

Rola infrastruktury kolejowej w systemie transportowym Województwa Zachodniopomorskiego w świetle „Strategii rozwoju sektora transportowego Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020”

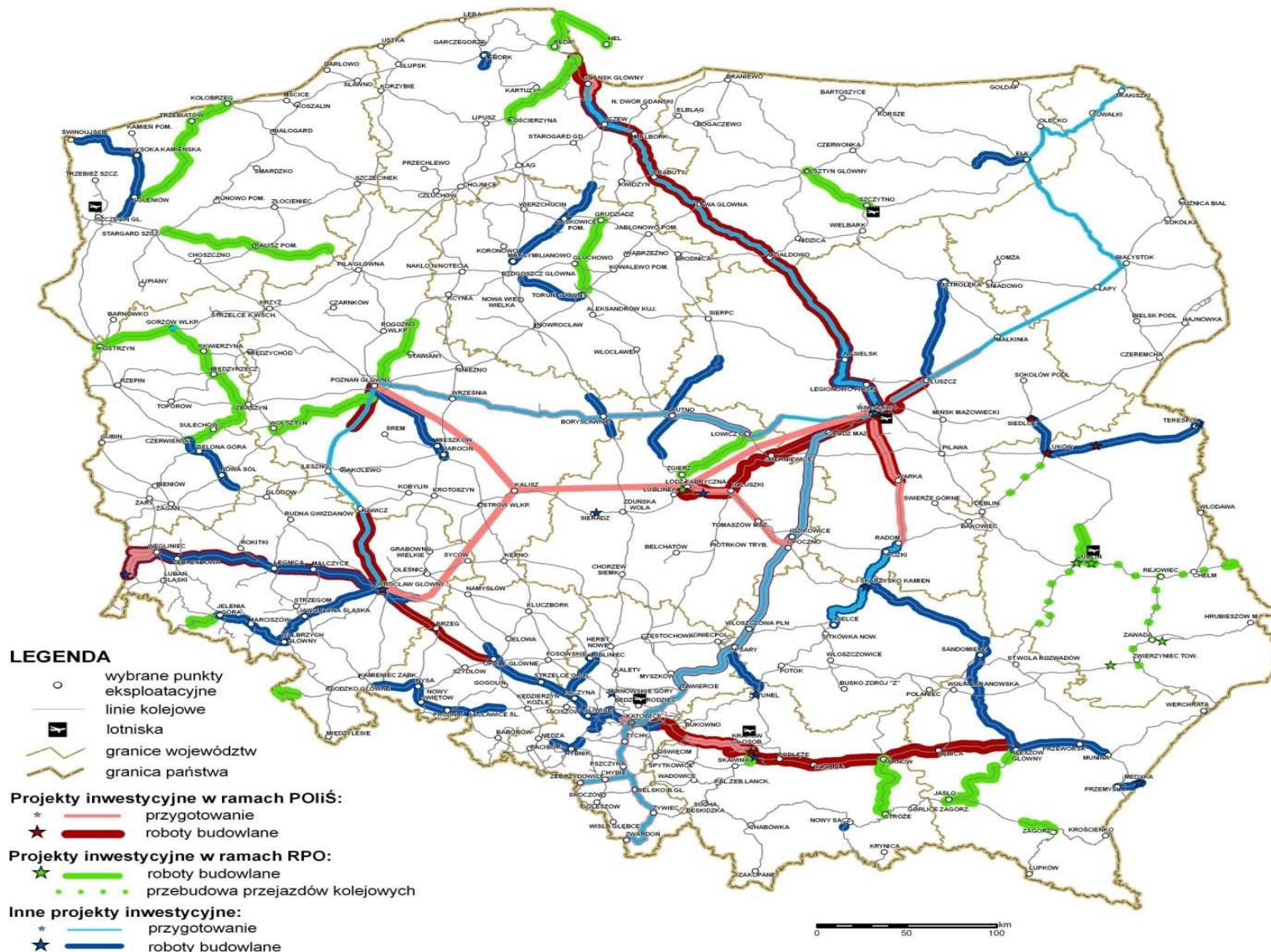
Prof. Juliusz Engelhardt
Uniwersytet Szczeciński

Rozwój systemu transportowego jest jednym z głównych celów rozwoju Polski w najbliższych latach.

