpiły istotne utrudnienia w komunikacji kolejowej Szczecina z Poznaniem i resztą kraju, w szczególności z Warszawą. W porównaniu z czasami przejazdu pociągów ze Szczecina do Warszawy w czasie niewiele dłuższym niż 5 godz. sprzed modernizacji, w czasie jej trwania zwłaszcza w okresie całkowitego zamknięcia odcinka poznańskiego, przewoźnik oferował pasażerom 7, 8 godzinne lub nawet dłuższe czasy przejazdu do stolicy przez Rzepin ale też przez Wrocław lub

Gdynię, często przy tym nie zapewniając również wagonu barowego w pociągu. Wywołało to, przy ogólnym zrozumieniu i poparciu konieczności przeprowadzenia inwestycji, społeczną irytację i dezaprobatę dla takiego podejścia instytucji odpowiedzialnych za organizację komunikacji kolejowej oraz nieprzychylność mediów.

Projekt KPK 2023 pod nazwą „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu” miał wielkie komplementarne znaczenie względem realizowanych inwestycji liniowych, w szczególności na linii E-59. W ujęciu rzeczowym projekt ten objął wybudowanie na stacji Szczecin Port Centralny 61 km torów, z czego blisko 5 km na terenie Portu Szczecin, modernizację 12 przejazdów kolejowo-drogowych, montaż ok. 180 nowych rozjazdów wraz z urządzeniami ich elektrycznego ogrzewania, budowę 50 km nowej sieci trakcyjnej a także centralizację sterowania ruchem w drodze likwidacji pięciu okręgów nastawczych i wybudowania nowej nastawni centralnej [17]. Natomiast na stacji Świnoujście Port wybudowano 35 km torów, z czego 2 km na terenie Portu Morskiego, zmodernizowano 10 przejazdów kolejowo-drogowych, wymieniono 108 rozjazdów i zbudowano 34 km nowej sieci trakcyjnej a także w ramach centralizacji sterowania ruchem zlikwidowano trzy okręgi nastawcze i wybudowano nową nastawnię centralną [17]. Dodać można, że projekt ten został zrealizowany przez jednego wykonawcę w zaplanowanym terminie, co niestety nie jest często spotykane w przypadku inwestycji w infrastrukturze liniowej. W przypadku niektórych projektów realizowanych na Pomorzu Zachodnim miało miejsce ich podzielenie na mniejsze zadania, które po przetargu obejmowali różni wykonawcy, jedni z większym inni z mniejszym potencjałem lub doświadczeniem. Hipotezą autorską w tej sprawie, którą w początkach 2023 r. trudno już byłoby zweryfikować, jest to, że duże rozproszenie wykonawców na wielkim projekcie inwestycyjnym znacząco zwiększa

ryzyko niedotrzymywanie terminów zakończenia projektu, co niewątpliwie miało miejsce na poznańskim odcinku linii E-59 do Szczecina.

Projekt rewitalizacji linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie to kolejna ważna inwestycja w zakresie infrastruktury kolejowej Pomorza Zachodniego, mająca szczególne znaczenie dla przewozów pasażerskich w relacjach ze Szczecinka, Czaplinka, Złocienka i Drawska Pomorskiego do i ze Szczecina. Projekt był realizowany w dwóch etapach. Etap I w latach 2017 – 2019 obejmował w zakresie rzeczowym przywrócenie ruchu dwutorowego na odcinku Szczecinek – Łubowo (25 km) oraz zwiększenie maksymalnej prędkości pociągów pasażerskich do 120 km/h, co wymagało przebudowy 51 przejazdów kolejowo-drogowych i realizacji różnego rodzaju prac torowych na długości 70 km oraz modernizacji systemu sterowania ruchem kolejowym wraz z budową półsamoczynnej blokady liniowej na 5 szlakach a także budowy 16 peronów w pełni wyposażonych w wiaty, miejsca do siedzenia, informacje dla podróżnych i dostosowanych dla osób o ograniczonej mobilności [4]. Etap II rewitalizacji linii 210 zrealizowany w latach 2020 – 2021 dotyczył odcinka Czaplinka – Złocieniec (14 km) z głównym celem zwiększenia maksymalnej prędkości pociągów pasażerskich do 120 km/h oraz wybudowaniem urządzeń ulepszających jakość obsługi pasażerów [2]. Konieczność rewitalizacji linii 210 wynikała z wieloletnich zaniechań w jej utrzymaniu i eksploatacji w latach dziewięćdziesiątych minionego stulecia i w latach dwutysięcznych, co jest zupełnie niezrozumiałe w kontekście jej znaczenia nie tylko w przewozach pasażerskich, lecz również w przewozach wojskowych. Jest to bowiem podstawowa linia kolejowa obsługująca jeden z największych w Polsce poligonów wojskowych czyli poligon drawski i korzystają z niej dość intensywnie wojska sojusznice przemieszczające się na ten poligon kolejną z portów w Gdyni i Szczecinie a także Wojsko Polskie przemieszczając

