



Fot. Mirosław WINCONEK

▲ Szczecin. Odcinek trasy kolejowej między osiedlami Drzetowo-Grabowo i Żelechowa



Fot. Mirosław WINCONEK

▲ Szczecin. Odcinek linii kolejowej przez Pomorzany między wiaduktami nad al. Powstańców Wielkopolskich i ul. Mieszka I. Stan obecny. Prace przygotowawcze do budowy SKM

Kolej, która ma opleść Szczecin, czyli...

Wsiąść do pociągu metropolitalnego

Mirosław WINCONEK

Jeśli nic nie pokrzyżuje planów, to dokładnie za dwa lata o tej porze powinniśmy już korzystać w pełni z regularnych kursów wycieczkowej od dawna Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Z siatką połączeń i stacji przesiadkowych po Police, Goleniów, Gryfino i Stargard.

Przedsięwzięcie wyszło już z etapu koncepcji i przygotowań jakiś czas temu. Do finału zbliża się sporządzanie dokumentacji projektowych, wydawanie zgód i pozwoleń. Te zabrały w sumie 7 lat. Teraz wkracza ono w fazę realizacji. W różnym tempie i w różnym zakresie prace się toczą na wielu fragmentach magistral kolejowych, po których śladzie SKM ma funkcjonować. To linie nr 406, 273 i 351. W różnym etapie zaawansowania są same węzły przesiadkowe i stacje, które wraz z nową infrastrukturą to-

grafik choćby z przejazdami pociągów InterCity i dalekobieżnych, które mają pierwszeństwo przy planowaniu rozkładów. Między nie trzeba będzie wpasować także składy naszej SKM-ki.

Całą infrastrukturę liniową na terenach kolejowych wykonuje PKP PLK SA jako partner główny, w tym tor od dworca PKP Szczecin Główny do Polic, a na pozostałych liniach do Goleniowa, Stargardu i Gryfina odpowiada za modernizację przystanków kolejowych, które będą m.in. dostosowane tak, by mogły z nich korzystać również osoby

wykonanie robót budowlanych, czyli budowę tych węzłów przesiadkowych. Mamy nadzieję, że uda się to wszystko spiąć. Planujemy oddanie do użytku SKM z końcem czerwca 2022 roku. Pandemia wywołana przez COVID-19 trochę zakłóciła prace projektowe, lekko one na pewien czas wyhamowały, ale mimo to nie widzimy obecnie jakiegokolwiek zagrożenia, które mogłoby wpłynąć na obecnym etapie na ewentualne przesunięcie tego terminu, który sobie wyznaczaliśmy.

Większość dokumentacji projektowych węzłów na terenie samego Szczecina jest weryfikowana przed uzyskaniem pozwoleń na budowę. W sumie ma powstać 25 przystanków (nie licząc w tej roli dworca PKP Szczecin Główny, którego moderniza-

ciągowo-komunikacyjnego w rejonie skrzyżowań al. Wojska Polskiego z ulicami Romualda Traugutta i Pawła Jasionicy, gdzie wznoszone są również nowe wiadukty. A wykonawcą tego zadania dla miasta – nie bez przeszkód i w wydłużonym na razie o 9 miesięcy terminie – jest konsorcjum spółek Rover i Roverpol.

Szczególnym przypadkiem szczecińskim w gestii spółki PKP PLK pozostaje przystanek PKP Szczecin-Pogodno ze starą wiatą peronową, którą na etapie prac projektowych konserwator wpisał do rejestru zabytków. Wykonywane są prace badawcze co do możliwości zaadaptowania w ogóle tego co zostało. To beton, jest pokruszony. Zostały pobrane próbki do analiz. Po testach będzie można

jonie starej stacji Police i przystanku Police-Dąbrówka w sąsiedztwie ul. Piłsudskiego. Finał tych prac założony w harmonogramie to 30 sierpnia. Jeszcze w tym roku ma być ogłoszony przetarg na wykonawców.

