

Szczecińska Kolej Metropolitalna jako oś transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym¹

KRYSTIAN PIETRZAK

mgr inż., Zakład Logistyki i Systemów Transportowych, Instytut Zarządzania Transportem, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, Akademia Morska w Szczecinie, ul. H. Pobożnego 11 70-507 Szczecin, tel. 91 48 09 726, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział Szczecin, e-mail: k.pietrzak@am.szczecin.pl

Streszczenie. Artykuł stanowi kontynuację rozważań nt. możliwości uruchomienia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, którą autor zaprezentował na łamach niniejszego miesięcznika w 2008 roku². W artykule zaprezentowano autorską koncepcję³ Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej jako elementu systemu transportowego, mogącego stanowić w przyszłości główny element osi transportowej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Podstawowym celem jest przedstawienie założeń kolejnych etapów warunkujących wdrożenie koncepcji, ze wskazaniem na główne przedsięwzięcia każdego z etapów.

Aktualność tematu wynika z rozważanego obecnie przez władze województwa, szerszego niż dotychczas, wykorzystania w przyszłości transportu kolejowego do obsługi ruchu regionalnego i podmiejskiego.

Słowa kluczowe: Szczecińska Kolej Metropolitalna, kolej miejska, kolej metropolitalna, transport miejski, transport pasażerski

Kolej w obsłudze miejskiego i aglomeracyjnego pasażerskiego transportu zbiorowego

Transport kolejowy coraz skuteczniej wskazuje swoją pozycję w obsłudze pasażerskich potoków ruchu w relacjach miejskich oraz tych występujących pomiędzy miastem a jego bezpośrednim otoczeniem. Kolej miejska/podmiejska (*suburban commuter railroad, commuter railway*) jest rozwiązaniem transportu zbiorowego, wykorzystującym istniejącą na terenie miasta oraz w jego bezpośrednim otoczeniu sieć kolejową wraz ze stacjami osobowymi i przystankami. Rozwiązanie takie funkcjonować może zarówno w ramach ogólnodostępnej krajowej sieci kolejowej, jak też na wydzielonej, integralnej sieci dedykowanej wyłącznie tego typu rozwiązaniu.

Pierwsze z rozwiązań, w którym operator kolei miejskiej/podmiejskiej „dzieli” sieć z innymi przewoźnikami, powoduje konieczność ubiegania się o dostęp do sieci, przy uwzględnieniu przez zarządcę infrastruktury interesów wszystkich podmiotów realizujących przewozy na sieci. Ustawa o transporcie kolejowym z 28 marca 2003⁴ w swoich zapisach gwarantuje niedyskryminowany dostęp do polskiej infrastruktury kolejowej wszystkim zainteresowa-

nym podmiotom – krajowym i zagranicznym licencjonowanym przewoźnikom, a także jednolitość traktowania wszystkich podmiotów, niezależnie od ich wielkości i sektora własności⁵. Jednak dokonanie przydziału tras w rozkładzie jazdy odbywa się w ramach posiadanej zdolności przepustowej sieci, przy czym zarządca, w przypadku jej przekroczenia, może w trakcie tworzenia rozkładu jazdy ustalać odpowiednie priorytety w aspekcie rozwiązań pozwalających na najlepsze wykorzystanie alokacji infrastruktury. Eksploatacja we wskazanym, drugim przypadku, pozwala uzyskać większą częstotliwość kursujących składów, jak też nie uzależnia prowadzenia przewozów od działalności innych przewoźników; ułatwia tym samym opracowywanie lub ewentualne wprowadzanie zmian rozkładu jazdy.

Wykorzystanie transportu kolejowego w obsłudze ruchu pasażerskiego w relacjach wewnątrz miasta oraz zewnętrznych, pomiędzy miastem a jego otoczeniem, odbywa się przede wszystkim w rejonach, w których występują wzmożone potrzeby transportowe w zakresie cyklicznych, powtarzalnych, przewozów pasażerów⁶ o charakterze obligatoryjnym. Są to zatem kierunki charakteryzujące się występowaniem w ich ramach głównie podróży w relacjach: dom – praca, dom – szkoła/uczelnia, dom – centra handlowe/ kulturalne, dom – jednostki służby zdrowia, a także inne, występujące pomiędzy wskazanymi.

