

Prof. dr hab. Juliusz Engelhardt

Uniwersytet Szczeciński

Instytut Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej



Infrastruktura kolejowa Województwa Zachodniopomorskiego w systemie transportowym kraju

Pierwsze linie kolejowe na Pomorzu Zachodnim – historia

- **Szczecin – Berlin 1843 r.**
- **Szczecin - Poznań (1846 – 1848)**
- **Szczecin – Gdańsk (1859 – 1870)**
- **Szczeni – Wrocław (1869 – 1877)**
- **Szczecin – Kołobrzeg, Koszalin i Świnoujście (1882 – 1901)**
- **Połączenia uzupełniające np. Ulikowo – Piła, Stargard – Siekierki, Szczecinek – Kołobrzeg**
- **1945 Zniszczenia wojenne:** 1300 km torów, ok. 1000 rozjazdów, ponad 140 mostów oraz 90% urządzeń prowadzenia ruchu kolejowego
- **1945 – 1946** Wojska sowieckie przeprowadzają masowe wywózki wszelkiego kolejowego sprzętu i urządzeń dających się zdemontować, co obejmowało nie tylko tabor, wyposażenie nastawni, czy linie telefoniczne ale również szyny kolejowe.

Historia

Administracja polska objęła sieć kolejową Pomorza Zachodniego w drugiej połowie 1945 r.

- Odbudowa połączeń kolejowych, szczególnie w newralgicznych elementach: przeprawy mostowe
- Udrożnienie dostępu kolejowego do stacji i dworca Szczecin Główny z różnych kierunków:
 - mosty na Regalicy
 - most na kanale Parnica
 - łąącznica dwutorowa Szczecin Wstowo – Szczecin Główny
- Budowa w latach 1947 – 1949 drugiego toru na odcinku „poznańskim” Szczecin – Krzyż
- Skutki zniszczeń wojennych były odczuwalne jeszcze w latach sześćdziesiątych minionego stulecia, ponieważ dopiero w 1964 r. został oddany do eksploatacji most kolejowy na Odrze bezpośrednio przy dworcu Szczecin Główny oraz uruchomiono bezpośrednie połączenie w kierunku południowym Szczecin Główny – Gryfino, z pominięciem stacji Szczecin Dąbie

Historia mniej odległa

4

- Modernizacja w latach 1971 – 1975 linii nazwanej wówczas Nadodrzańską Magistralą Węglową („Nadodrzanka”) na odcinku Szczecin – Kostrzyn nad Odrą
- Modernizacja w tych samych latach linii dostępowej do świnoujskiego portu Szczecin – Świnoujście
- Pierwszą w pełni zelektryfikowaną do końca 1978 r. linią na Pomorzu Zachodnim była linia Poznań – Szczecin
- Lata osiemdziesiąte - szczególne natężenie elektryfikacji sieci kolejowej
- Do 1983 elektryfikacją objęto wszystkie linie i odcinki węzła szczecińskiego a następnie między innymi linie:

Szczecin – Świnoujście (1984)

Szczecin – Kostrzyn nad Odrą (1985)

Stargard – Gdańsk (1989)

Piła – Białogard (1989)

Łącznie do końca tej dekady lat osiemdziesiątych elektryfikacją objęto 915 km linii kolejowych Pomorza Zachodniego

