

ELEKTRYFIKACJA LINII PKM

Pomorska kolej ma potencjał do dalszego rozwoju

Z marszałkiem województwa pomorskiego Mieczysławem Strukiem rozmawiamy o trwającej obecnie elektryfikacji Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i korzyściach, jakie ta inwestycja ma przynieść mieszkańcom regionu.

- Minęło 6 lat od uruchomienia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Czym był i jest ten projekt dla naszego regionu i jego mieszkańców?

- Przede wszystkim linia PKM umożliwiła wykluczonym wcześniej komunikacyjnie rejonom powiatów kartuskiego i kościerskiego szybki i wygodny dojazd koleją do metropolii trójmiejskiej. I odwrotnie – mieszkańcom Trójmiasta dała możliwość nie tylko przemieszczania się nowym szlakiem wewnątrz aglomeracji lecz także dojazdu do wielu miejscowości w regionie wcześniej niedostępnych dla kolei. Doskonale widać to w prowadzonych przez nas statystykach, z których wynika, że chociaż większość pasażerów dojeżdżających codziennie linią PKM stanowią mieszkańcy regionu i nowych gdańskich osiedli dojeżdżających do pracy lub szkół w Trójmieście, to całkiem spora grupa pasażerów przemieszcza się codziennie także w przeciwnym kierunku – do pracy i szkół w Żukowie, Kartuzach lub Kościerzynie.

- Ilu pasażerów korzysta z linii PKM?

- Wbrew sceptykom, którzy twierdzili, że pociągi na linii PKM będą woziły „powietrze”, Pomorska Kolej Metropolitalna okazała się trafioną inwestycją – co najlepiej widać po nieustannie rosnącej liczbie pasażerów PKM, od około 100 tysięcy miesięcznie jesienią 2015 r. do blisko 400 tys. przed pandemią. I chociaż epidemia COVID-19 wyhamowała te wzrosty, to po zakończeniu każdej z fal pandemii obserwowaliśmy wyraźny powrót pasażerów do naszych pociągów. W przypadku połączeń regionalnych był to powrót na poziomie nawet 90-100% liczby pasażerów sprzed pandemii, natomiast w przypadku połączeń aglomeracyjnych około 70%. Przykładowo czerwcu i lipcu 2021 r. na całej trasie PKM mieliśmy po niemal 300 tys. pasażerów miesięcznie. Dla porównania, w kwietniu 2021 r. – czyli w samym szczycie 3 fali – było ich 153 tysiące.

- Nic zatem dziwnego, że od kilku lat to właśnie Pomorzanie są wskazywani jako najchętniej podróżujący koleją mieszkańcy polskich regionów, w ogólnopolskim rankingu publikowanym przez Urząd Transportu Kolejowego.

- Tak wysoka pozycja Pomorza w rankingu UTK to zasługa konsekwentnej polityki rozwoju Pomorza jako regionu, który od lat stawia na transport szynowy. Najlepszym przykładem tego jest projekt Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Dziś, jeśli pojawiają się krytycy PKM, to narzekają raczej na częstotliwość połączeń, czy brak większych parkingów przy przystankach, a nie na to, że ta kolej powstała i jeździ. Powiem więcej: linia PKM stała się nową osią, wokół której chętnie lokują się kolejne inwestycje i powstają nowe osiedla, a to chyba najlepiej pokazuje potencjał tego projektu.

- Aby w pełni wykorzystać ten potencjał realizowana jest obecnie elektryfikacja linii PKM. Dlaczego nie zrobiono tego od razu?

- Linia PKM od samego początku planowana była jako linia elektryczna, jednak ze względu na brak trakcji elektrycznej na linii 201 (Gdynia – Kościerzyna), z którą linia PKM łączy się w Rębiechowie, plany elektryfikacji musieliśmy odłożyć w czasie, do momentu przygotowania przez PKP PLK projektu elektryfikacji linii 201. Elektryfikacja samej linii PKM, bez tworzącej z nią wspólną sieć linii 201 byłaby bezcelowa, bo trakcja elektryczna kończyłaby się „ślepo” w Rębiechowie. Dlatego obecnie, kiedy PKP PLK taki projekt przygotowują, w najbliższych latach wspólnie zelektryfikowane zostaną obie linie strategiczne dla transportu kolejowego w regionie.