Według informacji PKP PLK SA, w ramach projektu prowadzone są prace przy budowie nowych torów oraz montażu nowej infrastruktury na odcinkach trasy od dworca PKP Szczecin Główny do Polic. Na ok. 5 km odcinka Skolwin – Police wykonawca TRAKCJA PRKII SA. Polska zdemontował już jeden tor wraz z siecią trakcyjną. Po karczowaniu skarp i nasypów, które przez lata braku eksploatacji zdążyły porośnąć dorodne samosiejki, stopniowo znikają też stare elementy infrastruktury kolejowej w innych rejonach miasta.

rową będą integralnym elementem spójnego i opartego na jednym bilancie systemu. Ten ma stać się alternatywą komunikacyjną. Preferowanym środkiem transportu zbiorowego i podróżyowania na co dzień.

Przedsięwzięcie, którego liderem i koordynatorem jest Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, a partnerami w jego realizacji są PKP Polskie Linie Kolejowe SA, samorząd województwa oraz samorządy Szczecina, Polic, Gryfina, Goleniowa,

► Widok z peronu dawnego dworca PKP Szczecin-Niebuszewo. Stan obecny



Foto: Mirosław WINCONEK

gminy i miasta Stargard i Kobyłanki, wyceniony został na 783 miliony złotych brutto. Przy tej kwocie zapewnione ma być na nie dofinansowanie unijne na poziomie 512 milionów złotych.

– Każdy z partnerów w projekcie realizuje swoją część przedsięwzięcia na swoim terenie. My jako stowarzyszenie jesteśmy koordynatorem całości i beneficjentem, rozliczamy inwestycję i koordynujemy wszelkie działania z nią związane – podkreśla Roman Walaszkowski, dyrektor biura Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. – A marszałek województwa w imieniu samorządu regionalnego kupi tabor do obsługi SKM.

I jest on już zakontraktowany w ramach zakupów pakietowych z pulą pojazdów przeznaczonych właśnie do tego celu. Po liniach, które istnieją i w ramach przewozów regionalnych, jakie realizuje spółka PolRegio Przewozy Regionalne, a marszałek odpowiada za ich organizację, będą jeździły te same pociągi, które jak np. teraz kursują trasą do Kołobrzegu, ale z tą różnicą, że na odcinku do Goleniowa taki skład będzie jechał jako SKM-ka. Ponadto dla każdej linii będą dołożone składy, by wypełnić luki czasowe w rozkładzie. Założenia są takie, że pociągi mają jeździć w godzinach szczytu co pół godziny, a poza nimi co godzinę.

– Trzeba to będzie jeszcze wszystko zgrać z rozkładami jazdy pociągów innych przewoźników – wyjaśnia Roman Walaszkowski. – Spiąć cały

z różnymi dysfunkcjami. Natomiast każda z gmin, w której obszarze przyszła SKM będzie działać, zajmuje się infrastrukturą towarzyszącą, w tym urządzeniem parkingów dla samochodów i rowerów, dojazdów, jak też realizuje we własnym zakresie inwestycje komunikacyjne, które pozwolą na stworzenie zintegrowanej siatki z innymi środkami transportu publicznego, jak węzły przesiadkowe.

Zainteresowane samorządy zgodziły się też dopłacać swoją część do finansowania funkcjonowania SKM. Takie porozumienie już jest zawarte, a dopracowywanie jego zapisów trwało półtora roku. Wiadomo więc już kto i ile dopłaci, ale przed 2022 rokiem ta kwestia będzie wymagała jeszcze korekt i uaktualnienia cen. To pierwsza z takich dużych umów, gdzie na takim dużym obszarze i w tak dużym zakresie samorządy potrafiły się porozumieć, żeby taką sieć transportu uruchomić. SKM ma się stać jej kręgosłupem w powiązaniu z innymi środkami komunikacji.

– Na 98 proc. zadań przewidzianych w projekcie, jeśli chodzi o roboty, już są rozstrzygnięte przetargi – informuje Roman Walaszkowski. – Do rozstrzygnięcia są jeszcze przetargi na węzły przesiadkowe w poszczególnych gminach i w Szczecinie. Wszędzie są gotowe projekty albo prace przy sporządzaniu dokumentacji są bliskie ukończenia. Planowane jest rozpisanie w tym roku wszystkich przetargów na

czka zakończyła się minionej wiosny). W ślad za tym w najbliższych miesiącach powinny być ogłoszone przetargi na wykonawców prac. Choć są wyjątki.

