

Walcem po torach

14 lipca 2020

Kolejne inwestycje drogowe są realizowane tak, by przy okazji dokonać zniszczenia linii kolejowych. A wszystko odbywa się za zgodą Grupy PKP.



Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk mówi o odbudowie kolei, a podlegająca mu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wytyczając nowe drogi, przerywa nieczynne linie kolejowe, na zawsze grzebiąc ich szanse na powrót do życia.

Zniszczony priorytet

Jest połowa października 2018 r., minister infrastruktury wraz z premierem Mateuszem Morawieckim uroczyście ogłaszają program Kolej Plus: „Odbudujemy zniszczone i zbudujemy nowe linie kolejowe” – zapewnia Andrzej Adamczyk na peronie w Jasienicy koło Wołomina. Gdy minister wypowiada te słowa, kilkaset kilometrów dalej maszyny budowlane właśnie niszczą nasyp zlikwidowanej linii kolejowej Żnin – Szubin. Śladem torów zdemontowanych w 1993 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wytyczyła bowiem trasę szybkiego ruchu.

Rozpoczęta w 2017 r. budowa kujawsko-pomorskiej części drogi

ekspresowej S5 łączącej Poznań z Bydgoszczą pożarła linię kolejową Żnin – Szubin na odcinku o długości 6 km. Niezrażone tym problemem Ministerstwo Infrastruktury umieściło koncepcję odtworzenia tej linii wśród 21. priorytetów programu Kolej Plus. Rewitalizacja linii, która miałaby zapewnić połączenie Żnina z Bydgoszczą, w praktyce będzie jednak wymagać wybudowania jej w nowym przebiegu, który ominie drogę S5.

Gwóźdź do trumny

Jesienią 2017 r. w trakcie budowy drogi ekspresowej S6 między Szczecinem a Koszalinem zniknął kilkusetmetrowy fragment nieczynnej linii kolejowej Worowo Pomorskie – Płoty – Wysoka Kamieńska. Pas tej linii został użyty do przeprowadzenia pod trasą szybkiego ruchu drogi wojewódzkiej 108 i uproszczenia jej przebiegu. Wbiło to gwóźdź do trumny jedyne go ciągu kolejowego, który dawał możliwość dojazdu do portu w Świnoujściu z pominięciem aglomeracji szczecińskiej (takie ciągi nie tylko zwiększają spójność sieci kolejowej, ale są też między innymi potrzebne przy przewozie ładunków niebezpiecznych i ponadgabarytowych).

Drogowcy podkreślają, że decyzji o przecinaniu linii kolejowych nie podejmują samowolnie: „W sytuacji, kiedy planowana trasa przebiega przez teren będący w zarządzie PKP, przesyłamy dokumentację do zaopiniowania właśnie do PKP” – informuje rzecznik prasowy GDDKiA Szymon Piechowiak. „W zależności od stanowiska PKP i planów dla danej trasy kolejowej, decydujemy o budowie wiaduktu lub o przecięciu czy zajęciu pasa linii kolejowej”.

Przecinamy linie kolejowe

W maju 2019 r. zachodniopomorski oddział GDDKiA zlecił budowę obwodnicy w Myśliborzu, dzięki której droga krajowa 26 zostanie wyprowadzona ze ścisłego centrum miasta (gdzie przebiega między innymi przez utrudniającą przejazd ciężarówek

zabytkową bramę miejską). Nowy przebieg drogi 26 na terenie Myśliborza powstaje w śladzie nieczynnej linii kolejowej Stargard – Pyrzyce – Myślibórz – Kostrzyn. Pod asfaltem znika odcinek linii o długości ponad 3 km wraz z trzykierunkową stacją węzłową Myślibórz, z której ostatni pociąg pasażerski odjechał w 1999 r.

W Grupie PKP o przyszłości zlikwidowanych i nieużywanych linii decyduje spółka PKP Polskie Linie Kolejowe: „Kwestie związane z planami przywrócenia nieczynnych szlaków do systemu sieci kolejowej i wynikających z tego uzgodnień z zarządcami dróg w kontekście planowanych inwestycji drogowych leżą po stronie spółki PKP PLK, która analizuje możliwości wykorzystywania danej linii w przyszłości” – mówi rzecznik PKP Michał Stilger.

