

Infrastruktura kolejowa Województwa Zachodniopomorskiego w latach transformacji społeczno-gospodarczej

Railway infrastructure of the Zachodniopomorskie Voivodeship in the years of socio-economic transformation



Juliusz Engelhardt

Prof. dr hab.

Uniwersytet Szczeciński
Instytut Gospodarki Przestrzennej
i Geografii Społeczno-Ekonomicznej

juliusz.engelhardt@usz.edu.pl

Streszczenie: Przedmiotem artykułu są zagadnienia rozwoju infrastruktury kolejowej Województwa Zachodniopomorskiego w okresie transformacji społeczno-gospodarczej. Po wprowadzeniu zawierającym krótki rys historyczny wskazano na znaczący regres infrastruktury kolejowej na Pomorzu Zachodnim w pierwszej fazie okresu transformacji obejmującej lata 1990 – 2004. Następnie, omawiając drugą fazę transformacji kraju od 2005 r., omówiono nieudaną pierwszą próbę modernizacji linii E-59 w latach pierwszej unijnej perspektywy budżetowej 2007 – 2013 oraz zrealizowane w tym okresie inwestycje w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego. Wskazano również ma podstawowe dokumenty dotyczące polityki transportowej Województwa Zachodniopomorskiego z 2002 r. i z 2010 r., które określiły potrzeby regionu w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej. W podsumowaniu artykułu wskazano na zalety i mankamenty istniejącego układu sieci kolejowej na Pomorzu Zachodnim, przy czym mankamenty w oczywisty sposób wyznaczają kierunki przeszłego inwestowania w tym obszarze infrastruktury transportu.

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

Abstract: The subject of the article is the development of the railway infrastructure of the Zachodniopomorskie Voivodeship in the period of socio-economic transformation. After an introduction containing a short historical outline, a significant regression of the railway infrastructure in Western Pomerania in the first phase of the transformation period covering the years 1990 - 2004 was indicated. the EU budget perspective 2007-2013 and investments implemented in this period under the Regional Operational Programme. The basic documents concerning the transport policy of the Zachodniopomorskie Voivodeship from 2002 and 2010, which defined the needs of the region in the development of railway infrastructure, were also indicated. In the summary of the article, the advantages and disadvantages of the existing railway network in Western Pomerania were pointed out, with the disadvantages clearly determining the directions of past investments in this area of transport infrastructure.

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

Wprowadzenie – krótki rys historyczny

Historia rozwoju infrastruktury kolejowej na Pomorzu Zachodnim wplata się w historię rozwoju pruskiej sieci kolejowej, która na współczesnym obszarze Polski datuje się od uruchomienia w 1842 r. odcinka linii kolejowej Wrocław – Oława. W 1843 r. uruchomiono na Pomorzu Zachodnim pierwszą linię kolejową łączącą Berlin ze Szczecinem. Późniejszy rozwój zachodniopomorskiej sieci kolejowej, jeszcze pod pruską egidą, to między innymi: budowa połączenia Szczeci-

na z Poznaniem (1846 – 1848) [daty podano za: 4, 17], Gdańskiem (1859 – 1870), Wrocławiem (1869 – 1877), Kołobrzegiem, Koszalinem i Świnoujściem (1882 – 1901) oraz budowa szeregu połączeń uzupełniających, jak np. Ulikowo – Piła, Stargard – Siekierki, Szczecinek – Kołobrzeg. Zimą i wiosną 1945 r. sieć kolejowa Pomorza Zachodniego została poważnie zniszczona ze względu na działania wojenne w strefie umocnień Wału Pomorskiego z walkami o Kołobrzeg włącznie, walkami o Szczecin a także w związku z wielką koncentracją wojsk i walkami na południu regionu