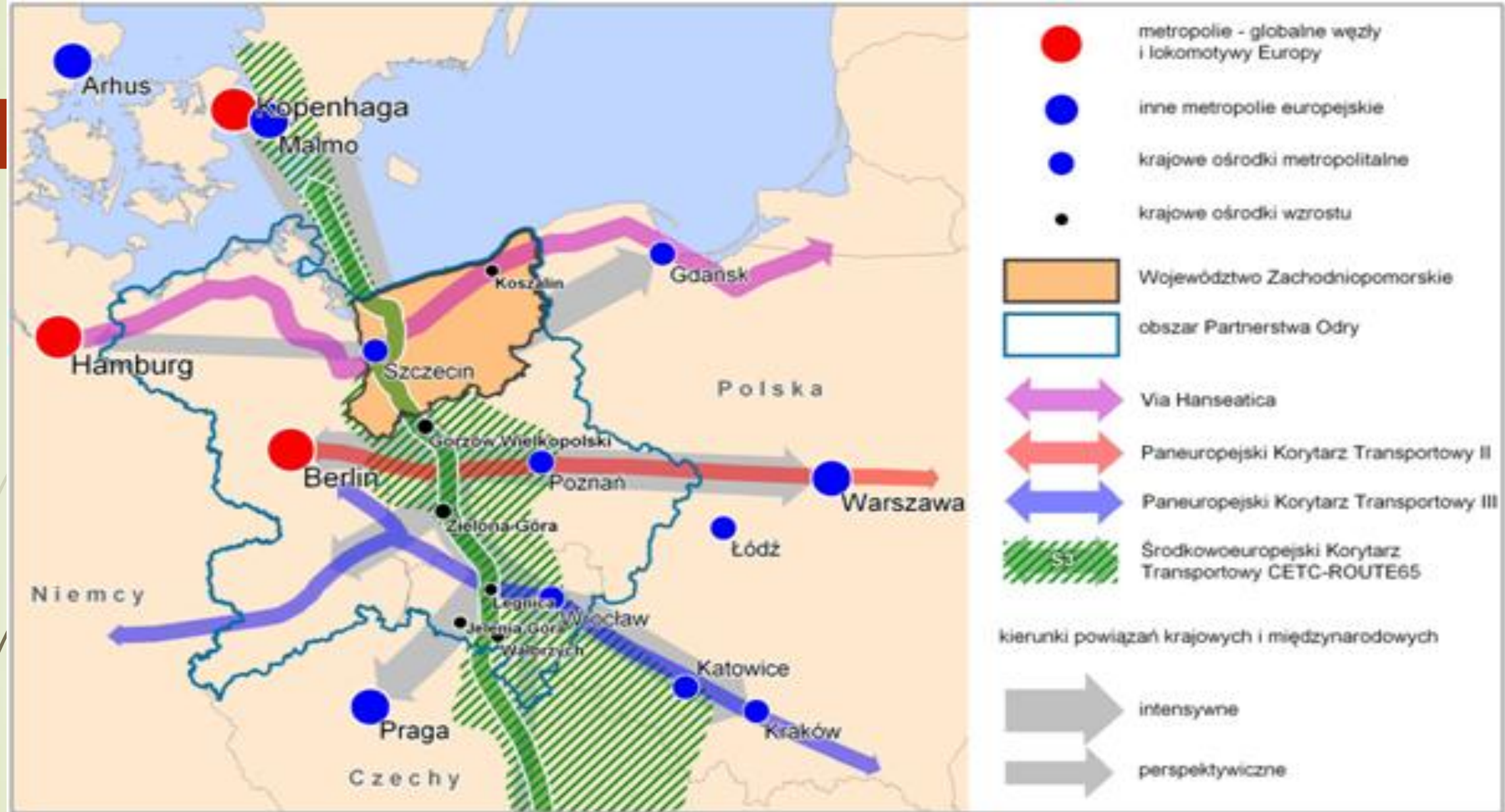
Zachodniopomorskie odcinki linii E-59 i CE-59 zostały w latach osiemdziesiątych włączone do umów AGC i AGCT