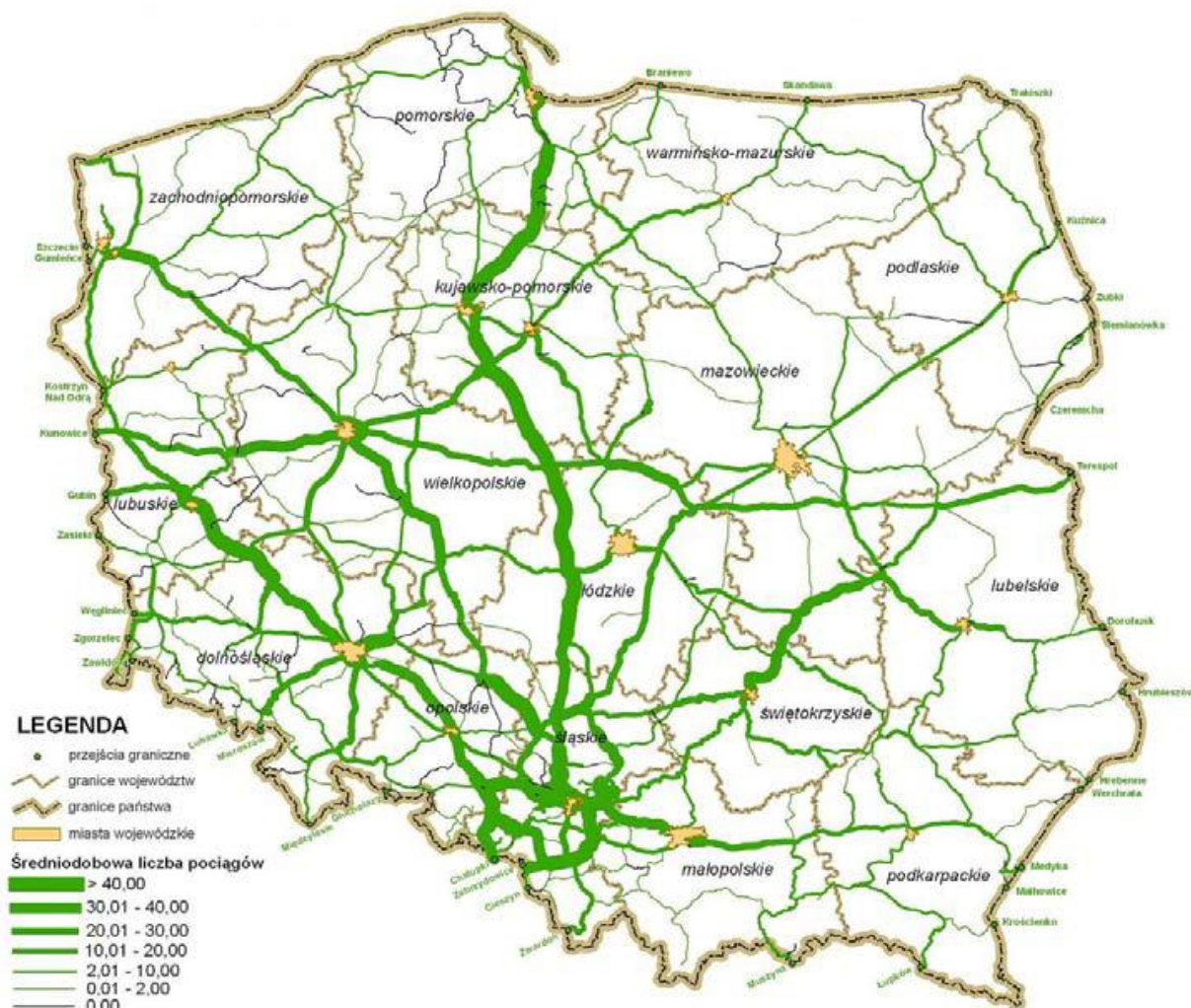
Przyszłość sektora kolejowego jest jednocześnie ogromnym wyzwaniem i szansą dla Polski i ma charakter nie tylko strategiczny, ale również społeczny i polityczny.