Kolej, również w Polsce, jest gałęzią transportu, która w aspekcie obsługi pasażerskich połączeń miejskich/podmiejskich/aglomeracyjnych przeżywa w ostatnich latach renesans. Warto w tym miejscu wspomnieć, iż zalety transportu kolejowego w aspekcie wykorzystania go w obsłudze połączeń regionalnych, dostrzegają coraz chętniej wszystkie zainteresowane strony. Zjawisko takie potwierdzić można tym, iż poza zainteresowaniem rozwojem tej formy przemieszczania przez samych potencjalnych klientów widać również zainteresowanie i obecność w tym procesie władz jednostek samorządu terytorialnego na różnych szczeblach. Obecnie największe polskie aglomeracje są już na etapie użytkowania połączeń kolejowych stanowiących alternatywę dla indywidualnego ruchu w miastach i ich otoczeniu, uruchamiają je lub też są w trakcie prowadzenia badań związanych z zasadnością takich inwestycji. Można zatem stwierdzić, iż udział

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2014

² Pietrzak K. *Analiza i możliwości uruchomienia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej*, Transport Miejski i Regionalny 8/2012, Kraków 2012, s. 26–29

³ Autorzy koncepcji: Józef Jastrzębski – wiceprezes zarządu SITK RP o. Szczecin, Krystian Pietrzak – pracownik naukowo-dydaktyczny Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Akademii Morskiej w Szczecinie, prezes Międzyuczelnianego Koła Transportu przy SITK o. Szczecin, Maciej Sochanowski – Pracownia Projektowa Maciej Sochanowski, wiceprezes zarządu SITK RP o. Szczecin

⁴ Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r., Dz.U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.

⁵ *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, pod red. W. Rydzkowskiego, K. Wojewódzkiej-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 539.

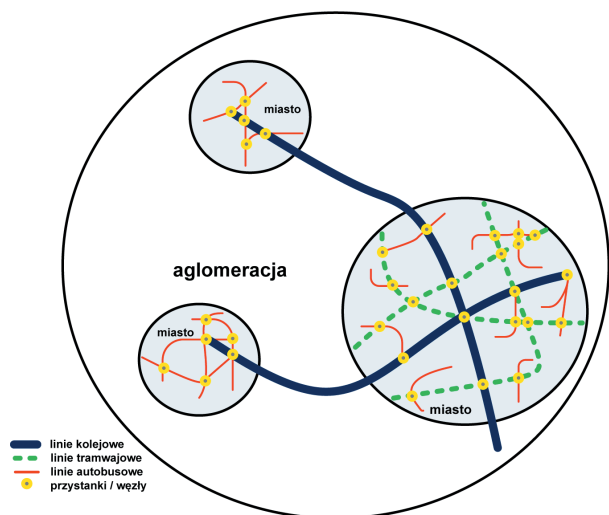
⁶ Surhone L.M., Timpledon M.T., Marseken S.F., *Public transport, Zero-fare Public Transport, Subway, Tram (...)*, Betascript Publishing, Mauritius 2009, s. 57.

transportu kolejowego w tym sektorze będzie w najbliższych latach dynamicznie wzrastał.

Rozważając obszar funkcjonowania kolei jako środka transportu obsługującego ruch pasażerski w regionie, wskazać można odpowiednio: kolej miejską, podmiejską, aglomeracyjną, metropolitalną oraz regionalną. Jednak na skutek coraz silniej występujących zjawisk zachodzących w zakresie granic układów osadniczych, a także przemieszczaniem się ludności i „ucieczki” z centrów miast, granice pomiędzy sztywnym podziałem i kategoryzowaniem wspomnianych połączeń zacierają się, tak jak zacierają się granice pomiędzy strefami miast i obszarów podmiejskich. Zacierają się również różnice w nazwach poszczególnych kategorii połączeń – dziś kolej podmiejska czy regionalna skutecznie obsługuje połączenia wewnątrz miasta, przez które przebiega linia, a kolej typowo miejska swoim zasięgiem wykracza poza ustalony terytorialny obszar samego miasta.

