

Marianna MARUSZCZAK, Izabella BOJKE*

ROZWÓJ PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU KOLEJOWEGO W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM, NA PODSTAWIE POMORSKIEJ KOLEI METROPOLITALNEJ

Słowa kluczowe: transport pasażerski, transport kolejowy, rozwój regionu

STRESZCZENIE

Pomorska Kolej Metropolitalna to jedna z najważniejszych inwestycji w województwie pomorskim. Celem projektu było stworzenie kolei regionalnej integracji różnych form transportu i komunikacji regionu z Trójmiasta i lotniska w Gdańsku. Celem artykułu jest pokazanie wpływu tej inwestycji na dalszy rozwój Trójmiasta i całego regionu.

1. WSTĘP

Pomorska Kolej Metropolitalna to jedna z najważniejszych inwestycji województwa pomorskiego i jedyna w Polsce linia wybudowana przez samorząd wojewódzki. Celem projektu było stworzenie systemu kolei regionalnej integrującej różne środki transportu. Wzdłuż 20-kilometrowej trasy powstało 8 przystanków pełniących funkcję węzłów integracyjnych dających możliwość pozostawienia samochodu osobowego na parking (Park and Ride) w celu zmiany środka transportu na bardziej ekologiczny i przyjazny dla środowiska. Cały projekt prowadzony jest przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe i dofinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007 – 2013. Wkład własny pochodzi z Funduszu Kolejowego oraz środków PKP PLK.

To regionalne połączenie kolejowe umożliwia skomunikowanie Gdańska i Gdyni z lotniskiem w Rębiechowie, połączenie peryferyjnych dzielnic Trójmiasta z centrum oraz skomunikowanie Gdańska z Kartuzami

* KNTiL TRANSLOG, Akademia Morska w Gdyni

i Kościerzyną [1]. Jest to również alternatywa dla transportu drogowego, a co za tym idzie odciążenie obwodnicy Trójmiejskiej oraz trasy łączącej Kaszuby z aglomeracją trójmiejską. Nowo wybudowana inwestycja pełni istotną rolę dla dalszego rozwoju Trójmiasta, Portu Lotniczego oraz całego południowego i zachodniego obszaru województwa pomorskiego [2].

2. POMORSKA KOLEJ METROPOLITALNA JAKO CEL POLITYKI TRANSPORTOWEJ UNII EUROPEJSKIEJ

Priorytetem polityki transportowej Unii Europejskiej jest poprawa mobilności ludzi i przepływu towarów, poprzez rozwój infrastruktury transportowej. Wsparcie transportu kolejowego oraz morskiego, polepszenie się jakości infrastruktury transportowej, tak aby możliwe było lepsze wykorzystanie transportu publicznego. Jednym z ważniejszych dokumentów strategicznych Unii Europejskiej wyznaczającym te cele są "Strategiczne Wytyczne dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej na lata 2007-2013". Pomorska Kolej Metropolitalna wpisuje się w założenia tego dokumentu poprzez poprawę dostępności i zapewnienie odpowiedniej jakości transportu publicznego oraz jest przyjazna dla środowiska naturalnego.

Innym ważnym unijnym dokumentem, w którego założenia wpisuje się budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej jest Zielona Księga "Ku nowej kulturze mobilności w mieście". Priorytetem dokumentu jest określenie wspólnych standardów, poprawa mobilności w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego oraz wdrażanie najlepszych rozwiązań na szczeblu lokalnym, regionalnym lub krajowym. Zielona księga wskazuje również na potrzebę promowania transportu publicznego oraz modernizację transportu ekologicznego (trolejbusy, tramwaje, metro oraz kolej podmiejska). Biała Księga z 2006 roku w sprawie europejskiej polityki komunikacyjnej zaleca między innymi wspieranie większej komplementarności między szybką koleją a transportem lotniczym.

Aglomeracja Trójmiejska jest drugim po Warszawie okręgiem, które ma bezpośrednie pasażerskie połączenie kolejowe centrum miasta z portem lotniczym. Umożliwia to szybki i sprawny transfer pasażerów oraz zmianę środka transportu, bez konieczności zastosowania pojazdów samochodowych. Kładzie również nacisk na poszanowanie środowiska naturalnego, a co za tym idzie - wspieranie transportu publicznego, w szczególności transportu kolejowego. Ten cel został zrealizowany poprzez budowę PKM, która ma między innymi zachęcić do zrezygnowania z transportu samochodowego na rzecz transportu kolejowego. Stworzenie Po-

morskiej Kolei Metropolitalnej idealnie wpisuje się w podane wyżej założenia unijnych dokumenty oraz koncepcję zrównoważonego rozwoju transportu [3].