- ▶ **Zarówno Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015 jak i Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030, a także Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko przewidują, że w sferze transportowej konieczne jest zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych, co wymaga znaczącego podniesienia jakości świadczonych usług.**

Mapa pokazuje zlokalizowanie najważniejszych kolejowych inwestycji infrastrukturalnych na sieci zarządzanej przez PKP w ostatnich latach, wyróżniając programy w ramach których są one realizowane i finansowane.



Średniodobowa liczba przejazdów pociągów towarowych na liniach zarządzanych przez PLK – [szt.]



- ▶ **Znaczącą rolę w kształtowaniu docelowej wizji transportu kolejowego w Polsce odgrywa również polityka regionalna i lokalna województw, gmin i miast.**
- ▶ **Narzędziem planistycznym określającym obszary i szczegółowe działania w tym zakresie, wynikające z tej polityki, są Regionalne Programy Operacyjne uzupełniające programy krajowe, w tym m.in. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.**
- ▶ **RPO będące elementem systemu wdrażania NSRO są podstawowym instrumentem rozwoju, jakim dysponują organy samorządu województwa.**
- ▶ **W Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych opracowanym w Ministerstwie Infrastruktury i zaakceptowanym przez Rząd ujęto wszystkie infrastrukturalne inwestycje kolejowe objęte programami RPO.**
- ▶ **Zaznaczyć przy tym należy, że każdy nowy projekt przyjęty do realizacji w ramach RPO zgodnie z przewidzianymi dla tego programu procedurami, zostanie włączony do WPIK.**

W dokumencie „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” (Szczecin 2010) określono priorytetowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju infrastruktury transportu kolejowego Województwa oraz ich hierarchizację, z podziałem na dwa okresy realizacyjne:

- ▶ Okres pierwszy - lata 2007 - 2013**
- ▶ Okres drugi – 2014 - 2020**

Priorytety rozwoju infrastruktury kolejowej Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013 (1)

Modernizacja infrastruktury kolejowej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, w tym następujące inwestycje:

- ▶ **modernizacja linii kolejowej E-59 na odcinku Krzyż- Szczecin na kwotę 1 904,56 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków unijnych ma wynosić 218,92 mln zł**
- ▶ **modernizacja linii kolejowej E-59 na odcinku Poznań – Szczecin- Świnoujście. Odcinek Szczecin Dąbie - Świnoujście - zwiększenie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich do 160/200 km/h i towarowych do 120 km/h (wartość inwestycji wyniesie 2,044 mln zł, a wielkość dofinansowania z Funduszu Spójności stanowi 75 %)**
- ▶ **modernizacja linii CE-59 Wrocław- Zielona Góra-Kostrzyn- Szczecin, etap I (linia dedykowana dla ruchu towarowego) (na odcinku Szczecin-Dolna Odra nakłady inwestycyjne wyniosą 553,40 mln zł, a dofinansowanie 387,38 mln zł)**
- ▶ **przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu przewidywane są nakłady inwestycyjne na poziomie 110,00 mln zł, w tym dofinansowanie na poziomie 71,90 mln zł oraz poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej) etap I: nakłady na poziomie 44,04 mln w tym dofinansowanie 23,90 mln, a w etapie II: nakłady na poziomie 53,09 mln zł i dofinansowanie 29,88 mln zł.**
- ▶ **Modernizacja dworca Szczecin Główny w latach 2013 - 2015**

Priorytety rozwoju infrastruktury kolejowej Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013 (2)

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013 następujące inwestycje infrastrukturalne:

- ▶ **Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz- Ulikowo, która zapewni sprawne połączenie na odcinku Wałcz - Kalisz Pomorski oraz podniesienie prędkości maksymalnej dla szynobusów do 100 km/h**
- ▶ **Modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów- Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów - budowa 3,9 km połączenia z linii Koszalin- Goleniów do Portu Lotniczego zapewni stałe połączenie kolejowe do lotniska. Modernizacja infrastruktury pozwoli na podniesienie prędkości maksymalnej na linii kolejowej dla szynobusów do 120 km/h, a na odcinku od Kołobrzegu zwiększenie prędkości do 100 km/h. Na odcinku linii 402 w relacji Koszalin- Kołobrzeg niezbędne jest zbudowanie mijanki pomiędzy stacją Mścice a Ustronie Morskie, która powinna znajdować się na przystanku osobowym Miłogoszcz.**