W praktyce zauważyć można zatem, iż trójmiejska Szybka Kolej Miejska swoim zasięgiem wykracza daleko poza wytyczone granice Gdańska, Sopotu i Gdyni, realizując połączenia do Tczewa, Wejherowa czy Lęborka i Słupska. Również Szybka Kolej Miejska w Warszawie realizuje połączenia do innych miejscowości, w tym: Próżkowa, Otwocka, Sulejówka. Natomiast Koleje Mazowieckie, jako typowy przewoźnik regionalny, umożliwiają szybkie i sprawne przemieszczanie pomiędzy poszczególnymi dzielnicami Warszawy, pełniąc jednocześnie funkcję kolei miejskiej.

Wspomniane wcześniej zjawiska związane z migracją ludności z centrów miast i intensywnym rozwojem obszarów, oddzielonych dotychczas administracyjnie i funkcjonalnie od miast, powoduje wzrost dotychczasowych, a także pojawienie się nowych potoków ruchu. Urbanizacja obszarów podmiejskich najczęściej jednak nie jest w żaden sposób powiązana (bynajmniej w pierwszym okresie) z postępującym w ślad za tym zjawiskiem rozwojem sieci transportu zbiorowego. Wobec powyższego kolej może stać się naturalnym elementem wykorzystywanym do obsługi zwiększonych potoków ruchu. Ideę wykorzystania kolei w obsłudze pasażerskiej miast i regionów przedstawia rysunek 1.



Rys. 1. Rola poszczególnych gałęzi transportu przy realizacji pasażerskich połączeń regionalnych
Źródło: opracowanie własne

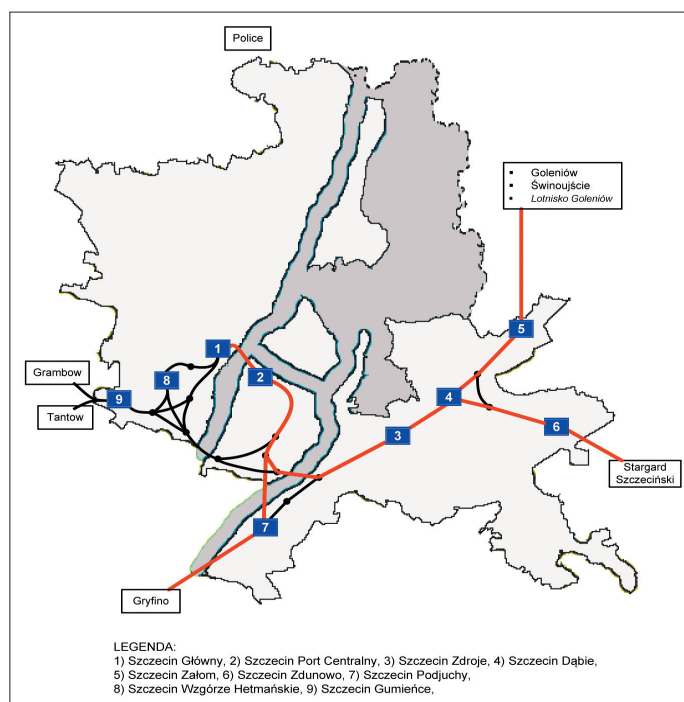
Na rysunku 1 zauważalne jest zjawisko wykorzystania kolei zarówno w obsłudze potoków pasażerskich pomiędzy miastami aglomeracji, jak też w relacjach wewnątrz miasta. Co ważne, istotnym elementem wpływającym na sukces wykorzystania transportu kolejowego w obsłudze ruchu pasażerskiego jest umiejętne skoordynowanie tej gałęzi transportu z innymi, zarówno zbiorowymi, jak i indywidualnymi. Kolej, choćby z uwagi na uwarunkowania techniczne, nie jest w stanie obsłużyć wszystkich obszarów miasta, ale może stanowić podstawowy element przy silnym zaangażowaniu transportu autobusowego i tramwajowego, realizujących funkcję dowozową/odwozową do/z głównych punktów węzłowych.

Szczecińska Kolej Metropolitalna

Jak wspomniano we wstępie, idea uruchomienia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, wraz z podstawowymi założeniami przedsięwzięcia, przedstawiona została przez autora jako koncepcja na łamach czasopisma „Transport Miejski i Regionalny” w nr 8/2012. Zakładała ona utworzenie sprawnej sieci połączeń kolejowych pomiędzy stolicą województwa – Szczecinem a Goleniowem, Świnoujściem, Stargardem Szczecińskim, Gryfinem i Policami, a także miejscowościami leżącymi wzdłuż linii kolejowych pomiędzy wskazanymi jednostkami. Docelowo rozważana jest również opcja rozszerzenia sieci SKM o kolejowe połączenia transgraniczne.

