

VIA Pomerania

jako element korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk

RAPORT



NOWYBURSZTYNOWYSZLAK

Listopad 2025

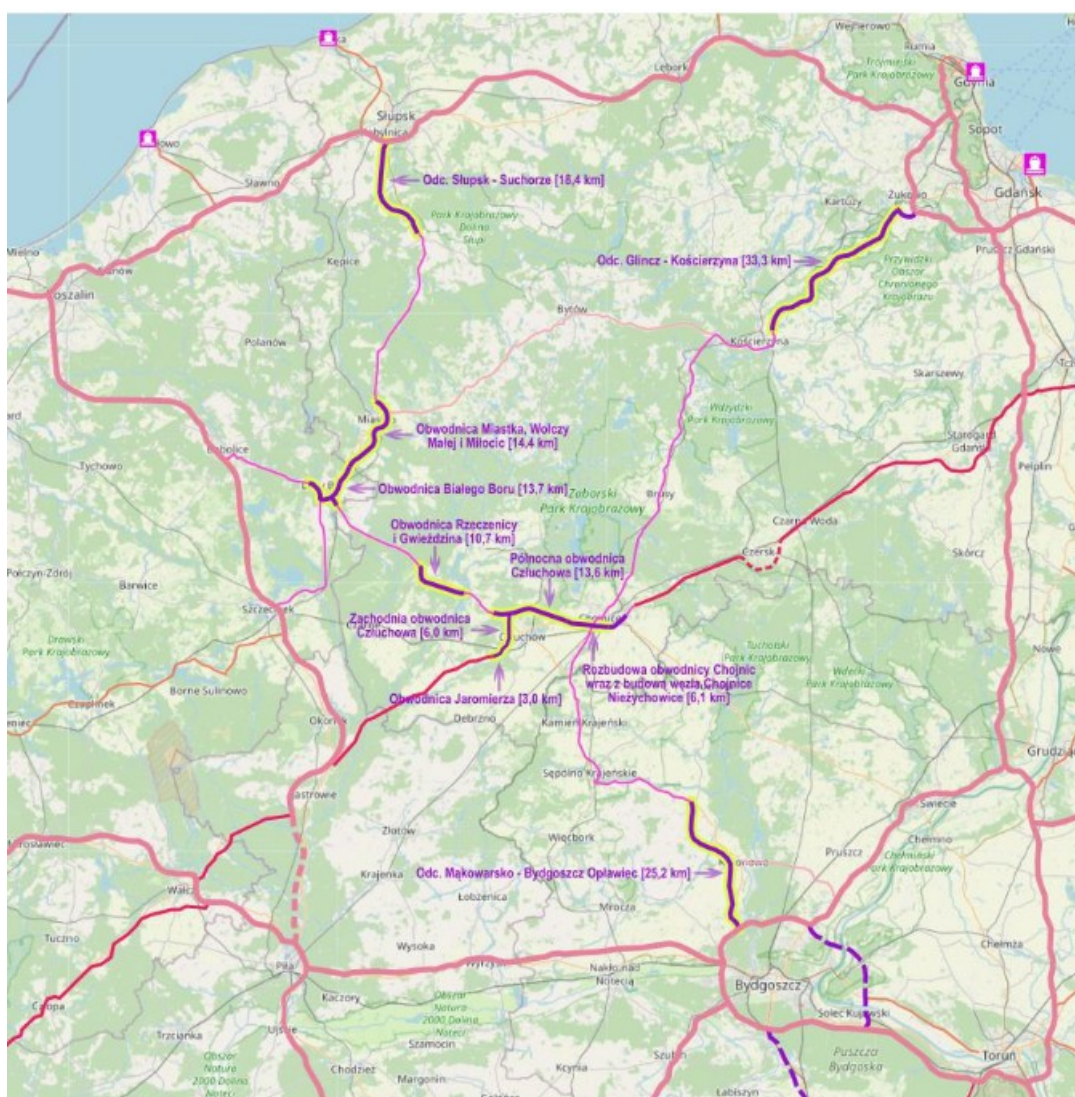
1. Wstęp

Pierwszym dokumentem rządowym, w którym pojawia się koncepcja drogi Via Pomerania jest opracowany przez Ministerstwo Obrony Narodowej „Pakt dla bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe”, który zaprezentowano w lutym 2025 roku. Trudności główne z jakimi boryka się ten projekt to brak ujęcia tej drogi w dokumencie Rady Ministrów jakim jest Krajowy Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad oraz stanowiska Ministerstwa Infrastruktury, z których wynika, że na dzisiaj nie jest to formalnie zdefiniowane zadanie inwestycyjne.

Niniejsze opracowanie ma na celu przyjrzenie potencjałowi drogi Via Pomerania w kontekście transportowym.

2. Charakterystyka portów Pomorza Środkowego

Według założeń koncepcyjnych droga Via Pomerania ma połączyć Ustkę ze Słupskiem, z Chojnicami i Bydgoszczą w pierwszym etapie, a w drugim etapie z Inowrocławiem i Koninem, czyli pośrednio z autostradą A2. Szczegółowy przebieg wyznaczyć miałyby studium korytarzowe.



Grafika z możliwym przebiegiem I etapu Via Pomerania autorstwa Ł. Kubiaka

Droga Via Pomerania w takim przebiegu objęłaby swoim zasięgiem port morski w Ustce bezpośrednio, a pośrednio z uwagi na bliskie położenie także w Darłowie, i Kołobrzegu. Otworzy to nowe możliwości dla kooperacji tych portów z Węzłem Logistycznym Bydgoszcz, którego obecna koncepcja rozwoju opiera się na rozwiązywaniu potrzeb przeładunkowych portów w Gdańsku i w Gdyni.

