

K M
Ul.
78-300 Świdwin

Świdwin 12-05-2022

2022-05-12
1003
Do Rada Miasta Świdwin
Plac Konstytucji 3 Maja 1

Wniosek

Wniosek - Inicj. Kom. Międzygminna
Rada Mi. 16.05.2022

W związku ze zbliżającymi się zmianami w organizacji ruchu kolejowego na linii 202 na której leży nasze miasto, zwracam się z prośbą do organów samorządu terytorialnego aby ponownie zajęły się sprawą uniknięcia wykluczenia komunikacyjnego jakie nastąpi po wprowadzeniu zmian w związku z przekierowaniem ruchu pasażerskiego i towarowego na linię 402 po jej modernizacji czyli w praktyce degradacją miast Białogard, Świdwin, Łobez, Runowo, Chociwel.

W końcu maja odbyłem rozmowę z Panią Przewodniczącą Rady Miasta i Panem Radnym na dyżurze radnych i zostałem poinformowany o chęci zajęcia się problemem jaki wkrótce nas tu dotknie. Wniosek ten jest wprowadzeniem w sprawę. Z racji złożoności problemu jest ograniczony do naszego tu odcinka linii kolejowej.

Zgodnie z ustaleniami składam go w Sekretariacie i proszę o przekazanie Panu Mirosławowi Dereniowi.

W sierpniu 2019 społeczność miast Pomorza Środkowego została zbulwersowana planem zmiany tras pociągów na trasę z Koszalina do Szczecina przez Kołobrzeg, Trzebiatów, Goleniów, Szczecin Dąbie po jej modernizacji kosztem trasy przez Białogard, Świdwin, Łobez.

Zbierano podpisy pod petycjami oraz nagłośniono sprawę w czym celował sekretarz miasta Białogard pan Tomasz Strzabała.

Poszły interpelacje poselskie, ówczesny ś.p. poseł Stefan Strzałkowski zapewniał iż nic takiego się nie stanie, ba nawet ilość pociągów się zwiększy, samorządy miast na trasie linii kolejowej zajęły się problemem i w końcu sprawa ucichła

Otóż w dniu 1.2.2020 portal kołobrzeski zamieścił bardzo ciekawy artykuł "O co chodzi z rozbudową kolei w Kołobrzegu?" Tu jego fragment, reszta w wydrukowanej całości publikacji.

..... Pisaliśmy o tym na naszym portalu, że rząd i kolej już od pewnego czasu przyglądali się temu problemowi i doszli do wniosku, że nie ma potrzeby rozwijania linii 202 od Koszalina do Stargardu i na tym odcinku pozostanie ona jako linia towarowa z obsługą pasażerską ruchu lokalnego (sprzeciwiają się temu, co zrozumieli, lokalne samorządy, jak Białogard czy Świdwin, które zostaną komunikacyjnie wykluczone poprzez pozbawienie ich połączeń z dużymi miastami na tej trasie). Ta decyzja jest podyktowana ruchem pasażerskim, który jest bardzo duży na trasie do Kołobrzegu. Oznacza to, że, po pierwsze, generuje przychody dla rentowności utrzymania połączeń, po drugie, poprzez zapewnienie kolei dojazdowych, bądź też dojazdu kołowego do dworca w Koszalinie czy Kołobrzegu, gwarantuje on utrzymanie zasobu ruchu pasażerskiego na tych dworcach, jako dworcach przesiadkowych. Rozmowy na ten temat trwały od kilku lat i nikt w Kołobrzegu się im nie sprzeciwiał. Towarzyszyły temu konferencje prasowe Czesława Hoca (zobacz), artykuły prasowe na naszym portalu, czy w mediach branżowych i regionalnych. Nie można mówić, że nikt nie wiedział, co jest planowane.

Sprawa trwa, wyciszono ją celowo, a władze Kołobrzegu zmobilizowały wszystkie siły nawet tak niby sobie przeciwne posłów PIS i PO. Oczekiwania mają ogromne łącznie z np. przeniesieniem kolei do ... podziemnych tuneli pod miastem, bo ekrany dźwiękochłonne czy wały ziemne im już nie pasują. Tyle że to kosztem nas mieszkańców miast pomorskich którzy w końcu nigdzie nie będą mogli dojechać, będziemy odcięci od świata jak Połczyn Zdrój bez połączeń kolejowych i z bardzo już nielicznymi autobusami a i to przejazdem tylko w dni robocze.

Pan Tomasz Strząbała zdaje się sprawę odpuścił bo orędownikiem zmian trasy jest poseł PO Artur Łącki z Trzebiatowa. A za rok wybory parlamentarne i od miejsca na liście zależy szansa na fotel parlamentarzysty. Pan Czesław Hoc, wiadomo – dla niego liczy się wyłącznie Kołobrzeg z którego pochodzi. W tej chwili zostaliśmy jako mieszkańcy miast pomorskich sami.

Oczywiście odpowiedzi władz kolejowych i ministerialnych są uspokajające – racja, przecież nikt dziś nie wie kiedy prace się rozpoczną i kiedy zakończą. A niektóre prace już trwają – od jesieni między Koszalinem a Białogardem i dalej w kierunku Świdwina kładziony jest nowy kabel światłowodowy i to akurat w nasypie w miejscu dawnego drugiego toru zdjętego po 1945. Czyli odbudowy toru nie będzie, co było jednym z podstawowych punktów modernizacji linii. Polityka faktów dokonanych.

W jednym z dokumentów nawet obiecują nam, że mieszkańcy skorzystają z lepszego dojazdu do CPK, tyle tylko - Świdwinianie to jeżdżą samochodami do lotniska w Berlinie, gdzie jest nieporównywalnie więcej połączeń lotniczych niż z CPK będzie kiedykolwiek. O Goleniowie i Gdańsku nawet nie wspominając.

W załączeniu dokumenty, te najistotniejsze dla sprawy, bo zamiar wykluczenia kolejowego naszego miasta jest właśnie realizowany, tak jak przed laty wykluczono nas drogowo, zmieniając trasę drogową S6 aby koniecznie zbliżyć ją do Kołobrzegu, kosztem mieszkańców Rymania, Karlina czy Białogardu. A teraz co robi się na odcinku Płoty – Koszalin? Nic, dziesiątki kilometrów szosy zdegradowano bez remontów, obwodnic.

Wydrukowałem też opracowanie na które tak często powołuje się Kołobrzeg ‘‘Koncepcja rozbudowy systemu transportu kolejowego na Wybrzeżu’’
Proszę zauważyć – Świdwina na tych mapkach w opracowaniu nie ma!, są za to wizje budowy nowych linii nad morzem wzdłuż wybrzeża – to jest z ich punktu widzenia ważne i istotne. Pociągi, czy raczej super pociągi szybkiej kolei śmigające po wsiach nadmorskich, o tym że lato trwa u nas 2 miesiące i kto będzie nimi jeździł po sezonie do tych wsi? No ale pomysł odpowiada na argument że Trzebiatów, Gryfice, Płoty, Nowogard też leżą daleko od morza.

W związku z powyższym proszę organy administracji samorządowej o zajęcie się sprawą, póki nie jest jeszcze za późno.

Z poważaniem

K

M

O co chodzi z rozbudową kolei w Kołobrzegu?

4°C Kołobrzeg

6 maja 2022

Imieniny: Judyta, Jan, Jurand

Redakcja: tel. 500-166-222 poczta@miastokolobrzeg.pl





Regina
KOŁOBZEG
ul. Wiskowice 5

ZAUFALI NAM TYSIĄCE RODZIN

Centrum Usług Pogrzebowych i Żałobnych

ul. Wiskowice 5, 76-100 Kołobrzeg, tel. 500 371 806

Kompleksowe usługi:

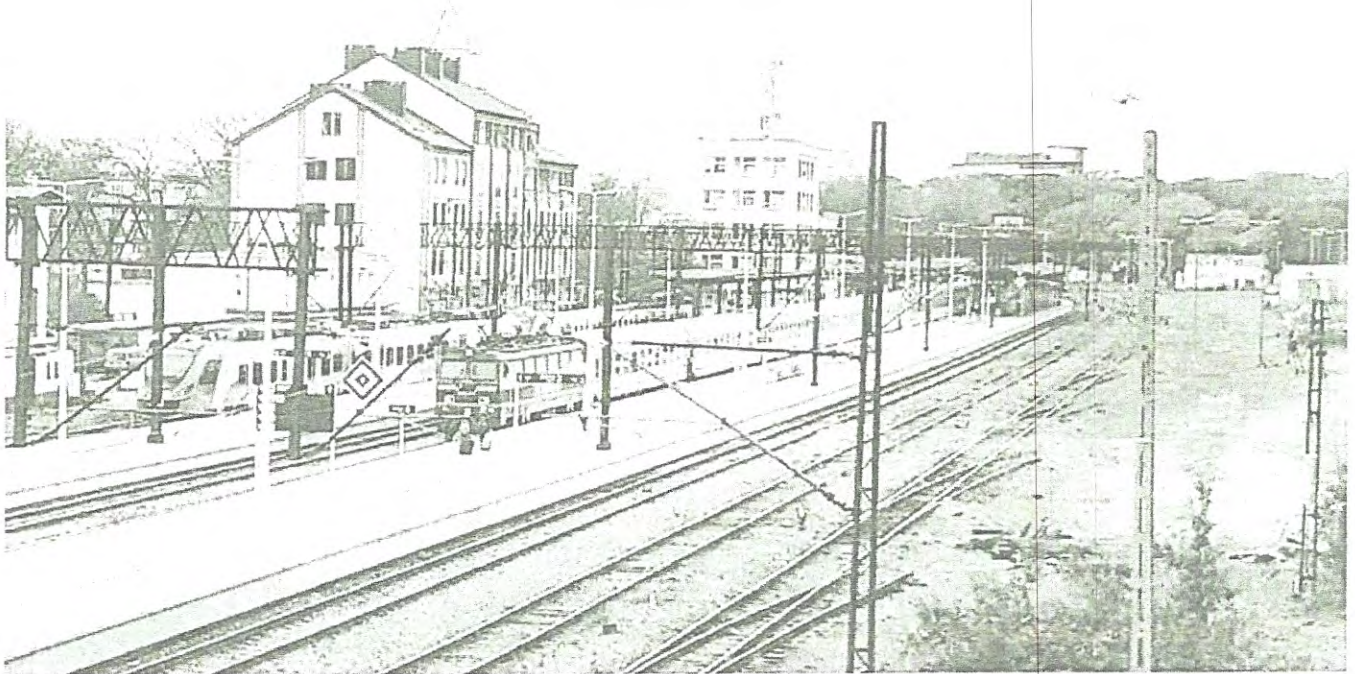
- organizacja ceremonii pogrzebowych
- zabezpieczenie ciała z miejsca zgonu
- jedyna w Kołobrzegu sala pożegnań
- własna kwiaciarnia

ROZBUDOWA KOLEI W KOŁOBZEGU?

01/02/2020 10:15 / 18 min.

reklama



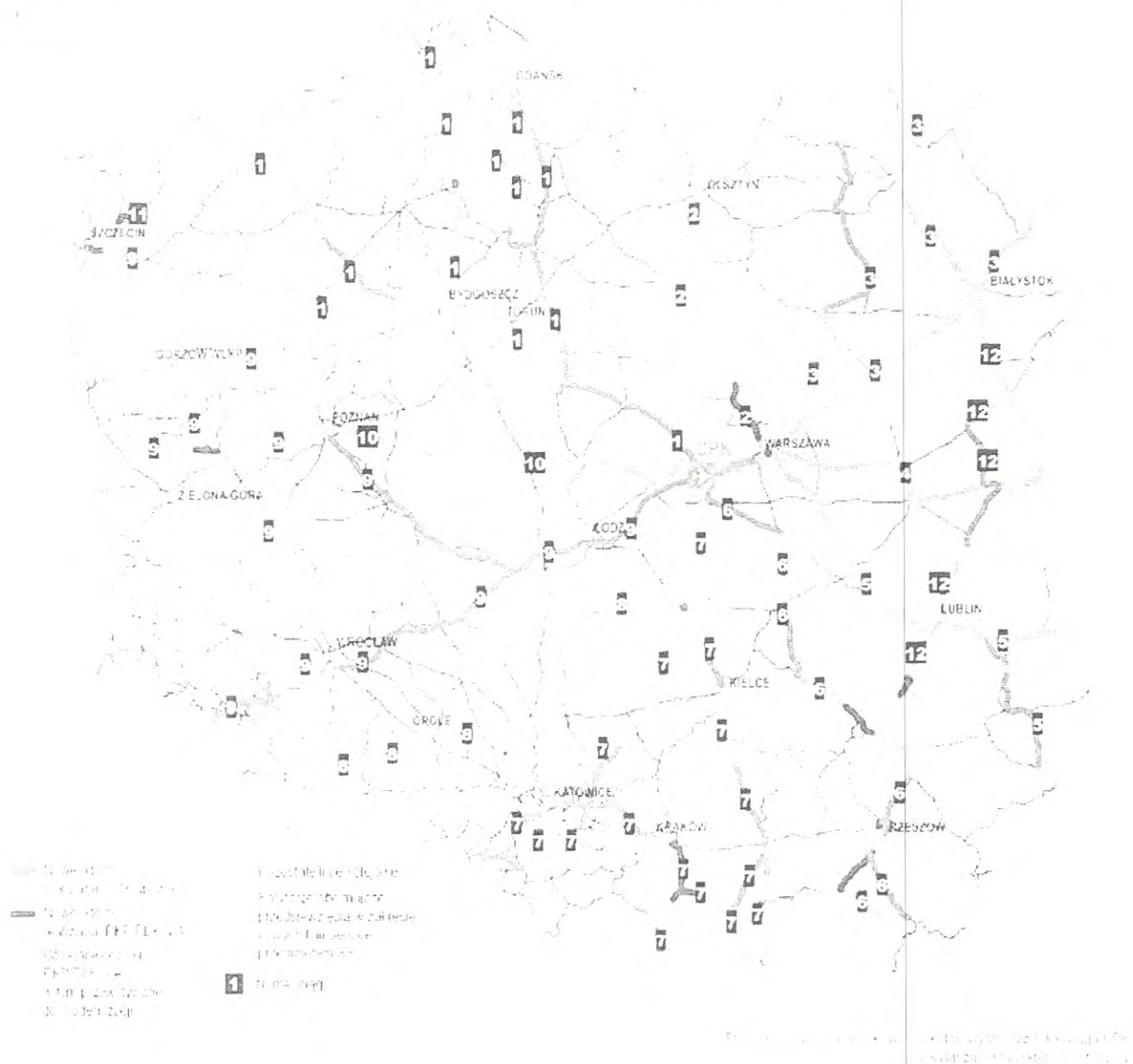


Każde współczesne miasto, aby być atrakcyjne dla inwestorów, turystów, ale także aby spełniać potrzeby mieszkańców, musi być włączone w krwiociąg komunikacyjny. Jak pokazują przykłady wielu miast, jest to bardzo trudne, a czasami skazuje niektóre miejscowości na niebyt czy wręcz zagładę. W Kołobrzegu jest zupełnie inaczej. Dostaliśmy wielką szansę w postaci drogi szybkiego ruchu S6. Mamy bezpośredni dostęp do najważniejszych arterii komunikacyjnych kraju z ich rozwojem w perspektywie kolejnych lat. Mamy dostęp do dwóch lotnisk, w tym do lotniska regionalnego z czasem dojazdu mniejszym niż 1 godzina. Mamy pociąg Pendolino. I to właśnie kolej jest wielką szansą rozwoju Kołobrzegu, ale aby nią była, musi być szybka, wygodna i bezpieczna.

