

Byliśmy na "budowie" Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Przygnębiający widok sztandarowej inwestycji

Andrzej Kraśnicki jr 22 stycznia 2021 | 06:00



Widok na stację Szczecin Niebuszewo. To obecnie martwe zaplecze budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (Fot. Andrzej Kraśnicki jr)

Pół roku po ultimatum inwestora na szczecińsko-policim odcinku SKM niemal nie widać zmian. Przeszliśmy całą trasę na piechotę. To, co zobaczyliśmy, źle wróży temu projektowi.

O tym, że modernizacja linii kolejowej między Szczecinem a Policami dla potrzeb Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej ma półroczne opóźnienie, informowaliśmy we wrześniu 2020 roku. Zamiast

zaawansowanych prac budowlanych widzieliśmy jedynie wycięte drzewa, które rosły wzdłuż trasy, oraz zdemontowany jeden tor. Drugi jest utrzymywany, by zapewnić spory ruch pociągów towarowych. Zostanie wymieniony dopiero, gdy od podstaw zbudowany zostanie ten pierwszy.

We wrześniu było ultimatum

Tyle że modernizacja linii to nie tylko wymiana torów wraz z budową nowego odwodnienia i sieci zasilającej pociągi. To także zbudowanie od podstaw peronów na istniejących stacjach i przystankach oraz kolejnych dwóch na wysokości ul. Arkońskiej i ul. Ku [Słońcu](#).

We wrześniu inwestor, czyli [PKP Polskie Linie Kolejowe, postawił wykonawcy, czyli firmie Trakcja SA, ultimatum](#). Przedstawiona została lista zadań, będąca jednocześnie częścią wezwania Trakcji do wykonania umowy pod rygorem jej rozwiązania. Od spełnienia tych warunków PKP PLK uzależniało wówczas „dalszą współpracę”.

Podstawowym zadaniem była „pełna mobilizacja sprzętu i personelu” oraz dokończenie przebudowy peronu trzeciego w Gryfinie, a także dostarczenie dokumentacji dotyczącej przebudowy stacji Szczecin Zdroje i Szczecin Dąbie. SKM sięga bowiem także na trasy w kierunku tych stacji. Prace w Gryfinie zostały wykonane. Pół roku po ultimatum nie widać jednak postępu na kluczowym odcinku, czyli trasie Police – Szczecin.

W ostatnich dniach przeszliśmy całą trasę Police – Szczecin. To o tyle proste, że marsz na lwiej części tej linii możliwy jest śladem zdemontowanego toru. Wnioski?

Śladem SKM. Od Polic na południe

Stacja Police to wciąż nietknięty krajobraz zniszczonej infrastruktury kolejowej. Rozsypujące się perony, stara wiata, zamknięte, zaśmiecone przejście podziemne. Jedyny zwiastun tego, że coś ma się tu wydarzyć, to nowe szyny kolejowe złożone na jednym z torów.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Police Andrzej Kraśnicki jr



Stacja Police Fot. Andrzej Kraśnicki jr

Za Policami, według informacji PKP PLK, coś się udało zrobić. Rozebrano oprócz jednego toru także peron na przystanku osobowym Mścięcino.

- Zakończono remont mostu nad Przęsocińską Strugą, na którym następnie będą wymieniane tory - mówi Bartosz Pietrzykowski z biura prasowego PKP PLK. - Między Szczecinem [Skolwin](#) i Policami przygotowano teren pod budowę nowych torów, a także trwa budowa odwodnienia torów na tym odcinku.

Niestety, w czasie naszej obecności, w dzień roboczy, pracowników nie zauważyliśmy.

Przenosimy się na stację Skolwin. Żadnego znaku jakichkolwiek prac. Zarośnięty peron, zamknięta, rozpadająca się kładka, jeden

tor, po którym przetaczają się powoli pociągi towarowe, drugi porośnięty krzakami.