Pierwsza faza okresu transformacji 1990 - 2004

- Okres transformacji systemowej w swojej pierwszej fazie przypadającej umownie na lata 1990 – 2004, a więc do momentu pełnej akcesji Polski do Unii Europejskiej nie zapisał się pozytywnie w historii rozwoju sieci kolejowej Pomorza Zachodniego.
- Znamionował go – dzisiaj można powiedzieć, że wręcz symbolicznie – znaczący regres infrastruktury kolejowej w wyniku zawieszania przewozów a następnie, w niektórych przypadkach, ich fizycznej likwidacji.
- Kolejowe przewozy pasażerskie ze względu na gwałtowny spadek popytu zawieszono we wskazanym okresie między innymi na takich liniach kolejowych lub ich odcinkach, jak: Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński, Worowo – Wysoka Kamieńska, Pyrzyce – Siekierki, Pyrzyce – Gryfino, Barlinek – Wierzchowo Pomorskie, Świdwin – Grzmiąca.
- Część linii lub odcinków z zawieszonymi przewozami, w szczególności takich, gdzie zawieszono również przewozy towarowe, poddano fizycznej likwidacji - wymienić tu można takie odcinki, jak między innymi: Chwarstnica – Swobnica, Złocieniec – Połczyn Zdrój, Barlinek – Głazów.

Lata dziewięćdziesiąte – okres stowarzyszenia Polski z Unią Europejską

- Ustanowiono wówczas priorytetowe korytarze infrastruktury transportowej, w tym kolejowej, zwane również Korytarzami Kretańskimi, z których aż 4 przebiegało przez polskie terytorium i które mogły być wsparte finansowo z różnych funduszy przedakcesyjnych.
- Priorytetowe korytarze transportowe objęły na obszarze Polski główne linie kolejowe wskazane w umowie AGC, czyli linię E-20, E-30, E-65 oraz linię CE-65 z umowy AGTC, ale nie objęły najważniejszych linii kolejowych Pomorza Zachodniego, czyli linii E-59 i CE-59.
- Było to niewątpliwie uchybienie polskiej polityki transportowej dotyczące sieci transportowej Województwa Zachodniopomorskiego, które nie mogło być naprawione w ramach traktatu akcesyjnego, na mocy którego polską sieć infrastruktury transportowej włączono do Transeuropejskich Sieci Transportowych TEN-T wraz z wszystkimi liniami kolejowymi wcześniej objętymi umowami AGC i AGTC o długości 5,3 tys. km, a więc również zachodniopomorskimi liniami E-59 i CE-59, ponieważ niezależnie od tego włączenia wcześniejsze priorytety korytarzowe obowiązywały nadal.



Zewnętrzne powiązania komunikacyjne Pomorza Zachodniego – sytuacja swoistego wykluczenia systemu transportowego Pomorza Zachodniego z priorytetów inwestycyjnych polskiej polityki transportowej. Paneuropejskie korytarze transportowe II i III omijają region od południa.

Lata dwutysięczne – oczekiwania i postulaty władz regionu w zakresie infrastruktury kolejowej

8

- 1) zakończenie I etapu modernizacji linii magistralnej 351 Poznań – Szczecin (103,8 km na terenie województwa) - zaliczonej do umowy AGC jako linia E-59 ,
- 2) realizacja II etapu modernizacji linii Poznań – Szczecin, zaliczonej do umowy AGC jako E-59 oraz linii CE-59 zaliczonej do umowy AGTC, odcinka Szczecin Dąbie- Świnoujście (100,7 km na terenie województwa) – w celu wyeliminowania istniejących ograniczeń prędkości i zapewnienia prędkości docelowej dla pociągów pasażerskich 120 km/h,
- 3) modernizacja linii kolejowej Szczecin – Wrocław (93,7 km na terenie województwa) – tzw. „Magistrala Nadodrzańska” – zaliczonej do umowy AGCT jako CE-59 – w celu wyeliminowania istniejących ograniczeń prędkości i zapewnienia prędkości docelowej dla pociągów pasażerskich 120 km/h,
- 4) modernizacja linii kolejowej 202 Gdynia – Stargard Szczeciński (188,4 km na terenie województwa) w celu wyeliminowania istniejących ograniczeń prędkości i zapewnienia prędkości docelowej dla pociągów pasażerskich 120 km/h,
- 5) zakończenie modernizacji kolejowego przejścia granicznego Szczecin Gumieńce – Grambow/Tantow wraz z budową stacji postojowej Szczecin Zaleskie Łęgi,
- 6) modernizacja niektórych linii kolejowych o znaczeniu obronnym do parametrów wymaganych przez władze wojskowe,
- 7) modernizacja linii 210 Chojnice – Runowo Pomorskie (100,7 km na terenie województwa),
- 8) modernizacja linii 402 Koszalin – Goleniów (142,9 km), łącznie z elektryfikacją odcinka Goleniów – Kołobrzeg (99,7 km) i modernizacją stacji Kołobrzeg,
- 9) modernizacja linii 404 Szczecinek – Kołobrzeg (99,8 km) w celu poprawy dostępności komunikacyjnej Kołobrzegu i okolic,
- 10) budowa kolejowej obwodnicy zachodniej Szczecina, która powinna być połączona ze stacją kolejową Police Chemia, z przebiegiem: Szczecin Gumieńce – Dobra Szczecińska – Police Chemia, co zapewni wyeliminowanie przewozu ładunków niebezpiecznych przez miasto Szczecin.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) na lata 2007 – 2013