Bywa, że Grupa PKP najpierw daje zielone światło na przerwanie korytarza linii kolejowej, a potem zaczyna myśleć o jej reaktywacji. Na początku 2020 r. – wkrótce po tym, gdy sprzęt drogowców zaczął rozjeżdżać myśliborską stacją kolejową – w spółce PKP PLK powstał dokument „Zamierzenia inwestycyjne w perspektywie 2021-2027”, w którym znalazła się między innymi koncepcja rewitalizacji linii Stargard – Pyrzyce – Myślibórz. Problem w tym, że w Myśliborzu brak jest rezerwy terenu pod wytyczenie nowego przebiegu linii kolejowej. I niestety nie jest to jedyna przeszkoda dla powrotu pociągów do stolicy 67-tysięcznego powiatu.

Kilka kilometrów przed Myśliborzem linia kolejowa biegnąca ze Stargardu została już przerwana podczas zrealizowanej w latach 2007-2010 budowy drogi ekspresowej S3: w pobliżu stacji Głazów zniszczony został kilkusetmetrowy odcinek linii – w jego miejscu powstał węzeł drogi krajowej 26 z drogą szybkiego ruchu S3.

Przerwana ciągłość

Droga ekspresowa S3 na liczącym 85 km odcinku między Szczecinem a Gorzowem Wielkopolskim przerwała wszystkie

napotkane ciągi kolejowe: oprócz linii Stargard – Myślibórz, trasa szybkiego ruchu przecięła korytarze nieczynnych linii Pyrzyce – Gryfino, Pyrzyce – Godków oraz Gorzów Wielkopolski – Myślibórz.

Paradoksalnie budowa drogi S3 najpierw na krótko przedłużyła życie linii biegnącej z Gorzowa Wielkopolskiego do Myśliborza. Decyzja o likwidacji tego 48-kilometrowego ciągu została wydana przez Ministerstwo Infrastruktury w 2005 r. Jednak trzy lata później firma Berger Bau, rozpoczynając budowę drogi S3, zwróciła się do PKP z prośbą o udostępnienie linii w celu dowozu materiałów budowlanych. Firma Berger Bau na własny koszt wykonała warte 1,5 mln zł prace przywracające przejezdność linii na odcinku od Gorzowa Wielkopolskiego do położonej przed Myśliborzem miejscowości Świątki. Od marca 2009 r. do października 2010 r. po oficjalnie zlikwidowanej linii kursowały pociągi dowożące kruszywo na budowę drogi ekspresowej.

Ostatecznie ciągłość korytarza linii kolejowej Gorzów Wielkopolski – Myślibórz została przerwana podczas rozbudowywania gorzowskiej obwodnicy: przedsięwzięcie zrealizowane w latach 2014-2017 objęło swoim zakresem poszerzenie drogi S3, rozbudowę węzła Gorzów Wielkopolski Zachód oraz zrównanie z ziemią kilkuset metrów nasypu kolejowego i wiaduktu nad ul. Kostrzyńską, kolidujących z inwestycją GDDKiA. Dzieła zniszczenia dopełniła Grupa PKP, w 2018 r. rozbierając pobliski wiadukt, którym linia Gorzów Wielkopolski – Myślibórz przechodziła nad linią Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn.

Bez śladu

„Celem prawidłowego wytrasowania nowych dróg analizujemy lokalne, wojewódzkie i krajowe dokumenty planistyczne” – zapewnia Szymon Piechowiak z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Największe nagromadzenie przypadków przerywania korytarzy kolejowych przez nowe drogi ma miejsce na Pomorzu Zachodnim, mimo że obowiązujący od 2010 r. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego zawiera zapis rekomendujący „zachowanie śladu komunikacyjnego wraz z infrastrukturą wszystkich linii kolejowych z możliwością odtworzenia połączeń” w celu „ochrony przed zmianą przeznaczenia i wykorzystaniem na inne cele”.

Powyższe zalecenie ignorowane jest jednak nie tylko przez GDDKiA, ale nawet przez Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich. W lipcu 2019 r. zrealizowana została wspólna inwestycja ZZDW i miasta Barlinek – wybudowany został nowy przebieg drogi wojewódzkiej 151, który wyprowadził ze ścisłego centrum samochody jadące tranzytem, ale jednocześnie pogrzebał szanse na powrót kolei do 14-tysięcznego Barlinka. Nowy dwukilometrowy odcinek drogi 151 poprowadzono przez miasto wykopem zlikwidowanej linii kolejowej Choszczno – Barlinek – Myślibórz. Obecnie o przejęcie terenów PKP starają się władze Pyrzyc, które również chciałyby wytyczyć obwodnicę po śladzie nieczynnej linii kolejowej.