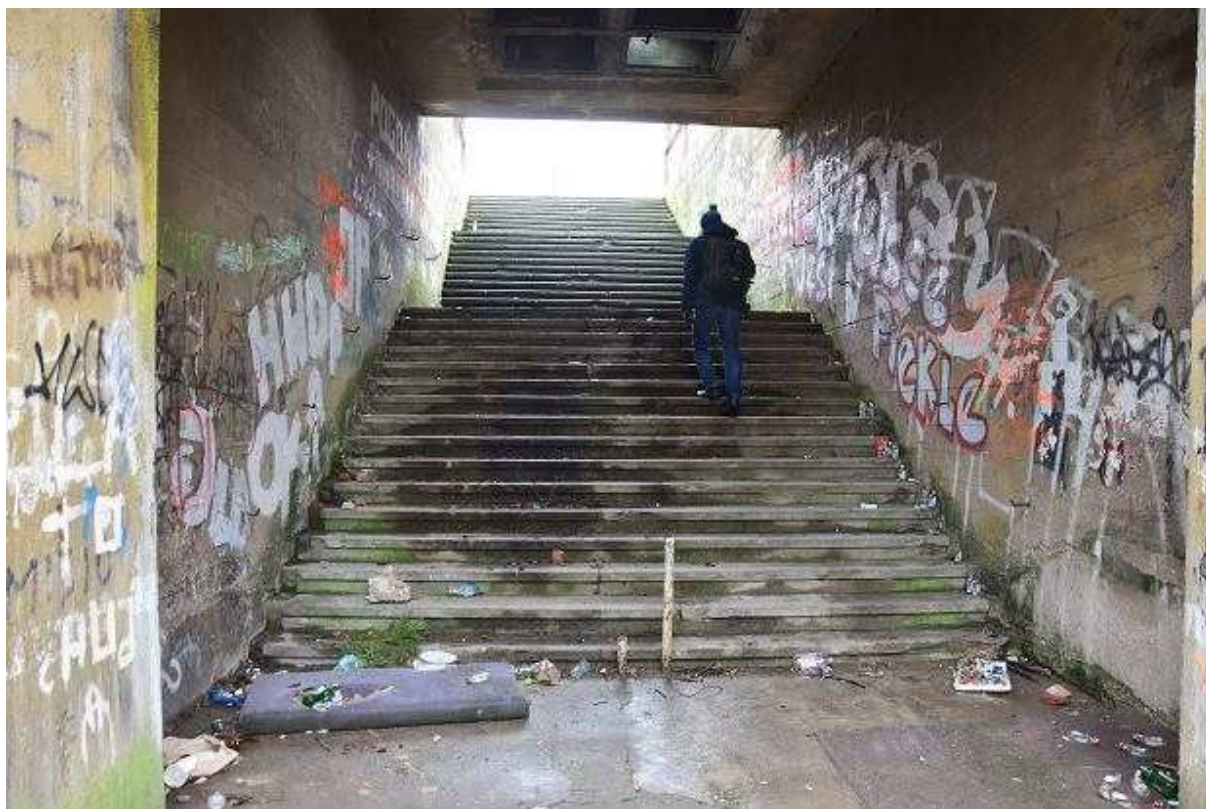
Stacja Skolwin Fot. Andrzej Kraśnicki jr

Taki krajobraz towarzyszy nam też w rejonie dawnej huty, czyli stacji Stołczyn. Nic tu się nie zmieniło od 20 lat, kiedy to przestały regularnie kursować tędy pociągi pasażerskie.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Stołczyn. Rejon dawnej huty Andrzej Kraśnicki jr

Na ślad inwestycji trafiamy w rejonie Gocławia – tor (niegdyś prowadzący w kierunku Polic) jest już zdemontowany. I tyle. Reszta bez zmian: zarośnięty, rozsypujący się peron, szkielet wiaty osłaniający zejście z peronu na położoną niżej ulicę. Obrazu zniszczenia dopełniają dziesiątki butelek po „małpkach”, które bywalcy tego miejsca ustawiają na kolejnych stopniach, od góry do dołu.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Schody na stację Goław Andrzej Kraśnicki jr



Stacja Goław Fot. Andrzej Kraśnicki jr



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Goćław Andrzej Kraśnicki jr

Jest jeszcze coś. To ponumerowane drzewa na skraju skarpy nad murem oporowym i torami będące częścią zieleni, która pokrywa wzgórze ze stojącą na jego szczycie Wieżą Bismarcka. Drzewa są oznaczone do wycinki, bo w przypadku przewrócenia się spadną wprost na tory.

Trasa dalej malowniczo wije się skrajem wzgórz. To zresztą także swoista ciekawostka. Linia Szczecin - Police jako jedyna poza południową częścią Polski jest traktowana przez kolej jak linia górską. To kwestia nie tylko licznych zakrętów, ale sporych jak na trasę kolejową podjazdów i zjazdów. Cięższe składy są tu prowadzone przez dwie lokomotywy.