do Drawska Pomorskiego oddziały 12 Dywizji Zmechanizowanej od strony Szczecina, 16 Dywizji Zmechanizowanej z Elbląga od strony Chojnic czy 7 Brygady Obrony Wybrzeża w Słupsku.

Prace na liniach kolejowych nr 408 i 409 Szczecin Główny – Granica państwa (Tantow) to jeden z projektów krajowych KPK 2023, który nie został w pełni zrealizowany w planowanym terminie. O rozbudowie o drugi tor i elektryfikacji linii nr 408 i 409 prowadzących ze Szczecina w kierunku Berlina mówi się od wielu lat i wprowadza się optymistyczne plany ale faktyczne wykonanie tychże projektów przeciąga się w czasie. W 2022 r. rozstrzygnięto przetarg na wykonanie dokumentacji tej inwestycji z bardzo szerokim zakresem prac obejmującym modernizację całego odcinka z dobudową drugiego toru na odcinkach dotychczas jednotorowych (linia kolejowa nr 408 Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce i nr 409 Szczecin Gumieńce – granica państwa (Tantow)). Ten ostatni ma być zelektryfikowany i dostosowany do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych. Stacja Szczecin Gumieńce zostanie dostosowana do przyjmowania i wyprawiania pociągów o długości 750 metrów [3].

Planowana jest budowa bezkolizyjnych skrzyżowań dwupoziomowych w miejsce istniejących przejazdów kolejowo-drogowych m.in. w ciągu ul. Cukrowej (na linii kolejowej nr 408) oraz w ciągu drogi Przylep – Ostoja – Rajkowo – Szczecin (na linii kolejowej nr 409) a także trzech nowych przystanków osobowych: Szczecin Pomorzany Południowe, Warzymice, Przeclaw oraz stacji w Kołbaskowie, na której swój bieg będą kończyły pociągi aglomeracyjne. Rozpoczęcie prac budowlanych planowane jest na połowę 2024 roku. Zakończenie robót na linii kolejowej nr 409, stycznej ze stroną niemiecką, planowane jest do końca 2025 roku [3].

Ku lepszemu kolei na Pomorzu Zachodnim – perspektywy na lata 2030 - 2040

W 2021 r. zarządca infrastruktury kolejowej PLK S.A. opublikował dokument pod nazwą „Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku”, który ramowo określa wszelkie niezbędne, zdaniem zarządcy, przedsięwzięcia inwestycyjne na polskiej sieci kolejowej oraz na obszarach poszczególnych województw. W tabeli 1 zestawiono wskazane w przy-

Tab. 1. Zamierzenia inwestycyjne PLK S.A. w zakresie modernizacji i budowy linii kolejowych na obszarze Województwa Zachodniopomorskiego do 2040 r.

Projekty ponadregionalne i związane z CPK	Projekty regionalne
<ul style="list-style-type: none"> Prace na linii kolejowej nr 408 i 409 na odcinku Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce - (granica państwa) - rozbudowa (sieć bazowa TEN-T) Prace na ciągu CE-59 na odcinku Świnoujście - Szczecin Dąbie - Szczecin Podjuchy - przebudowa (sieć bazowa TEN-T) Prace na ciągu CE-59 – linia kolejowa 273 na odcinku Rzepin - Szczecin Podjuchy – przebudowa (sieć kompleksowa TEN-T) Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin etap I: linia kolejowa nr 202 na odcinku Słupsk – Koszalin - budowa (sieć kompleksowa TEN-T) Prace na ciągu transportowym Trójmiasto - Szczecin etap II: linia kolejowa nr 402 na Koszalin – Goleniów - budowa Prace na ciągu transportowym Trójmiasto - Szczecin etap III: linia kolejowa nr 202 na odcinku Koszalin – Stargard – rozbudowa (sieć kompleksowa TEN-T) Utworzenie kolejowego dostępu do portu morskiego w Policach - budowa Prace na ciągu Gorzów Wlkp. - Szczecin obejmującym linie 415, 422 i 411 - budowa Prace na liniach kolejowych 404, 405 na odcinku Piła - Szczecinek - Kołobrzeg – przebudowa (CPK) Budowa linii Szczecin Dąbie - Szczecin Port Centralny – budowa (CPK) 	<ul style="list-style-type: none"> Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie, Etap III - przebudowa Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek Szczecinek - granica województwa - przebudowa Prace na linii kolejowej nr 403 Ulikowo - Piła na odc. gr. województwa – Ulikowo - przebudowa Rewitalizacja linii kolejowej nr 410 na odcinku Drawno - Choszczno - przebudowa Prace na linii kolejowej nr 407 Wysoka Kamińska - Kamień Pomorski - przebudowa Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa Zachodniopomorskiego - budowa Włączenie do obsługi uzdrowiska Połczyn Zdrój - budowa Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 Szczecinek - (Człuchów) - przebudowa Odtworzenie połączenia Złocieniec - Drawno - budowa Prace na linii kolejowej nr 418 Sławno - Darłowo z wydłużeniem do Darłówka - rozbudowa Odtworzenie połączenia Stargard – Myślibórz - budowa Modernizacja linii kolejowej nr 404 Szczecinek - Białogard – Kołobrzeg - przebudowa Prace na linii kolejowej nr 410 Grotniki Drawskie – Złocieniec - przebudowa