3. CEL BUDOWY POMORSKIEJ KOLEI METROPOLITALNEJ

Głównym celem budowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej było połączenie centrum Gdańska i Gdyni z portem lotniczym im. Lecha Wałęsy w Gdańsku Rębiechowie. Przyczyniło się to do poprawy dostępności nie tylko centrum trójmiejskich miast, ale również peryferyjnych dzielnic aglomeracji, takich jak Osowa, Matarnia, Karwiny (tzw. „górny taras Trójmiasta”), z których jedynym środkiem komunikacji publicznej był autobus. Kolejnym argumentem dla budowy PKM było lepsze skomunikowanie innych regionów południowego oraz zachodniego Pomorza (powiat Kościerski, powiat Kartuski) z Gdańskiem. PKM zapewnia szybki i sprawny dojazd do miejsca pracy i szkoły, ponieważ wielu mieszkańców powiatu Kościerskiego i Kartuskiego codziennie pokonuje trasę z miejsca zamieszkania do Trójmiasta.

Dotychczasowe połączenie tych obszarów było możliwe jedynie za pomocą własnych środków transportu, bądź zbiorową komunikacją autobusową. Wadą tego była ograniczona liczba miejsc, rozkład oraz czas trwania podróży. Ważnym aspektem jest również rozwój turystyki miejscowości, przez które przebiega linia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Szczególnie w weekendy można zaobserwować wzmożony ruch pasażerów. Dzięki tego typu rozwiązaniu mieszkańcy Trójmiasta mogą w szybki, tani i efektywny sposób zwiedzić swój region. Kaszuby są to malownicze tereny, czyste jeziora, morenowe wzgórza, lasy, którą pozwalają w przyjemny i aktywny sposób odpocząć od zgiełku miasta.

Postępująca suburbanizacja w obszarze Metropolitalnym Trójmiasta zaczęła tworzyć tzw. „wąskie gardła”. Skutkowało to co raz większym zapotrzebowaniem na sprawne i szybkie połączenie w relacji centrum-peryferie. Dlatego budowa PKM przyczyni się do poprawienia dostępności transportowej tych regionów.

Zadania Pomorskiej Kolei Metropolitalnej [4]:

- umożliwienie mieszkańcom peryferyjnych dzielnic Trójmiasta dostępu do szybkiego transportu kolejowego,
- umożliwienie mieszkańcom gmin położonych na Kaszubach szybkiego dostępu do aglomeracji trójmiejskiej,
- powiązanie ze sobą centrum Gdańska i Gdyni z portem lotniczym im. Lecha Wałęsy w Rębiechowie,

- zapewnienie dostępu do pasażerskich dalekobieżnych i regionalnych przewozów kolejowych pasażerom linii lotniczych.

4. CHARAKTERYSTYKA PASAŻERSKIEJ SIECI KOLEJOWEJ W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM I AGLOMERACJI TRÓJMIEJSKIEJ

Położenie województwa pomorskiego sprawia, że na system transportowy Pomorza składają się wszystkie rodzaje transportu (lądowy, wodny, powietrzny). Sieć transportową w województwie tworzą [5]:

- 19,5 tys. km dróg samochodowych,
- 1,6 tys. km linii kolejowych,
- 207, 6 km dróg wodnych żeglownych,
- 12 portów morskich (2 o znaczenia międzynarodowym),
- 1 port lotniczy w Gdańsku.

Pasażerska sieć kolejowa obecnie ma długość około jednego tysiąca kilometrów. Środkowo-zachodnia część województwa pomorskiego w ogóle nie posiada dostępu do transportu kolejowego. Wciąż maleje długość linii kolejowych, na których prowadzony jest ruch pasażerski, dlatego bardzo ważną rolę w połączeniu transportowym województwa odgrywa zamiejski transport autobusowy, szczególnie na odcinku Kościerzyna – Trójmiasto, ponieważ stamtąd do aglomeracji codziennie dojeżdżają uczniowie oraz osoby pracujące.

Do czasów II Wojny Światowej istniało kolejowe połączenie Kaszub z Gdańskiem, była to tak zwana „Kolej Kokoszkowska” łącząca Gdańsk Wrzeszcz z Kokoszkami. Szlak został zbudowany w latach 1911-1914 z myślą o przewożeniu towarów budowlanych do prężnie rozwijającego się wówczas Gdańska. Niestety podczas II Wojny Światowej spora część infrastruktury, m.in. wiadukty kolejowe zostały doszczętnie zniszczone i nie odbudowane.

Jedynym połączeniem szynowym w aglomeracji trójmiejskiej jest Szybka Kolej Miejska, która łączy wszystkie miasta wchodzące w skład Trójmiasta oraz okoliczne miejscowości (Rumia, Reda, Wejherowo, Słupsk, Tczew). Częstotliwość kursowania pociągów w szczycie przewozowym wynosi od 7 – 10 minut, a poza szczytem 15 minut.