Szybko docieramy do stacji Gołęczin. Widzimy stare szyny złożone na stercie na skraju peronu, hałdy mniejszych i większych konarów z wyciętych pobliskich drzew. To wszystko.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Gołęczin Andrzej Kraśnicki jr

Jedna koparka i wywrotka

Śladem zdemontowanego toru idziemy na kolejną stację:
Żelechowa, położoną w pobliżu wiaduktu w ciągu ulicy Hożej.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Źelechowa Andrzej Kraśnicki jr

Tu natrafiamy na tysiące nowych podkładów kolejowych, które złożone w wysokie sterty czekają na montaż. Nie jest to jednak widok nowy. Tak samo było tu we wrześniu. Nowością nie jest też brak jednego toru i zarośnięty stary peron.

Coś się jednak dzieje. Obok ogrodzonego składu z czekającymi na montaż nowymi rozjazdami z głębokiego błota usiłuje wygrzebać się koparka. Co tu robi? Odpowiedź znajdujemy na odcinku prowadzącym na kolejną stację – Drzetowo, która położona jest tuż przy wiadukcie w ciągu ul. Rugiańskiej.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Drzetowo Andrzej Kraśnicki jr

Koparkę widzimy tu w kolejnych dniach. Zgarnia stary tłuczeń i ładuje na dużą wywrotkę. To wciąż zatem etap demontażu, a nie budowania. Przed ułożeniem nowego toru trzeba nie tylko nawieźć nowy tłuczeń i podkłady, ale w pierwszej kolejności wykonać odwodnienie wzdłuż trasy.



Usuwanie starego tucznia w rejonie stacji Drzetowo Fot. Andrzej Kraśnicki jr

Za ostrym zakrętem w prawo (z efektownym widokiem na Szczecin) przechodzimy nad ul. Szczanieckiej i trafiamy w rejon stacji Szczecin Niebuszewo.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Drzetowo Andrzej Kraśnicki jr



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Stacja Niebuszewo Andrzej Kraśnicki jr

To ciekawe miejsce, bo czeka je radykalna przemiana. Obecnie jest tu jeden peron z historyczną, nitowaną, niestety rozpadającą się wiatą.



Stacja Niebuszewo Fot. Andrzej Kraśnicki jr

Całość jest oczywiście zarośnięta. Projekt zakłada nie tylko budowę nowych torów, ale także budowę drugiego peronu. Stacja będzie bowiem jedną z ważniejszych na szlaku SKM. Nie wszystkie pociągi jadące z głębi regionu dojadą do Polic. Część skończy bieg już na stacji na Niebuszewie, która odzyska swoje dawne znaczenie. Warto przypomnieć, że jeszcze w latach 90. z tego miejsca startowały nawet pociągi dalekobieżne, np. do Warszawy. Pod torami i peronami ma powstać tunel, który połączy stację z rozbudowaną pętlą tramwajową linii 2 i 12 (modernizacja właśnie się rozpoczyna) oraz dużym parkingiem po drugiej stronie stacji. Takie są plany. A co mamy obecnie? Układ torowy bez zmian (został częściowo zdemontowany tylko tor w kierunku stoczni), zaś plac na tyłach stacji to wielki magazyn nowych podkładów oraz tłucznia. Całości pilnuje całodobowa ochrona.

Pogodno z zabytkiem

Za Niebuszewem, oprócz wycinki drzew wzdłuż szlaku, nic się nie zmieniło. Nie zdemontowano nawet zamkniętego toru. Między starymi szynami leżą jedynie rzucone luzem te nowe.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Odcinek między stacją Szczecin Niebuszewo, a ul. Arkońską Andrzej Kraśnicki jr

Próżno w tej sytuacji szukać też śladów ekip budowlanych, których zadaniem jest zbudowanie nowego przystanku kolejowego przy wiadukcie nad ul. Arkońską.

Za ul. Arkońską zaczyna się rejon węzła Łękno. Jest wyłączony z inwestycji PKP PLK. Budowa nowego przystanku na węźle oraz torów w nowym przebiegu to inwestycja miasta w ramach budowy wspomnianego węzła.

