

# Jest kompletna stacja Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Są perony, są parkingi, a także bardzo dziwna droga rowerowa

Andrzej Kraśnicki jr, 19.02.2023, 06:00

**Szczecin doczekał się skompletowania drugiej stacji Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Będzie to jednak pierwsza stacja, która może być już teraz w pełni użytkowana przez pasażerów. Także tych z rowerami, na których czeka dość zaskakująca droga rowerowa**

O tym z jakimi problemami, przebiega budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, na Szczecin.wyborcza.pl informujemy regularnie. Pewne jest już to, że trasa Szczecin–Police zostanie zmodernizowana najwcześniej pod koniec 2025 roku. Natomiast do końca tego roku gotowe mają być trasy do Goleniowa, Stargardu i Gryfina. Inwestycje sprowadzają się tam do budowy i modernizacji przystanków kolejowych oraz trwającej właśnie przebudowy stacji w Podjuchach, co ma jednak związek z budową nowego mostu nad Odrą (nie jest to część projektu SKM).

Jak powstaje SKM

Jednym z nowych przystanków jest opisywany już przez „Wyborczą” przystanek SKM Szczecin Łasztownia. Będą tylko dwa wyjątki: stacja Szczecin Dąbie i rozjazdy w rejonie przystanku Szczecin Zdroje. Na modernizację tych miejsc poczekamy dłużej. Stowarzyszenie Szczecińskiego

Obszaru Metropolitalnego, które jest „księgowym” całego projektu i mózgiem SKM (ale bez realnego wpływu na PKP Polskie Linie Kolejowe, co potwierdził raport NIK), chce w tej sytuacji uruchomić część SKM na wiosnę 2024 roku. Pasażerowie na trasach do Szczecina z Goleniowa, Stargardu i Gryfina mieliby więcej połączeń, a co ważne – jeden wspólny bilet obejmujący także komunikację miejską w swoich miastach i Szczecinie. Ta wspólna taryfa jest obecnie omawiana.

Na to wszystko nakładają się inwestycje szczecińskiego samorządu, który w rejonie starych i nowych przystanków i stacji buduje towarzyszącą im infrastrukturę. To chodniki, stojaki rowerowe, parkingi, czasem przystanki autobusowe, pylony z nazwą stacji. To, co powstaje wzdłuż trasy Szczecin–Police, jest na razie zawieszony w próżni. Nie ma bowiem nowych peronów. Jedynym wyjątkiem jest węzeł Łęknio. Tu miasto, w porozumieniu z PKP PLK, wzięło na siebie budowę nie tylko węzła drogowego, ale także przebudowę części kolejowej, która przebiega pod nim. W efekcie mamy tam już gotowe perony przystanku SKM Szczecin Łęknio. Są jednak zamknięte. I tak pozostanie do końca 2025 roku, czyli zakończenia prac na pozostałych odcinkach i peronach trasy Szczecin–Police.

#### SKM Zdunowo

Ze wspomnianych trzech tras, czyli do Gryfina, Goleniowa i Stargardu, najlepiej wygląda sytuacja na tej ostatniej. Tory i perony są tam modernizowane w ramach przebudowy linii kolejowej Szczecin–Poznań. Inwestycja jest co prawda opóźniona, ale nie aż tak jak SKM. I właśnie na tej trasie, w połowie 2022 roku, PKP PLK oddały do użytku nowe perony przystanku Szczecin Zdunowo.

Teraz ta kolejowa infrastruktura została uzupełniona o część zrealizowaną na zlecenie władz Szczecina. Spółka Szczecińskie Inwestycje Miejskie poinformowała w piątek o zakończeniu inwestycji.

„W ramach inwestycji wybudowano jezdnię z placem do zawracania i parking z miejscami dla 35 samochodów oraz 2 miejscami dla niepełnosprawnych. Wybudowane zostały chodniki, dojścia do peronów kolejowych, a także infrastruktura dla rowerów. Prace obejmowały również przebudowę sieci i instalacji teletechnicznych. Wykonane zostały nasadzenia zieleni” – czytamy w komunikacie spółki SIM.

Prace kosztowały 2,7 mln zł brutto. Ich zakończenie oznacza, że mamy do czynienia z pierwszym w pełni funkcjonalnym przystankiem SKM, przy którym można zaparkować samochód lub rower i przesiąść się do pociągu jadącego do centrum Szczecina. Na przystanku Szczecin Zdunowo zatrzymują się bowiem pociągi regionalne jadące od strony Choszczna, Stargardu i Wałcza.

## Dziwna droga rowerowa

Wspominając możliwość dojazdu na stację rowerem, należy podkreślić, że ta część Szczecina praktycznie nie ma infrastruktury rowerowej. Tym bardziej dziwnie wygląda blisko stumetrowy odcinek drogi rowerowej, która poprowadzona została od strony ul. Bałtyckiej i ciągnie się wzdłuż parkingu. Droga rowerowa kończy się wraz z parkingiem. Dalej jest tylko błoto.

Można się tylko domyślać, że planowany jest jej ciąg dalszy, czyli kilkaset metrów do ul. Długiej oraz jeszcze bliższego pieszo-rowerowego przejazdu pod linią kolejową, który zbudowała spółka PKP PLK. Czy i kiedy taki łącznik powstanie, ustalimy w najbliższym tygodniu. Jakkolwiek będzie odpowiedź, nie zmienia to faktu, że budowa osobnej drogi rowerowej wzdłuż „ślepego” dojazdu do miejsc parkingowych jest nieco na wyrost.