



Szczecin, 18 marca 2026 r.

**Pani Agnieszka Kurzawa**  
**Radna Województwa Zachodniopomorskiego**

*Szanowna Pani Radna,*

w odpowiedzi na interpelację nr 82/26 z dnia 5 marca br. w sprawie planowanego zawieszenia kolejowych przewozów pasażerskich na linii Szczecin – Pasewalk, przekazuję stosowne informacje.

Organizator, za pośrednictwem operatora publicznego transportu zbiorowego, zamawia kolejowe przewozy pasażerskie na liniach udostępnionych do eksploatacji oraz w ramach dostępnej przepustowości infrastruktury kolejowej. Natomiast zarządzanie infrastrukturą kolejową, w tym planowanie, przygotowanie i realizacja inwestycji, także tych skutkujących czasowymi ograniczeniami w dostępie do linii, należą do kompetencji narodowego zarządcy infrastruktury. Zasady dostępu do infrastruktury kolejowej, warunki korzystania z torów, a także zasady przydzielania tras pociągów dla przewoźników na rok rozkładowy 2026/2027 precyzyjnie określa „Regulamin sieci 2026/2027” [<https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulamin/regulamin-sieci/regulamin-sieci-2026/2027>]. Jest to podstawowy dokument dla całego kolejowego ruchu towarowego i pasażerskiego w Polsce.

Planowanie i finansowanie inwestycji kolejowych odbywa się w ramach odrębnych, wieloletnich procesów planistycznych, prowadzonych przez zarządcę infrastruktury. W przypadku ograniczeń przepustowości wybrany przez Województwo operator przewozów musi dostosować ofertę przewozową do warunków eksploatacyjnych udostępnionej sieci kolejowej oraz przygotować rozwiązania zastępcze.

Według posiadanych informacji, wskazane przez Panią utrudnienia, polegające na wstrzymaniu ruchu pociągów między Löcknitz a Szczecinem, będą wynikiem planowanego przez PKP PLK S.A. zamknięcia odcinka Szczecin Gumieńce – granica RP (linia nr 408) w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2026/2027. W tym czasie zarządca infrastruktury zamierza przeprowadzić kompleksową przebudowę stacji Szczecin Gumieńce, objętą zadaniem inwestycyjnym w ramach modernizacji ciągu Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica państwa (– Passow – Angermünde). Wyłączenie stacji Szczecin Gumieńce oznacza w praktyce brak możliwości wykonywania przewozów kolejowych zarówno w kierunku Angermünde jak i Pasewalku.

Zapewnienie infrastruktury kolejowej odpowiadającej współczesnym oczekiwaniom pasażerów, szczególnie pod względem czasu przejazdu, niezawodności, dostępności i standardu obsługi, nie jest możliwe bez przeprowadzenia szeroko zakrojonych inwestycji infrastrukturalnych. Przy tak dużym zakresie robót jaki zaplanowano dla przedmiotowej

inwestycji, obejmującym przebudowę stacyjnych układów torowych (w sposób umożliwiający obsługę składów o długości 750 m – kluczowa sprawa dla rozwoju portu), elektryfikację linii, budowę wiaduktów w ciągu ulicy Cukrowej i Drogi do Rajkowa, czasowe całkowite wyłączenie przebudowywanych odcinków z ruchu, szczególnie gdy są to linie jednotorowe, jest rozwiązaniem koniecznym z punktu widzenia procesu technologicznego przebudowy. Podobne, długotrwałe zamknięcia odcinków linii kolejowych w związku z realizowanymi inwestycjami występują obecnie m.in. na odcinku Białogard – Kołobrzeg (linia nr 404) oraz na odcinku Wrzeźnica – Słupsk (linia nr 202). Inwestycje te skutkować będą podniesieniem prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich do 160 km/h, skróceniem czasu podróży oraz poprawą przepustowości obu linii kolejowych. Analogiczne efekty zarządca infrastruktury kolejowej przewiduje osiągnąć w wyniku planowanej modernizacji linii nr 408 i 409, tworzących ciąg Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce – granica RP. Warto zauważyć, że podobne sytuacje występują również w przypadku dużych inwestycji drogowych, gdzie osiągnięcie docelowego standardu infrastruktury bardzo często wymaga okresowego zaakceptowania istotnych utrudnień. W odróżnieniu od inwestycji drogowych, w inwestycjach kolejowych nie ma możliwości „czasowego” udostępniania ruchu na pewnych odcinkach, zwłaszcza na liniach jednotorowych. Ponadto, całkowite zamknięcie odcinków paradoksalnie korzystnie wpływa na czas trwania inwestycji – znacząco go skracając, gdyż zakresem prac można objąć wiele elementów równolegle. Powstałe utrudnienia i niedogodności przyczynią się w konsekwencji do znacznego zwiększenia komfortu podróżowania po zakończeniu inwestycji.

Z punktu widzenia organizatora przewozów kluczowe znaczenie ma możliwie wczesne uzyskanie od zarządców infrastruktury wiążących informacji dotyczących zakresu oraz harmonogramu zamknięć, ponieważ dopiero na tej podstawie można przygotować adekwatną ofertę zastępczą dla pasażerów. Dotyczy to w szczególności organizacji autobusowej komunikacji zastępczej, czasu przejazdu, skomunikowania z połączeniami po stronie niemieckiej oraz zapewnienia rzetelnej informacji pasażerskiej.

Mając na uwadze znaczenie połączeń kolejowych Pomorza Zachodniego oraz Szczecina z Niemcami dla mobilności mieszkańców regionu i współpracy transgranicznej, organizatorzy przewozów, operatorzy i zarządcy infrastruktury pozostają w stałym kontakcie w celu ograniczenia uciążliwości dla pasażerów w okresie prowadzenia robót do niezbędnego minimum.

*Z poważaniem,*

z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

  
Anna Bańkowska  
WICEMARSZAŁEK

**Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego**

ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 40, 70-421 Szczecin, tel. (+48 91) 45 42 900

www.wzpp.pl, marszalek@wzpp.pl