Projekt zakłada wykorzystanie aktualnie funkcjonującej sieci połączeń kolejowych na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (rysunek 2) wraz z etapowym zwiększaniem działania tej formy transportu zbiorowego.

Jednym z podstawowych celów Koncepcji Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej jest rozbudowa obecnej siatki połączeń, w tym wykorzystanie nieczynnej dla ruchu pasażerskiego



Rys. 2. Regionalny pasażerski transport kolejowy w Szczecinie – stan obecny
Źródło: opracowanie własne

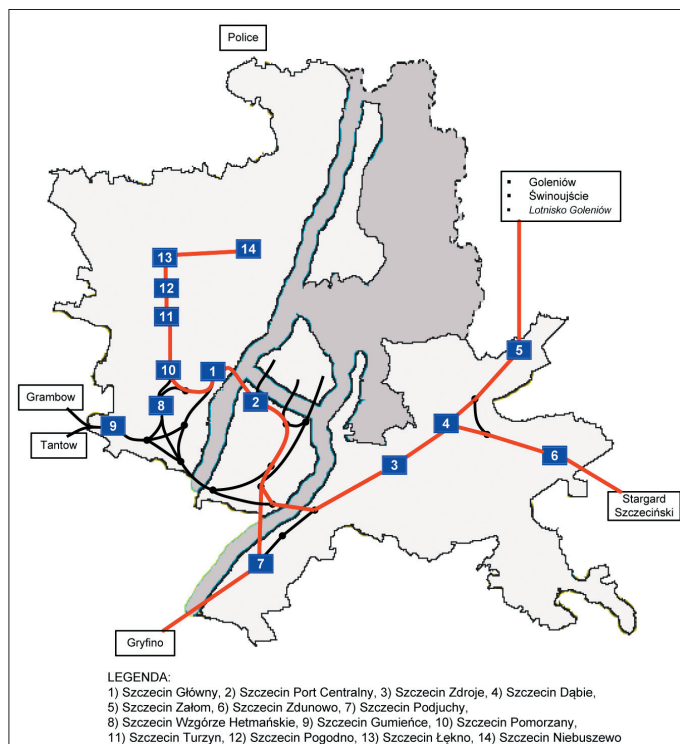
go linii kolejowej nr 406 pomiędzy Szczecinem Głównym a Policami. Koncepcja zakłada uruchomienie na tej linii nieczynnych przystanków oraz budowę nowych, zgodnych z zapotrzebowaniem potencjalnych klientów. Projekt podzielony został na trzy etapy, poprzedzone opracowaniem dokumentu – Studium wykonalności dla inwestycji pn. „Integracja transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym oraz reaktywacja przewozów pasażerskich na linii kolejowej nr 406 Szczecin – Police – Trzebież”⁷.

Pierwszy etap opisywanej koncepcji (etap „0”) to element „pilotażowy” projektu, który możliwy jest do uruchomienia bez konieczności budowy nowych elementów infrastruktury liniowej. Polega on jedynie na wydłużeniu regionalnych połączeń pasażerskich wraz z korektą rozkładu jazdy (zwiększenie częstotliwości) na liniach:

- Goleniów – Szczecin Główny,
- Stargard Szczeciński – Szczecin Główny

o osmiokilometrowy odcinek linii nr 406 pomiędzy stacjami Szczecin Główny a Szczecin Niebuszewo. Odcinek ten początkowo wymagać będzie wyłącznie niezbędnej modernizacji nieczynnych przystanków: Szczecin Pomorzany, Szczecin Turzyn, Szczecin Pogodno, Szczecin Łęknio oraz stacji Szczecin Niebuszewo tak, aby wskazane punkty mogły uczestniczyć w obsłudze pasażerów, pełniąc jednocześnie rolę punktów i węzłów przesiadkowych.