Dla kolei miejskich charakterystyczne są prędkości handlowe 2–3 razy wyższe od osiąganych przez autobusy miejskie i duża częstotliwość. W 2014 roku SKM przewiozła 35,7 miliona pasażerów. To o ponad 530 000 pasażerów więcej niż w roku 2013 [6].

5. ZNACZENIE PROJEKTU POMORSKIEJ KOLEI METROPOLITALNEJ DLA TRANSPORTU W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM

5.1. ZAŁOŻENIA PROJEKTU

Najważniejszym założeniem projektu PKM jest usprawnienie regionalnego transportu publicznego i kolejowego. Głównym elementem infrastrukturalnym jest budowa 20 – kilometrowego szlaku łączącego stację Gdańsk Wrzeszcz z portem lotniczym im. Lecha Wałęsy w Rębiechowie, gdzie zostaną wybudowane dwie łącznice w obydwu kierunkach, co umożliwi jazdę w stronę Gdyni Głównej i Kościerzyny. Wiąże się to z budową nowych ośmiu przystanków osobowych na linii nr 201, pomiędzy stacjami Gdańsk Osowa i Gdynia Główna. Sześć z nich będzie pełniło funkcję węzłów integracyjnych. Projekt obejmuje również modernizację tej linii na odcinku Gdynia Główna – Kościerzyna i ulepszenie węzła w Gliszczu, który umożliwi zjazd w kierunku Kartuz bez konieczności przesiadania się i zmiany kierunku jazdy. Cała nowa linia jest dwutorowa i zelektryfikowana, a maksymalna dopuszczalna prędkość wynosi 120 km/h.

Dojazd z Dworca Głównego w Gdańsku, dla osób nie posiadających własnych środków transportu, był możliwy jedynie autobusem, gdzie podróż trwała około 33 minuty. Transport z Gdańska do Kościerzyny zajmuje około 1.5 godziny, a pociągiem 2 godziny. Trasa pociągu jest okrężna i dodatkowo trzeba było się przesiąść w Gdyni. Z dojazdem do Kartuz jest jeszcze gorzej, ponieważ można tam dojechać jedynie autobusem. Założeniem PKM jest poprawa komunikacji kolejowej na tych trasach. Podróż z Gdyni do Kartuz możliwa jest jedynie dzięki połączeniu komunikacji autobusowej.

5.2. NAKŁADY INFRASTRUKTURALNE I INWESTYCYJNE

Rewitalizacja i modernizacja linii kolejowej nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port Centralny była inwestycją, mającą na celu podniesienie dopuszczalnej prędkości do 100 km/h na odcinku Gdynia Główna – Gdańsk Osowa i do 120 km/h na odcinku Gdańsk Osowa – Kościerzyna. Rezultatem tego jest skrócenie czasu przejazdu z Gdyni do Kościerzyny o 20-30 minut. Zostało to uzyskane dzięki całkowitej lub częściowej wymianie nawierzchni linii kolejowej oraz modernizacji urządzeń sterowania ruchem. Ważną rolę odgrywa tutaj również tabor kolejowy, w którego składzie znajduje się 10 spalinowych szynobusów wyprodukowanych przez firmę PESA z Bydgoszczy. Zostały one zakupione przez Samo-

rząd Województwa Pomorskiego za ponad 114 milionów złotych. Są to nowoczesne szynobusy, wyposażone w System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, WiFi, monitoring oraz klimatyzację. Dodatkowo przystosowane są do przewozów osób niepełnosprawnych. Posiadają wysuwany stopień zewnętrzny, który ma ułatwić wejście i wyjście z pojazdu [7].

Nowe perony i przystanki pasażerskie zostały zaprojektowane przez gdańską artystkę – Annę Waligórską. Na ścianach obiektów kolejowych zostały zamontowane najnowocześniejsze oprawy LED-owe, które w widowiskowy sposób oświetlają najbliższą okolicę. Do Dekoracja wiaduktu PKM zostały zastosowane nowatorskie systemy sterowania, które pozwalają w czasie rzeczywistym sterować oświetleniem z dowolnego miejsca poprzez interfejs na stronie internetowej [8].

Modernizacja węzła w Glinie, znajdującego się na trasie Gdynia Główna – Kartuzy, gdzie przecina się linia nr 201 z linią kolejową nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba, umożliwi przejazd bez konieczności zmiany kierunku jazdy w miejscowości Somonin. Dzięki temu trasa staje się krótsza o 9 kilometrów, skróci to czas przejazdu z Gdyni do Kartuz [9].

