

## Nowe informacje w sprawie modernizacji linii kolejowej Szczecin-Berlin. PKP PLK dementują plotkę

16.12.2024, Andrzej Kraśnicki jr

**Po niemieckiej stronie granicy prace idą opornie i z problemami. A co z modernizacją polskiego odcinka linii kolejowej Szczecin-Berlin? Mamy nowe informacje. Dobre i złe.**

Modernizacja niemieckiej części kolejowej trasy Szczecin-Berlin obejmuje 49-kilometrowy odcinek od granicy do Angermünde. Warta 380 mln euro inwestycja rozpoczęła się pod koniec 2021 roku. Niemcy muszą dobudować drugi tor, zelektryfikować linię, wyposażyć w nowe systemy sterowania, zmodernizować perony.

Pierwszy, bardzo optymistyczny plan, zakładał, że prace zostaną zakończone w 2026 roku, a nawet o rok wcześniej. Później wszystko się posypało. Niemieckie koleje mają problemy przede wszystkim z brakiem fachowych kadr, które mogłyby sprawnie poprowadzić inwestycję. Teraz najbardziej prawdopodobny termin zakończenia prac to rok 2027. A jak jest po polskiej stronie?



Niemieckie Tantow na trasie kolejowej Szczecin-Berlin. Zawieszony przy torach baner reklamuje inwestycję jako szybkie połączenie tej miejscowości ze Szczecinem i Berlinem Andrzej Kraśnicki jr

## **Kiedy finał modernizacji linii Szczecin-Berlin**

Od granicy w rejonie Gumieniec do dworca Szczecin Główny też jest sporo do zrobienia. To nie tylko dobudowanie drugiego toru i elektryfikacja linii, tak by jej parametry były zgodne z linią po niemieckiej stronie granicy. PKP PLK zbuduje też bezkolizyjny przejazd drogowy na ul. Cukrowej. Samochody będą przejeżdżały pod torami. Bezkolizyjny ma być także przejazd na szlaku Przylep-Ostoja-Rajkowo. Powstaną też nowe przystanki kolejowe:

Szczecin Pomorzany Południowe, Warzymice, Przeclaw, a także stacja w Kołbaskowie, która umożliwi zmianę kierunku jazdy pociągów Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, która docelowo ma docierać także do zachodnich dzielnic i peryferii Szczecina.

W jakim punkcie przygotowaliśmy do tej inwestycji jesteśmy? Kiedy w sierpniu 2024 roku sprawdzaliśmy postęp prac, założenia inwestora, czyli PKP Polskie Linie Kolejowe, były następujące: etap projektowania powinien zostać zakończony w pierwszym kwartale 2025 r., a

realizacja robót planowana jest od połowy 2025 roku do końca 2028 roku.

Teraz okazuje się, że harmonogram został przesunięty.

- Etap projektowania, włącznie z etapem pozyskiwania decyzji administracyjnych, powinien zostać zakończony w trzecim kwartale 2025 roku - informuje Bartosz Pietrzykowski z biura prasowego PKP PLK. - Roboty powinny rozpocząć się w drugim kwartale 2026 r., a zakończyć w trzecim kwartale 2029 roku.

Ten ostatni termin, oznacza, że zbliżamy się do niebezpiecznej granicy.

### **Linia Szczecin-Berlin. Musi być unijne dofinansowanie**

Całe przedsięwzięcie jest uzależnione od tego, czy na jego realizację uda się zdobyć unijne dofinansowanie. PKP PLK zgłosi projekt do unijnego programu "Łącząc Europę" (funkcjonującego też pod nazwą CEF 2). To fundusze na lata 2021-2027, którymi dysponuje bezpośrednio Komisja Europejska. Były już trzy nabory. Wyniki ostatniego poznaliśmy w lipcu. Polska otrzyma z tej puli ponad 506 mln euro na 11 projektów. Na liście zwycięzców są dwa przedsięwzięcia z województwa zachodniopomorskiego. To budowa linii kolejowej do portu w Policach oraz dofinansowanie dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście na „Zapewnienie odbioru odpadów ze statków w porcie Świnoujście w celu spełnienia wymagań środowiskowych”.

Obecnie trwa czwarty nabór, który będzie zarazem ostatnim. PKP PLK zapewnia, że modernizacja linii Szczecin Główny - granica państwa zostanie do niego zgłoszony.

Trwa przygotowanie wniosku aplikacyjnego - mówi Bartosz Pietrzykowski.

Czasu nie jest dużo, bo wnioski można składać tylko do 21 stycznia 2025 roku do godziny 17.

Jeśli PKP PLK otrzymają unijne dofinansowanie, to będzie ono musiało zostać wykorzystane i rozliczone do końca 2029 roku. Zapowiedź, że prace zakończą się w trzecim kwartale 2029, oznacza niebezpieczne zbliżenie się do tej granicy, bo pozostaje tylko niewielki margines na ewentualne opóźnienia inwestycji.