Wydłużenie trasy oraz uruchomienie pięciu przystanków i stacji kolejowych na terenie samego Szczecina pozwoliłoby z jednej strony na odciążenie stacji kolejowej – Szczecin Główny jako podstawowego węzła integracyjnego na terenie miasta, z drugiej zaś zwiększyłoby znacznie dostępność kolejową miasta – a tym samym konkurencyjność kolei względem innych form przemieszczania. Na tym etapie pasażerowie dojeżdżający do Szczecina koleją z kierunku Goleniów (w tym również portu lotniczego Szczecin Goleniów) oraz Stargard Szczeciński mieliby możliwość wyboru optymalnego miejsca, w którym zakończą podróż koleją. Mogliby więc, standardowo poza dworcem głównym, wybrać również inne przystanki/stacje najbardziej zbliżone z miejscem docelowym podróży lub najlepiej z nim skomunikowane. Rozłożenie potoków ruchu na inne punkty kolejowe w Szczecinie, pozwoliłoby nie tylko na odciążenie głównej stacji w mieście, ale również przyczyniłoby się do zmniejszenia zapotrzebowania w jej okolicy na środki transportu zbiorowego pełniące funkcję dowozową i odwozową. Wydłużenie aktualnej sieci połączeń pociągów regionalnych o odcinek linii kolejowej nr 406 pomiędzy Szczecinem Głównym a Szczecinem Niebuszewo stworzyłoby również możliwość korzystania z połączeń kolejowych przez mieszkańców Szczecina, dla których miejski odcinek linii utworzonych w ramach etapu „0” stałby się swego rodzaju załącznikiem funkcjonowania kolei miejskiej.



Rys. 3. Koncepcja Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej – etap „0”

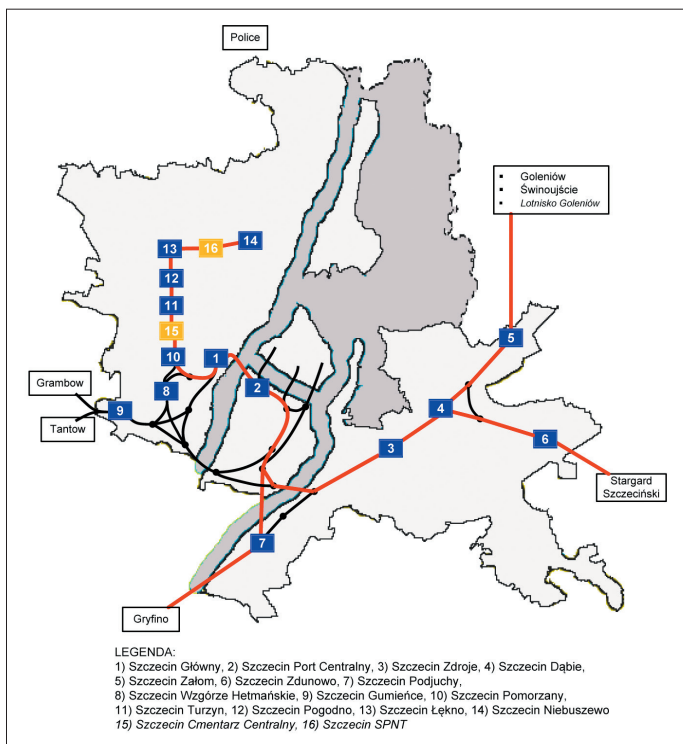
Źródło: opracowanie własne

Zakres zmian w etapie „0” zaprezentowano na rysunku 3.