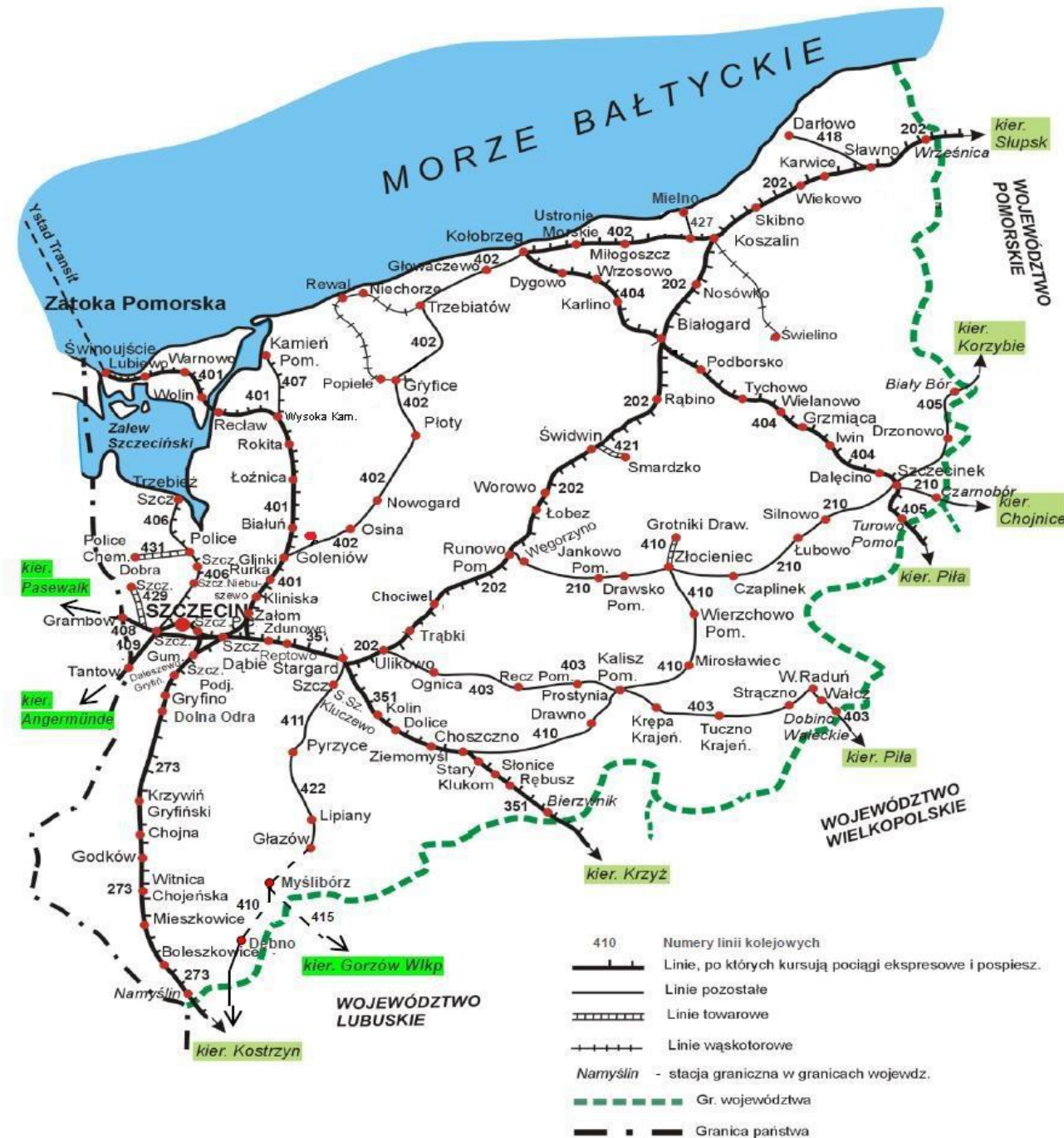
9

Projekty kolejowe na Pomorzu Zachodnim

- **Modernizacja linii kolejowej E-59 na odcinkach Poznań – Krzyż i Krzyż – Szczecin**
- **Dwa projekty w ramach RPO:**
 - modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz – Ulikowo, w celu zapewnienia sprawnego połączenia na odcinku Wałcz – Kalisz Pomorski oraz podniesienia prędkości maksymalnej do 100 km/h,
 - modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów – Kołobrzeg w celu podniesienia prędkości maksymalnej do 120 km/h, wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów (ok. 4 km) oraz budową mijanki pomiędzy stacją Mścice a Ustronie Morskie.
- **Oba projekty RPO zostały zrealizowane w 100% w odniesieniu do pierwotnych zamierzeń w latach 2012 – 2013**
- **Projekt modernizacji linii E-59 na zachodniopomorskich odcinkach nie powiódł się.**
- **W 2013 r. linia E-59 weszła w skład nowego priorytetowego korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie wraz z odcinkiem granicznym autostrady A6 i całą drogą ekspresową S3.**
- **Linie CE-59 („Nadodrzanka”) oraz 202 Stargard – Koszalin – Gdynia zostały włączone do sieci kompleksowej.**

W latach 2015 – 2020 po uwzględnieniu wcześniejszych procesów likwidacji linii ukształtował się na Pomorzu Zachodnim układ sieci kolejowej zaprezentowany na rysunku.

Całkowita długość eksploatowanych w Województwie Zachodniopomorskim linii normalnotorowych wynosiła w 2020 r. 1176 km, z czego 737 km czyli 62,7% było zelektryfikowanych i 424 km tj. 36,1% dwutorowych.