### **Linia Szczecin-Berlin. Bez piątego peronu**

Równoległe z przygotowaniem wniosku wciąż trwa przygotowanie projektu wykonawczego inwestycji. Toczą się też procedury związane z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych, w tym m.in. decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

W ramach tych przygotowań okazało się, że PKP PLK zdecydowało się na pewne uproszczenie inwestycji i tym samym ścięcie kosztów. W maju 2024 roku informowaliśmy, że kolej rezygnuje z pomysłu, by w ramach modernizacji linii Szczecin-Berlin zbudować piąty peron na stacji Szczecin Główny. Spółka PKP PLK wyjaśniła, że budowa kolejnego peronu, pociągnęłaby za sobą realizację jeszcze trzech kosztownych modernizacji.

Pierwsza z nich to kompleksowa przebudowa południowo-zachodniej głowicy rozjazdowej na stacji. Głowica to system rozjazdów, w tym przypadku od strony Pomorzana, którymi pociągi wjeżdżają w rejon stacji Szczecin Główny i ją opuszczają.

Druga inwestycja to elektryfikacja części torów na stacji Szczecin Główny, które obecnie nie są zelektryfikowane.

Trzecie przedsięwzięcie to "znaczna ingerencja" w istniejący peron nr 4. Chodzi o zburzenie zadaszenia i budowę nowego, będącego jednocześnie kładką na peron 5.

### **Linia Szczecin-Berlin. Czy będzie drugi tor?**

W ostatnich tygodniach, wśród osób interesujących się koleją, pojawiła się kolejna niepokojąca informacja, jakoby PKP PLK miały też zrezygnować z budowy drugiego toru między stacją Szczecin Główny i

Gumieńcami. To znacznie ograniczyłoby przepustowość szlaku i mogło uniemożliwić realizację planów ambitnego rozkładu jazdy, jaki ma zaoferować niemiecka kolej na trasie Szczecin-Berlin.



Pojedynczy tor w kierunku Gumieniec. W ramach modernizacji linii Szczecin-granica państwa, ma tu powstać drugi tor Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja Wyborcza.pl

Pociągi na tej linii mają jeździć co godzinę, naprzemiennie: bezpośrednie i z przesiadką w Angermünde.

Te z przesiadką – oznakowane jako regionalny RB66 – zapewnić mają przede wszystkim połączenia lokalne dla miejscowości między Angermünde a Szczecinem, ale będą też skomunikowane z pociągiem ekspresowym jadącym przez Angermünde do i z Berlina. Taka podróż z przesiadką między stacjami Szczecin Główny a Berlin Hauptbahnhof ma zająć dwie godziny.

Co drugą godzinę Szczecin Główny połączony zostanie z Berlinem pociągiem ekspresowym oznakowanym jako RE9. Na główną stację stolicy Niemiec dotrze w 90 minut. RE9 ze stacji Berlin Hauptbahnhof

pojedzie dalej, aż pod terminale lotniska Berlin Brandenburg - międzynarodowego portu lotniczego. To dodatkowe 36 minut jazdy.

- Jak będzie z tym drugim torem między granicą a Szczecinem? - spytaliśmy PKP PLK.

"W ramach prac zaplanowana jest kompleksowa modernizacja całego odcinka z dobudową drugiego toru na odcinkach dotychczas jednotorowych (LK408 Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce i LK409 Szczecin Gumieńce – granica państwa (Tantow) [LK to skrót "linia kolejowa"] - czytamy w odpowiedzi. Podsumowując: rezygnacja z drugiego toru to tylko plotka.

Zgodnie z wcześniejszymi planami PKP PLK zelektryfikuje także odcinek od Gumieniec do granicy i zepnie go z niemiecką siecią. Tym samym do Szczecina dojadą niemieckie pociągi elektryczne.

Bez zmian pozostają też wspomniane plany związane z budową wiaduktów, przystanków kolejowych i stacji.

"Dzięki nowym torom, sieci trakcyjnej oraz urządzeniom sterowania ruchem kolejowym, na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica państwa (Tantow) bezpieczniej i szybciej pojadą pociągi. Pasażerskie z maksymalną prędkością 160 km na godz., a towarowe 120 km na godz." - zapewnia PKP PLK.

### **Co wyleciało z projektu budowy linii kolejowej?**

Nie jest jednak tak, że z pierwotnych planów PKP PLK nie wyleciało nic więcej poza piątym peronem w Szczecinie. W ramach modernizacji torów Szczecin Główny - granica państwa kolej chciała też zmodernizować linię Szczecin Wstowo (obok elektrowni Pomorzany) przez stację Szczecin Wzgórze Hetmańskie do stacji Szczecin Turzyn oraz tor od stacji Gumieńce w kierunku Stobna Szczecińskiego, czyli także w kierunku Niemiec, ale w stronę Pasewalku. Te odcinki torów są jednak poza szlakiem Szczecin-Berlin.

- Zakres ten został przesunięty do wykonania w kolejnym etapie realizacji projektu - informuje Bartosz Pietrzykowski.

Czyli kiedy? Jeśli będą fundusze, to po 2030 roku.

*Redagował Piotr Szyliński*