w spowodowanymi forsowaniem Odry w Siekierkach i Gozdowicach. Zniszczeniu podczas II wojny światowej uległo na Pomorzu Zachodnim między innymi: ponad 1300 km torów, ok. 1000 rozjazdów, ponad 140 mostów oraz 90% urządzeń prowadzenia ruchu kolejowego [1, s. 223]. Całość zniszczeń wojennych pogłębiały jeszcze dokonywane przez zwycięskie wojska sowieckie masowe wywózki wszelkiego kolejowego sprzętu i urządzeń dających się zdemontować, co obejmowało nie tylko tabor, wyposażenie nastawni, czy linie telefoniczne ale również

szyny kolejowe. Administracja polska objęła sieć kolejową Pomorza Zachodniego w drugiej połowie 1945 r. poświęcając pierwsze lata na jej odbudowę, 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, łącznica dwutorowa Szczecin Wstowo – Szczecin Główny) ale także budując w latach 1947 – 1949 drugi tor na odcinku „poznańskim” Szczecin – Krzyż, [4, s. 6] który stanowił i nadal stanowi element podstawowego połączenia kolejowego Pomorza Zachodniego nie tylko z Poznaniem ale również z większością pozostałego obszaru kraju. W szczecińskim węźle kolejowym 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 [4, s. 6]. Lata siedemdziesiąte i osiemdziesiąte ubiegłego stulecia zaznaczyły się stopniową poprawą jakości sieci kolejowej Pomorza Zachodniego, co było w szczególności efektem modernizacji w latach 1971 – 1975 linii nazwanej wówczas Nadodrzańską Magistralą Węglową (nazwa środowiskowa: „Nadodrzanek”) na odcinku Szczecin – Kostrzyn nad Odrą oraz linii dostępowej do świnoujskiego portu Szczecin – Świnoujście a także efektem postępującej elektryfikacji głównych linii kolejowych. Pierwszą w pełni zelektryfikowaną do końca 1978 r. linią na Pomorzu Zachodnim była linia Poznań – Szczecin ale szczególne natężenie elektryfikacji sieci kolejowej przypadło na lata osiemdziesiąte. Do 1983 r. elektryfikacją objęto wszystkie linie i odcinki węzła szczecińskiego, a następnie między innymi linie: Szczecin – Świ-

noujście (1984), Szczecin – Kostrzyn nad Odrą (1985), Stargard – Gdańsk (1989), Piła – Białogard (1989) – łącznie do końca tej dekady elektryfikacją objęto 915 km linii kolejowych Pomorza Zachodniego [1, s.229].

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.

W tym kontekście należy jednakże wskazać, iż w latach osiemdziesiątych ubiegłego stulecia Polska przystąpiła do Umowy Europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC [15] a następnie do Umowy Europejskiej o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących AGTC [16]. Na podstawie tych umów do sieci AGC włączono najważniejszą linię kolejową Pomorza Zachodniego oznaczo-

ną jako E-59 z przebiegiem: Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław – Opole i dalej do przejścia granicznego polsko-czeskiego Chałupki – Bohumin, natomiast do sieci AGTC włączono Magistralę Nadodrzańską czyli linię CE-59 z przebiegiem: Świnoujście – Szczecin (przebieg wspólny z linią E-59) – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław – Opole – Chałupki – Bohumin, przy czym odcinek od Wrocławia do granicy czeskiej ma przebieg wspólny z linią E-59. Dodatkowo dla linii CE-59 ustanowiono dwa odgańlenia, pierwsze oznaczone C-59/1 Nowa Sól – Węgliniec – Zgorzelec – Zawidów i drugie C-59/2 Wrocław – Międzyzlesie biegnące do granicy polsko-czeskiej odpowiednio w Frydlandzie i w Lichkovie. Obie linie miały wówczas i mają obecnie podstawowe znaczenie dla zespołu portowego Szczecin – Świnoujście. Linie te łączą bowiem Poznań i dalej centralną Polskę oraz Dolny i Górny Śląsk z portami zachodniopomorskimi i prowadzą na południowy zachód i na południe Polski do Wrocławia i dalej do granicy z Republiką Czeską oraz przez Opole, Katowice, Kraków, Rzeszów do granicy z Ukrainą na kolejowym przejściu granicznym Medyka – Mościska. W latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia podstawowe dokumenty polskiej polityki transportowej wskazywały na linie zaliczone do układów AGC i AGTC jako najbardziej predystynowane i priorytetowe do przyszłej modernizacji, co niewątpliwie było ważnym sygnałem wskazującym na podstawowe znaczenie wskazanych wyżej linii Pomorza Zachodniego dla systemu transportowego kraju [7, s. 48]. Jednakże w pierwszym okresie transformacji społeczno-gospodarczej polska polityka transportowa, deklaratywnie dostrzegając znaczenie linii E-59 i CE-59, faktycznie pomijała ich znaczenie w sensie konieczności pilnego przeprowadzenia gruntownej modernizacji w celu poprawy dostępu do zachodniopomorskich portów od strony lądu a

