

INWESTYCJE MAJĄ PRZEKONAĆ DO KOLEI

Nie da się przekonać pasażerów do podróży koleją bez dobrej oferty.

A tej nie da się przygotować bez dobrej infrastruktury.

Dlatego tak ważne są inwestycje w linie kolejowe zwiększające dostęp do tego środka transportu

BAJPAS KARTUSKI

Bajpas kartuski to alternatywne połączenie kolejowe Gdańska z Kartuzami. Jeszcze trzy lata temu nikt nawet nie myślał o tym, że przez Kokoszki i Starą Piłę pojedą ponownie pociągi pasażerskie. Jednak analiza skutków modernizacji linii 201 Gdynia – Kościerzyna pokazała, że bez niego ruch między tymi miastami, ale także Kościerzyną i Gdańskiem, musiałby zostać na ponad dwa lata zawieszony. Udało się przekonać PKP PLK, że bez trasy objazdowej przez Starą Piłę czeka nas paraliż komunikacyjny. Zapadła decyzja o rewitalizacji i częściowej odbudowie linii.

Prace przy bajpase kartuskim podzielono na dwie części: modernizację ok. 15 km linii Gdańsk Kokoszki – Stara Piła – Żukowo – Gliniec (kursują dziś po niej pociągi towarowe) oraz odbudowę ok. 1,5 km toru na odcinku Gdańsk Kiełpinek – Gdańsk Kokoszki. Pierwsze zadanie spoczywa na barkach PKP PLK, a drugie na urzędzie marszałkowskim i należącej do niego spółce PKM SA.

W ramach prac PLK zmodernizowany zostanie ok. 9-kilometrowy odcinek linii 229 oraz wyremontowany 7-kilometrowy odcinek linii 234, na których nastąpi przywrócenie prędkości pociągów pasażerskich do 80 km na godz. Przebudowane zostaną perony w Gdańsku Kokoszkach, Żukowie Zachodnim, Leźnie i Starej Pile, które zostaną dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. W Starej Pile wybudowane zostaną nowe rozjazdy oraz dodatkowy tor, które umożliwią sprawne mijanie się pociągów.

Z kolei w ramach prac PKM odbudowana zostanie linia między Kiełpinkiem, a Kokoszkami. Projekt oprócz toru i połączenia z linią PKM obejmuje budowę lub przebudowę dwóch przepustów pod torami na potoku Bystrzec, przejścia pod torami łączącego osiedle Karczemki z terenami rekreacyjnymi przy zbiorniku Kiełpinek oraz wiaduktu drogowego łączącego ul. Osiedlową i Dojazdową.

ELEKTRYFIKACJA PKM

Inwestycja zrealizowana zostanie w latach 2020-23, równoległe z planowaną przez PKP PLK elektryfikacją linii kolejowej 201, z którą linia PKM łączy się w Rębiechowie. Dzięki temu już za kilka lat pasażerowie zyskają jeszcze większy komfort podróżowania po linii PKM szybszymi i bardziej pojemnymi pociągami elektrycznymi. Co ciekawe, linia PKM już na etapie planowania miała być elektryczna, jednak ze względu na brak trakcji na wspomnianej linii 201 (z Gdyni do Kościerzyny) plany elektryfikacji spółka musiała odłożyć w czasie.



Przy okazji elektryfikacji linii PKM wybudowany zostanie także dodatkowy przystanek Gdańsk Firoga, który będzie służył głównie pracownikom pobliskich firm branży IT.

– Elektryfikacja samej linii PKM, bez tworzącej z nią wspólnej sieci linii 201, byłaby bezcelowa, bo trakcja elektryczna kończyłaby się „ślepo” w Rębiechowie – wyjaśnia Grzegorz Mocarski, prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Przy okazji elektryfikacji zbudowany ma być też nowy przystanek PKM Gdańsk Firoga, pomiędzy Matarnią a Portem Lotniczym. Przystanek będzie miał wygląd analogiczny do istniejących. Wzór perforacji będzie natomiast nawiązywał do branży informatycznej. Również numeracja przystanku ma podkreślać związek z branżą IT. Przystanki PKM w Gdańsku mają numerację od 1 (Gdańsk Strzyża) do 8 (Gdańsk Rębiechowo). Przystanek Firoga, pomiędzy Matarnią (6) i lotniskiem (7) będzie miał numer 6@.

MODERNIZACJA LINII 201

Modernizacja linii kolejowej do Kościerzyny to najważniejsza obecnie inwestycja kolejowa w naszym regionie. I choć będzie znacznie droższa, niż sądzono, a prace rozpoczną się z opóźnieniem, to realizacja nie jest zagrożona. Na odcinku Kościerzyna – Somonino powstanie drugi tor, poprawiona zostanie też geometria linii, tak aby pociągi pasażerskie mogły jeździć z prędkością 140 km/godz. Z kolei na fragmencie Somonino – Kartuzy (LK 214) tak jak dzisiaj pozostanie jeden tor, ale zostanie całkowicie zmodernizowany. Prędkość szlakowa wynosić będzie 120 km/godz. Najciekawsze

prace będą związane z modernizacją fragmentu linii 229 Kartuzy – Gliniec. Sam tor na tym odcinku nie wymaga modernizacji, bo robiony był wraz z uruchomieniem PKM w 2015 r. Powstanie jednak obwodnica Kartuz. Jej długość wyniesie 3,2 km. Dzięki obwodnicy puszczenie pociągów z Gdańska do Kościerzyny przez Kartuzy wydłuży czas jazdy zaledwie o kilka minut, gdyż nie będzie konieczna zmiana kierunku jazdy. A połączenie pociągów Gdańsk – Kartuzy i Gdańsk/Gdynia – Kościerzyna w jedną relację będzie znacznie bardziej optymalne niż rozbijanie ich na dwa osobne kursy.

Na odcinku Somonino – Gliniec – Gdańsk Osowa powstaną: drugi tor, elektryfikacja i bezkolizyjne połączenie z linią PKM (w kierunku Gdyni). Na czas prac odcinek ten w całości będzie wyłączony z użytku. W podobnym czasie mają ruszyć prace na odcinku Gdańsk Osowa – Gdynia Główna. Tutaj powstanie m.in. trzeci tor. Jest on konieczny, gdyż różnica wysokości między Gdynią Główną a Gdańskiem Osową jest tak duża, że pokonanie tego odcinka przez pociąg towarowy zajęłoby ponad 40 minut.

Szacowany czas przejazdu z Gdańska-Wrzeszcza do Kościerzyny pociągu dalekobieżnego, który zatrzyma się tylko na lotnisku oraz w Żukowie i Kartuzach, to 48 min. Natomiast pociągu osobowego zatrzymującego się na wszystkich stacjach i przystankach to 82 min.



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko

WPŁYW PANDEMII NA INWESTYCJE KOLEJOWE W REGIONIE.

W JAKI SPOSÓB ODBUDOWAĆ ZAUFANIE PASAŻERÓW DO TRANSPORTU KOLEJOWEGO?

CYKL DEBAT

KOLEJ JAKO FUNDAMENT TRANSPORTU PUBLICZNEGO POMORZA - 5 LAT OD URUCHOMIENIA LINII PKM



29 CZERWCA 2020 R. O GODZ. 13:00

TRANSMISJA NA ŻYWO W INTERNECIE PROSTO Z SIEDZIBY POMORSKIEJ KOLEI METROPOLITALNEJ

▪ TROJMIASTO.WYBORCZA.PL ▪ PKM-SA.PL