Przechodzimy zatem na stację Szczecin Pogodno. Znajduje się tu wpisana niedawno do rejestru zabytków wiata. Na ochronę zasługuje bowiem jej betonowa konstrukcja w kształcie kielichów.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Stacja Pogodno Michał Kraśnicki



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Stacja Pogodno Michał Kraśnicki

To oznacza spore przedsięwzięcie budowlane, bo wiata stoi na starym, niskim peronie. Wiatę trzeba będzie odciąć i ustawić na nowo na peronie zbudowanym od podstaw, który będzie wyższy, dostosowany do wysokości wejść do pociągów regionalnych. Na Pogodnie jednak nic się nie dzieje, poza wycięciem samosiejek, które porosły przez lata nieczynne, boczne tory oraz przestrzeń między nimi.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Stacja Pogodno Michał Kraśnicki

Następna stacja [Turzyn](#). Modernizację zwiastują jedynie nowe szyny złożone na starych torach oraz na peronie, ale żaden ze starych torów nie został jeszcze zdemontowany.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Turzyn Andrzej Kraśnicki jr



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Turzyn Andrzej Kraśnicki jr

Docieramy do rejonu ul. Kordeckiego. Tu znajduje się teoretycznie zamknięte z powodu „prowadzenia” prac przejście przez tory nad ul. Tennisową. Oczywiście, nic się nie dzieje, więc ludzie i tak przechodzą przez tory. Ostatnio przewrócono nawet barierę, która utrudniała przejście.

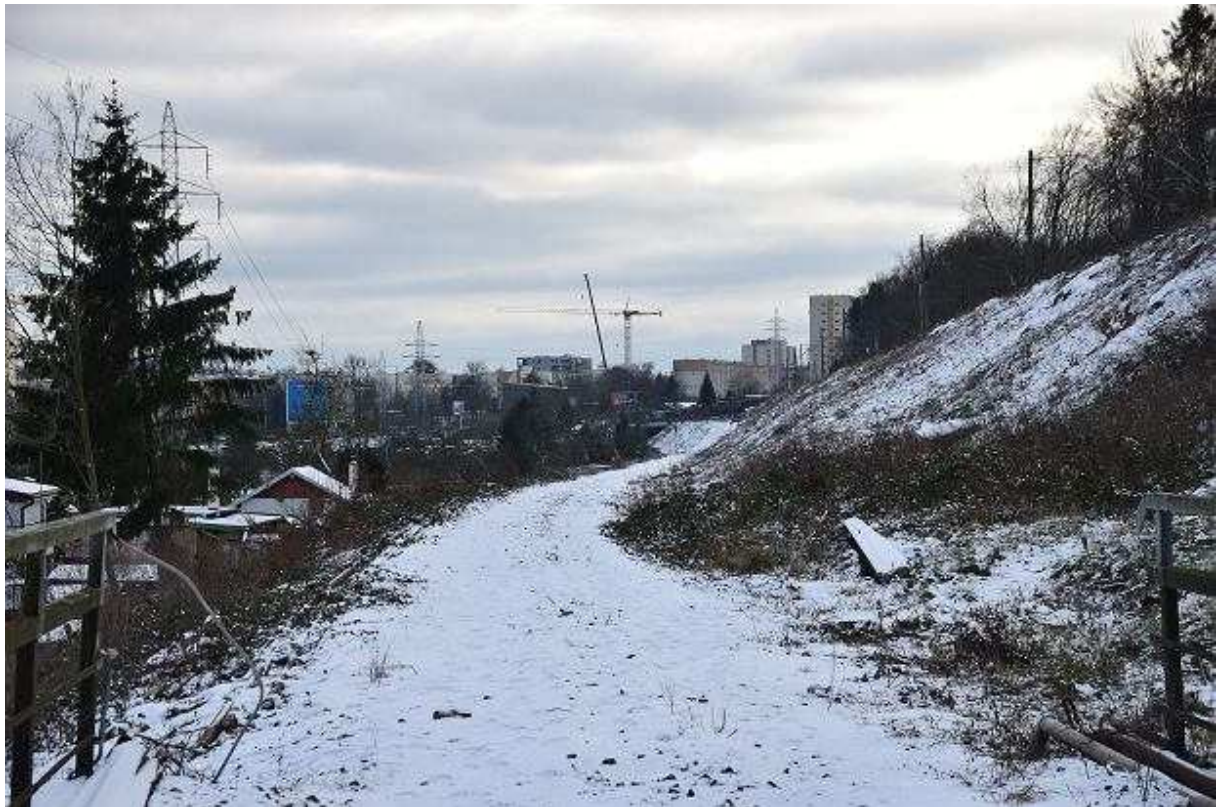


Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Widok od strony ul., Kordeckiego w stronę ul. Ku Słońcu. Andrzej Kraśnicki jr