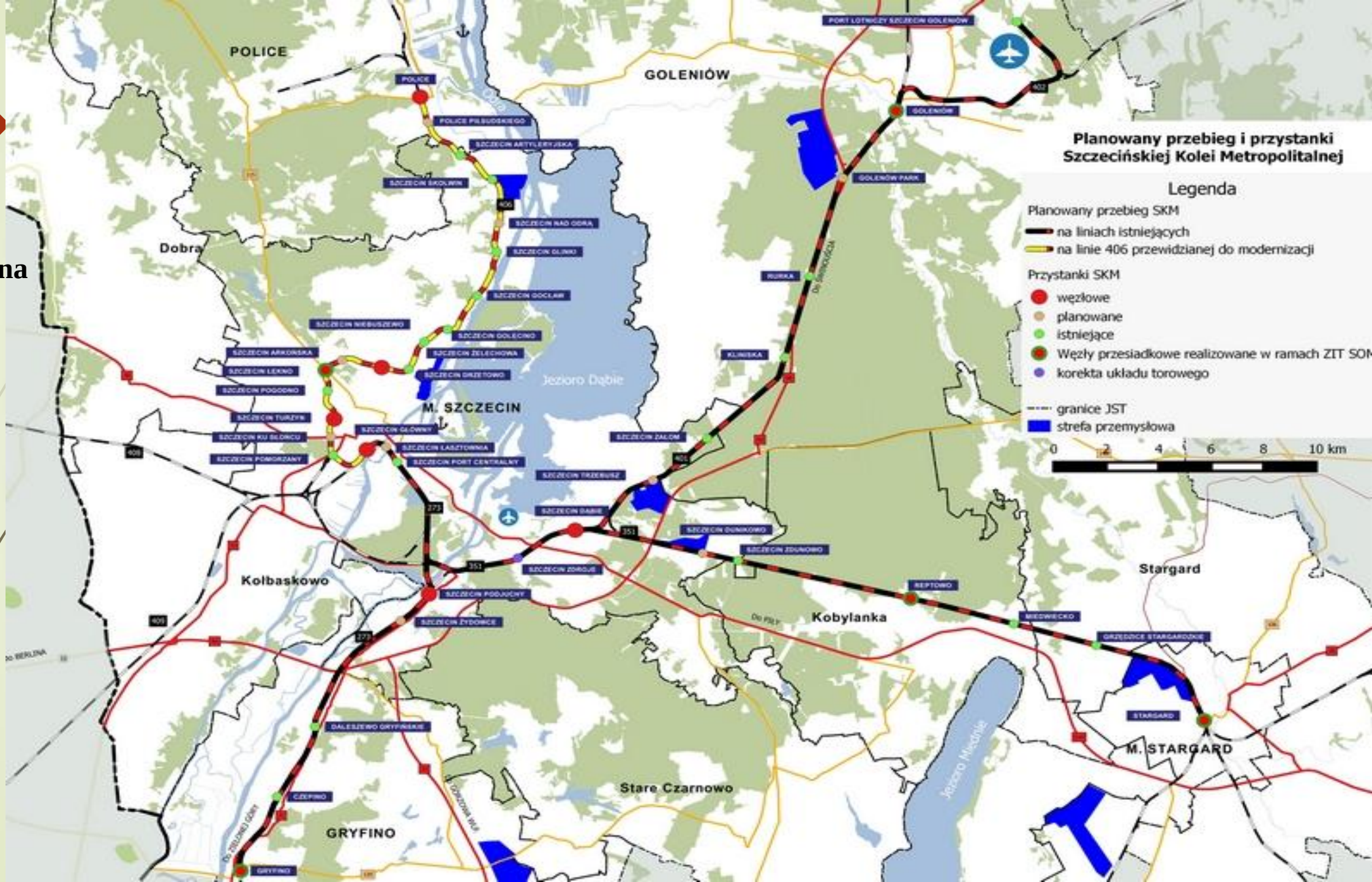
Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku – ku lepszej kolei na Pomorzu Zachodnim

Główne projekty kolejowe

- 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)
- Budowa nowego, dwutorowego mostu w Szczecinie na Regalicy (Odra Wschodnia) – 300 mln zł
- Szczecińska Kolej Metropolitalna – 907 mln zł

Szczecińska Kolej Metropolitalna

Projekt z lat
2014 – 2016.



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

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

- 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)