także poprawy jakości skomunikowania kolejowego społeczeństwa z pozostałą częścią kraju.

W tym okresie, do 1 maja 2004 r. Polska była członkiem stowarzyszonej z Unią Europejską na mocy tzw. Układu Europejskiego [14]. Był to również czas, kiedy w samej Wspólnocie wraz z przyjęciem w 1992 r. Traktatu z Maastricht, który ustanowił Unię Europejską, pojawiły się po raz pierwszy zagadnienia transeuropejskich sieci (infrastrukturalnych) TEN-T. W zakresie infrastruktury kolejowej, sieci TEN-T już od momentu ich utworzenia objęły najważniejsze linie kolejowe w krajach „starej” Unii Europejskiej, natomiast państwa stowarzyszone z Unią Europejską i aspirujące do pełnej akcesji, w tym Polska, uczestniczyły w latach 1991 – 1997 w trzech Paneuropejskich Konferencjach Transportowych (1991 – Praga, 1994 – Kreta, 1997 – Helsinki), których wynikiem było przyjęcie – przy akceptacji Unii Europejskiej – listy priorytetowych korytarzy transportowych dla Europy Środkowo-Wschodniej, spójnej z unijną siecią TEN-T. Ustanowione 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, 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.

Druga faza okresu transformacji od 2005 r.

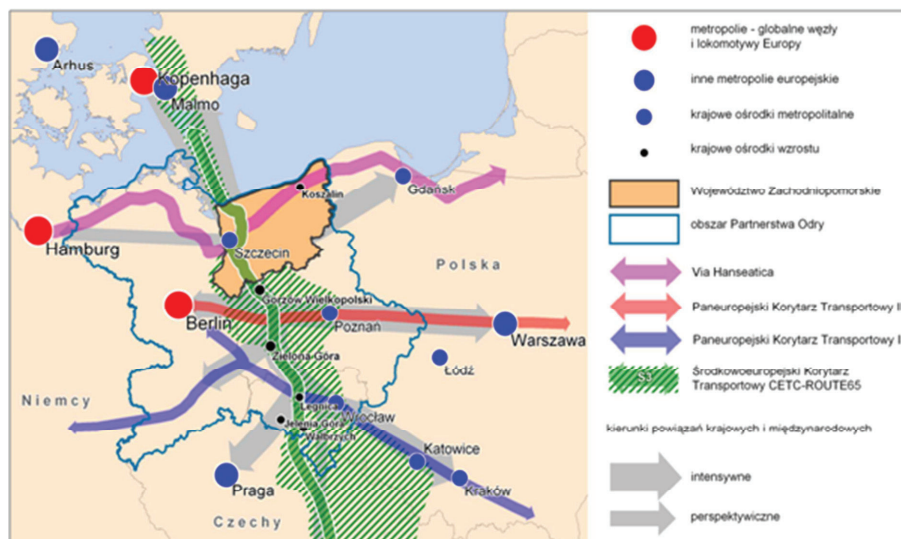
Wskazane uchybienie polskiej polityki transportowej dotyczące sieci transportowej Województwa Zachodniopomorskiego nie mogło być naprawione w ramach traktatu akcesyjnego [13], na mocy którego