Brakujący tor

W tym miejscu linia kolejowa się rozwidla. Dwa tory prowadzą w kierunku Wzgórza Hetmańskiego (oba są używane przez pociągi towarowe), a trasa SKM w kierunku Pomorzán. W tym miejscu linia ma tylko jeden tor. To wąskie gardło, które ciągnie się aż do

Pomorzan, ma zostać rozszerzone poprzez budowę drugiego toru. Przedtem trzeba jednak podciąć i zabezpieczyć skarpe z biegnącą wyżej linią dwutorową, trzeba też zbudować drugi wiadukt nad ulicą Ku Słońcu. Tam też – tuż przy rondzie Pileckiego – ma powstać nowy przystanek kolejowy.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Odcinek między ul. Ku Słońcu a Pomorzunami.

Tu ma powstać drugi tor Andrzej Kraśnicki jr



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Ul. Ku Słońcu. Przy wiadukcie ma powstać przystanek kolejowy i druga nitra torów wraz z nowym wiaduktem Andrzej Kraśnicki jr

Co z tego wszystkiego wykonano? Nic, poza demontażem toru między ul. Kordeckiego a przystankiem kolejowym Pomorzany (tuż przy al. Powstańców Wielkopolskich). Na tym szlaku tkwi nawet od dawna nieczynny semafor. Ciekawostką jest to, że w ten sposób powstał ciekawy szlak spacerowy łączący ul. Kordeckiego z ul. Mieszka I, na którą można wyjść, wspinając się po skarpie. Nie jest to tylko nasze odkrycie, spotkaliśmy tu osoby spacerujące z psami.



Linia SKM. Spacer po zdemontowanej linii kolejowej w kierunku wiaduktu w ciągu ul.

Mieszka I Fot. Andrzej Kraśnicki jr

I tak dochodzimy do przystanku Pomorzany, który znajduje się na łuku, na końcu którego linia kolejowa łączy się z torem prowadzącym do bazy Polregio na Wzgórzu Hetmańskim. Tu zakres prac, które trzeba wykonać, jest dość skomplikowany.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Stacja Pomorzany Andrzej Kraśnicki jr



Stacja Pomorzany Fot. Andrzej Kraśnicki jr

Drugi tor SKM musi zostać włączony w skrzyżowanie linii kolejowych. Co ciekawe, tor na Wzgórzu Hetmańskie został niedawno zmodernizowany. Jego odwodnienie wykonano zaś tak, że woda wlewa się na plac, na którym ma zostać zbudowany drugi tor SKM. W ten sposób powstało małe jezioro.



Szczecińska Kolej Metropolitalna w budowie. Stacja Pomorzany Andrzej Kraśnicki jr

Od podstaw trzeba też oczywiście zbudować perony, a także połączenie z biegnącą wyżej al. Powstańców Wielkopolskich, gdzie w ramach modernizacji linii tramwajowej powstaną nad linią SKM nowe przystanki.

Pod wiaduktem w ciągu al. Powstańców Wielkopolskich zaczyna się już dwutorowy szlak, a za pobliskim zakrętem rejon stacji

Szczecin Główny. Na Pomorzanach możemy więc zakończyć spacer szlakiem SKM Police - Szczecin.

Co na to wszystko wykonawca?

Zarówno do PKP PLK, jak i wykonawcy prac, czyli firmy Trakcja, wysłaliśmy na początku tygodnia podobny zestaw pytań.

Prosiliśmy o wskazanie, co zmieniło się na placu budowy od września, jak się ma ówczesne ultimatum do tego, co widać dzisiaj.

Pytaliśmy o wyjaśnienie, dlaczego na placu budowy nic się nie dzieje (poza wspomnianą pracą koparki i wywrotki). Firmę

Trakcja spytaliśmy także o relacje z podwykonawcami. Problemy z płatnościami wobec nich były bowiem jedną z przyczyn opóźnień.

Trakcja SA. wyjaśnienia zaczyna od tego, co usłyszeliśmy już we wrześniu. Kontrakt realizowany jest w formule „zaprojektuj i wybuduj”.