O zmianach w systemie kolejowym naszego regionu mówi się od 2016 roku. Wraz z powstaniem Koszalińsko-Kołobrzeszko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF), wykonano strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych KKBOF, w której zapisano, że jednym z problemów jest niska przepustowość linii kolejowych. Ten problem jest znany już od dłuższego czasu, gdyż są to linie jednotorowe o znacznym obciążeniu ruchem, zwłaszcza na linii 202 Gdańsk Główny – Stargard. Pisaliśmy o tym na naszym portalu, że rząd i kolej już od pewnego czasu przyglądali się temu problemowi i doszli do wniosku, że nie ma potrzeby rozwijania linii 202 od Koszalina do Stargardu i na tym odcinku pozostanie ona jako linia towarowa z obsługą pasażerską ruchu lokalnego (sprzeciwiają się temu, co zrozumiacie, lokalne samorządy, jak Białogard czy Świdwin, które zostaną komunikacyjnie wykluczone poprzez pozbawienie ich połączeń z dużymi miastami na tej trasie). Ta decyzja jest podyktowana ruchem pasażerskim, który jest bardzo duży na trasie do Kołobrzegu. Oznacza to, że, po pierwsze, generuje przychody dla rentowności utrzymania połączeń, po drugie, poprzez zapewnienie kolei dojazdowych, bądź też dojazdu kołowego do dworca w Koszalinie czy Kołobrzegu, gwarantuje on utrzymanie zasobu ruchu pasażerskiego

można mówić, że nikt nie wiedział, co jest planowane.

Owszem, sprawa nabrała przyspieszenia wraz z powstaniem idei budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego ze stycznia 2020 roku zebrało wszystkie te postulaty, o który mówiono w 2019 roku, czyli że Kołobrzeg będzie na szlaku Kolei Dużych Prędkości, które będą częścią systemu komunikacyjnego opartego o Centralny Port Komunikacyjny. Ciąg nr 1 z takimi miastami jak Kołobrzeg, Koszalin i Słupsk, jest obecnie ciągiem z utrudnieniami, jeśli idzie o kolejową komunikację z Warszawą. W analizie wskazuje się na ograniczone możliwości dodatkowego obciążenia ruchem trasy z Gdańska do Warszawy (linia kolejowa nr 9). Do 2030 roku, ma szansę zostać zrealizowany nowy przebieg: Centralny Port Komunikacyjny –Płock –Włocławek –Toruń – Bydgoszcz –Nakło nad Notecią –Piła –Okonek –Kołobrzeg / Koszalin, Nakło nad Notecią –Złotów –Okonek oraz (Płock) –podg. Grochowalsk –Grudziądz –Gdańsk –Gdynia –Słupsk. Oznacza to, że wraz z wydłużeniem połączenia do Warszawy, do samej stolicy będziemy jechać 3 godziny i 50 minut, a do Krakowa nieco ponad 5 godzin. Takie połączenie powoduje, że jest ono konkurencyjne z obecnym układem drogowym. Żadna trasa nie zapewnia dojazdu z Kołobrzegu do stolicy z czasem krótszym niż 4 godziny.



W ramach projektu „Modernizacja linii kolejowych w kierunku Trójmiasta z wyłączeniem podmiotu...”

Ale to nie koniec zmian. Skoro do Kołobrzegu dotrze kolej dużych prędkości i połączy ona docelowo nasze miasto linią dwutorową z Trójmiastem, aktualny i słuszny jest postulat, aby dalej modernizować linię 402 Koszalin-Goleniów. Obecnie, na odcinku Koszalin-Kołobrzeg jest to linia jednotorowa zelektryfikowana, a na odcinku Kołobrzeg-Goleniów linia jednotorowa nieelektryfikowana. Wiadomo już, że wraz ze strategią CPK zmodernizowany zostanie ciąg nr 11, czyniąc przelotowym przystanek Port Lotniczy Szczecin-Goleniów, a tym samym modernizacji zostanie poddane połączenie ze Szczecina do Goleniowa. Wystarczy więc zmodernizować odcinek Kołobrzeg-Goleniów, a następnie Kołobrzeg-Koszalin i Koszalin-Trójmiasto, aby otrzymać dwutorową, zelektryfikowaną linię przystosowaną do obsługi szybkich pociągów, łączącą Trójmiasto ze Szczecinem przez Kołobrzeg. I taki plan jest obecnie rozwijany. Nie powir

reklama

Idealne miejsce dla Twojego Biznesu!

przystosowana w zakresie bezpieczeństwa do obsługi szybkich pociągów (wymieniony zostanie np. najstarszy przejazd w regionie w Podczelu). Zmodernizowany zostanie układ torów na stacji Kołobrzeg. Powstanie nowa bocznicą, trzeci peron, a także dwa przejścia podziemne. Pierwsze będzie przejściem na wysokości dworca i siedziby Uzdrowiska Kołobrzeg SA, połączy dworzec z ulicą Zdrojową. Drugie przejście podziemne zastąpi istniejącą kładkę i połączy ulicę Okopową ze Zdrojową, ale będzie miało także ścieżkę rowerową. I to są informacje, które nie budzą kontrowersji.

Tabela 1. Wstępne szacunki docelowych czasów jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 1, założone w *Koncepcji...*

Stacja	Czas jazdy (min)
1. Prack	0:16
2. Włocławek	0:42
3. Grudziądz	1:05
4. Gdańsk	1:45
5. Gdynia	2:03
6. Słupsk	2:55
7. Koszalin	3:25
8. Kołobrzeg	3:23
9. Legnica	4:05
10. Bydgoszcz	4:35

6.5.2.3 Analizowany przebieg korytarzy nowych linii kolejowych

Problemem jest sama budowa. Poprowadzenie drugiego toru na terenie miasta nie jest takie łatwe, ze względu na brak terenów, które umożliwiłyby bezkolizyjność inwestycji. Pierwsze wąskie gardło powstaje już na ulicy Fredry. Ta ulica łączy nie tylko uzdrowisko z miastem, ale także centrum z osiedlem Ogrody. Co zrobić z ruchem generowanym na tej ulicy? Po pierwsze, mówienie dzisiaj przez miasto o ruchu w strefie uzdrowskiej jest nieporozumieniem, ze względu na fakt zapowiedzi zamknięcia uzdrowiska dla ruchu kołowego. Problem rozwiązuje się sam. Pozostaje kwestia połączenia samego osiedla z miastem. Budowa tuneli jest absolutnym nieporozumieniem. Układ należy zostawić w takim systemie, w jakim jest on obecnie. Mieszkańcy mogą korzystać z tej trasy jak do tej pory. Natomiast należało zastanowić się na zbudowaniu węzła drogowego Wschodnia dla obsługi mieszkańców Ogrodów ulicą Koszalińską. Tyle, co podkreślano podczas ostatniego spotkania, że włodarzom Kołobrzegu zabrakło wizji

Nawet gdyby wyprowadzić ruch z węzła Wschodnia do Ronda Solidarności, zderzy się on z pojazdami napływającymi z drogi S6, Budzistowa, Janisk i budowanej w tej okolicy największej w mieście galerii handlowej. Wszystko to rozbije się o to niewydolne skrzyżowanie. Do tej pory nie zmodernizowano ulicy Koszalińskiej na wylocie na ulicę Kamienną, zostawiają tylko dwa pasy jezdni, z których jeden zamienia się w prawoskręt na ulicę Kupiecką, która z racji zabudowy ulicy Okopowej stała się zakorkowana w godzinach szczytu. Nie zbudowano ulicy Kamiennej w układzie 2x2, co obiecano mieszkańcom, a z czego się potem wycofano pod pozorem budowy obwodnicy. Do ruchu w kierunku naszych atrakcji i hoteli nie jest przystosowana ulica Grzybowska. Oznacza to, że jeszcze bez modernizacji kolei, w roku 2020, jeśli natężenie ruchu będzie takie samo, miasto zostanie w sezonie doszczętnie sparaliżowane. Wiedzą coś na ten temat mieszkańcy Budzistowa, którzy już teraz, jesienią i zimą, nie mogą włączyć się do ruchu na drodze wojewódzkiej 163.

Co zmieni budowa szybkiej kolei? Podstawowy problem do przebieg linii 402, która miałaby być pociągnięta w jednym z wariantów na trzymetrowym wale. Całkowicie odseparuje to uzdrowisko. Miasto sprzeciwia się z kolei innemu wariantowi, w którym ruch zostałby skierowany z ulicy Fredry na ulicę Kołłataja. To nie jest taki zły pomysł, bo na ulicy Fredry od skrzyżowania z ulicą 4 DWP niemal nic nie ma. Te kwestie na pewno trzeba omówić, natomiast nikt miastu nie zbuduje przejść i dróg przy okazji budowania kolei. Rację miał Andrzej Mielnik, mówiąc kilka lat temu, że miejska obwodnica przy zachłanności deweloperów i magistratu, nikogo nie zbawi. W rzeczy samej takie się dzieje. Zbudowanie bowiem linii kolejowej 402 wraz z drugim torem, spowoduje paraliż wjazdu na uzdrowisko ulicą Solną. Ale skoro mamy zamykać ruch w strefie uzdrowiskowej, to dramatu nie będzie. Gorzej sytuacja ma się z przejazdami wzdłuż ulicy Solnej i obwodnicy. Tu będzie się stało dłużej, bo tą linią będą kursować pociągi z i do Szczecina, a będzie ich kilka razy więcej niż obecnie. Ponadto, w Radzikowie powstanie przystanek kolejowy po obu stronach ulicy Grzybowskiej.

Wszystko to jest nieuchronne, korzystne komunikacyjnie dla miasta i zgodne z jego strategiami. Problem polega na tym, że Kołobrzeg jest niespójny wewnętrznie, rozwijający się nieco chaotycznie, bez uwzględniania tego, co ważne dla obsługi nowych dziesiątek tysięcy miejsc noclegowych. Można czasami odnieść wrażenie, że albo politycy są krótkowzroczni, albo mamy słabych urbanistów, gdyż przez 30 lat mało kto przewidywał, że żeby mieć turystów, muszą oni czymś do Kołobrzegu przyjechać. Skoro nie możemy w nieskończoność rozwijać naszego układu komunikacyjnego, trzeba zaoferować alternatywę, gdy my nawet nie mamy żadnego inteligentnego systemu kierowania ruchem. Wówczas nie byłoby problemu z aż takimi korkami i nie trzeba by protestować przeciwko planom kolei. Walcząc z rządem i kolejną nic nie wygramy. O tym mówili kołobrzescy przedsiębiorcy na spotkaniu z prezydentem miasta. A jak miasto jest przygotowane na rozwój systemu komunikacyjnego na lata 2020-2030? Tego nie wiadomo. Na koniec jeszcze jedna informacja. W ramach modernizacji linii 404 Szczecinek-Kołob

Warto pamiętać, że rząd i koleje działają na bazie specustawy. Mogą słuchać, nie muszą uzgadniać. Szybko zakupią niezbędne im grunty. Zamiast być zakładnikiem kolei, lepiej, żeby Kołobrzeg był jej partnerem, bo bez kolei, to miasto nie ma szans na rozwój.

Robert Dziemba

poprzednia

następna



STUDIO SZKŁA I CERAMIKI

ZAPRASZAM MIŁOSNIKÓW NAJLEPSZEGO WZORNICTWA DO SALONU W KOŁOBRZEGU PRZY ULICY NARUTOWICZA 16



Komentarze

#1 **Absurd** 2020-02-01 11:00

-5

A czy łącznik proponowany w kampanii przez Woźniaka by rozwiązał ten problem?

Cytować

#2 **BMC** 2020-02-01 12:08

+24

Słyszę Panów Mielnika, Szufła, jak nie podoba się im wiadukt na Krzywoustego, choć to rozwiązanie jest optymalne dla tamtego rejonu miasta i Budziszowa. Teraz innym nie podobają się projektowane nasypy kolejowe, czyli wiadukty na ulicy Mysliwskiej, które są optymalne dla przejazdu samochodów do Ogrodów i Uzdrowiska/ ruch może być ograniczony ale wyłączenie całkowite jest niemożliwe. Takie rozwiązanie miasto nie kosztuje. Jakie klebowisko estakad, rozjazdów w dużych miastach może szokować ale jest potrzebne dla wyższego celu, aby uniknąć paraliżu komunikacyjnego. Być może taka estakada kolejowa byłaby niezbędna dla kolei wzdłuż ulicy Soln Zachodzie/patrz Be o = tym uw Solidarności. I znów działań, kto to ma robić i finansować. A czas ucieka zauważony na mapie komunikacji nie płacimy i dogadujemy się z rządem.