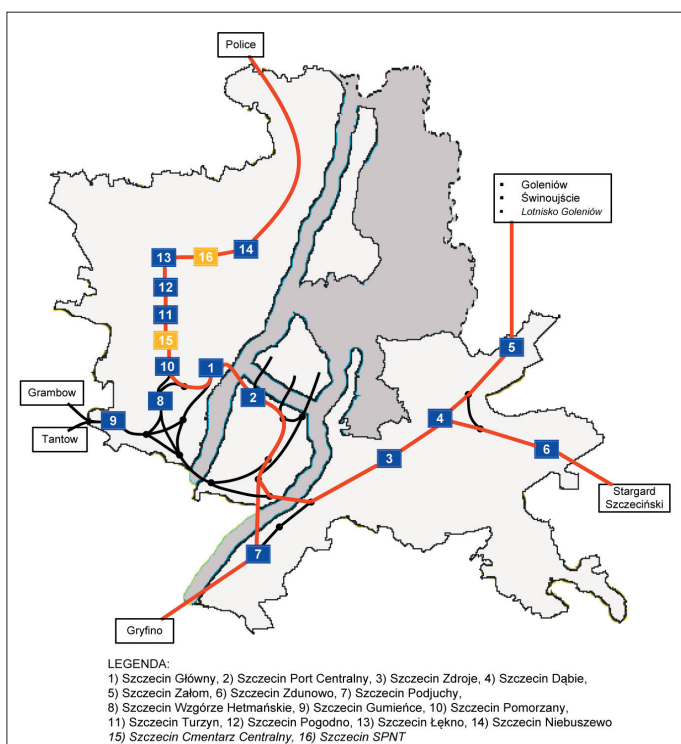
Kolejny etap rozważanej koncepcji (etap „I”) jest ściśle powiązany z modernizacją oraz budową nowej infrastruktury kolejowej. W ramach tego etapu głównym zadaniem infrastrukturalnym byłyby budowa drugiego toru na linii nr 406 pomiędzy stacjami Szczecin Pomorzany a Szczecin Turzyn. Wskazana inwestycja wydaje się być niezbędną z punktu widzenia możliwości zwiększenia liczby pociągów planowanych do uruchomienia na tej linii. Niezmiernie ważnymi elementami etapu „I” jest również budowa Lokalnego Centrum Sterowania dla linii 406, podnoszącego bezpieczeństwo składów, jak również pozwalającego na docelowe zwiększenie częstotliwości kursów. Koncepcja SKM na tym etapie zakłada również uruchomienie dwóch nowych przystanków zlokalizowanych na linii kolejowej nr 406 – Szczecin Cmentarz Centralny oraz Szczecin SPNT – Szczeciński Park Naukowo--Technologiczny (przystanki zaznaczono na rysunku 4) i ich integracja z miejskim systemem transportu publicznego. Ostatnią z przewidzianych na tym etapie inwestycji infrastrukturalnych jest budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego na obszarze stacji Szczecin Niebuszewo, który poza funkcją ważnego dworca kolejowego na liniach SKM mógłby przejąć funkcję obecnie przeciążonej pętli komunikacyjnej przy ulicy Kołłątaja.

Ostatnią fazą zakładanej koncepcji Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej jest etap „II”, zakładający uruchomienie pasażerskiego kolejowego połączenia pomiędzy Szczecinem a Policami. Poza modernizacją linii kolejowej na odcinku Szczecin Niebuszewo – Police etap „II” zakłada również modernizację kolejowych urządzeń SRK oraz rewitalizację nieczynnych szczecińskich przystanków kolejowych znajdujących się na tym odcinku linii kolejowej 406, mianowi-

⁷ Jastrzębski J., Pietrzak K., Sochanowski M., *Koncepcja Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej*, Konferencja naukowo-techniczna „Rozwój infrastruktury kolejowej w województwie zachodniopomorskim”, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Oddział w Szczecinie, Szczecin 2012.



Rys. 4. Koncepcja Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej – etap „I”
 Źródło: opracowanie własne



Rys.5. Koncepcja Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej – etap „II”
 Źródło: opracowanie własne

cie: Drzetowo, Żelechowa, Gołęcino, Goćław, Glinki, Skolwin wraz z rozbudowanym systemem Park & Ride i Bike & Ride. Ponadto, w celu poprawy dostępności transportu kolejowego, zakłada się budowę nowego odcinka linii kolejowej wraz z wielogłęziowym węzłem integracyjnym na terenie Osiedla Chemik w Policach. Docelowy uproszczony układ Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej przedstawiony został na rysunku 5.

W dalszej perspektywie postuluje się również włączenie do sieci Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej połączeń transgranicznych w oparciu o linie kolejowe:

- nr 408 Szczecin Gumieńce – granica RP – (Grambow),
- nr 409 Szczecin Główny – granica RP – (Tantow)

z budową po polskiej stronie nowych przystanków kolejowych na wskazanych liniach, obejmujących swoim zasięgiem nowo powstające duże osiedla mieszkaniowe w strefie podmiejskiej Szczecina.