Źródło: [5]

wołanym dokumencie zamierzenia inwestycyjne na obszarze Województwa Zachodniopomorskiego.

Zakładając, że pominięcie w „Zamierzeniach ...” PLK S.A. wskazania na kontynuację projektu na linii nr 406 (Szczecińska Kolej Metropolitalna) jest jedynie formalnym uchybieniem i projekt ten będzie w pełni zrealizowany ponieważ został już rozpoczęty, pozostałe projekty wyszczególnione w tabeli – w opinii autora – bardzo trafnie określają wszelkie priorytetowe potrzeby inwestycyjne w zakresie infrastruktury kolejowej Pomorza Zachodniego, w szczególności dotyczące konieczności dokończenia modernizacji i przebudowy wszystkich odcinków linii E-59, CE-59, linii nr 202, 402, 405, 405, budowy odcinka Szczecin Dąbie – Szczecin Port Centralny oraz budowy zachodniej kolejowej obwodnicy Szczecina w celu utworzenia kolejowego dostępu do zakładów chemicznych i portu w Policach i wyeliminowania przewozów ładunków niebezpiecznych przez centralne dzielnice stolicy województwa. Podobnie trafnie zostały wskazane w dokumencie projekty regionalne niezbędne do realizacji w Województwie Zachodniopomorskim. Ogólnie biorąc, wskazane w „Zamierzeniach ...” PLK S.A. projekty są w wysokim stopniu zbieżne z oczekiwaniami regionalnej polityki transportowej wyrażonymi w dokumencie Urzędu Marszałkowskiego w Szczecinie z 2021 r. pod nazwą „Polityka transportowa Województwa Zachodniopomorskiego” [6]. Należy tu zaznaczyć, że dokument PLK S.A. jest jedynie wskazaniem na istniejące potrzeby dla opracowania oficjalnego rządowego programu inwestycyjnego w zakresie infrastruktury kolejowej, stąd np. nie znalazły w nim odzwierciedlenia niektóre koncepcje perspektywicznego rozwoju sieci kolejowej dużych prędkości, w tym postulowana przez zachodniopomorskie władze samorządowe budowa nowej linii KDP Gorzów – Szczecin [6]. Dodać tu można, iż taka możliwość – w dość odległej przyszłości – rysowałaby się wówczas, kiedy po doprowadzeniu