Cytować

#3 **BMC** 2020-02-01 12:20

+12

Korkta: winno być: przypominam władze miasta, że zapominają o połączeniu ronda Patana i ronda

reklama



WYKAZ



NOWA TOYOTA AYGOX

ENIJCJIWARTĘ 3 11 00

SPRAWDŹ



Głos Koszaliński Wiadomości Białogard Białogard i Świdwin...

Białogard i Świdwin zostaną wykluczone komunikacyjnie?

Jakub Roszkowski

8 sierpnia 2019, 6:00



KOMENTARZE 5

Samorządowcy z Białogardu i Świdwina wypracowali już wspólne stanowisko w sprawie ewentualnej marginalizacji ich miast faebook/tomasz strząbala

Dodaj komentarz: [icon] Udostępnij: [fb icon] [twitter icon]

Już ponad 3000 podpisów poparcia zebrali inicjatorzy wysłania petycji do r, której domagają się od szefa rządu jasnej deklaracji, że Białogard i Świdwin komunikacyjnie.



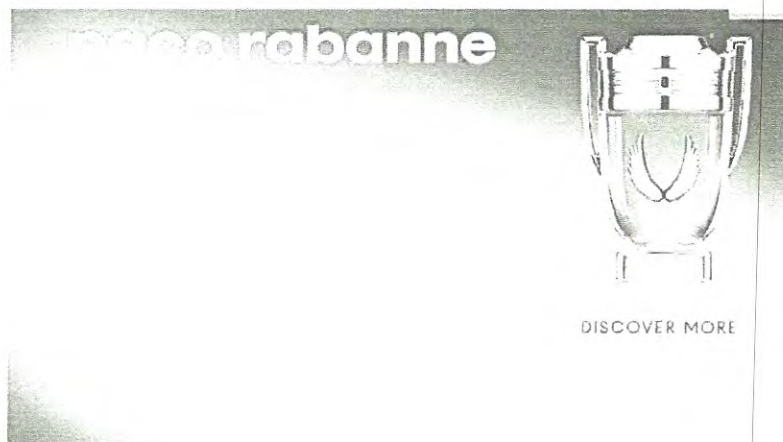
O co dokładnie chodzi? Przewodniczący Rady Miasta w Białogardzie Tomasz Strząbala zauważył, że PKP zleciły pewnej firmie zbadanie, czy m. in. nie lepiej będzie wysłać części pociągów trasą Koszalin-Kołobrzeg - Trzebiatów-Szczecin, a nie jak dotychczas z Koszalina do Szczecina przez Białogard i Świdwin. Jeśli rzeczywiście do tego by doszło, miasta Białogard i Świdwin zostałyby wykluczone komunikacyjnie, czyli odsunięte od najważniejszych tras kolejowych, ale także dróg szybkiego ruchu. Przypomnijmy, że nowa trasa S6 też została odsunięta od powiatów białogardzkiego i świdwińskiego i przebiega teraz bliżej Kołobrzegu.

Na stronie internetowej www.walczymyopociag.pl każdy może się podpisać pod petycją, która ma być wysłana do premiera wkrótce.

- Świdwin i Białogard jednym głosem - rzucił hasło przewodniczący Strząbala. - Na spotkaniu z burmistrzen Świdwina Piotrem Felińskim, wiceburmistrz Świdwina Beatą Ociepą oraz przewodniczącą Rady Miejskiej Świdwina Moniką Stępnia w sprawie analizy PKP PLK co do zasadności przeniesienia części pociągów pospiesznych z pominięciem między innymi Świdwina, Białogardu, czy Łobza udało się dzisiaj wypracować projekt stanowiska. Wniosek jest jeden, miasta Białogard i Świdwin sprzeciwiają się jakimkolwiek próbom marginalizacji - podkreśla samorządowiec.

REKLAMA

KOMENTARZE 5



W najbliższych dniach sporządzone zostanie oficjalne stanowisko w tej sprawie oraz projekt uchwały dla Rad Miejskich Białogardu i Świdwina.

- Dziękuję za ciekawą dyskusję w tej i innych kwestiach - zakończył Tomasz Strz

Zobacz także: Białogard: Tragiczny [kolejowym w n](#)

Wypowiedzi na posiedzeniach Sejmu

Posiedzenie nr 85 w dniu 31-07-2019

Oświadczenia.

Posel Stefan Romecki:

Szanowna Pani Marszałek! Wysoka Izbo! Chciałem wygłosić kolejne oświadczenie poselskie o wykluczeniu komunikacyjnym, kolejowym.

Wysoka Izbo! W dniu 13 marca tego roku w oświadczeniu poselskim mówiłem już o wykluczeniu komunikacyjnym, kolejowym mieszkańców ziemi koszalińskiej, o problemach z dojazdami w porach popołudniowych i nocnych do Warszawy i z powrotem do Koszalina. Teraz, w sezonie letnim, dodano jakieś połączenie. Ostatnio chciałem jechać w niedzielę do Warszawy, niestety nie było miejsc w pociągach - czyli jest obłożenie, są pasażerowie, chcą jeździć. Zmuszony byłem jechać dzień wcześniej, w sobotę, pociągiem ekspresowym. Dla wielu mieszkańców jest to problem, chodzi też o ceny biletów.

Przedstawiciele PiS-u często pokazują się w mediach, pokazują, jak to dbają o region, oddają drogi. Była też konferencja i pokazywano, że będą remontować dworzec kolejowy, o czym mówiono już wielokrotnie. Takie akcje to są akcje promocyjno-marketingowe przed jesiennymi wyborami. Ale o wykluczeniu kolejowo-komunikacyjnym jakoś cicho, bez odpowiedzi.

Teraz natomiast kolejny cios wymierzono w region białogardzko-świdwiński w województwie zachodniopomorskim. Tu oprę swoje oświadczenie na bazie artykułu z "Głosu Koszalińskiego". W artykule tym piszą: Pierwszy raz ten region poczuł się zmarginalizowany 10 lat temu, gdy zapadła decyzja o przeniesieniu trasy S6 w okolice Kołobrzegu. Teraz nawet pociągi miałyby już omijać Białogard i Świdwin szerokim łukiem. Przewodniczący Rady Miasta Białogard Tomasz Strząbała zapowiada, że wraz z radnymi miasta Białogardu przygotowują petycję do władz państwa, w której pragną udowodnić, że planowane rozwiązanie jest złe. Uważam, że trzeba przeanalizować, czy zasadne jest przeniesienie części ruchu międzyregionalnego i w efekcie pominięcie przez pociągi międzyregionalne Białogardu i Świdwina - wtedy już pociągi do Szczecina czy Gdańska nie jeździłyby przez te miasta. Jest obawa, że wykluczenie kolejowo-komunikacyjne tych miast, nawet tylko częściowo, doprowadzi do dalszej degradacji tej części województwa zachodniopomorskiego.

Z tej mównicy zwracam się do rządzących i posłów ziemi koszalińskiej o podjęcie takich działań, aby pociągi nie omijały Białogardu i Świdwina - tak jak skutecznie działacie, szanowni państwo, w zakresie poprawy dostępu do portów w Szczecinie i w Świnoujściu - aby region koszaliński nie był jak do tej pory traktowany po macoszemu, co daje się odczuwać do tej pory, jakby ten region był gorszym sektorem województwa zachodniopomorskiego, typu B.

Dodam, że duże partie naszego regionu potrzebują mieszkańców tylko do wyborów. A co dziwne, żeby naszych przedstawicieli w parlamencie było jak najmniej, wrzuca się wtedy na jedynki kandydatów ze Szczecina i miejscowi kandydaci na parlamentarzystów nie dostają się do parlamentu i nie mogą zadbać o swój region. Pokazują się tylko sporadycznie najczęściej ci, którzy są wybierani ze Szczecina, na konferencjach raz na pół roku i później znikają. A poseł musi mieć kontakt na co dzień, aby jak najczęściej można było go odwiedzić w biurze czy spotkać o tak, zwyczajnie, na ulicy i porozmawiać.

Myślę, że te moje słowa wypowiedziane z tej mównicy spotkają się z odpowiedzią. Pozdrawiam mieszkańców Białogardu, Świdwina i mieszkańców ziemi koszalińskiej. Dziękuję.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala
Biuro Zarządu
ul. Targowa 74 03-734 Warszawa
tel. + 48 22 473 2645
ibz@pk-sa.pl
www.pk-sa.pl

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

IBZ20-0702-77/19

Dot. przeniesienia ruchu kolejowego
z linii nr 202 na linię nr 402

Warszawa, 6 września 2019 r.

Pan Kazimierz Lechocki
Wójt Gminy Świdwin

W odpowiedzi na pismo nr OKSiZ 030 38 2019 dotyczące przeniesienia ruchu z linii kolejowej nr 202 na linię nr 402 Biuro Zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „Spółka”) przekazuje stosowne informacje

Za przebieg linii komunikacyjnych zarówno na poziomie regionalnym, jak i międzyregionalnym odpowiadają organizatorzy przewozów, którymi są odpowiednio urząd marszałkowski danego województwa oraz Ministerstwo Infrastruktury. Spółka w ramach swoich działań zapewnia możliwość wykonywania przewozów poprzez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury.

Jednym z założeń studium wykonalności realizowanego przez Spółkę jest analiza optymalnego zakresu modernizacji linii kolejowej nr 402 w celu ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego miast przy niej zlokalizowanych, takich jak Gryfice czy Trzebiatów. Spółka na żadnym etapie prac nie rekomendowała likwidacji połączeń przez Białogard i Świdwin – zarówno w ruchu regionalnym, jak i międzyregionalnym. Niewłaściwe jest zatem stwierdzenie, że przedmiotowe studium ma na celu likwidację połączeń do Białogardu, Świdwina i Łobza.

Do analiz ruchowych będących jednym z etapów studium wykonalności wykonawca w porozumieniu ze Spółką założył równomierne rozłożenie ruchu międzyregionalnego przez Kolobrzeg – Białogard. Powyższe zostało także potwierdzone w ankiecie otrzymanej od PKP Intercity S.A. w której przewoźnik wskazuje, iż przewiduje „utrzymanie oferty na ciągu Szczecin – Łobez – Białogard – Koszalin – Trójmiasto na podobnym poziomie do obecnego”, a po elektryfikacji linii kolejowej nr 402 polepszenie obecnej oferty

Ponadto należy zauważyć, iż w kontekście połączeń międzyregionalnych gmina Świdwin może znacząco skorzystać komunikacyjnie na bliskości planowanego przebiegu szprychy nr 1 do Centralnego Portu Komunikacyjnego przechodzącej przez Koszalin i Białogard.

Opracowała
Julia Piotrowicz
tel. 22 473 11 57

PARTNERZY
SERWISU:

STADLER

KZN Broznanów

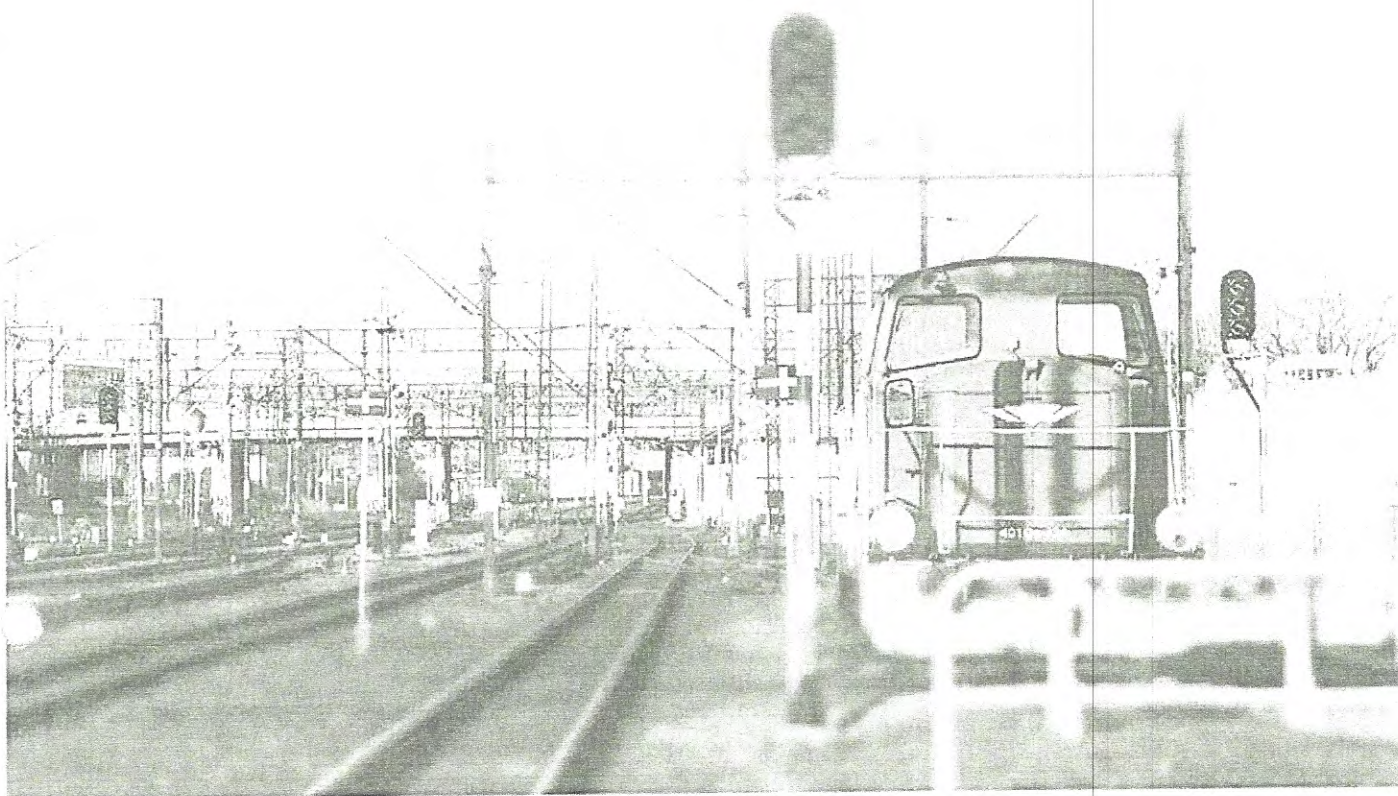
pesa

ŠKODA

Koister

Urządzenia Sterowania Ruchem Kolejowym

Posłowie pytają o przyszłość Magistrali Nadbałtyckiej



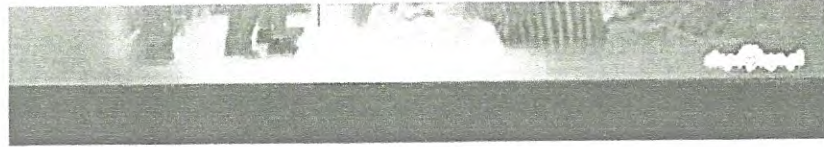
Fot. W. Jędrzejak / K. Kucharski / Agencja KRAKOWSKA

Poseł Artur Łącki zapytał w interpelacji Ministerstwo Infrastruktury o przyszłość Magistrali Nadbałtyckiej. Jego pytanie zbiegło się ze znalezieniem przez PKP PLK wykonawcy, który w studium wykonalności sprawdzi możliwości modernizacyjne nadmorskiej trasy.