Poza wymienionymi priorytetami zarządca infrastruktury – PLK SA deklaruje realizację następujących przedsięwzięć inwestycyjnych:

- ▶ **Modernizację linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście, w tym wymiana nawierzchni**
- ▶ **12,6 km i budowę komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji Goleniów oraz likwidację ograniczeń prędkości na linii**
- ▶ **Modernizację nawierzchni linii kolejowej nr 202 Gdańsk - Stargard Szczeciński na odcinku**
- ▶ **Białogard - Cieszyń Łobeskie na odcinku o długości 14,7 km**
- ▶ **Modernizację linii kolejowej nr 351 Poznań - Szczecin na odcinku Stargard Szczeciński – Regalica na odcinku 16 km**
- ▶ **Modernizację nawierzchni linii kolejowej nr 273 Wrocław - Szczecin Główny na odcinku od 228,9 kilometra do 355,9 kilometra**
- ▶ **Modernizację ciągu komunikacyjnego Szczecin Główny - Granica Państwa obejmującą modernizację nawierzchni i przejazdów kolejowych.**
- ▶ **Remont linii kolejowej nr 202 obejmujący wymianę szyn i podwyższenie prędkości 100 km/h do 120 km/h na odcinku w od 145,555 do 265,4 km**

Deklarowane inwestycje zarządcy infrastruktury – PLK SA na lata 2009 - 2013

- ▶ **Remont linii nr 202 Gdańsk - Stargard – Szczeciński i podwyższenie prędkości do 120 km/h do 289,100 km w roku 2009**
- ▶ **Modernizacja ciągu komunikacyjnego Szczecin Główny - Granica Państwa na odcinku Szczecin**
- ▶ **Główny - Szczecin Gumieńce i modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji Szczecin Gumieńce**
- ▶ **Modernizacja linii nr 406 Szczecin Główny - Trzebież Szczeciński - niezbędna jest w szczególności modernizacja elementów infrastruktury dla poprawienia parametrów eksploatacyjnych na odcinku Szczecin Turzyn – Police**
- ▶ **Przedłużenie linii nr 418 w relacji Sławno – Darłowo - jest to linia jednotorowa o trakcji spalinowej. Średnia prędkość 80km/h. Obsługiwana jest autobusami szynowymi. Istnieje możliwość wydłużenia tej linii do punktu Darłówek.**

W priorytetach „Strategii ...” znalazły się również modernizacje wybranych stacji kolejowych, w szczególności:

- ▶ **Szczecin Główny** - niezbędna jest instalacja wind dla niepełnosprawnych, zainstalowanie dźwigów pomostowych dla zjazdu z peronów do tunelu, modernizacja wiat, zadaszenie kładki i dojścia do nich, instalacja informacji wizualnej dla podróżnych.
- ▶ **Koszalin** - konieczna jest modernizacja urządzeń automatyki obiektów inżynierskich oraz modernizacja budynków i budowli i oświetlenia.
- ▶ **Kołobrzeg** - konieczna jest przebudowa obiektów inżynierskich i przystosowanie stacji dla potrzeb osób niepełnosprawnych (instalacja 2 wind, podwyższenie peronów etc.).
- ▶ **Białogard** - konieczna jest modernizacja obiektów inżynierskich, naprawa i wymiana nawierzchni na kładce oraz modernizacja oświetlenia.
- ▶ **Runowo Pomorskie** - konieczna jest modernizacja urządzeń automatyki, obiektów inżynierskich, odnowienie przejścia, podwyższenie peronów i modernizacja oświetlenia.
- ▶ **Szczecinek** - konieczna jest modernizacja obiektów inżynierskich, przystosowanie stacji dla potrzeb osób niepełnosprawnych, a także naprawa krawędzi peronu.
- ▶ **Złocieniec** - konieczna jest przebudowa urządzeń automatyki, naprawa obiektów inżynierskich, wymiana pokrycia wiaty i instalacji oraz osprzętu oświetleniowego.
- ▶ **Choszczno** - konieczna jest przebudowa peronów, które są za krótkie i nie mogą zatrzymywać się pociągi o długość pow. 280 m, kursujących w relacji Szczecin - Poznań.