Podsumowanie

Uruchomienie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej jako rozwiązania łączącego w sobie znaczną zdolność przewozową z ograniczoną podatnością na kongestię transportową mogłoby stanowić o znacznej przewadze transportu zbiorowego nad indywidualnym (zarówno w połączeniach w relacjach miasto – miasto, miasto – obszary podmiejskie, jak również w ograniczonym zakresie w relacjach



Rys. 6. Postulowany w koncepcji SKM przystanek kolejowy Szczecin Cmentarz Centralny
 Źródło: autor wizualizacji: Maciej Sochanowski – Pracownia Projektowa Maciej Sochanowski



Rys. 7. Postulowany w koncepcji SKM przystanek kolejowy Szczecin Cmentarz Centralny
 Źródło: autor wizualizacji: Maciej Sochanowski – Pracownia Projektowa Maciej Sochanowski

wewnątrzmijskich. Warunkiem sukcesu SKM są jednak działania zmierzające do jej pełnej integracji (w tym m.in.: organizacyjno-funkcjonalnej, taryfowo-biletowej, oferty przewozowej, informacyjnej oraz gałęziowej) z innymi formami transportu zbiorowego. Niezmiernie ważna jest również integracja SKM z transportem indywidualnym, np. poprzez budowę parkingów typu P & R. Rozwiązania takie są szczególnie istotne dla osób zamieszkujących obszary pozbawione transportu zbiorowego. Mogłyby one wówczas wykorzystać środek transportu indywidualnego jako formę dowozowo/odwozową do najbliższej stacji SKM.

Koncepcja SKM przyniosłaby korzyści zarówno dla mieszkańców całego obszaru wchodzącego w skład Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, jak też dla mieszkańców Szczecina. Pierwsi użytkownikami sprawne, kolejowe połączenie pomiędzy miastami obszaru metropolitalnego i miejscowościami, przez które przebiegałaby sieć SKM. Podróżując natomiast do Szczecina, mogliby wybrać jedną z wielu stacji/przystanków w pobliżu docelowego punktu ich podróży, bądź najlepiej z nimi skomunikowanych za pomocą miejskich form transportu zbiorowego (autobus, tramwaj). Sieć SKM przebiegająca przez obszar Szczecina stałaby się ponadto uproszczoną formą kolei miejskiej, którą mieszkańcy mogliby wykorzystywać jako alternatywną gałąź przy przemieszczaniu się pomiędzy większymi dzielnicami miasta.

Koncepcja spotyka się z coraz większym zainteresowaniem władz województwa zachodniopomorskiego. Sam projekt Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej ujęty został w oficjalnym dokumencie „Koncepcja rozwoju transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym”, przyjętym w dniu 8 grudnia 2011 roku przez walne zebranie Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. W celu koordynacji działań dla realizacji projektu w 2013 roku podpisany został list intencyjny, którego stronami są: Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, PKP PLK SA, Przewozy Regionalne Sp. z o. o., Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie oraz Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Oddział Szczecin⁸.

W czerwcu 2014 roku Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego rozpiło przetarg na wykonanie opracowania pt. „Wzmocnienie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację systemu transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”. W części „IV B” tego opracowania znalazło się „Studium wykonalności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko” – jednak na dzień oddania artykułu nie były jeszcze znane wyniki postępowania przetargowego.



Rys. 8. Postulowany w koncepcji SKM przystanek kolejowy Szczecin SPNT – Szczeciński Park Naukowo-Technologiczny

Źródło: autor wizualizacji: Maciej Sochanowski – Pracownia Projektowa Maciej Sochanowski



Rys. 9. Postulowany w koncepcji SKM przystanek kolejowy Police Osiedle

Źródło: autor wizualizacji: Maciej Sochanowski – Pracownia Projektowa Maciej Sochanowski

Literatura

1. Jastrzębski J., Pietrzak K., Sochanowski M., *Koncepcja Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej*, Konferencja Naukowo-Techniczna „Rozwój infrastruktury kolejowej w województwie zachodniopomorskim”, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Oddział w Szczecinie, Szczecin 2012.
2. Pietrzak K., *Analiza i możliwości uruchomienia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2012, nr 8.
3. Pietrzak K., *Koncepcja Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej*, Raport kolejowy, Wydawnictwo Polskiej Izby Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolej, Bydgoszcz 2013.
4. Surhone L.M., Timpledon M.T., Marseken S.F., *Public transport, Zero-fare Public Transport, Subway, Tram (...)*, Betascript Publishing, Mauritius 2009.
5. *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, pod red. W. Rydzkowskiego, K. Wojewódzkiej-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009.
6. Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r., Dz.U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.

⁸ Pietrzak K., *Koncepcja Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej*, Raport Kolejowy, Wydawnictwo Polskiej Izby Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolej, Bydgoszcz 2013, s. 55.