Klasyczne piękno drewna
w nowoczesnym wydaniu.

DOWIEDZ



- Z wielu przeprowadzonych przeze mnie rozmów, w sposób nie pozostawiający wątpliwości wynika, że warunkiem sine qua non jest elektryfikacja linii 402 i budowa na niej drugiego toru. To pozwoliłoby na otwarcie zupełnie nowego korytarza transportowego między Szczecinem a Trójmiastem. Część składów mogłaby jechać przez Kołobrzeg, Gryfice i Goleniów, bez konieczności zmiany lokomotywy na spalinową. Taka trasa byłaby konkurencyjna czasowo dla połączenia przez Świdwin i Stargard, czyli linią 202 – zauważył w interpelacji poseł. Jego zdaniem otworzyłyby się również nowe możliwości wyznaczania tras dla pociągów dalekobieżnych, które do tej pory kończą swój bieg w Kołobrzegu.

- Nie bez znaczenia jest również fakt, że także lotnisko w Goleniowie zyskałoby nowe doskonałe połączenia kolejowe co w znacznym stopniu powinno przyczynić się do wzrostu jego popularności wśród podróżnych – dodaje Artur Łącki i pyta o szanse na przebudowę linii.

Studium wykonalności już się tworzy

Ads by optAd360

Ministerstwo zauważa, że PKP Polskie Linie Kolejowe obecnie realizują kontrakt na opracowanie studium wykonalności „Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin na odc. Słupsk – Szczecin Dąbie przez Koszalin Stargard/Kołobrzeg – Goleniów obejmującym linie kolejowe nr 202, 351, 401 i 402”, które przeanalizuje całościowo stan infrastruktury linii i określi optymalny wariant modernizacji zgodnie z obecnymi i prognozowanymi potrzebami ruchowymi” Timow:



Klasyczne piękno drewna
w nowoczesnym wydaniu.

DOWIEDZ

jest w II kwartale 2020 roku, natomiast zakończenie umowy planowane jest w III kwartale 2020 roku – poinformował wiceminister Andrzej Bittel.

Jak dodaje, jednym z celów tworzenia studium wykonalności jest analiza optymalnego zakresu modernizacji linii kolejowej nr 402, w tym jej elektryfikacji. Każdy ze zdefiniowanych wariantów inwestycyjnych będących przedmiotem szczegółowych analiz technicznych w ramach omawianego studium wykonalności zakłada w swym zakresie elektryfikację linii kolejowej nr 402 Koszalin – Goleniów na odcinku Kołobrzeg – Goleniów. Budowa drugiego toru na tym odcinku również będzie brana pod uwagę. Co ciekawe: takiej dobudowy nie może się doczekać odcinek linii 202 między Słupskiem a Stargardem, a dobudowa kolejnego toru od Gdyni do Słupska będzie realizowana w najlepszym wypadku dopiero w kolejnych latach, mimo że projekt jest w Krajowym Programie Kolejowy.

Jakie inwestycje na Zachodnim Pomorzu będą realizowane?

W interpelacji pada ciekawa informacja dotyczące inwestycji, które wspólnie z PKP PLK chciałby w następnych latach realizować Zachodnie Pomorze.

Samorząd województwa zachodniopomorskiego zaproponował poniższe projekty: prace na linii kolejowej nr 403 Ulikowo – Piła, rewitalizacja linii kolejowej nr 410 na odcinku Drawno – Choszczno, prace na linii kolejowej nr 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski, budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa zachodniopomorskiego – napisał Andrzej Bittel.

Ad: fa: optAd560



Klasyczne piękno drewna
w nowoczesnym wydaniu

DOWIEDZ

Interpelacja nr 2179

do ministra infrastruktury

w sprawie modernizacji ciągu transportowego Trójmiasto-Szczecin i elektryfikacji linii kolejowej nr 402

Zgłaszający: Artur Łącki

Data wpływu: 10-02-2020

Panie Ministrze!

Analiza połączeń kolejowych w ramach Magistrali Nadbałtyckiej, pozwala stwierdzić, że w oparciu o infrastrukturę już istniejącą nie ma szans na rozwój i zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego w pasie nadmorskim. Zły stan techniczny linii, zbyt mała przepustowość spowodowana czasem jazdy wydłużonym ze względu na niskie prędkości i brakiem możliwości wyprzedzania. A dodatkowo brak możliwości prowadzenia pociągów z trakcją elektryczną na linii 402 na odcinku Goleniów-Kołobrzeg. Gdy dodamy do tego jeszcze fatalny stan dworców osobowych i ubogą infrastrukturę w obszarach nadania i odbioru ładunków, nabieramy pewności, że bez dużych inwestycji, pas nadmorski może być jeszcze długie lata skazany na wykluczenie komunikacyjne.

Z wielu przeprowadzonych przeze mnie rozmów, w sposób nie pozostawiający wątpliwości wynika, że warunkiem *sine qua non* jest elektryfikacja linii 402 i budowa na niej drugiego toru. To pozwoliłoby na otwarcie zupełnie nowego korytarza transportowego między Szczecinem a Trójmiastem. Część składów mogłaby jechać przez Kołobrzeg, Gryfice i Goleniów, bez konieczności zmiany lokomotywy na spalinową. Taka trasa byłaby konkurencyjna czasowo dla połączenia przez Swidwin - Stargard - z linią 262. Otworzyłyby się również nowe możliwości wyznaczania tras dla pociągów dalekobieżnych, które do tej pory kończą swój bieg w Kołobrzegu. Nie bez znaczenia jest również fakt, że także lotnisko w Goleniowie zyskałoby nowe doskonałe połączenia kolejowe co w znacznym stopniu powinno przyczynić się do wzrostu jego popularności wśród podróżnych.

Poprawa przepustowości linii kolejowych a co za tym idzie skrócenie czasu przejazdu między Szczecinem a Trójmiastem, pozwoli na uruchomienie większej ilości połączeń zarówno regularnych, jak i sezonowych. Dzięki temu zwiększy się dostępność transportu kolejowego dla mieszkańców regionu i tysiacy turystów odwiedzających nasze wybrzeże. Dodatkowo, modernizacja przejazdów i budowa przy tej okazji bezkolizyjnych skrzyżowań, w znacznym stopniu poprawi bezpieczeństwo ruchu kolejowego i drogowego.

W związku z tym proszę Pana Ministra o odpowiedź na następujące pytania:

1. Czy została już opracowana dokumentacja dotycząca modernizacji ciągu transportowego Trójmiasto-Szczecin dla linii kolejowych nr 202, 402, 351 i 401?
2. Kiedy zostaną rozpoczęte prace przy elektryfikacji linii kolejowej nr 402 na odcinku Goleniów-Kołobrzeg?
3. Czy podjęta została już decyzja o budowie drugiego toru na linii kolejowej nr 402 na odcinku Goleniów-Kołobrzeg? Jeśli tak to jaki jest przewidywany termin rozpoczęcia prac?

Artur Łącki

Posel na Sejm RP



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 09 marca 2020 r.

Znak sprawy: DTK-5.054.31.2020

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na interpelację nr 2179 Posła Artura Łackiego w sprawie modernizacji ciągu transportowego Trójmiasto-Szczecin i elektryfikacji linii kolejowej nr 402, przedstawiam poniższe informacje.

W zakresie poprawy dostępności kolejowej na obszarze województwa zachodniopomorskiego w „Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku” ujęto szereg inwestycji liniowych o wartości 7,5 mld zł, w wyniku realizacji których nastąpi poprawa przepustowości linii, częstotliwości, skomunikowania oraz punktualności realizowanych połączeń, jak również skrócenie czasu jazdy zarówno pociągów pasażerskich jak i towarowych oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Ponadto w ramach „Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023” w województwie Zachodniopomorskim przebudowane zostaną 3 dworce kolejowe (Szczecin Dąbie, Kołobrzeg i Koszalin) o łącznej wartości 40,1 mln zł.

PKP Polskie Linie Kolejowe SA obecnie realizuje kontrakt na opracowanie studium wykonalności „Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin na odc. Słupsk – Szczecin Dąbie przez Koszalin Stargard/Kołobrzeg – Goleniów obejmującym linie kolejowe nr 202, 351, 401 i 402”, które przeanalizuje całościowo stan infrastruktury linii i określi optymalny wariant modernizacji zgodnie z obecnymi i prognozowanymi potrzebami ruchowymi. Umowa na opracowanie ww. studium wykonalności podpisana została 9 lutego 2018 roku. Zgodnie z otrzymanymi od PKP PLK SA informacjami, wybór wariantu inwestycyjnego planowany jest w II kwartale 2020 roku, natomiast zakończenie umowy planowane jest w III kwartale 2020 roku.

Jednym z celów studium jest analiza optymalnego zakresu modernizacji linii kolejowej nr 402, w tym jej elektryfikacji, celem ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego miast przy niej zlokalizowanych. Każdy ze zdefiniowanych wariantów inwestycyjnych będących przedmiotem szczegółowych analiz technicznych w ramach omawianego studium wykonalności zakłada w swym zakresie elektryfikację linii kolejowej nr 402 Koszalin – Goleniów na odcinku Kołobrzeg – Goleniów.

Wśród zdefiniowanych wariantów inwestycyjnych będących przedmiotem szczegółowych analiz technicznych w ramach studium wykonalności znajduje się wariant zakładający w swym zakresie m.in. dobudowę drugiego toru na linii kolejowej nr 402 na odcinku Kołobrzeg – Goleniów. Realizacja prac projektowych, jak i data rozpoczęcia robót budowlanych uzależniona jest od dostępności funduszy unijnych. Ostateczna lista projektów planowanych do realizacji będzie uwarunkowana dostępnością środków finansowych. Aktualnie nie są znane zasady korzystania z instrumentów finansowych UE, jak również wielkość alokacji dla przyszłej perspektywy na lata 2021-2027, w tym dla programów regionalnych i Funduszu Spójności.

W zakresie propozycji projektów do realizacji w ramach przyszłej perspektywy na lata 2021 – 2027 ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego analizowane są dwa projekty, które planowane były do realizacji w bieżącej perspektywie 2014–2020, jednak ze względu na niewystracającą alokację środków nie zostały one zrealizowane bądź zostały zrealizowane tylko częściowo, tj.:

Elżbieta Witek

- Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie, etap II;
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek Szczecinek – granica województwa.

Ponadto, w toku uzgodnień z Urzędem Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego związanych z planowaniem nowej perspektywy, zostały zaproponowane przez samorząd województwa zachodniopomorskiego poniższe projekty:

- Prace na linii kolejowej nr 403 Ulikowo – Piła;
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 410 na odcinku Drawno – Choszczno;
- Prace na linii kolejowej nr 407 Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski;
- Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa zachodniopomorskiego.