Projekty regionalne

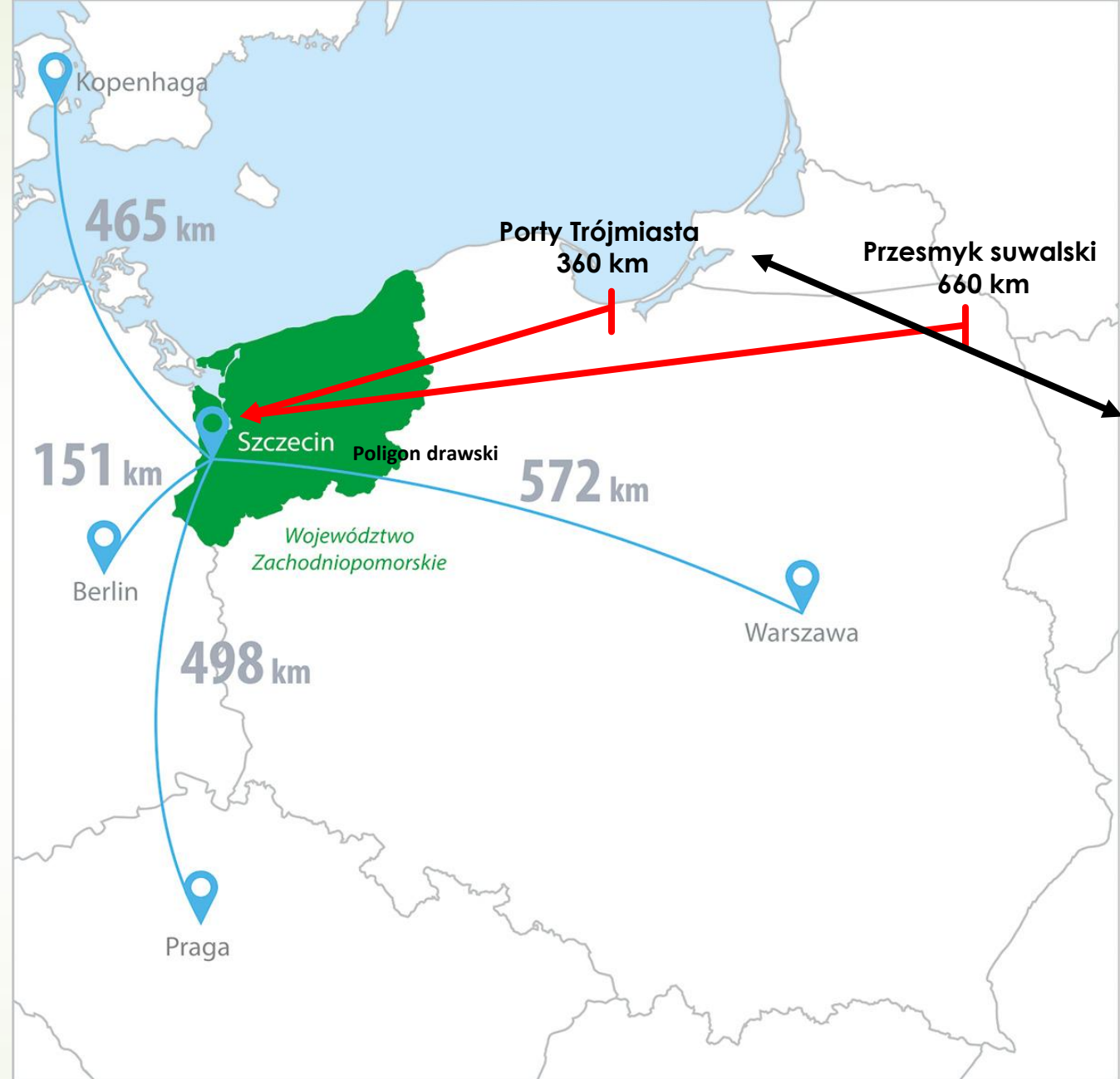
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie, Etap III - przebudowa
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek Szczecinek - granica województwa - przebudowa
- Prace na linii kolejowej nr 403 Ulikowo - Piła na odc. gr. województwa – Ulikowo - przebudowa
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 410 na odcinku Drawno - Choszczno - przebudowa
- Prace na linii kolejowej nr 407 Wysoka Kamieńska - 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

Wnioski końcowe

14

- 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”, jak też w dokumencie Urzędu Marszałkowskiego w Szczecinie z 2021 r. pod nazwą „Polityka transportowa Województwa Zachodniopomorskiego”.
- 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.
- Modernizacje podstawowych linii kolejowych Pomorza Zachodniego wraz z modernizacją kolejowej infrastruktury dostępowej do portów w Szczecinie i Świnoujściu, wprowadzie spóźnione co najmniej do dekadę w stosunku do realnych możliwości inwestycyjnych kraju, nabierają obecnie w czasach wojaskowej agresji Rosji na Ukrainę szczególnie dużego znaczenia, nie tylko ze społeczno-gospodarczego punktu widzenia generując oczywiste korzyści, lecz również z geopolitycznego punktu widzenia.

W razie hipotetycznego konfliktu 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.



Województwo Zachodniopomorskie – położenie geopolityczne.