Wprawdzie okres budżetowania 2007 – 2013 jeszcze się nie zakończył ale u progu 2013 roku można stwierdzić, że nie wszystkie inwestycje centralne planowane w ramach POIŚ a także inwestycje planowane przez zarządcę infrastruktury zostaną zrealizowane.

W szczególności można tu wymienić między innymi:

- ▶ **Modernizację w latach 2009 - 2014 linii kolejowej E 59 na odcinku Krzyż - Szczecin, i zwiększenie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich do 200 km/h i towarowych do 120 km/h.**
a także
- ▶ **Zamierzenia modernizacyjne w odniesieniu do wybranych stacji kolejowych Województwa.**

Pełnym sukcesem zakończą się natomiast dwa projekty realizowane w ramach RPO

► Projekt I:

Modernizacja regionalnej linii kolejowej 403 Wałcz - Kalisz Pomorski - Ulikowo

Wartość projektu 24 138 252,82

Wydatki kwalifikowane 19 628 412,86

w tym:

EFRR: 14 721 309,40

Fundusz Kolejowy: 4 907 103,46

Wydatki niekwalifikowane (w tym VAT)

Środki Własne 4 509 839,96

Okres Realizacji: 05.12.2007 – 15.11.2012

► Projekt II:

Modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów - Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do portu lotniczego Szczecin - Goleniów

Wartość projektu 67 159 261,20

Wydatki kwalifikowane 55 085 460,00

w tym:

EFRR: 41 314 095,00

Fundusz Kolejowy: 13 771 365,00

Wydatki niekwalifikowane (w tym VAT)

Środki Własne 12 259 977,93

Okres Realizacji: 05.12.2007 – 30.06.2013

Priorytety rozwoju infrastruktury kolejowej Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014 – 2020 (1)

- ▶ **Modernizacja linii kolejowej E-59 na odcinku Poznań – Szczecin - Świnoujście i zwiększenie prędkości dla pociągów pasażerskich do 160/200 km/h i towarowych do 120 km/h.**
- ▶ **Modernizacja linii kolejowej 273 (CE-59) na odcinku Szczecin Gł. – Gryfino – Kostrzyn – Zielona Góra i dostosowanie prędkości ruchu pociągów pasażerskich 160 km/h. Konieczna jest przebudowa stacji kolejowych z dostosowaniem peronów do kursującego taboru, w tym przede wszystkim na stacjach Gryfino i Chojna.**
- ▶ **Modernizacja linii Gdańsk- Stargard Szczeciński i podniesienie prędkości na całej linii do 160 km/h wymaga kompleksowej przebudowy linii wraz z całą infrastrukturą.**
- ▶ **Modernizacja linii Koszalin – Kołobrzeg.**

Priorytety rozwoju infrastruktury kolejowej Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014 – 2020 (2)

- ▶ **Modernizacja linii kolejowej Szczecinek – Kołobrzeg. W planach perspektywicznych dla tej linii przewiduje się modernizację linii na całym odcinku z podwyższeniem prędkości do 120 km/h.**
- ▶ **Modernizacja linii kolejowej Szczecinek - Słupsk. Na linii tej ruch pociągów winien być prowadzony wyłącznie autobusami szynowymi, co umożliwiłoby wykorzystanie pełnej zdolności przepustowej linii. Stacje oraz perony powinny być przebudowane i dostosowane do wymogów ruchu pasażerskiego.**
- ▶ **Modernizacja linii Chojnice - Runowo Pomorskie dostosowanie tej linii do prędkości 120 km/h. Modernizacji powinny być poddane perony jak i same przystanki osobowe.**
- ▶ **Budowa północnej obwodnicy kolejowej Szczecina.**

-
- ▶ **w związku z niepełną realizacją strategii rozwoju infrastruktury kolejowej w Województwie Zachodniopomorskim w perspektywie budżetowej 2007 – 2013**

oraz

- ▶ **w związku z wyznaczonymi już w „Strategii ...” priorytetami rozwojowymi infrastruktury kolejowej Województwa na lata 2014 – 2020**

Wydaje się zasadna ponowna możliwie szeroka dyskusja różnych środowisk mająca na celu weryfikację priorytetów.