Jednocześnie informuję, że w Ministerstwie Infrastruktury trwają obecnie prace nad Programem Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej+ do 2028 roku. Program skierowany jest do wszystkich jednostek samorządu terytorialnego, które wpisują się w założenia realizacji projektów służących rozwojowi sieci połączeń kolejowych. Podejmowane w ramach Programu działania wpłyną na likwidację luk w połączeniach pasażerskich, pozwolą na włączenie obszarów o niedostatecznej dostępności komunikacyjnej w procesy gospodarcze i rozwojowe kraju, oraz na usprawnienie połączeń z miastami wojewódzkimi. Jednostki samorządu terytorialnego zainteresowane realizacją inwestycji w ramach programu muszą spełnić warunki objęcia wsparciem, w tym zapewnić 15% wkładu własnego dla zakresu inwestycji kwalifikującego się do wsparcia. Ewentualna realizacja zadań inwestycyjnych uzależniona byłaby w szczególności od zainteresowania ze strony jednostek samorządu terytorialnego. Realizatorem i wykonawcą Programu będzie PKP PLK SA (przy współpracy z zaangażowanymi w realizację projektów jednostkami samorządu terytorialnego), która jest organizacyjnie i technicznie przygotowana do wdrożenia i realizacji Programu. Szczegółowe warunki, kryteria oceny i wyboru projektów będą publikowane w ramach naborów ogłaszanych przez PKP PLK SA.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Andrzej Bittel
Sekretarz Stanu

Transport

TEMA

RIDANGO

Goray

EmpTechnology

50

PRZESTRZEN

KOMUNIKACJA

PRAWO&FINANSE

MOBILNOŚĆ

WĄTKI

FELIETONY I
KOMENTARZE

KONGRES

NEV

Magistrala Nadbaaltycka zmieni przebieg? PLK planuje kolejową rewolucję na Pomorzu

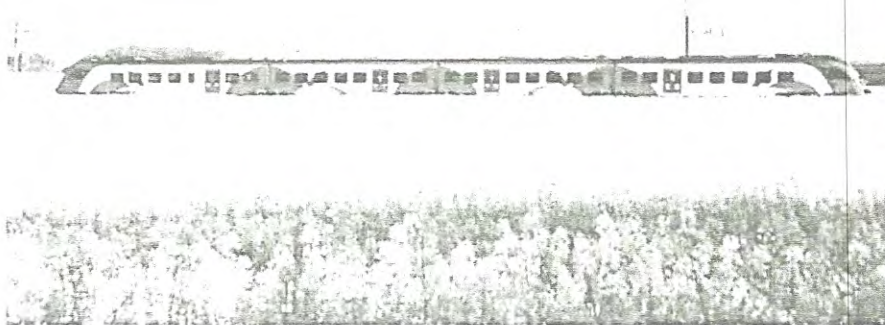
Michał Szymajda

2017-07-10 12:00

Linia 202, Linia 402,
Magistrala Nadbaaltycka

Kołobrzeg

Rynek Kolejowy



-  **Magistrala Nadbaaltycka zmieni przebieg? PLK planuje**
-  **Swieradów-Zdrój kupi małe autobusy miejskie**
-  **Jeszcze w lipcu przejdą Tramwaje Śląskie**
-  **Miasto ruszy z rejestracją na Transport Publiczny**
-  **Prezes Pesy nie wyklucza wprowadzenia inwestycji**
-  **UM Gorzów: Powstanie multimodalny przydział**

Bardzo ciekawy przetarg pojawił się na stronach internetowych PKP PLK. Zarządca infrastruktury zleci opracowanie studium wykonalności dla modernizacji linii 202 na odcinku od Koszalina do Kołobrzegu, wymaga korekty, wiedzą już drogowcy. Budowa drogi ekspresowej S6 trwa już obecnie pomiędzy Szczecinem a 50 tysięcznym Kołobrzegiem, do którego latem tysiącami napływają turyści. Trwa także budowa S6 między Kołobrzegiem a Koszalinem.

O tym, że główny stary ciąg transportowy ze Szczecina do Trójmiasta, przebiegający z pominięciem Kołobrzegu, wymaga korekty, wiedzą już drogowcy. Budowa drogi ekspresowej S6 trwa już obecnie pomiędzy Szczecinem a 50 tysięcznym Kołobrzegiem, do którego latem tysiącami napływają turyści. Trwa także budowa S6 między Kołobrzegiem a Koszalinem.

Kolej nieprzygotowana do walki z drogową konkurencją

Jak sprawa wygląda z torami kolejowymi i czy liczba połączeń oraz ich standard jest wystarczający, by za dwa lata stawić czoła kolejowej konkurencji (większość odcinków S6 zostanie oddana do użytku w 2019 roku)? O ile, dzięki pracom prowadzonym w poprzednich latach na linii 402, liczba połączeń regionalnych między Szczecinem a Kołobrzegiem jest przyzwoita (8), to między Koszalinem a Kołobrzegiem oferta połączeń regionalnych niemal nie istnieje (tylko 3 bezpośrednie pociągi), co częściowo udaje się rekompensować obecnością pociągów PKP Intercity na tej trasie. Jednotorowa linia nie ułatwia przemieszczania się pasażerom i towarom.

44,99 zł

Dlatego PKP PLK zastanawia się nad ewentualnym nowym przebiegiem Magistrali Nadbaaltyckiej, która obecnie w niemal całości biegnie w śladzie linii 202. Wykonawca, który wygra przetarg na wykonanie studium wykonalności pod nazwą „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu: „Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin na odc. Słupsk – Koszalin – Stargard/Kołobrzeg – Gotenów obejmującym linie kolejowe nr 202 i 402 wraz z elektryfikacją brakujących odcinków”, ma sprawdzić jaki potencjał kryje linia 402 i co należy zrobić, aby stała się uczęszczanym ciągiem transportowym. Będzie musiał zbadać, jakie działania inwestycyjne należy podjąć, aby podnieść prędkość na istniejącej linii 202 i poprawić jej przepustowość.

39,99 zł

Co zrobić by udrożnić Magistralę Nadbaaltycką?

– Projekt ma istotne znaczenie dla rozwoju gospodarczego, a także dla spójności społeczno- gospodarczej i terytorialnej kraju. Prace na linii kolejowej nr 202 oraz 402, z uwagi na położenie linii, są istotne dla zwiększenia dostępności północno-zachodnich regionów Polski i w związku z tym ważne dla podniesienia

stanowiłyby alternatywę dla kursów po linii 202. Oprócz tego zarządca torów zauważa, że nie wszystkie stacje są położone w pobliżu siedzib ludzkich, a „zły stan obiektów obsługi podróżnych, utrudnia wygodne korzystanie z nich przez podróżnych, w tym osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”. Niewystarczająca jest również infrastruktura w obszarach nadania i odbioru ładunków.

Jak najlepiej obsłużyć nadbałtycki korytarz?

– Zasadniczym celem studium wykonalności jest przeprowadzenie analizy ciągu od stacji Koszalin w kierunku Szczecina celem określenia optymalnego wariantu obsługi tego korytarza jedną z dwóch możliwych dróg przejazdu – poprzez wymagającej elektryfikacji linii 402 i obsługi połączeń Gdańsk – Szczecin poprzez Koszalin, Kołobrzeg, Goleniów bądź za pomocą obecnej trasy przez Świdwin, Stargard – czytamy w opisie zamówienia.

Wykonawca ma przeanalizować w wariantach inwestycyjnych dostosowanie parametrów (lub wybudowanie nowych) linii kolejowych na odcinku Słupsk – Koszalin do 160 km/h oraz 200 km/h, oraz do podobnych parametrów odcinki Koszalin – Stargard, Koszalin – Kołobrzeg oraz Kołobrzeg – Goleniów. W wariantach dla 200 km/h wykonawca ma uwzględnić koszty związane z konieczną budową skrzyżowań dwupoziomowych nieujętych w wariantcie 160 km/h i zabudowy warstwy nadrzędnej ERTMS.

Co oznaczałyby to dla pasażerów?

Elektryfikacja odcinka linii 402 między Kołobrzegiem a Goleniowem pozwoliłaby na utworzenie zupełnie nowego korytarza transportowego. Np. część pociągów TLK kursujących między Trójmiastem a Szczecinem mogłaby pojechać przez Kołobrzeg bez konieczności zmiany lokomotywy na spalinową, co w tej chwili ogranicza PKP Intercity przy składaniu wniosków o udostępnienie tras wzdłuż wybrzeża. Można się spodziewać, że przejazd przez Kołobrzeg i Gryfice byłby konkurencyjny czasowo w stosunku do jazdy przez Świdwin i Stargard (linia 202), a przy tym mógłby generować podobną lub większą liczbę pasażerów.

W sezonie dla przewoźników dalekobieżnych otworzyłaby się zupełnie nowa możliwość trasowania pociągów bez konieczności kończenia ich biegu w Kołobrzegu, czy układania tras kombinowanych (co np. wpłynęło by zapewne na zmianę przebiegu trasy obecnie kursującego nadmorskiego "obieżywiata" TLK Łebaśko, o którym piszemy [tutaj](#)).

Lotnisko w Goleniowie z połączeniami PKP Intercity i zajazdy do Mielnia

Z pewnością wzrosła by popularność lotniska w Goleniowie, które zyskałoby znakomite połączenia kolejowe. Firma wyłoniona w drodze przetargu ma bowiem sprawdzić jak zbudować połączenie linii nr 402 z linią nr 401 w taki sposób, by była możliwość jazdy bez zmiany czoła w relacjach Szczecin - Kołobrzeg oraz Szczecin - Swinoujście przez Port Lotniczy Szczecin-Goleniów. Całkowitą nowością jest analiza możliwości budowy łącznicy umożliwiającej zajazd kieszeniowy do Mielnia dla pociągów relacji Kołobrzeg – Koszalin i odwrotnej.

Projekt finansowany bez udziału środków UE

PKP PLK wskazuje wykonawcy, co można zrobić by podnieść parametry Magistrali Nadbałtyckiej. Chodzi np. o budowę nowych odcinków linii o wysokich parametrach, dobudowanie toru równoległego do istniejącej infrastruktury czy zwiększenie efektywności systemów zasilania i sieci trakcyjnej, w tym umożliwienie realizowania oferty przewozowej z użyciem nowoczesnych lokomotyw elektrycznych o mocy ok. 6 MW.

Projekt zakresem obejmuje linię kolejową nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard) od km 131,173 do km 333,982 wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz linię kolejową nr 402 (Koszalin – Goleniów) na całym odcinku tj. od km -0,411 do km 142,528 wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz powiązanymi z nią liniami kolejowymi nr 434 i 435 poprzez które realizowany jest dojazd na lotnisko w podszecińskim Goleniowie

– Studium wykonalności będzie realizowane w ramach projektu zawartego w Krajowym Programie Kolejowym, pn. „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów perspektywy 2014-2020”. Finansowane jest ze środków budżetowych – powiedział Karol Jakubowski, rzecznik prasowy PKP PLK. Szacunkowa wartość przygotowania dokumentacji przedprojektowej to 5 mln. zł netto. Studium wykonalności ma być gotowe po 453 dniach od podpisania umowy na jej wykonanie. PKP PLK oceni dokumentację z uwzględnieniem kryterium ceny brutto (60%) i wartości technicznej (40%). Termin składania ofert w przetargu upłyne 11 sierpnia.

Projektowanie odcinka Gdynia – Słupsk już trwa

Obecnie trwa już projektowanie przebudowy odcinka linii 202, która na odcinku od Gdyni Chylonia do Słupska ma być kompleksowo zmodernizowana do roku 2023. Prace te, za kwotę 21,5 mln zł wykona konsorcjum Egis Poland, Torprojekt i WYG international. O szczegółach zaplanowanych prac piszemy [tutaj](#).

Kongres Transportu Publicznego 2017

VI Kongres Transportu Publicznego

Szósta edycja Kongresu Transportu Publicznego odbędzie się w Centrum Nauki Kopernik w Warszawie w dniach 12-13 października 2017 roku.

Wydarzenie to jest największym w Polsce spotkaniem przedstawicieli firm, instytucji i organizacji związanych z transportem publicznym. Wśród wątków które zostaną poruszone w tym roku znajdują się tematy takie jak:

- alternatywne paliwa w transporcie a niska emisja w polskich miastach,
- mobilność miejska,
- technologie i źródła finansowania ekomobilności,
- oświetlenie i jego wpływ na komfort i bezpieczeństwo pasażerów w transporcie publicznym oraz aktywność mieszkańców miast
- wpływ „uwolnienia” stawek za parkowanie na spójny rozwój miast • tworzenie zintegrowanych systemów informacji pasażerskiej
- centra przesiadkowe – planowanie, realizacja, najlepsze praktyki.

Przebieg linii kolejowej

Partnerzy serwisu

PRZESTRZEN | KOMUNIKACJA | PRAWO&FINANSE | MOBILNOŚĆ | WĄTKI | FELIETONY | KONGRES

[#Wojna Rosja - Ukraina - zobacz serwis specjalny!](#)

Kołobrzeg chciał kolei poza centrum. Teraz mowa o tunelu

Witold Urbanowicz

2022-05-09 16:00

Dworzec Kołobrzeg, Linia 402, PKP PLK, Tunel kolejowy

Kołobrzeg



Zapowiedź modernizacji linii kolejowej przebiegającej przez Kołobrzeg - z dobudową drugiego toru i zwiększeniem przepustowości trasy - budzi spore lokalnych samorządowców i przedsiębiorców. - Kołobrzeg to największe w Polsce uzdrowisko. Polacy przyjeżdżają tu po zdrowie, a nie po to, by stać w gigantycznym korku - mówi Anna Mieczkowska, prezydent Kołobrzegu. Wcześniej proponowano wyrzucenie torów - ze stacją - daleko poza centrum i zabudowę. Teraz forsują - z marszałkiem województwa na czele - wizję schowania torów pod ziemię.



Warszawa: Pięć star przegubowców Soła

Metro na Karolin: Świątynia tunelu. Postępy z kca

Poznań: Brakuje śro tramwaj na Ratajczy

CPK: Budowa linii O Lomża-Giżycko. Rus

Jedna firma chce do gazowce dla PKS Rz

Kto przebuduje dwc Pionkach?

Nowa książka

Witold Urbanowicz: W Warszawie... już w sprzedaży!



Szczecinem, jak i Gdańskiem. W pełni to popieramy. Chcemy powiedzieć jak chcielibyśmy, żeby ta inwestycja była prowadzona. Nie jesteśmy w XIX w., kiedy wszystkie linie kolejowe były prowadzone w pobliżu przestrzeni uzdrowskich. Dzisiaj tego typu infrastruktury jest chowana albo prowadzona w sposób niepowodujący kolizji – mówi Olgierd Geblewicz, marszałek województwa zachodniopomorskiego.

Marszałek proponuje „stunelowanie” linii kolejowej. – Ktoś powie, że to nierealne, ale to samo mówiono o Świnoujściu, gdzie właśnie kończy się budowa tunelu drogowego. Dzisiaj z punktu widzenia inżynierskiego wszystko jest możliwe – mówi Geblewicz. Jak dodaje, poprawioby to dostęp do części uzdrowskiej, a przestrzeń mogłaby zyskać zupełnie inny wymiar. – Jesteśmy na początku nowej perspektywy unijnej. Z pieniędzy unijnych można zrobić porządnie modernizację linii kolejowej. Albo teraz, albo nigdy – mówi marszałek.

– Rozmowy na temat przebiegu drugiego toru linii 402 z Koszalina do Kołobrzegu i Goleniowa trwają długo. Nie dajmy sobie wmówić, że nie da się wprowadzić linii na poziom -1. Kołobrzeg jako największe w Polsce uzdrowsko zasługuje na nieco więcej uwagi – świadczymy usługi na rzecz wszystkich Polek i Polaków. Przyjeżdżają tu po zdrowie, a nie po to, by stać w gigantycznym korku. Nie po to, by klimat był zatrutowany przez stojące samochody – mówi Anna Mieczkowska, prezydent Kołobrzegu.