Mieczysław Struk, marszałek województwa pomorskiego.

Fot. Materiały UMWP

W efekcie takiej decyzji mogliśmy skorzystać ze środków Unii Europejskiej dostępnych w perspektywie 2007-2013 i wybudować Pomorską Kolej Metropolitalną już w 2015 r. jako tymczasowo spalinową, aby mieszkańcy mogli z niej jak najszybciej skorzystać. Dzięki temu do tej pory na linii PKM przewieźliśmy już ponad 17,5 mln pasażerów, którzy nie skorzystaliby z kolei tylko w większości zapewne jeździliby dalej własnymi autami, gdybyśmy z jej budową czekali aż możliwa będzie także jej elektryfikacja.

- Jakie korzyści przyniesie mieszkańcom elektryfikacja linii PKM?

- Dzięki niej już za kilka lat nasi pasażerowie zyskają jeszcze większy komfort podróżowania po linii PKM szybszymi i bardziej pojemnymi pociągami elektrycznymi. Jako samorząd wojewódzki inwestujemy obecnie duże środki w nowy elektryczny tabor, który w przyszłości będzie mógł jeździć także po linii PKM. Pierwszych 10 już kupionych przez nas 5-członowych, elektrycznych Impulsów jeździ obecnie na trasach do Słupska i Elbląga. Planujemy kupić jeszcze aż 44 nowe Elektryczne Zespoły Trakcyjne, z czego

14 EZT dedykowanych będzie do obsługi PKM po jej elektryfikacji. Środki na zakup tych pojazdów będą pochodziły z nowej perspektywy unijnej, chociaż bierzemy pod uwagę również dofinansowanie tego przedsięwzięcia ze środków centralnych.

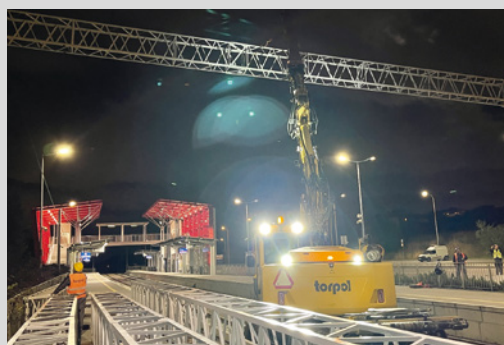
Elektryfikacja linii PKM otworzy ją także na możliwość nowych tras i połączeń, jeśli tylko przewoźnicy kolejowi będą tym zainteresowani. Przykładowo niektóre pociągi elektryczne z kierunku Elbląga i Tczewa, jeżdżące obecnie do Gdyni wyłącznie przez Sopot, będą mogły w przyszłości po zelektryfikowanej linii PKM jeździć do Gdyni przez Port Lotniczy. Dzięki temu mieszkańcy tamtych rejonów naszego województwa zyskają bezpośredni dojazd koleją na lotnisko.

- Czyli sama linia PKM dzięki elektryfikacji również zyska na swoim znaczeniu w układzie komunikacyjnym całego Pomorza?

- Jak kluczowym elementem całej sieci kolejowej Województwa Pomorskiego jest niewielka – jakby się wydawało – linia PKM najlepiej widać na mapie. Dzięki wybudowaniu 6 lat temu przez samorząd wojewódzki zaledwie 20-kilometrowego odcinka linii PKM i połączeniu nim istniejących już linii kolejowych 201 (Gdynia – Kościerzyna) oraz dalekobieżnej E 65 w Gdańsku Wrzeszczu możliwe stało się uruchomienie aż 4 nowych tras kolejowych dla mieszkańców dużej części Pomorza.