Kołobrzeg – jest to najważniejszy pod względem przeładunków port morski w tym rejonie, który przeładował w 2024 roku przeszło 200 tys. ton. (nie opublikowano pełnego podsumowania, ale w I półroczu było to ponad 126 tys. ton). W 2023 roku, który był lepszym – przeładunki wyniosły łącznie prawie 278 tys. ton, co miało związek ze zwiększonym ruchem z powodu tranzytu ukraińskiego zboża. Główny wolumen stanowi kruszywo z norweskich kamieniołomów. Kruszywo stanowiło w 2024 roku blisko 73 tys. ton przeładunków. Dzięki posiadaniu bocznicy kolejowej port umożliwia przeładunki kontenerowe.

Darłowo – ostatnie dane jakie zostały ujawnione dotyczą 2023 roku, wówczas port w Darłowie osiągnął wolumen ok. 120 tys. ton. Port Darłowo dysponuje bocznica kolejową.

Ustka - w 2024 roku wolumen przeładunkowy tego portu wyniósł niewiele ponad 50 tys. ton. Jednocześnie w publikacjach prasowych władze portu zapewniają o mocy przeładunkowej na poziomie około 200 tys. ton rocznie. Głównie było to kruszywo importowane ze Szwecji. Raport w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Państwa, który powstał przy MON zakłada dużą rozbudowę tego portu. Podobnie jak z Via Pomeranią, nie jednak twardych zapisów w dokumentach rządowych z tym zamiarem.

Do portu w Ustce nie jest obecnie doprowadzona bocznica kolejowa. W sąsiedztwie 500 metrów od granic portu znajdziemy taką infrastrukturę.

Koszalin – to miasto będące najsilniejszym ośrodkiem gospodarczym w tym rejonie nie posiada portu morskiego. Historycznie w Koszalinie działał kiedyś port, pojawiają się też lokalnie ambicje w kierunku jego budowy, powstają opracowania naukowe, ale na razie nie ma planów budowy portu w Mielnie (Kołobrzeg nie leży bezpośrednio na morzu). Nie można jednak wykluczyć takich decyzji w dalszej przyszłości.

4. Infrastruktura kolejowa

Opisane wyżej porty posiadają bocznicę kolejową, zatem na potencjalną kooperację powinniśmy patrzeć też przez pryzmat dostępności kolejowej. Jedynie Ustka nie ma w swoich granicach bocznicy, ale z uwagi na bliskość infrastruktury kolejowej, gdyby doszło do planowanej rozbudowy portu, zapewne i ten element zostałby w niej ujęty.

Dla skomunikowania z centrum kraju portów w Ustce (bocznicy zlokalizowanej 500 metrów od jego granic) i Darłowie kluczowa jest linia kolejowa nr 405, która jest linią jednotorową, częściowo zelektryfikowaną. Dokładniej chodzi o odcinek z Ustki do Szczecinka. Dalszy transport w kierunku Węzła Logistycznego Bydgoszcz może się odbywać przez linie 405 do Piły lub 210 przez Chojnice, a dalej linią nr 208 do linii nr 201 (linii strategicznej w korytarzu TEN Bałtyk-Adriatyk) lub linią 281 przez Krajnę do Nakła nad Notecią. Zarówno przebieg linii 405 Szczecinek – Piła oraz 210 to linie bez elektryfikacji, zatem nie ma możliwości stosowania taboru elektrycznego.

W zaprezentowanym we wrześniu 2025 roku w Ustce Raporcie w ramach Paktu dla Bezpieczeństwa Polski modernizacja linii 405 na odcinku Ustka – Szczecinek – Piła wskazana

została jako priorytet. Na razie nie znajduje się jednak to zadanie w krajowym programie kolejowym. Jedyne prace ujęte w tym dokumencie to krótki odcinek między Ustką i Słupskiem.

W przypadku portu w Kołobrzegu również istotnym węzłem jest Szczecinek, z którym ten port skomunikowanym jest linią nr 404. Ta linia również została ujęta w raporcie przy MON.

5. Podsumowanie

Dzisiejsze przeładunki łączne w portach w Kołobrzegu, Darłowie i Ustce przekraczają nieznacznie 300 tys. ton przeładunków, przy czym możemy mówić o mocach przerobowych powyżej 500 tys. ton. To jest jednak łącznie mniej niż połowa niż przeładunki piątego największego polskiego portu w Policach i ułamki w przeładunkach kluczowych 4 polskich portów: Gdańska, Gdyni i Świnoujścia. Około 300 tys. ton rocznie to 0,4% rocznego wolumenu portu w Gdańsku i 1,3% rocznego wolumenu portu w Gdyni.

Te porty notują jednak tendencję wzrostową, zatem w perspektywie kilku lat mogą być wartościowym partnerem dla Węzła Logistycznego Bydgoszcz. W szczególności, gdy dojdzie do realizacji zamiarów politycznych z Pomorza Środkowego, aby przyspieszyć rozwój portu w Ustce, z uwagi na to, że znajduje się on w przypadku konfliktu zbrojnego w lepszym położeniu od Trójmiasta, które mieści się blisko granicy z Federacją Rosyjską. Z tego też powodu budowa Via Pomerani oraz modernizacja linii kolejowej nr 405, a także 281 (obecnie nigdzie nie forsowana) mogą być istotną wartością dodaną.