wej 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. Sytuację swoistego wykluczenia systemu transportowego Pomorza Zachodniego z priorytetów inwestycyjnych polskiej polityki transportowej dobrze obrazuje – jak się wydaje – mapa prezentowana na rysunku 1. Mapa wskazuje intencjonalnie na międzynarodowe powiązania regionu zachodniopomorskiego w układzie wschód – zachód i północ – południe. W tym pierwszym widać wyraźnie wskazane korytarzowe pominięcie Województwa Zachodniopomorskiego w zakresie priorytetów modernizacyjnych infrastruktury transportowej łączącej Pomorze Zachodnie z resztą kraju (korytarze II i III omijają region od południa). Wskazuje się natomiast – poza oficjalną polityką transportową – na historycznie ukształtowane połączenia transportowe regionów nadbałtyckich: Hamburga, Pomorza Przedniego, Pomorza Zachodniego z Pomorzem Gdańskim i Królewcem, nadając im nazwę Via Hanseatica.

W układzie północ – południe na mapie oznaczono nieuwzględniany

przez ówczesną oficjalną politykę transportową Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE 65 biegnący ze szwedzkiej Skanii (Malmö) do Świnoujścia a następnie przez Szczecin – Zieloną Górę i Wrocław do Republiki Czeskiej i dalej na południe Europy. Idea utworzenia tego korytarza transportowego zrodziła się kilka lat po akcesji Polski do Unii Europejskiej w 2009 r. w gremiach samorządowych kiedy to czternaście regionów z Polski, Czech, Słowacji, Austrii i Włoch podpisało porozumienie na rzecz niezwłocznej realizacji korytarza kolejowego północ – południe [18]. Natomiast w 2010 r. podpisano porozumienie marszałków siedmiu polskich regionów związanych z Korytarzem Bałtyk – Adriatyk, które w 2012 r. przekształciło się w Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk – Adriatyk z siedzibą w Gdańsku [18]. Można zatem stwierdzić, że idea późniejszego utworzenia korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk – Adriatyk ma swoje źródło w oddolnych działaniach polskich władz samorządowych.

Pełna akcesja Polski do Unii Europejskiej w maju 2004 r. to niewątpliwie w wielu płaszczyznach i aspektach społeczno-gospodarczego funkcjonowania kraju ważna cezura czasowa, rozpoczynająca drugi umowy i wyraźnie odróżniający się



1. Zewnętrzne powiązania komunikacyjne Pomorza Zachodniego
Źródło: [3]

okres transformacji trwający po lata bieżące. Nie ulega też wątpliwości, że wraz z akcesją, szczególnie od 2005 r. pojawiły się dzięki funduszom unijnym nowe impulsy rozwojowe w całym polskim systemie transportowym, w tym również w kolejnictwie. Pierwsze większe projekty inwestycyjne w zakresie infrastruktury kolejowej Województwa Zachodniopomorskiego pojawiły się w ramach pierwszej pełnej unijnej perspektywy budżetowej wraz z wdrożeniem sektorowego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) na lata 2007 – 2013, który zakładał znaczące dofinansowanie inwestycji kolejowych ze środków unijnych i obejmował kilkadziesiąt projektów, w tym modernizację linii kolejowej E-59 na odcinkach Poznań – Krzyż i Krzyż – Szczecin. Władze samorządowe regionu zachodniopomorskiego w pełni akceptowały wówczas to przedsięwzięcie jak również postulowały szereg innych przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej, na co wskazywał dokument przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego w 2002 r. [11]. Według tego dokumentu priorytetowe wówczas przedsięwzięcia w zakresie infrastruktury kolejowej województwa dalece przekraczały projekt modernizacji odcinków zachodniopomorskich linii E-59 i powinny być następujące [11, s. 57 – 58]:

- 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.