Przed 2015 r. na tym obszarze funkcjonowała tylko jedna linia z Kościerzyny przez Gdańsk Osowę do Gdyni, z której korzystało maksymalnie 40 tys. pasażerów miesięcznie i było to wówczas próg nie do przeskoczenia. W ogóle natomiast niemożliwe były bezpośrednie połączenia kolejowe z Gdańskiem i to zarówno z Kartuz, jak i z Kościerzyny. Dopiero uruchomienie linii PKM umożliwiło stworzenie bezpośrednich połączeń obu tych miast z Gdańskiem oraz nowego połączenia wewnątrz aglomeracji – z Gdańska Wrzeszcza do Gdyni Głównej przez Port Lotniczy. Czyli w ciągu kilku lat dzięki projektowi PKM w miejsce 1 trasy obsługującej maksymalnie 40 tys. pasażerów miesięcznie powstały aż 4 trasy z blisko 400 tys. pasażerów!

Obecnie, również m.in. przez pandemię, te wzrosty nie są już tak imponujące. Jednak spodziewamy się, że po elektryfikacji oraz ewentualnych nowych połączeniach, jakie w jej efekcie mogą się pojawić, czeka nas kolejna fala wzrostów liczby pasażerów na trasach obsługiwanych w ramach projektu PKM.



Prace przy elektryfikacji linii PKM rozpoczęły się w czerwcu 2021 r. od palowania fundamentów pod słupy i bramki trakcyjne na odcinku pomiędzy przystankami Brętowo i Kiełpiniek. Od września roboty przeniosły się na odcinek Kiełpiniek – Rębiechowo, a od stycznia 2022 planowana jest realizacja prac pomiędzy Brętowem i Strzyżą. Równolegle przez cały czas powstaje także nowy przystanek PKM Gdańsk Firoga, jaki przy okazji elektryfikacji będzie dodatkowo wybudowany pomiędzy przystankami Matarnia i Port Lotniczy. Zakończenie wszystkich prac związanych z dofinansowanym w 85% z funduszy UE projektem elektryfikacji linii PKM planowane jest w 2023 r.

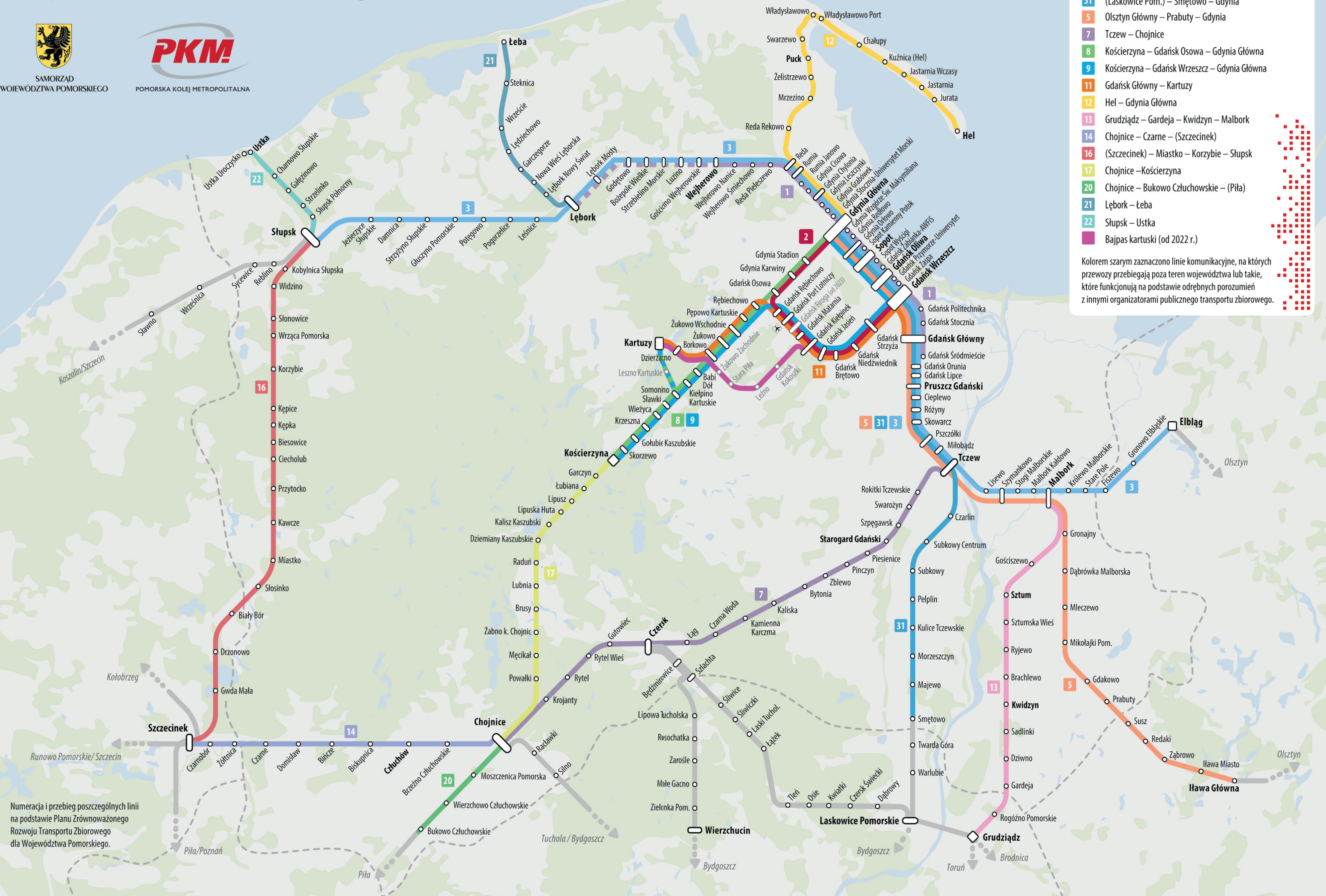
Schemat linii kolejowych Województwa Pomorskiego