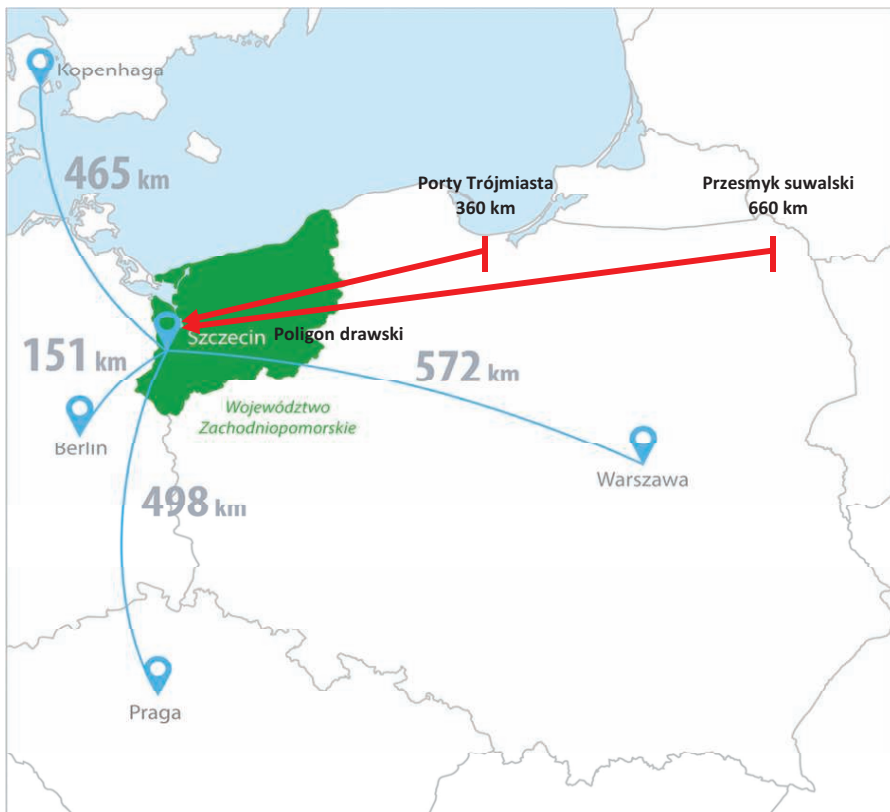
linii dużych prędkości do Poznania rząd podjąłby decyzję o rozbudowie polskiej sieci KDP w kierunku zachodnim np. do Gorzowa i dalej do Berlina oraz Szczecina, czego obecnie raczej nie można oczekiwać nawet w formie niewiążących deklaracji. Odnośnie tego połączenia kolejowego, należy jednak podkreślić, że dokument PLK S.A. dostrzega potrzebę jego budowy w zakresie brakujących odcinków linii konwencjonalnej nr 415 wraz z rewitalizacją linii nr 422 i 411, wpisując go na listę projektów ponadregionalnych [5].

W cytowanym dokumencie samorządu Województwa Zachodniopomorskiego umiejscowiono zamiar rozbudowy oraz częściowej rewitalizacji Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej [6], która to na czynnym obecnie odcinku Pogorzela – Trzęsacz – Gryfice jest niewątpliwie atrakcją turystyczną, ale tego rodzaju projekty pozostają poza zainteresowaniem PLK S.A. Wydaje się więc, że koleje wąskotorowe pozostaną już polem zainteresowania władz samorządowych, które we własnym zakresie będą realizować modernizacyjne zabytkowych linii tego rodzaju. W omawianym przypadku władze samorządowe wskazują jednak na interesującą alternatywę, która może stać się w przyszłości zaczynem dla koncepcji budowy nowej, relatywnie krótkiej linii kolejowej na obszarze ciągnącego bezpośrednio do Szczecina wybrzeża Morza Bałtyckiego. Chodzi tu o linię jednotorową zelektryfikowaną nr 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski, co do której dokument postuluje jej przedłużenie do Dziwnówka (8 km) a następnie budowę nowej linii normalnotorowej Dziwnówek – Trzebiatów do połączenia z linią 402 [6]. W ten sposób cały pas wzdłuż wybrzeża od Dziwnówka i Kamienia Pomorskiego przez Kołobrzeg do Koszalina uzyskałby w przyszłości bezpośrednie połączenie kolejowe, będące alternatywą dla wzmożonego w sezonie letnim ruchu samochodowego.

Reasumacja i wnioski

Procesy modernizacji infrastruktury kolejowej Województwa Zachodniopomorskiego rozpoczęte w niewielkim zakresie w odniesieniu do linii regionalnych po akcesji Polski do Unii Europejskiej i następnie w szerszym zakresie obejmujące podstawowe linie kolejowe w województwie E-59, CE-59, nr 202, infrastrukturę dostępową do portów w Szczecinie i Świnoujściu oraz szereg pozostałych projektów w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. powinny być dokończone w bieżących latach, na co wskazano zarówno w dokumencie PLK S.A. „Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku” [5], jak też w dokumencie Urzędu Marszałkowskiego w Szczecinie z 2021 r. pod nazwą „Polityka transportowa Województwa Zachodniopomorskiego” [6]. Obydwa dokumenty wskazują, że w bieżących latach należy podejmować nie tylko modernizacje i rewitalizacje linii kolejowych, które powinny być możliwie w krótkim czasie zakończone, lecz również w niektórych przypadkach dobudowy drugich torów (np. linia nr 202, 402, 408) ale również budowy nowych odcinków linii kolejowych zarówno o charakterze ponadregionalnym, jak też regionalnym.