Jak choćby w przypadku szczecińskich Podjuch, gdzie przy ul. Metalowej, nieopodal stacji, trwają od kilku miesięcy prace przy budowie nowej pętli głównej dla autobusów w tej części prawobrzeża. Inwestycję na zlecenie ZDiTM realizuje spółka Musing Bud. Tam będzie się można przesiąść w zasadzie „drzwi w drzwi” z pociągu do autobusu lub odwrotnie. Pojawi się też spory parking. Taki węzeł powstanie przy okazji obecnie budowanego odcinka tzw. trasy średnicowej w kierunku Pogodna z nową stacją Łękno w pobliżu nowego układu



Foto: Mirosław WINCONEK

stwierdzić, w jakim stanie jest ta konstrukcja oraz czy i w jakim zakresie da się ją zachować.

– Perony będą podniesione co najmniej o kilkadziesiąt centymetrów. Muszą być dostosowane wysokością do parametrów współczesnego taboru – tłumaczy Roman Walaszkowski. – Zatem i ta wiata musiałaby być podniesiona. Technicznie trudne jest to zadanie, jak podnieść jej filary i czy w ogóle stan betonu na to pozwoli. Czy jego stopień zużycia nie będzie jakimś zagrożeniem dla bezpieczeństwa użytkownika konstrukcji.

W Stargardzie tamtejsi urzędnicy odebrali dokumentację projektową zleconą na Park&Ride przy ul. Barnima wraz z przebudową drogi. Prace budowlane mają ruszyć w IV kwartale tego roku. W Goleniowie trwa projektowanie węzłów integracyjnych SKM i przygotowywanie przetargów na budowę węzłów przy stacjach Kliniska oraz Goleniów Park Przemysłowy. Według harmonogramu start prac budowlanych to obecny kwartał. W Reptowie (gmina Kobyłanka) trwają prace projektowe. Dla Gryfina w fazie projektowania są węzły przy przystankach Gryfino, Daleszewo i Czepino. Jeśli chodzi o zakres zadania PKP PLK SA, to prace na gryfińskim dworcu ruszyły pod koniec ubiegłego roku, co oznacza modernizację peronów. W Policach dobiega końca projektowanie przebudowy układu drogowego na potrzeby powiązania z SKM w re-

Jak dotąd m.in. na ok. 5 km szlaku, który biegnie przez północne osiedla od Niebuszewa przez Drzetowo-Grabowo, Żelechową do Goławia. Podobnie jak na odcinku kilku kilometrów od wysokości wiaduktu nad al. Powstańców Wielkopolskich i znajdujących się w jego bezpośrednim sąsiedztwie resztek dawnej stacji Pomorzany w kierunku Turzyna do wysokości ul. Kordeckiego. Po pracach rozbiórkowych i porządkowych systematycznie zwożone są i wyładowywane w poszczególnych rejonach materiały do budowy nowych torów. W tym miesiącu dostawy budulca kontynuowane są m.in. przy dawnym dworcu Niebuszewo, gdzie od strony ul. Rapackiego od dłuższego już czasu zalegają wielometrowej wysokości hałdy łucznia, a teraz trwa rozładunek podkładów. Dużo wcześniej, bo już kilka miesięcy temu, spore zaplecze budowy powstało na terenie nieco oddalonym od dworca w Policach. W wiele miejsc pozwożone zostały nie tylko betonowe podkłady, ale też nowe szyny.

O skali przedsięwzięcia świadczy fakt, że tylko w Szczecinie w związku z realizacją SKM trzeba było przejąć lub dokonać uzgodnień w odniesieniu do 167 samych działek gruntu.

– Proces przejmowania i regulacji ich stanów prawnych to nie lada wyzwanie. Borykamy się z tym, bo każdy dysponent ma swoje przepisy. To ogromny problem. Dość powiedzieć, że od spółki PKP Nieruchomości w Szczecinie przejmujemy w całości 11 działek i 22, które będą podlegały podziałowi. Te postępowania to prawdziwy pożeracz cennego czasu. Poza tym kolejarze projektują na swoim terenie i potem te projekty z naszymi samorządowymi muszą się spotkać. Trzeba pilnować, by się one nie rozjechały. A na sieci SKM mamy przecież do urządzenia w sumie 40 przystanków. Stąd stałe narady koordynacyjne i wielogodzinne rozpracowywanie szczegółów, w tym uzgadnianie kwestii kto i gdzie w tym miejscu kończy swój zakres prac. ©P

◀ Zdegradowana stacja PKP na szczecińskim Turzynie