Numeracja i przebieg poszczególnych linii
na podstawie Planu Zrównoważonego
Rozwoju Transportu Zbiorowego
dla Województwa Pomorskiego.

- 1 Gdańsk Śródmieście – Wejherowo – (Łeba)
- 2 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Port Lotniczy – Gdynia Główna
- 3 Elbląg – Gdynia Główna – Słupsk
- 31 (Laskowice Pom.) – Smętowo – Gdynia
- 5 Olsztyn Główny – Prabuty – Gdynia
- 7 Tczew – Chojnice
- 8 Kościerzyna – Gdańsk Osowa – Gdynia Główna
- 9 Kościerzyna – Gdańsk Wrzeszcz – Gdynia Główna
- 11 Gdańsk Główny – Kartuszy
- 12 Hel – Gdynia Główna
- 13 Grudziądz – Gardeja – Kwidzyn – Malbork
- 14 Chojnice – Czarne – (Szczecinek)
- 16 (Szczecinek) – Miastko – Korzybie – Słupsk
- 17 Chojnice – Kościerzyna
- 20 Chojnice – Bukowo Człuchowskie – (Piła)
- 21 Łeba – Łeba
- 22 Słupsk – Ustka
- Bajpas kartuski (od 2022 r.)

Kolorem szarym zaznaczono linie komunikacyjne, na których
przewozy przebiegają poza teren województwa lub takie,
które funkcjonują na podstawie odrębnych porozumień
z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego.





ROZPOCZĘLIŚMY ELEKTRYFIKACJĘ



„Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I - rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej” Faza III - elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z budową przystanku Gdańsk Firoga”

KALENDARIUM PROJEKTU:

- 2018 Podpisanie umowy z Centrum Unijnych Projektów Transportowych na dofinansowanie projektu ze środków UE (85 proc. kosztów kwalifikowalnych, czyli ok. 61,7 mln zł z 89 mln zł przewidzianych na realizację).
- 2019 – 2020 Przygotowanie projektu budowlanego elektryfikacji linii PKM i przystanku Gdańsk Firoga wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę.
- 2020/2021 Przetarg i wybór wykonawcy robót budowlanych.
- 2021 – 2023 Realizacja inwestycji.

www.pkm-sa.pl/projekty



ZESKANUJ KOD QR
I ZOBACZ FILM
O ELEKTRYFIKACJI PKM



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Unia Europejska
Fundusz Spójności



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

INFRASTRUKTURA



INFORMACJA



INWESTYCJE



Pomorska Kolej Metropolitalna SA
ul. Budowlanych 77, 80-298 Gdańsk,
tel. +48 58 350-11-00
e-mail: sekretariat@pkm-sa.pl
www.facebook.com/PomorskaKolejMetropolitalna