W praktyce kolejnych lat realizacji POLiŚ 2007 – 2013 okazało się, że niektóre znaczące projekty planowane do realizacji na etapie tworzenia

programu znacznie opóźniają się a inne nie mogą być – z różnych przyczyn – zrealizowane, co dotyczyło między innymi zaplanowanej modernizacji linii E-59 na odcinku zachodniopomorskim. Projekty, które na kolejnych etapach realizacji programu skreślano z listy podstawowej przechodziły do realizacji na dalsze lata i były zastępowane projektami z listy rezerwowej albo całkowicie nowymi projektami. W ten sposób projekt modernizacji „szczecińskiego” odcinka linii E-59 został przesunięty na kolejną perspektywę budżetową, przy czym trudno byłoby wskazać na jedną bezpośrednią przyczynę tegoż przesunięcia. Z jednej strony bowiem w programie powstawały opóźnienia wynikające z braku zapewnienia przez rząd tzw. wkładu własnego na finansowanie projektów unijnych, z drugiej strony wystąpiły istotne opóźnienia w uzgodnieniach środowiskowych planowanej modernizacji i wreszcie wystąpił czynnik w postaci swobodnego „przewymiarowania” całego projektu. Ten ostatni element to było przyjęcie założenia, że cały odcinek E-59 od Poznania do Szczecina uzyska po modernizacji parametr prędkości maksymalnej 200 km/h, czyli że po modernizacji będzie to linia kolejowa dużych prędkości a nie linia konwencjonalna z prędkością maksymalną 160 km/h. Z technicznego punktu widzenia linia kolejowa z V_{max} 200 km/h w porównaniu z linią konwencjonalną z V_{max} 160 km/h zmienia zasadniczo zakres rzeczowy inwestycji a tym samym zwiększa istotnie wartość modernizacji i to nie tylko w odniesieniu do samego toru (odpowiednio większe promienie łuków a ponadto na linii dwutorowej należy zastosować większe odległości pomiędzy osiami torów) ale również w zakresie skrzyżowań z drogami kołowymi, które muszą być dwupoziomowe, urządzeń automatyki i sterowania ruchem, przejść i przepustów dla różnego rodzaju zwierząt, wygradzenia linii i ekranów dźwiękochłonnych. Ważnym impul-

sem skłaniającym ówczesne władze polskiego transportu do odstąpienia od modernizacji linii E-59 na odcinkach zachodniopomorskich było wycofanie się w 2011 r. z projektu budowy i uruchomienia linii kolejowej dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław (projekt linii Y), gdyż odcinek E-59 z Poznania do Szczecina z prędkością maksymalną 200 km/h był elementem składowym całego projektu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości z 2008 r. [2, s. 76 – 80].

Do pierwszego Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO) na lata 2007 – 2013 Województwo Zachodniopomorskie włączyło dwa projekty, a mianowicie:

- 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.

Kolejny dokument polityki transportowej regionu zachodniopomorskiego przyjęty w 2010 r. postulował dalsze rozszerzenie zakresu niezbędnych przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej [12]. Według tego dokumentu, do wskazywanych poprzednio priorytetowych przedsięwzięć w zakresie infrastruktury kolejowej województwa, których wcześniej nie podjęto lub nie zrealizowano, należałoby dołączyć kolejne niezbędne inwestycje, takie jak między innymi [12, s. 77 –

82]:

- 1) przebudowę i modernizację infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu wraz z modernizacją infrastruktury stacyjnej w zespole portowym Szczecin – Świnoujście (modernizacja torów stacji manewrowych, torów bocznych, łącznic i bocznic w odniesieniu do obiektów inżynierskich, urządzeń automatyki, łączności i innych urządzeń zapewniających płynną obsługę kolejową portów),
- 2) poprawę dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej),
- 3) modernizację linii nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński, w szczególności dla poprawy parametrów eksploatacyjnych na odcinku Szczecin Turzyn – Pollice,
- 4) modernizację linii 402 na odcinku Koszalin – Kołobrzeg,
- 5) modernizację linii 405 na odcinku Szczecinek – Słupsk,
- 6) budowę północnej obwodnicy kolejowej Szczecina,
- 7) modernizację stacji pasażerskich wraz z modernizacją lub budową nowych dworców w Szczecinie, Świnoujściu, Goleniowie, Koszalinie, Kołobrzegu, Białogardzie, Szczecinku, Złocieńcu, Runowie Pomorskim i Choszcznie.

W odniesieniu do Szczecina cytowany dokument sygnalizował potrzebę budowy nowego dworca kolejowego Szczecin Główny, mającego pełnić w przyszłości funkcję „Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego” w stolicy Województwa Zachodniopomorskiego a ponadto postulowano włączenie linii kolejowej 202 Gdynia – Stargard do ówczesnego priorytetowego korytarza transportowego nr I Rail Baltica [12, s. 77 – 82].

W latach 2008 – 2013 przygotowywano w Unii Europejskiej nowe wytyczne określające docelowy kształt sieci TEN-T. Polska aktywnie uczestni-

cząc w pracach Komisji Europejskiej nad rewizją tej sieci zgłosiła włączenie do niej między innymi linii 202, co w późniejszych aktach prawnych zostało uwzględnione [6]. W grudniu 2013 r. Parlament Europejski uchwalił rozporządzenia 1315/2013 [9] i 1316/2013 [10], dotyczące transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, które dzielą całą sieć transportową Unii Europejskiej na sieć kompleksową i sieć bazową. Sieć kompleksowa powinna być ogólnoeuropejską siecią transportową, zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów odległych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych i wzmacniającą spójność społeczną i gospodarczą pomiędzy nimi. Sieć bazowa powinna zostać zidentyfikowana, a właściwe działania do jej rozwoju powinny zostać podjęte do 2030 roku, jako priorytet w ramach sieci kompleksowej. Tak więc sieć bazowa powinna, stanowić podstawę rozwoju zrównoważonej multimodalnej sieci transportowej i stymulować rozwój całej sieci kompleksowej oraz umożliwić koncentrowanie działań unijnych na tych elementach transeuropejskiej sieci transportowej, które mają największą europejską wartość dodaną. „Europejska wartość dodana” oznacza wartość projektu, który – oprócz potencjalnej wartości dla danego Państwa Członkowskiego - prowadzi do znacznej poprawy połączeń transportowych albo przepływów transportowych między państwami członkowskimi, co można wykazać posługując się poprawą wydajności, zrównoważonego charakteru, konkurencyjności lub spójności – [9]. Tym samym sieć bazowa stanowi nałożoną na sieć kompleksową, sieć projektów priorytetowych, przy czym rozporządzenie (UE) 1316/2013 zawiera wykaz dziewięciu korytarzy transportowych TEN-T, z których dwa, a mianowicie korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie oraz korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatycki przechodzi przez Polskę. Ten



2. Linie kolejowe Województwa Zachodniopomorskiego.

Źródło: [8, s. 12]

pierwszy to połączenie poprzednich „starych” korytarzy biegnących przez Polskę w osi zachód-wschód z odgałęzieniem na północny wschód w kierunku Kraju Bałtyckiego (Rail Baltica i Via Baltica). Natomiast Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie obejmuje poprzedni korytarz sieci transeuropejskiej dla krajów Europy Środkowo – Wschodniej biegnący przez Polskę w osi północ – południe Trójmiasto – Warszawa/Łódź – Katowice/Kraków – granice państwa z Republiką Czeską i Słowacją oraz dodatkowo zawiera przebieg: Świnoujście/Szczecin – Poznań – Wrocław – Ostrawa. Tak więc w skład tego priorytetowego korytarza wraz z odcinkiem granicznym autostrady A6 i całą drogą ekspresową S3 weszła cała linia E-59 wpisana do towarowej sieci bazowej na odcinku Świnoujście – Szczecin oraz do pasażerskiej sieci bazowej TEN-T na odcinku od

Szczecina. Natomiast linie kolejowe CE-59 (Nadodrzanica) oraz 202 Stargard – Koszalin – Gdynia zostały włączone do sieci kompleksowej.