Wideo: optAd060

Jak dodaje, szykowany jest wyjazd ze wszystkimi kołobrzeskimi parlamentarzystami do ministra Andrzeja Adamczyka. – Pojedziemy z jednym przekazem: by linia kolejowa nie utrudniała nam życia. Gdybyśmy odzyskali ten teren, to plany nasuwają się same. Byłby to przepiękny teren zielony. Nie spocznie dopóki nie będzie ostatecznej decyzji. Wariant, który forsuje PKP PLK, jest absolutnie nie do przyjęcia. Nie można polepszać sytuacji jedną instytucją, niszcząc układ przestrzenny największego polskiego uzdrowska – mówi Mieczkowska.

Przedstawiciel Rady Miasta przypomniał inne warianty proponowane przez samorządy: przesunięcie torów – wraz ze stacją – na południe miasta bądź tunel dla samochodów. Powiat Kołobrzegi podkreśla jednak, że samorządu nie stać – jak proponuje PKP PLK – na chowanie ul. Myśliwskiej, będącej drogą powiatową, pod ziemię. – Samorząd powiatowy, którego budżet w 80% składa się ze środków znaczących, nigdy nie będzie w stanie sfinansować takiej inwestycji. Przedsięwzięcie powinno zostać w całości sfinansowane ze środków PKP PLK pozyskanych z UE – mówi Mirosław Tessikowski, członek zarządu powiatu.

– Ta magistrała kolejowa to podział miasta na dwie części i oddzielenie od naszego uzdrowska. Już dziś w sezonie wyjazd z uzdrowska zajmuje od godziny do półtorej. Jesteśmy za tym, by zrealizować tę inwestycję, by nie utrudniała to komunikacji – mówi Mirosław Milczarek, który reprezentuje Regionalne Stowarzyszenie Uzdrowskowo-Turystyczne, skupiający ponad 70% wszystkich podmiotów turystycznych, uzdrowskich i gastronomicznych w Kołobrzegu. – Prace projektowe są prowadzone po linii najmniejszego oporu. Modernizacja linii oznacza zwiększenie liczby pociągów przejeżdżających przez Kołobrzeg. Jeśli nie rozwiążemy problemu tego wąskiego gardła, to będzie to zmorem dla całego uzdrowska. Jeśli dołożymy dwa razy więcej pociągów, to te szlabany będą cały czas zamknięte – mówi marszałek Olgierd Geblewicz.

Podziel się z innymi:



Rewident taboru kolejowe

PRACA

W PAF

-4

NA
PARE



Wideo: optAd060



Chodzi o bardzo duże pieniądze. W 2020 r. koszt wariantu z przejazdem schodzącym przy ul. Myśliwskiej i częściowo Chodkiewicza na poziom minus jeden i z budową kładki dla pieszych, oszacowane na 33 mln zł. Teraz to może być nawet podwójna kwota. O tym, że na takie pieniądze nie stać ani miasta, ani powiatu (jest zarządcą drogi), słyszymy co najmniej od dwóch lat. A PKP PLK zapłacić w całości chce tylko za wariant przejazdu na poziomie zero. Trwa pat. – Nie może być tak, że samorząd jest obarczany konsekwencjami zmiany warunków nowego przebiegu linii kolejowej, które pogarszają sytuację dróg lokalnych – mówi prezydent Anna Mieczkowska. Wskazuje, że więcej pociągów to częstsze postoje przed zamkniętymi szlabanami, spaliny psujące klimat, nerwy tracone przez kierowców itd. – Kołobrzeg jako największe uzdrowisko w Polsce, wymaga poświęcenia większej uwagi.

Podobne stanowisko prezentują od początku przedstawiciele branży turystycznej, ludzie miejscowi politycy PO i PiS. Już wkrótce silna reprezentacja Kołobrzegu ma wyruszyć do **KOMENTARZE** ministrem infrastruktury. Ponadpartyjne podziały zawiesiła sprawa, która będzie rzutowała przez kolejne dziesięciolecia. Podczas niedawnej konferencji prasowej, samorządowcy wskazywali źródło finansowania kosztownego wariantu: pieniądze z nowego, unijnego rozdania, gdzie mają się znaleźć potężne pieniądze właśnie na rozbudowę kolei. To samom rozwiązanie wskazywał już rok temu starosta Tomasz Tamborski. Swoją rolę w tej sprawie dołożył też [Olgiert Geblewicz](#), Olgiert Geblewicz: - Kołobrzeg jest najlepszym miejscem do tego, żeby pokazać, że dzięki funduszom europejskim można tego typu modernizację linii kolejowej zrobić po prostu dobrze, mądrze, perspektywnie, w taki sposób na jaki zasługuje Kołobrzeg XXI wieku.

Czas nagli, bo PKP PLK czeka na decyzję o ostatecznym wyborze proponowanych wariantów.



Dołącz do nas na Facebooku!

Publikujemy najciekawsze artykuły, wydarzenia i konkursy. Jesteśmy tam gdzie nasi czytelnicy!



Kontakt z redakcją

Byłeś świadkiem ważnego zdarzenia?
Widziałeś coś interesującego?
Zrobiłeś ciekawe zdjęcie lub wideo?

Więcej środków na geotermię w Polsce



REKLAMA

Kołobrzeg Wiedomości Kołobrzeg: niech

Kołobrzeg: niech rozbudują sieć kolejową, ale bez korkowania miasta

Iwona Marciniak

9 maja 2022, 21:11



KOMENTARZE

Archiwum

Dodaj komentarz



Udostępnij:



Kołobrzeżanie walczą o to, by przygotowywana przez PKP PLK modernizacja Magistrali Nadbałtyckiej, nie skończyła się zakorkowaniem miasta. Chcą budowy półpodziemnego przejazdu dla samochodów w newralicznym miejscu, gdzie kumuluje się ruch między dzielnicą uzdrowskową, a mieszkalną częścią kurortu, już dziś oddzieloną torowiskiem. PKP PLK się zgadzają, ale za korzystne dla Kołobrzegu rozwiązanie płacić nie oieniądze z UE – mówią za to zgodnie miejscowi politycy i samorządowcy. Dyskusja trwa,

Dla przypomnienia: Najpierw konferencja prasowa w Kołobrzegu i oficjalne pismo do Minister Infrastruktury i Rozwoju w dn. 15 kwietnia 2015 r. (poseł do PE M. Gróbarczyk i radny do Sejmiku H. Carewicz) w kwestiach: bezpośrednie połączenie kolejowe z Berlinem i Kolej Dużej Prędkości do Koszalina i Kołobrzegu. Następnie, konferencja na Dworcu Kolejowym w Koszalinie w dn. 29 czerwca 2015 r. (radny do Sejmiku P. Szefernaker i K. Nieckarz) w kwestii Kolei Dużej Prędkości do Koszalina i Kołobrzegu oraz w dn. 06 lipca 2015 r. - konferencja w Koszalinie z udziałem wicemarszałka Marka Kuchcinskiego i zapowiedź, że z biura wicemarszałka wyjdą pisma do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz do zainteresowanych samorządów o wsparcie inicjatywy Kolei Dużych Prędkości do Koszalina i Kołobrzegu.

Jeszcze wcześniej, bo 3 lata temu: zapytanie poselskie nr 1964 z dn. 30 sierpnia 2012 r. w sprawie skandalicznej i całkowicie niezrozumiałej sytuacji braku poczekalni na odrestaurowanym dworcu kolejowym w Kołobrzegu, największym uzdrowisku w Polsce oraz jego zamknięcia po godz. 22.

<http://www.sejm.gov.pl/Sejm7.nsf/interpelacja.xsp?typ=ZAP&nr=1964>

I dzisiaj, tj, w dn. 13 sierpnia moje spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju w Warszawie w w/w zagadnieniach! Spotkanie w standardach wprost europejskich! Przyjazne, merytoryczne i dość konstruktywne! Wszechstronne przygotowanie spotkanie! Ze strony Ministerstwa, Pan wiceminister Sławomir Żałobka oraz Panie: Dyrektor Departamentu Rozwoju Kolei i Dyrektor Departamentu Transportu Kolejowego oraz przedstawiciel od Funduszu UE i osoba reprezentująca Biuro Ministerstwa. Moja skrótowa informacja:

1/Kwestia Kolei Dużej Prędkości! Co ważne: nie ma problemów technicznych, ani infrastrukturalnych (!). Ba, nie ma też problemów finansowych! Jedyne ew. problem - to KE, która musi zaakceptować dodatkowe połączenia kolejowe do Koszalina i Kołobrzegu. Z prędkością dostosowaną do ograniczeń topograficznych lub planowania przestrzennego miast (do 160 km/h). Zatem, podjęte zostaną działania w kierunku poszerzenia linii Kolei Dużych Prędkości w najbliższym możliwym czasie (w zależności od terminu umożliwiającego negocjacje z KE).

2/Bezpośrednie połączenie kolejowe z Berlinem! Bardzo sprzyjający klimat do takich działań. Tym bardziej, że bezpośrednio przed moją wizytą w Ministerstwie, rozmawiano ze stroną niemiecką o pilnej potrzebie realizacji połączeń kolejowych transgranicznych. Pan wiceminister w trybie pilnym osobiście będzie rozmawiać z Panem Marszałkiem O. Geblewiczem dla stworzenia takiego połączenia. Zadeklarował wszelkiego rodzaju wsparcie dla Marszałka w tych działaniach!

3/Dworzec Kolejowy w Kołobrzegu! Pan wiceminister z wielkim zdziwieniem i niedowierzaniem przyjął moje informacje w kwestii braku standardów na Dworcu Kolejowym w Kołobrzegu (brak poczekalni, zamknięty od 22.00, bez jakichkolwiek udogodnień i żadnych dostosowań

interwencji.

Zatem - „chcieć to móc”!

Czesław Hoc



poprzednia

następna



STUDIO SZKŁA I CERAMIKI
JKP

ZAPRASZAM MIŁOSNIKÓW NAJLEPSZEGO WZORNICTWA
DO SALONU W KOŁOBRZEGU PRZY ULICY NARUTOWICZA 16

POSIADAMY BOGATĄ KOLEKCJĘ WYROBÓW
DO ARANŻACJI STOŁU I WNEŹRZA W WIELU STYLACH

W NASZEJ OFERTY JEST TAKIĄ I MŁÓDZIEŻNYMI MARKOWE PRODUKTY:
ROSENTHAL, AGD BUGATTI, MAISON BERGER PARIS,
MILOO, TENE BIERRE, RIVIERA MAISON

Komentarze

#1 **maszynista** 2015-08-15 06:59

0

1. Panie Posle a dlaczego pociąg do Koszalina nie jezdzi częściej?! Dlaczego to prywatni busiarze mają być ważniejsi!!!!????? Dlaczego lobbuje się na ich rzecz, w ich interesie a nie dobra społeczeństwa i rozwoju tego co jeszcze państwowe!!!!????!!!!!!!

2. Dlaczego nie mówi się o tym, że stworzone i tak chwalone (jako sukces Gromka i PO) połączenie Goleniowa to niewypał? Dlaczego pociąg ten planuje się tak ażeby "swoi z PO" mieli czym dojechać.

reklama



#2 ic kołobrzeg 2015-08-15 07:02

+1

Jak czytam te bzdury, to widzę, że Pan Poseł (ale bardziej prawdopodobnie osoba, która ten tekst za Pana Posła pisała), nie ma zielonego pojęcia na temat, który się wypowiada.

1) Kolej "DUŻYCH" prędkości do Gdyni przez Koszalin?

Panie Pośle czy wie Pan, że prędkość pociągów pasażerskich z Kołobrzegu do Koszalina to 80 km/h? Z Koszalina do Gdyni to 120 km/h i z tego co m wiadomo nic nie zapowiada się, aby uległo to zmianie. O jakiej kolei DUŻYCH prędkości Pan pisze?

2) Nie wiem czy zdaję sobie Pan sprawę, żeby tabor mógł jeździć w Polsce i jednocześnie w Niemczech musi posiadać homologację na OBA kraje jednocześnie - więc proszę nie pisać, że nie ma ŻADNYCH przeszkód na uruchomienie tego połączenia :) kilka szynobusów należących so samorządu woj zachodniopomorskiego jest odstawionych po wypadkach z samochodami na przejazdach kolejowych - o właśnie może niech zajmie się Pan bezpieczeństwem na przejazdach, to może wyjdzie Panu lepiej :).

Cytować

#3 ic kołobrzeg 2015-08-15 07:03

cd

Do tego chce Pan zabrać pojazd który wozi mieszkańców w większości z Pana okręgu wyborczego do pracy, szkoły etc aby pojeździć do Berlina? Ale po co? Połączeń z przesiadką w stolicy naszego województwa, jest naprawdę sporo.

3) Fakt w sezonie dworzec mógłby pracować może do 23, ale po sezonie po co, skoro pociąg do Krakowa jedzie z Kołobrzegu po 19 a po 22 przyjeżdża tylko jeden pociąg ze Szczecina? Jaki jest sens ekonomiczny takiego działania? A i co do osób niepełnosprawnych. Jak może Pan pisać, że nie jest on PRZYSTOSOWANY do ich potrzeb? (a może pisze Pan o innym dworcu niż kołobrzeskim, bo zapewne do Warszawy lata Pa samolotami a nie jeździ pociągami) Są podjazdy dla niepełnosprawnych aby ominąć dwa schody przed wejściem do budynku, jedna z kas ma obniżone okienko, tak, aby osoba niepełnosprawna bez problemu mogła kupić bilet.

Cytować

#4 LULEK 2015-08-15 11:26

+1

Cytuję ic kołobrzeg:

cd

Do tego chce Pan zabrać pojazd który wozi mieszkańców w większości z Pana okręgu wyborczego do pracy, szkoły etc aby pojeździć do Berlina? Ale po co? Połączeń z przesiadką w stolicy naszego województwa, jest naprawdę sporo.