6. PODSUMOWANIE

Pomorska Kolej Metropolitarna jest największą inwestycją realizowaną przez samorząd województwa pomorskiego. Dzięki ogromnemu wsparciu Unii Europejskiej udało się wybudować 20 – kilometrową linię kolejową łączącą Gdańsk z lotniskiem i Kaszubami. Budowa nowego szlaku jest wielkim sukcesem i krokiem na przód dla rozwoju polskiego transportu kolejowego. Wpisuje się w ideę zrównoważonego rozwoju miast i jest jedyną tak wielką inwestycją w województwie pomorskim. Całkowity koszt inwestycji wyniósł 917,4 mln PLN netto. Środki finansowe uzyskane z Funduszu Unii Europejskiej to aż 656,5 mln PLN. Stanowi to 85% kwoty kwalifikowanej, wynoszącej 771 mln PLN [10]. Dzięki temu śmiałości i odwadnemu projektowi powstały nowoczesne stacje oraz przystanki pasażerskie. Usprawnił się ruch w miastach i zmniejszyły kongestie. PKM jest ogromnym udogodnieniem dla mieszkańców aglomeracji trójmiejskiej. Modernizacja i rewitalizacja węzłów kolejowych również usprawniła całą podróż. Nie ma już potrzeby zmiany kierunku jazdy. Skrócił się czas podróży. Trójmiasto stało się bardziej przyjazne i atrakcyjne dla mieszkańców całego regionu, przede wszystkim przez odciążeniu części ruchu samochodowego na rzecz kolejowego transportu pasażerskiego, jak również przez większe możliwości sprawnego i szybkiego przemieszczania się po całej aglomeracji. Dzięki PKM o wiele szybciej i wygodniej można się przedostać z Centrum Gdyni czy Gdańska

przede wszystkim na lotnisko. Jest to wyjątkowym udogodnieniem, gdyż zmniejsza się prawdopodobieństwo spóźnienia na odprawę samolotową, spowodowanego staniami w korkach. Pomorska Kolej Metropolitalna jest alternatywą dla wszystkich, którzy musieli dojeżdżać do miejsca pracy samochodem bądź autobusami. Możliwość pozostawienia samochodu na parkingach Park&Ride skraca codzienny dojazd do pracy. Projekt ten rozwinął również rynek mieszkaniowy. Teren wzdłuż nowo wybudowanej linii kolejowej stał się bardzo atrakcyjny dla deweloperów mieszkań. Zaczęto budować nowe osiedla mieszkaniowe, które znajdują się teraz w bardzo atrakcyjnym położeniu, ponieważ z dala od zgiełku miasta, lecz jednocześnie niedaleko do jego centrum.

LITERATURA

- [1] <http://www.pkm-sa.pl> , dostęp 04.11.2015
- [2] <http://www.bazabiur.pl/reports/pomorska-kolej-metropolitalna-nowe-perspektywy-rozwoju-trojmiejskiego-ryнку-nieruchomosci-68.pdf> dostęp 04.11.2015
- [3] <http://www.pkm-sa.pl/glowna/wp-content/uploads/2010/09/DSC-Aktualizacja-Studium-Wykonalno%C5%9Bci-06.03.2012.pdf> dostęp 8.11.2015
- [4] <http://www.bpbk.com.pl/> dostęp 6.11.2015
- [5] <http://www.pkm-sa.pl> dostęp 6.11.2015
- [6] <http://gdansk.naszemiasto.pl/artykul/skm-trojmiasto-w-2014-roku-przewiozlo-ponad-35-5-miliona,3253470,art,t,id,tm.html> dostęp: 06.11.2015
- [7] <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/na-tory-pkm-dotarly-pierwsze-szynobusy-pesa/> dostęp 7.11.2015
- [8] <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/olsniewajace-przystanki-pkm/#more-3115> dostęp 8.11.2015
- [9] http://kodik.wilis.pg.gda.pl/wp-content/uploads/2012/03/jurewicz_referat.pdf dostęp 6.11.2015
- [10] <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/komisja-europejska-zatwierdzila-zwiekszenie-dofinansowania-projektu-pomorskiej-kolei-metropolitalnej-do-85-procent/#more-2955> dostęp 7.11.2015

DEVELOPMENT OF PASSANGER RAIL TRANSPORT IN THE POMERANIAN REGION AS THE EXAMPLE OF POMERANIAN METROPOLITAN RAILWAY

Keywords: passenger transport, railway transport, regional development

ABSTRACT

Pomeranian Metropolitan Railway is the one of the most important investments in Pomeranian Province. The aim of the project was to create regional rail integrating different modes of transport and communication the region with the Tri-City and the airport in Gdansk. The aim of the article is to show the impact of this investment on the further development of the Tri-City and the whole region.