– Dlatego też dla podjęcia jakichkolwiek robót budowlanych niezbędne jest każdorazowe zatwierdzenie dokumentacji przez zamawiającego, co w świetle zaistniałych okoliczności dodatkowo wpływa na termin rozpoczęcia głównych robót budowlanych – wyjaśnia Maciej Grajewski, rzecznik Trakcja SA.

CZYTAJ TEŻ: [Budowa SKM odsłania zapomnianą historię linii kolejowej, a wycięte drzewa zmieniły krajobraz](#)

Dalej pada także wyjaśnienie, które słyszeliśmy już jesienią. Trakcja SA twierdzi, że od samego początku „nie udało się ominąć dość istotnych przeszkód”.

– W szczególności w wyniku bardzo szczegółowych badań geotechnicznych wykonanych przez Trakcję po zawarciu umowy na realizację kontraktu ujawniliśmy niekorzystne – inne niżli zawarte w dokumentacji przetargowej – warunki geologiczne – mówi Grajewski. – W związku z powyższym, ale także mając na względzie podziemne kolizje ujawnione w toku prowadzonych robót, okazało się, że istnieją zakresy prac, które wymagają dokonania dodatkowych uzgodnień z zamawiającym i sformalizowania.

To nie tłumaczy jednak wszystkiego. Trudno bowiem problemami geologicznymi wyjaśnić, że dopiero teraz – na jednym odcinku – trwa zgarnianie tłucznia. Trakcja SA nie odniosła się też do pytania o problemy z płatnościami dla podwykonawców.

Co dalej? Wykonawca twierdzi, że „prowadzone są zaawansowane rozmowy pomiędzy zamawiającym a Trakcją, które w związku z determinacją stron w zakresie ukończenia przedmiotowego zadania inwestycyjnego, z pewnością zakończą się porozumieniem w zakresie nowych warunków realizacji”.

Co to PKP PLK?

PKP PLK nie kryje jednak, że wykonawca - czyli Trakcja - zawodzi.

- Zamawiający, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wykorzystuje wszystkie możliwe kontraktowo działania, by egzekwować terminową realizację prac związanych z budową Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej - mówi Bartosz Pietrzykowski z PKP PLK. - Podobne działania prowadzone z innymi wykonawcami pozwalają skutecznie rozwiązywać problemy, a przede wszystkim uzyskiwać oczekiwane efekty w realizacji inwestycji. Niestety, po krótkotrwałym zwiększeniu zaangażowania w końcu 2020 r., potencjał personalny i sprzętowy na placu budowy uległ znacznemu zmniejszeniu. Obecnie, kolejny raz, wyznaczane są konkretne zadania, które wykonawca powinien zrealizować w określonym terminie. PLK są w stałym kontakcie i w zakresie przewidzianym umową mogą wspierać wykonawcę, by ważny społecznie projekt był sprawniej realizowany.

CZYTAJ TEŻ: [Wykonawca Szczecińskiej Kolei Metropolitarnej tłumaczy opóźnienia. Nie wygląda to dobrze](#)

Oprócz wspomnianych wyżej prac między Policami, a Skolwinem PKP PLK odnotowała także wyremontowanie ściany oporowej między Szczecinem Głównym a Szczecinem Turzyn.