3) Fakt w sezonie dworzec mógłby pracować może do 23, ale po sezonie po co, skoro pociąg do Krakowa jedzie z Kołobrzegu po 19 a po 22 przyjeżdża tylko jeden pociąg ze Szczecina? Jaki jest sens ekonomiczny takiego działania? A i co do osób niepełnosprawnych. Jak może Pan pisać, że nie jest on PRZYSTOSOWANY do ich potrzeb? (a może pisze Pan o innym dworcu niż kołobrzeskim, bo to reklama

...mamy, jakby...
...okienko, tak, aby osoba...

Ewidentnie PiS się pogubił zarówno w obietnicach jak i w krytyce..... strzelanej obok!

Cytować

#5 Tadeusz_Antczak 2015-08-16 17:17

+3

Proszę przyrzeć się bezpośrednim połączeniom z Poznaniem. Mało, hałaśliwie, niewygodnie.

Cytować

Odswiślań komentarze

Cały komentarz

UWAGA!

Komentarze są prywatnymi opiniami Czytelników, za które redakcja nie ponosi odpowiedzialności. Publikowanie jest jednoznaczne z akceptacją regulaminu. Jeśli jakikolwiek komentarz narusza obowiązujące prawo lub zasady współżycia społecznego, prosimy o kontakt cyfrowik@miastokołobrzeg.pl. Komentarze niezwiązane z artykułem, naruszające regulamin lub zawierające uwagi do redakcji, będą usuwane.

Komentarze zostaną opublikowane po akceptacji przez moderatora.

Mariusz Miedziński

Akademia Pomorska w Słupsku

Słupsk

mariusz.miedziński@apsl.edu.pl

ORCID: 0000-0001-7381-2083

KONCEPCJA ROZBUDOWY SYSTEMU TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA WYBRZEŻU ZACHODNIOPOMORSKIM

THE CONCEPT FOR THE EXPANSION OF THE RAILWAY TRANSPORT SYSTEM ON THE WEST POMERANIAN COAST

Zarys treści: Celem artykułu jest wskazanie kierunków rozbudowy systemu transportu kolejowego na wybrzeżu zachodniopomorskim wynikających z celów zapisanych w Uchwale NR 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 roku w sprawie przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej. Rozwój funkcji turystycznych na wybrzeżu zachodniopomorskim w połączeniu z upośledzeniem i ograniczeniem roli transportu kolejowego jest przyczyną podjęcia rozważań dotyczących docelowego kształtu systemu transportu kolejowego. Wybrzeże zachodniopomorskie na odcinku od Dziwnowa do Mielna jest obecnie obszarem bardzo silnego rozwoju funkcji turystycznych i wypoczynkowych, z dominującą rolą funkcji uzdrowiskowych i wypoczynkowych koncentrujących się wokół Kołobrzegu. Kołobrzeg to obecnie najszybciej rozwijające się miasto Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF), o bardzo dużym przyroście zasobów mieszkaniowych, turystycznej bazy noclegowej i infrastruktury turystycznej. Eliminacja wykluczenia komunikacyjnego Pomorza Środkowego przez budowę/przebudowę linii kolejowej relacji Centralny Port Komunikacyjny–Płock–Toruń–Bydgoszcz–Nakło nad Notecią–Okonek–Szczecinek–Białogard–Kołobrzeg/Koszalin (Środkowopomorska Magistrala Kolejowa) oraz przebudowę/rozbudowę korytarza transportowego wzdłuż linii kolejowej Gdynia–Lębork–Słupsk–Koszalin–Kołobrzeg–Trzebiatów–Gryfice–Goleniów Lotnisko–Goleniów–Szczecin (Nadbałtycka Magistrala Kolejowa) pozwala wskazać miasto Kołobrzeg jako miejsce lokalizacji jedyne go węzła komunikacyjnego na wybrzeżu zachodniopomorskim obejmującego transport kolejowy, drogowy (S-6, S-11), morski (baza promowa) i lotniczy (lotnisko). Dominująca rola Kołobrzegu w turystyce nadmorskiej

sprawia, że niezbędna może być budowa linii kolejowej obsługującej miejscowości nadmorskie wzdłuż wybrzeża w relacji Kamień Pomorski–Rewal–Mrzeżyno–Kołobrzeg–Mielno–Koszalin w ramach systemu LRT, jako tzw. Lekkiej Kolei Nadmorskiej (LKN Kołobrzeg) oraz przebudowa linii kolejowych w Kołobrzegu, Koszalinie i Białogardzie.

Słowa kluczowe: miasto, miejski obszar funkcjonalny, funkcje miasta, ruch turystyczny, dostępność komunikacyjna

Key words: city, functional urban area, city functions, tourist traffic, transport accessibility

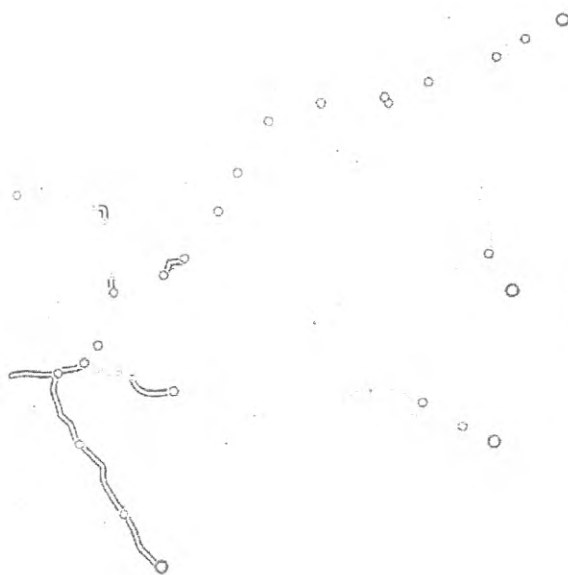
Wstęp

Wybrzeże zachodniopomorskie jest obecnie jednym z najważniejszych w kraju obszarów pasmowej koncentracji funkcji turystycznych i procesów kolonizacji turystycznej. Skala rozbudowy turystycznej bazy noclegowej oraz systemu osadniczego Koszalińsko-Kołobrzeszko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego, zwłaszcza wokół miast Kołobrzeg i Koszalin, skłania do podjęcia rozważań na temat kierunków i możliwości rozwoju systemu komunikacyjnego tej części wybrzeża. Problematyka funkcjonowania systemu transportowego wymaga uwzględnienia specyfiki rozmieszczenia największych ośrodków miejskich (ryc. 1), prowadzonej budowy dróg ekspresowych S-3, S-6, S-10 i S-11 (ryc. 2), liczby oddawanych mieszkań (ryc. 3) jako pośredniego miernika skali przyrostu zasobów mieszkaniowych oraz odnotowywanej porównawczo stopy bezrobocia (ryc. 4), świadczących pośrednio o sytuacji społeczno-gospodarczej na poziomie gmin czy powiatów. Wyraźnie widoczna jest korelacja przebiegu S-6 i jednego z wariantów przebiegu Nadbałtyckiej Magistrali Kolejowej z gęstością zaludnienia województwa zachodniopomorskiego. Istotna tu jest również np. liczba podmiotów gospodarczych. Należy przy tym podkreślić, że sama liczba podmiotów gospodarczych nie odzwierciedla potencjału gospodarczego, gdyż w miastach i gminach wybrzeża zachodniopomorskiego dominują podmioty do 10 osób zatrudnionych, a te nie są ujmowane w statystykach dotyczących liczby osób zatrudnionych. W województwie zachodniopomorskim dominującym ośrodkiem gospodarczym jest Szczecin, natomiast pod względem wielkości wytwarzanego i szacowanego PKB (głównie w turystyce) drugim najważniejszym obszarem koncentracji potencjału gospodarczego jest Nadmorski Obszar Funkcjonalny Kołobrzeg (miasto Kołobrzeg, gminy Kołobrzeg i Ustronie Morskie). NOF Kołobrzeg ma już opracowane studium komunikacyjne pt. „Polityka transportowa NOF obejmującego gminę miejską Kołobrzeg, gminę Kołobrzeg i gminę Ustronie Morskie” [Franek 2015], a opracowanie to stanowi podstawę dla rozwoju systemu transportowego miasta Kołobrzeg i jego zaplecza.

Ludność w 2016 r.
stan w dniu 31 XII
Population in 2016
AS of 31 XX



Ryc. 1. Rozmieszczenie ludności wg gmin i powiatów
Fig. 1. Distribution of population by districts and counties
Źródło: WUS Szczecin 2017, s. 74.



Ryc. 2. Stan budowy autostrad i dróg ekspresowych
Fig. 2. The state of construction of highways and expressways
Źródło: GDDKiA, I 2018.

autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w użytkowaniu
autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w realizacji
autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w projekcie
autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice w projekcie
numery autostrad i dróg ekspresowych

Mieszkania oddane do użytkowania według powiatów
w 2017 r.

Polska - 78258

woj. zachodniopomorskie - 7072



Ryc. 3. Liczba mieszkań oddanych do użytkowania w 2017 r.

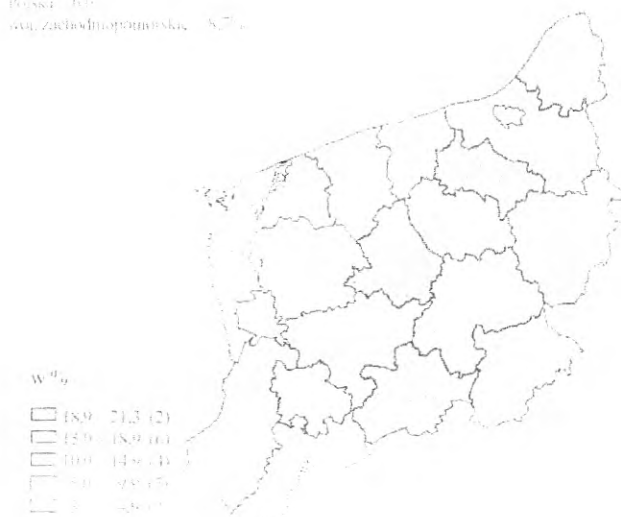
Fig. 3. Number of dwellings completed in 2017

Źródło: Komunikat, WUS 2018, s. 17.

Stopa bezrobocia rejestrowanego według powiatów w 2017 r.
(stan na koniec grudnia)

Polska - 16,7

woj. zachodniopomorskie - 8,7



w %

18,9 - 21,3 (2)

15,9 - 18,9 (6)

11,0 - 14,9 (4)

5,0 - 9,9 (5)

0 - 4,9 (1)

W nawiasach podano liczbę powiatów

Ryc. 4. Stopa bezrobocia rejestrowanego wg. powiatów wg. stanu na 31 XII 2017 r.

Fig. 4. Registered unemployment rate acc. counties by condition as of 31/12/2017

Źródło: Komunikat, WUS 2018, s. 6.

Istotną cechą województwa i wybrzeża zachodniopomorskiego jest postępująca koncentracja funkcji społeczno-gospodarczych i potencjału inwestycyjnego w ramach Metropolitalnego Obszaru Funkcjonalnego Szczecina oraz Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego [PZPWZ 2010]. Należy jednak przy tym zauważyć postępujące zmiany funkcjonalno-gospodarcze i społeczno-ekonomiczne zachodzące w Kołobrzegu i Koszalinie. Reforma administracyjna w 1999 roku pozbawiła Koszalin kluczowego czynnika rozwoju, jakim był status miasta wojewódzkiego [Rydz 2009]. W tym czasie Kołobrzeg osiągnął status

największego uzdrowiska w kraju i jednego z najważniejszych obszarów koncentracji funkcji turystyczno-wypoczynkowych, dzięki czemu jest to najlepiej rozwinięta część Pomorza Środkowego [Janiszewska 2017]. Rozwój funkcji turystycznych na skalę porównywalną z relatywnie największymi centrami turystycznymi kraju (Warszawą, Krakowem, Trójmiastem), potwierdzany liczbą osobonoclegów oraz znaczącą skalą realizowanych inwestycji deweloperskich (mieszkaniowych, apartamentowych, hotelowych), pozwolił na osiągnięcie blisko trzykrotnie większej pojemności demograficznej miasta w stosunku do liczby jego stałych mieszkańców. Prowadzone badania zagospodarowania turystycznego potwierdzają funkcjonowanie ponad 50 000 miejsc noclegowych w różnorodnych obiektach turystycznych, natomiast zasoby mieszkaniowe (ponad 24 000 mieszkań, w tym ok. 10 000 drugich domów i mieszkań) stanowią kolejne ok. 30 000 miejsc noclegowych. Różnorodność i skala realizowanych inwestycji [Miedziński 2016] wskazuje, że Kołobrzeg przez znaczną część roku osiąga większą jednoczesną liczbę ludności stałej i okresowej od Koszalina [Miedziński 2011, 2012a]. W przypadku włączenia do obszaru miasta Kołobrzeg gmin Kołobrzeg i Ustronie Morskie [Miedziński 2012b] i utworzenia miasta na prawach powiatu, łączny potencjał demograficzny, ekonomiczny i gospodarczy może znacząco przewyższyć miasto Koszalin [Miedziński 2017a], przejmując prawdopodobnie rolę głównego ośrodka miejskiego Koszalińsko-Kołobrzeszko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego [Miedziński 2017c]. Mając na uwadze skalę i liczbę realizowanych inwestycji infrastrukturalnych, mieszkaniowych, hotelowo-apartamentowych, handlowych, usługowych i rozrywkowych, należy liczyć się ze zmianą rangi i klasyfikacji systemu osadniczego, w wyniku czego Kołobrzeg może awansować z grupy miast o znaczeniu subregionalnym [PZPWZ 2010] do grona miast o znaczeniu regionalnym, dorównując rangą do Koszalina i Słupska [Miedziński 2017a]. Możliwe jest, że w ciągu kilku-kilkunastu lat Kołobrzeg może awansować do rangi miasta na prawach powiatu, pełniąc przy tym istotne funkcje w strukturze administracyjnej [Jażewicz 2017] w przypadku dalszej stagnacji Koszalina i Słupska. Nawiązując do Teorii Progowej Rozwoju Miast [Malisz 1971, Kozłowski 1974], Kołobrzeg sukcesywnie przekracza progi rozwoju, koncentrując funkcje turystyczne wybrzeża zachodniopomorskiego w pasie od Dziwnowa po Mielno, tworząc obszar wzrostu (OW) „Zachodnie Wybrzeże” w ramach 17. Obszaru Strategicznej Interwencji [Śleszyński 2017]. W przypadku dalszej intensyfikacji procesów kolonizacyjnych i urbanizacyjnych wzdłuż wybrzeża wokół Kołobrzegu niezbędne staje się opracowanie „optymalnego wykorzystania potencjału endogenicznego, istniejących i potencjalnych powiązań funkcjonalnych oraz zasięgu oddziaływania” [Śleszyński 2017] w ramach delimitacji Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego Kołobrzeg [Lider Projekt 2014] dla pasma Międzyzdroje–Kołobrzeg–Koszalin [Śleszyński 2017]. Istotne jest zatem rozważenie rozwoju systemu transportu kolejowego odcinającego rozbudowywany system komunikacji drogowej (S-6, S-11) [Miedziński 2015b, 2017b] oraz poprawienie dostępności tego OW od strony centrum kraju (Magistrala Środkowopomorska) i reszty wybrzeża.