Władze wielkopolskiego miasta Pniewy chcąc wykorzystać pas nieczynnej linii kolejowej Poznań – Międzychód do wybudowania nowej ulicy, w 2017 r. wywłaszczyły PKP na mocy specustawy drogowej. Grupa PKP nie zrobiła nic, aby zablokować procedurę wywłaszczeniową. Co zaskakujące, burmistrz Pniew jest jednym z sygnatariuszy porozumienia samorządów na rzecz rewitalizacji linii kolejowej z Poznania do Międzychodu. Decyzję o likwidacji tej linii wydała we wrześniu 2015 r. minister infrastruktury Maria Wasiak z Platformy Obywatelskiej – to otworzyło furtkę dla procedury wywłaszczenia.

Czas ucieka

Podczas budowy drogi ekspresowej S5 między Wrocławiem i Poznaniem przerwano nieczynną linię Rawicz – Ścinawa oraz

linię Bojanowo – Góra, która, w momencie gdy zapadła zaakceptowana przez PKP PLK decyzja o jej przecięciu, była linią używaną.

W 2010 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zleciła budowę odcinka trasy S5 na pograniczu Dolnego Śląska i Wielkopolski. Projekt tej inwestycji nie uwzględnił potrzeby wybudowania nad drogą wiaduktu dla linii, z której co prawda pociągi pasażerskie wycofano już w 1991 r., ale nadal kursowały nią składy towarowe.

Na przełomie 2011 i 2012 r. doszło do przerwania toru biegnącego z Bojanowa do Góry – zdemontowano jego 150-metrowy odcinek kolidujący z powstającą drogą S5. Tak oto 12-tysięczne miasto Góra wraz z całym powiatem górowskim odcięto od sieci kolejowej: działające w Górze zakłady zostały zmuszone do przestawienia obsługi transportowej z pociągów na ciężarówki, a rozwój górowskiej strefy przemysłowej Invest-Park stanął pod znakiem zapytania.

Samorządowcy z Góry z burmistrz Ireną Krzyszkiewicz na czele próbowali nie dopuścić do przerwania jedynej linii kolejowej prowadzącej do ich miasta. Udało im się jedynie doprowadzić do zawarcia w lipcu 2010 r. porozumienia między GDDKiA, PKP PLK, miastem Góra i powiatem górowskim. Zgodnie z jego zapisami, drogowcy zostali zobowiązani do zbudowania wiaduktu kolejowego nad drogą S5 w czasie dwóch lat od zgłoszenia takiej potrzeby. Gdy górowscy samorządowcy składali oficjalne wnioski o wybudowanie wiaduktu, spółka PKP PLK się od nich dystansowała, a GDDKiA ignorowała z uwagi na „brak uzasadnionych potrzeb społeczno-gospodarczych”.

Członek zarządu województwa dolnośląskiego Tymoteusz Myrda w maju 2020 r. poinformował, że w planach jest rewitalizacja linii i uruchomienie połączeń pasażerskich w relacji Wrocław – Bojanowo – Góra. Myrda zaznaczył jednak, że aby pociągi wróciły do Góry, Grupa PKP musi przekazać przerwaną linię Bojanowo – Góra samorządowi: „Trwa przejmowanie linii na rzecz

województwa dolnośląskiego, dlatego trudno precyzyjnie wskazać termin pojawienia się na tej trasie pociągów. Przejęcie linii jest niestety długim procesem, tylko częściowo zależnym od naszego samorządu”.

Uchwałę o woli przejęcia linii do Góry władze Dolnego Śląska podjęły w styczniu 2019 r. Procedury w Grupie PKP wciąż trwają. – „Rozpoczęliśmy działania mające na celu przekazanie tej linii samorządowi” – mówi Michał Stilger z PKP. – „Następnymi krokami będzie uzyskanie niezbędnych zgód korporacyjnych oraz skierowanie wniosku do Ministerstwa Infrastruktury o wydanie zgody na obrót nieruchomościami wchodzącymi w skład linii”.

Problem w tym, że czas ucieka: porozumienie, które zobowiązuje GDDKiA do wybudowania wiaduktu linii Bojanowo – Góra nad drogą ekspresową S5, ważne jest tylko do końca 2020 r.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: [Maaark](#) (CC0)

Źródło: ZBS.net.pl