W związku ze zmaterializowaniem się idei utworzenia korytarza transportowego sieci TEN-T Bałtyk – Adriatyk polskie regiony utworzyły w grudniu 2013 r. europejskie ugrupowanie współpracy terytorialnej (EUWT) pod nazwą Środkoeuropejski Korytarz Transportowy Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (SKT-CETC Sp. z o.o.) z siedzibą w Szczecinie, [21] którego pierwotnym zacznem była koncepcja utworzenia wspomnianego wcześniej korytarza transportowego CETC-ROUTE 65. Od tego czasu deklarowanym celem ugrupowania jest działanie na rzecz rozwoju sieci transportowej korytarza Bałtyk – Adriatyk, integracja tej sieci z sie-

cią Korytarza Śródziemnomorskiego, podejmowanie inicjatyw mających na celu uzupełnienie istniejącej sieci korytarza o kolejne odcinki infrastruktury transportowej stanowiące elementy sieci bazowej TEN-T a także monitoring projektów inwestycyjnych realizowanych w ramach rozwoju korytarza [21].

Podsumowanie

W latach 2015 – 2020 po uwzględnieniu wcześniejszych procesów likwidacji linii ukształtował się na Pomorzu Zachodnim układ sieci kolejowej zaprezentowany na rysunku 2. 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. Przy tych długościach na 100 km powierzchni województwa przypadało 5,3 km linii, czyli poniżej średniej krajowej wynoszącej 6,2 km na 100 km, natomiast na 10 tys. mieszkańców przypadało 6,9 km linii. Do najważniejszych linii kolejowych Województwa Zachodniopomorskiego, oprócz wymienianych wcześniej linii E-59 (nr 351) i CE-59 (nr 273) zapewniających dostęp kolejowy do portów w Szczecinie i Świnoujściu, należą linie: nr 202 Gdynia – Stargard, nr 402 Koszalin – Goleniów, nr 210 Runowo Pomorskie – Chojnice, nr 404 Szczecinek – Kołobrzeg, nr 403 Ulikowo – Piła. Wspólny przebieg linii E-59 i CE-59 na odcinku Szczecin Dąbie – Świnoujście jest oznaczony jako linia nr 401. Dodać tu należy, że w Świnoujściu w punkcie końcowym linii nr 401 zlokalizowany jest jedyny w Polsce terminal promowy obsługującym przewozy kolejowe ładunków w relacjach do i ze Szwecji przystosowany do obsługi przewozów intermodalnych. Ze względu na położenie Szczecina duże znaczenie transportowe mają dwie krótkie linie nr 408 (13 km) i 409 (10 km) łączące stację Szczecin Główny przez Szcze-

cin Gumieńce z kolejowymi przejściami granicznymi Tantow (nr 409) i dalej w kierunku Angermünde do Berlina i Grambow (nr 408) w kierunku Pasewalku i Hamburga.