Modernizację podstawowych linii kolejowych Pomorza Zachodniego wraz z modernizacją kolejowej infrastruktury dostępowej do portów w Szczecinie i Świnoujściu, wprawdzie spóźnione co najmniej do dekadę w stosunku do realnych możliwości inwestycyjnych kraju, nabierają obecnie w czasach wojskowej agresji Rosji na Ukrainę szczególnie dużego znaczenia, nie tylko ze społeczno-gospodarczego punktu widzenia generując oczywiście korzyści, lecz również z geopolitycznego punktu widzenia – zob. rysunek 2. W świetle hipotetycznego konfliktu zbrojnego krajów NATO – Polski i Krajów Bałtyckich z Rosją, czego nie można w pełni wykluczyć ze względu na agresywną postawę i neoimperialną politykę tego



2. Województwo Zachodniopomorskie – położenie geopolityczne.
Źródło: [14]

kraju, rosyjski Obwód Kaliningradzki jest obszarem kreującym szczególnie zagrożenie militarne. Jest to bowiem terytorium rosyjskie nad Morzem Bałtyckim stanowiące najdalej na zachód wysunięty ku Europie przyczółek o wysokim stopniu zmilitaryzowania, w szczególności nasycenia infrastrukturą wojskową, w tym również instalacjami broni jądrowej [1,7]. W razie hipotetycznego konfliktu z Rosją porty Trójmiasta, Gdynia i Gdańsk z powodu geograficznego położenia znajdują się w bezpośredniej strefie zagrożenia i w tej sytuacji jeszcze większego znaczenia obronnego nabierają oddalone o 360 km od Trójmiasta porty w Szczecinie i Świnoujściu ale także mniejsze porty pełnomorskie w Policach i Kołobrzegu. Nie trzeba szeroko uzasadniać, że te zachodniopomorskie porty w sytuacji hipotetycznego konfliktu mogłyby obsługiwać nie tylko normalne obroty handlowe kraju, ale również w szerokim zakresie wojska sojusznicy, które korzystając między innymi z linii kolejowej nr 210 ale również z autostrady A6, drogi ekspresowej S 6 a także z dróg S 3 i S 10 mogłyby prze-

mieszczać się na wschód, ku domniemanemu obszarowi koncentracji w rejonie poligonu drawskiego. ◀

Materiały źródłowe

- [1] J. Ciślak, Armia rosyjska – armia agresora: Wojsko w Obwodzie Kaliningradzkim (raport) – www.defence24.pl ((10.04.2023.))
- [2] J. Madrjas, NDI wraca na linię 210 – www.rynek-kolejowy.pl (30.05.2020.).
- [3] J. Madrjas, Startują przygotowania do elektryfikacji linii ze Szczecina do Berlina – www.rynek-kolejowy.pl (05.08.2022.).
- [4] NDI: Malownicza linia 210 już użytkowana – www.rynek-kolejowy.pl (30.10.2019.).
- [5] PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku, Warszawa 2021 r.
- [6] Polityka transportowa Województwa Zachodniopomorskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego,

Szczecin 2021 r. – www.wzp.pl (01.03.2023).

- [7] Potencjał militarny Federacji Rosyjskiej w obwodzie kaliningradzkim, komentarze Instytutu Europy Środkowej – www.ies.lublin.pl ((02.04.2023.))
- [8] Region w liczbach – www.coi.wzp.pl (01.03.2023)
- [9] J. Rösler, Od grudnia z Poznania do Szczecina jeździmy... dłużej – www.rynek-kolejowy.pl (24.01.2023.)
- [10] Szczecińska Kolej Metropolitalna donikąd – www.nik.gov.pl (30.01.2023.).
- [11] Uchwała nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku wraz z załącznikiem – www.mi.gov.pl (01.02.2016.)
- [12] Uchwała Rady Ministrów nr 144/2016 dnia 23 listopada 2016 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku wraz z załącznikiem – www.mi.gov.pl (16.01.2017.).
- [13] Uchwała nr 17/2019 Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2019 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku – www.mi.gov.pl (05.05.2019.).
- [14] Uchwała nr 110/2019 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku – www.mi.gov.pl (10.01.2020.).
- [15] www.mapadotacji.gov.pl (30.03.2023.).
- [16] www.skm.szczecin.pl (15.12.2021.).
- [17] Zwiększają się możliwości linii kolejowych do portów w Szczecinie i Świnoujściu – www.rynek-kolejowy.pl (27.07.2022.).