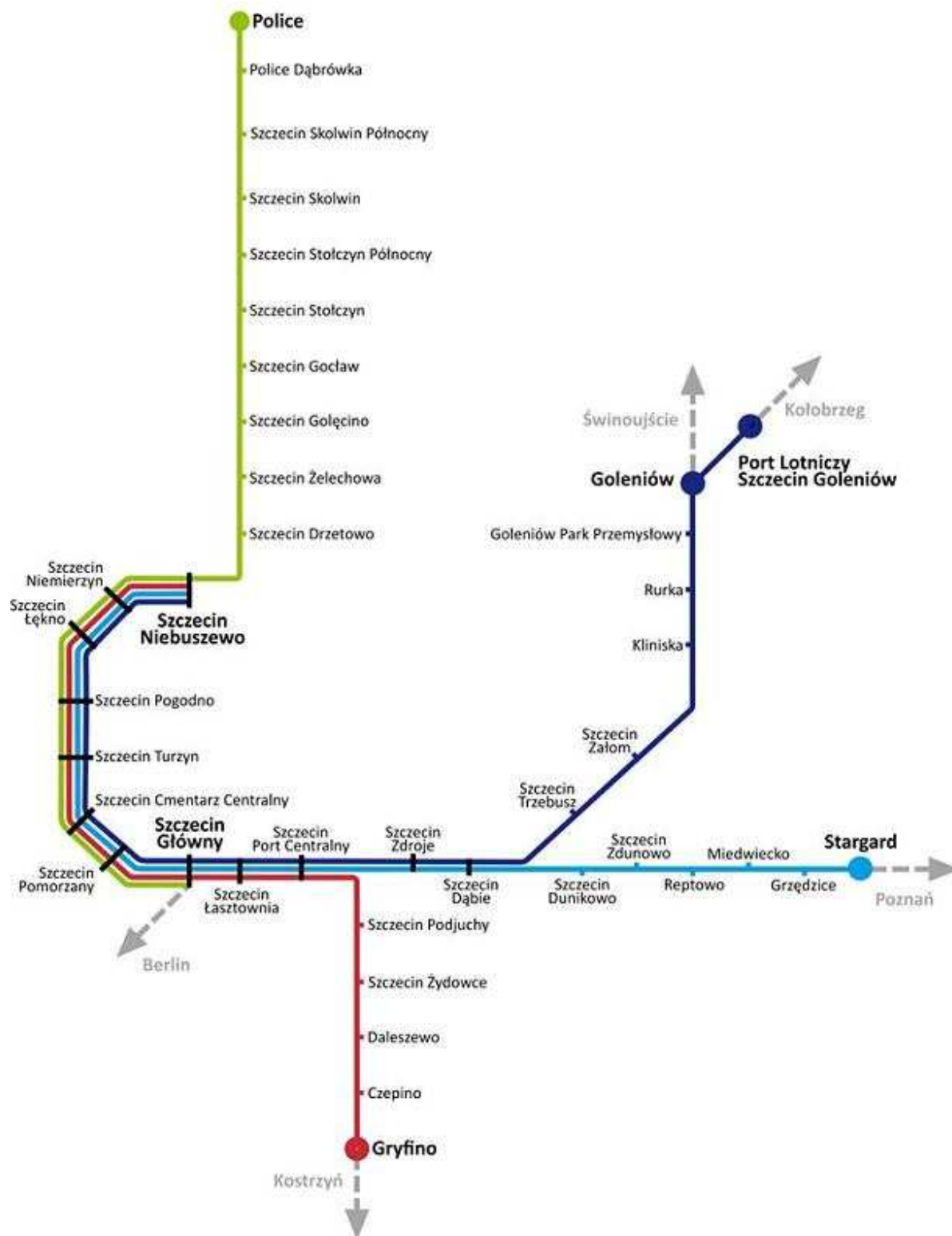
Porządkowano teren wzdłuż linii 406 i na pozostałych liniach wchodzących w zakres SKM.

- Prowadzone są prace projektowe z pozyskiwaniem decyzji administracyjnych, które pozwolą na prowadzenie dalszych robót. PLK zakładają, że projekt zostanie zrealizowany w obecnej

perspektywie finansowej UE - do 2023 roku - mówi Bartosz Pietrzykowski.

Szczecińska Kolej Metropolitalna

Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej to przedsięwzięcie kluczowe dla komunikacji w całej aglomeracji.



Mapa stacji Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej SKM

Za budowę węzłów przesiadkowych przy stacjach i przystankach kolejowych odpowiadają poszczególne samorządy: Szczecin, Goleniów, Gryfino i Stargard. To samorządy, a konkretnie

stworzone przez nie Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, są też liderem projektu, za którym kryje się unijne dofinansowanie.

Kluczowa część przedsięwzięcia spadła na barki PKP PLK. Kolejowa spółka odpowiada za modernizację linii kolejowej Police - Szczecin oraz dostosowanie do wymogów SKM odcinków w kierunku Podjuch i Gryfina oraz Stargardu i Świnoujścia.

W 2018 roku PKP PLK rozstrzygnęła dwa przetargi. Zarówno ten na modernizację trasy Szczecin - Police, jak i wspomnianych odcinków, wygrała spółka Trakcja PRKiI SA (od lipca 2020 działa pod nazwą Trakcja SA). Wartość pierwszego kontraktu to 479,8 mln zł, a drugiego 138 mln zł. Umowa z wykonawcą podpisana została w lipcu 2018 roku.

SKM powinna zacząć działać w czwartym kwartale 2022 roku.