Powiązania z koncepcją centralnego portu komunikacyjnego

W opracowaniu dotyczącym rozbudowy systemu transportu kolejowego na wybrzeżu zachodniopomorskim należy ująć zapisy Uchwały NR 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 roku w sprawie przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, obejmującej m.in. Nadbałtycką Magistralę Kolejową przetrasowaną przez miasto Kołobrzeg (ryc. 5). W załączniku nr 4 (s. 10) w punkcie 9, pt. „Integracja transportowa głównych miejskich obszarów funkcjonalnych województwa zachodniopomorskiego” wskazano zespół przedsięwzięć integrujących Szczeciński Obszar Metropolitalny i Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny z krajowym systemem transportowym budowanym w oparciu o CPK (w tym systemem transportu lotniczego), zapewniający wewnętrzną integrację obu miejskich obszarów funkcjonalnych, a także poprawę dostępności do obszarów o wybitnych walorach turystycznych w zakresie transportu poziomu krajowego, jak i regionalnego.

Zgodnie z zapisami koncepcji CPK, „projektami komplementarnymi wobec CPK w subregionie szczecińskim i koszalińskim mogą być:

- 1) przebudowa infrastruktury kolejowej dla poprawy skomunikowania lotniska Szczecin-Goleniów z głównymi ośrodkami miejskimi województwa zachodniopomorskiego, w szczególności:
 - rozbudowa linii kolejowej Szczecin Dąbie–Szczecin Główny, w celu skrócenia czasu dojazdu do centrum Szczecina, z centrum Polski oraz z obszaru województwa zachodniopomorskiego, w tym z portu lotniczego Szczecin-Goleniów;
 - przedłużenie linii kolejowej nr 434 (linii na lotnisko Szczecin-Goleniów) do linii kolejowej nr 401 (Szczecin Dąbie–Świnoujście) wraz z jej elektryfikacją – w celu włączenia portu lotniczego Szczecin-Goleniów w przebieg regionalnych relacji kolejowych Szczecin–Kołobrzeg–Koszalin oraz Szczecin–Świnoujście;
 - modernizacja i elektryfikacja (od Kołobrzegu do Goleniowa) linii kolejowej nr 402 (Goleniów–Koszalin).Dzięki tym przedsięwzięciom lotnisko Szczecin-Goleniów uzyska przelotową stację kolejową (zamiast obecnego dworca czołowego) i zostanie włączone w bezpośredni przebieg relacji kolejowych Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (Szczecin–Świnoujście) oraz głównej regionalnej relacji, łączącej Szczeciński Obszar Metropolitalny z Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkim Obszarem Funkcjonalnym (KKBOF), przy jednoczesnym skróceniu czasu podróży na tych relacjach;
- 2) rozbudowa systemu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z ewentualnym wykorzystaniem technologii tramwaju dwusystemowego (Tram Train) lub technologii lekkiej kolei (LRT);
- 3) odtworzenie z użyciem technologii LRT nadmorskiego połączenia Kamień Pomorski–Trzebiatów (w nowym przebiegu – blisko linii brzegowej) dla

poprawy dostępności i atrakcyjności turystycznej tego subregionu oraz jego integracji transportowej”.

Wskazane koncepcje (Uchwała 173) dotyczą zidentyfikowanych i możliwych do realizacji projektów komplementarnych, których realizacja wspierałaby system transportu poziomu krajowego, a które dla zasadności swojej realizacji wymagają współdziałania z jednostkami samorządu zarówno w zakresie samych inwestycji, jak i późniejszego utrzymania i użytkowania budowanej infrastruktury.

Propozycja wspólnej realizacji projektów komplementarnych z jednostkami samorządu terytorialnego wynika z zakresu zadań tych jednostek, dotyczących zarówno polityki rozwoju regionalnego lub lokalnego, jak i organizacji publicznego transportu zbiorowego. Publiczny transport zbiorowy poziomu lokalnego lub regionalnego może i powinien stanowić również tzw. „ostatnią milę” dla systemu dalekobieżnego publicznego transportu zbiorowego szczebla krajowego.

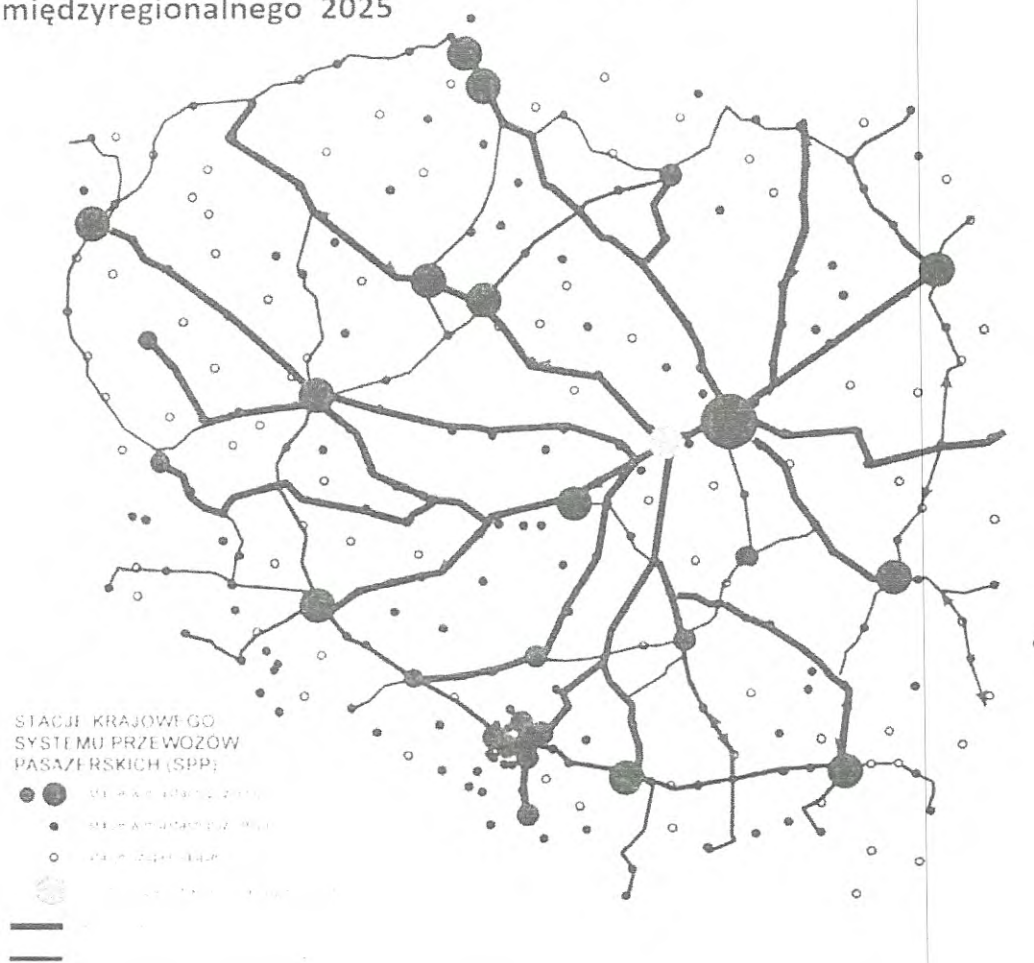
Realizacja wskazanych projektów we współpracy z jednostkami samorządu – przy ich zaangażowaniu finansowym i organizacyjnym – jest warunkiem efektywnego wykorzystywania zbudowanej infrastruktury dla lokalnych lub regionalnych potrzeb. Zgodnie z zapisami rozdziału V p. 5 „Koncepcji”, główne typy projektów komplementarnych powinny dotyczyć:

- 1) rozbudowy lokalnych i regionalnych systemów transportowych integrujących w spójne obszary funkcjonalne położone w sąsiedztwie ośrodki miejskie i umożliwiającą komunikację centrów tych ośrodków w czasie akceptowanym dla codziennego dojazdu do pracy, szkoły etc.;
- 2) integracji i zwiększenia spójności transportowej głównych obszarów turystycznych;
- 3) pilotażowego wykorzystania nowych technologii, np. transportu autonomicznego lub lekkich systemów kolei (LRT), do budowy i rozbudowy lokalnych podsystemów transportu zintegrowanych z krajowym systemem transportu budowanym w oparciu o CPK.

Zawarte w załączniku propozycje projektów komplementarnych mają charakter otwarty, a zatem możliwe jest wskazanie rozwiązań docelowych (ryc. 5) i szczegółowych (ryc. 6).

Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej ujmuje wykorzystanie korytarza w relacji Gdynia–Łębork–Słupsk–Sławno–Koszalin–Kolobrzeg–Gryfice–Goleniów–Szczecin jako głównego ciągu dla pasażerskiego transportu międzyregionalnego na Pomorzu (np. w formie 2-torowej linii kolejowej dużych prędkości $V < 160\text{--}200$ km/h – wg dokumentu SIWZ, Nr referencyjny: 9090/IRZU/10111/04966/17/P). Bardzo ważnym elementem koncepcji CPK jest pierwszorzędna relacja Kolobrzeg/Koszalin–Białogard–Szczecinek–Okonek–Nakło nad Notecią–Bydgoszcz–Toruń–Płock w kierunku Centralnego Portu Komunikacyjnego w Mszeczynie.

Układ połączeń systemu krajowego transportu międzyregionalnego 2025



Ryc. 5. Układ połączeń systemu krajowego transportu międzyregionalnego 2025

Fig. 5. The interconnection system of the national inter-regional transport system 2025

Źródło: Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej. Załącznik do uchwały nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r., zał. 3, s. 6.

Drugim kluczowym zagadnieniem jest rozwiązanie kwestii skomunikowania Kołobrzegu jako kluczowego miasta docelowego, będącego najważniejszą destynacją turystyczną na wybrzeżu zachodnim. Należy przy tym uwzględnić skomunikowanie 3 kluczowych linii kolejowych prowadzących do Kołobrzegu, przy uwzględnieniu procesów integracyjnych Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego. Dla Kołobrzegu i obszaru wzrostu (OW) „Zachodnie Wybrzeże” kluczowa jest poprawa dostępności komunikacyjnej i likwidacja peryferyjności Pomorza Środkowego.

Układ połączeń systemu krajowego transportu międzyregionalnego 2025



Ryc. 6. Układ połączeń krajowego transportu międzyregionalnego 2025 na wybrzeżu
Fig. 6. The interconnection system of the 2025 inter-regional transport system on the coast
Źródło: opracowanie własne autora na podstawie „Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny...”

W przypadku miasta Kołobrzeg główne problemy węzła kolejowego to:

- 1) Ograniczona przepustowość oraz trudności w modernizacji lub rozbudowie linii kolejowej nr 402 na odcinku Kołobrzeg–Koszalin ze względu na braki terenowe, krętość trasy przebiegu oraz sąsiedztwo terenów chronionych.
- 2) Lokalizacja dworca kolejowego i większości układu torowisk wzdłuż dzielnic uzdrowiskowych miasta Kołobrzeg oraz rozdzielanie dzielnic uzdrowiskowych od śródmieścia Kołobrzegu, przy jednoczesnym oddziaływaniu na dzielnice uzdrowiskowe.
- 3) Układ linii kolejowych na terenie miasta Kołobrzeg jest kolizyjny ze wszystkimi innymi rodzajami systemów transportu z powodu lokalizacji na tym samym poziomie, co sieć ulic. Trudne do wyobrażenia jest zamykanie przejazdu lub przejścia między dzielnicami nadmorskimi i Śródmieściem, odbywające się co kilka minut ze względu na przejazd pociągu, czego skutkiem byłby systematyczny paraliż komunikacyjny miasta. Ze względów środowiskowych oraz funkcjonalnych nie do zaakceptowania jest również prowadzenie intensywnego ruchu towarowego wzdłuż dzielnic uzdrowiskowych.
- 4) Brak elektryfikacji odcinka linii kolejowej od Kołobrzegu do Goleniowa (linia kolejowa nr 402 jest zelektryfikowana wyłącznie na odcinku od Koszalina do Kołobrzegu, czego skutkiem jest brak możliwości kontynuacji podróży na dalszym odcinku w kierunku Gryfic i Goleniowa z wykorzystaniem trakcji elektrycznej).

Nowy system komunikacji kolejowej ma w szczególności zabezpieczyć funkcjonowanie miasta Kołobrzeg w perspektywie kilkudziesięciu lat, z założeniem powiększenia granic obecnego miasta o gminy Kołobrzeg i Ustronie Morskie oraz skomunikowania tak utworzonego miasta na prawach powiatu z obszarami