Ukształtowana sieć kolejowa Województwa Zachodniopomorskiego oprócz pozytywnych walorów ma również mankamenty. W szczególności w układzie międzyregionalnym brak jest bezpośredniego połączenia kolejowego Szczecin – Gorzów [8, s. 9]. Natomiast w układzie regionalnym w wyniku zawieszenia przewozów pasażerskich oraz fizycznej likwidacji nie których odcinków linii wykluczone z komunikacji kolejowej były i są takie miasta na Pojezierzu Myśliborskim jak Pyrzyce, Lipiany, Myślibórz, Dębno. Z kolei na Pojezierzu Drawskim to samo wykluczenia dotyczy Drawna, Mirosławca oraz miasta uzdrowskiego Połczyn Zdrój. Rzut oka na mapę (rys. 1) pozwala zauważyć, że kurorty wybrzeża szczecińskiego Świnoujście i Kołobrzeg a pomiędzy nimi Międzyzdroje posiadają bezpośrednie połączenia z krajową siecią kolejową, natomiast na wybrzeżu Bałtyku pomiędzy Kamieniem Pomorskim a Trzebiatowem brakuje równoleżnikowego połączenia kolejowego, co jest również istotnym mankamentem. Odrębnym problemem historycznie ukształtowanego układu sieci kolejowej węzła szczecińskiego, nie rozwiązany do lat bieżących jest obsługa mieszkańców i zakładów przemysłowych Polic transportem kolejowym. Na istniejącej linii nr 406 od 2002 r. nie prowadzi się przewozów pasażerskich, natomiast linia ta przechodząc przez centrum Szczecina obsługuje zakłady chemiczne Azoty Police w zakresie różnego rodzaju ładunków niebezpiecznych. Stąd od wielu już lat formułowany jest postulat wybudowania zachodniej kolejowej obwodnicy Szczecina niezbędnej od obsługi zarówno zakładów chemicznych jak też portu pełnomorskiego w Policach, [8, s. 9] który jednak nie doczekał się realizacji i ustąpił pierw-

szeństwa realizowanemu obecnie projektowi budowy zachodniej drogowej obwodnicy Polic wraz z budową tunelu po Odrę Police – Święta.

Materiały źródłowe

- [1] Dzieje kolei w Polsce, praca zbiorowa pod red. D. Kellera, Wydawnictwo Europrinter, Rybnik 2012.
- [2] J. Engelhardt, Sektor kolejowy w polityce transportowej Polski, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2022.
- [3] IPPON – Studium integracji polskiej części pogranicza Polski i Niemiec – www.eregion.wzp.pl (03.03.2023.)
- [4] Kolej na Pomorzu Zachodnim 1843 – 2008, praca zbiorowa, wydawnictwo INES, Szczecin 2008.
- [5] (05.08.2022.).
- [6] A. Massel, Rozwój sieci TEN-T w Polsce, Technika Transportu Szynowego 2016, nr 9.
- [7] Polityka transportowa. Program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Warszawa, październik 1994 r.
- [8] PolitykatransportowaWojewództwa Zachodniopomorskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2021 r. – www.wzp.pl (01.03.2023).
- [9] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE – Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 2013, L 348/1.

- [10] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 – Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 2013, L 348/129.
- [11] Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015, Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin, Październik 2002 r.
- [12] Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Szczecin, 2010.
- [13] Traktat o przystąpieniu Republiki Czeskiej, Estonii, Cypru, Łotwy, Litwy, Węgier, Malty, Polski, Słowenii i Słowacji (2003) – Dziennik Urzędowy Komisji Europejskiej 2003, L 236.
- [14] Układ Europejski ustanawiający stowarzyszenie między Rzeczpospolitą Polską, z jednej strony, a Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi, z drugiej strony, sporządzony w Brukseli dnia 16 grudnia 1991 r. – Dz. U. z 1994 r., nr 11, poz. 38.
- [15] Umowa Europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC – Dz.U. 1989, nr 42, poz. 231.
- [16] Umowa Europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących AGTC – MP 2004, nr 3, poz. 50.
- [17] www.pl.wikipedia.org (01.03.2023.)
- [18] www.portalmorski.pl (22.03.2023.)
- [19] www.mapadotacji.gov.pl (30.03.2023.).
- [20] www.skm.szczecin.pl (15.12.2021.).
- [21] www.wzp.pl (01.03.2023.).