

# KONCEPCJA STRATEGII PRZEWOZOWEJ DLA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO, Z UWZGLĘDNIENIEM ROLI TRANSPORTU KOLEJOWEGO

## SPIS TREŚCI

1. Wstęp
2. Charakterystyka transportowa województwa pomorskiego
3. Sieć kolejowa
4. Sieć drogowa
5. Zdefiniowanie sieci kolejowej niezbędnej do wykonywania przewozów pasażerskich na terenie województwa pomorskiego
6. Możliwość wznowienia ruchu na wybranych liniach
7. Określenie potrzeb i kierunków rozwoju transportu w obszarze ciężącym do metropolii trójmiejskiej
8. Kształtowanie się potoków podróżnych na liniach kolejowych województwa pomorskiego
9. Scenariusze przyszłego popytu
10. Integracja poszczególnych środków transportu
11. Proponowany poziom obsługi kolejowej na poszczególnych liniach województwa pomorskiego
12. Podsumowanie

## STRESZCZENIE

*Przedstawiono charakterystykę układu transportowego województwa pomorskiego oraz rolę i funkcje transportu kolejowego na tle innych rodzajów transportu. Zdefiniowano podstawowy układ linii kolejowych, niezbędny do prowadzenia regionalnych przewozów pasażerskich na terenie województwa oraz nakreślono potencjalne możliwości odbudowy infrastruktury na wybranych odcinkach sieci. Na podstawie badań potoków podróżnych określono kierunki rozwoju transportu kolejowego w województwie, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru ciężącego do metropolii Trójmiasta. Zaproponowano poziomy obsługi na poszczególnych liniach kolejowych województwa pomorskiego, z określeniem liczby par pociągów oraz taboru trakcyjnego, z założeniem pełnego bądź częściowego ruchu cyklicznego, a także integracji w zakresie rozkładów jazdy i taryf z innymi rodzajami publicznego transportu zbiorowego.*

## 1. WSTĘP

Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa w Warszawie podjął się opracowania tematu określającego kierunki rozwoju transportu regionalnego w województwie pomorskim, ze szczególnym zwróceniem uwagi na rolę transportu kolejowego. W pracy przedstawiono obecny stan transportu publicznego na terenie województwa pomorskiego oraz zaprezentowano prognozowane kierunki jego rozwoju, z uwzględnieniem kluczowej roli, jaką spełnia transport kolejowy.

## 2. CHARAKTERYSTYKA TRANSPORTOWA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Województwo pomorskie leży w północnej, nadbałtyckiej części Polski. Znajduje się w strefie oddziaływania VI Korytarza Transportowego Europy Środkowo-Wschodniej (wyznaczonego przez Inicjatywę TINA), łączącego Skandynawię — poprzez aglomerację trójmiejską, Łódź i Warszawę — z Europą Środkową.

Układ komunikacyjny województwa pomorskiego obsługuje zarówno ruch tranzytowy międzynarodowy, jak i ruch o znaczeniu krajowym, zapewniając połączenia międzynarodowe i międzyregionalne.

Sieć komunikacyjna województwa jest stosunkowo dobrze rozbudowana i ma wyższy wskaźnik gęstości niż średnia krajowa. Jednak nie spełnia ona obecnych wymagań i potrzeb, ponieważ jest w dość znacznym stopniu zdekapitalizowana. Rozwój sieci komunikacyjnej nie nadąża za wzrostem natężenia ruchu. Stan techniczny jest daleki od pożądanego, a nakłady nie są w stanie zaspokoić aktualnych potrzeb.

Jednym z głównych problemów kształtującej się metropolii, jaką jest Trójmiasto, jest jej wewnętrzna niespójność transportowa, będąca efektem braku współpracy i koordynacji działania sieci kolejowej i drogowej oraz niewystarczające powiązania Trójmiasta z regionem.

Brak kompleksowych działań w sektorze transportu, związanych z narastającą motoryzacją, spowoduje w najbliższych latach wzrost skażenia środowiska naturalnego. Postępująca degradacja transportu zbiorowego, głównie kolei (w znacznie lepszej sytuacji znajduje się miejska komunikacja zbiorowa) oraz obecna, zdecydowanie promotoryzacyjna polityka władz (rozwój sieci drogowej miast, plany budowy autostrady A-1), bez wątplenia pogorszą stan atmosfery w województwie.

Głównym węzłem drogowym i kolejowym województwa pomorskiego jest Gdańsk. Ponadto istotną rolę w transporcie kolejowym odgrywają: Gdynia, Tczew, Malbork oraz Chojnice.

## 3. SIEĆ KOLEJOWA

Ogólna długość linii kolejowych eksploatowanych w województwie w 2001 r. wynosi 1350 km, w tym 457 km linii zelektryfikowanych, co w przeliczeniu na 100 km<sup>2</sup> daje wskaźnik gęstości odpowiednio: 7,4 km i 2,5 km (średnia dla kraju wynosi 6,4 km linii eksploatowanych/100 km<sup>2</sup> powierzchni ogólnej). Aż 974 km linii to linie jednotorowe.

W transporcie kolejowym kluczową rolę odgrywa linia o znaczeniu międzynarodowym C-E 65: *Gdynia—Gdańsk—Tczew—Warszawa/Bydgoszcz—Katowice—Zebrzydowice*.

Ponadto ważne są następujące linie magistralne znaczenia krajowego oraz linie regionalne:

- 1) 201 *Nowa Wieś Wielka—Kościerzyna—Gdynia Port Centralny*;
- 2) 202 *Gdańsk Główny—Stargard Szczeciński*;
- 3) 203 *Tczew—Chojnice—Szczecinek—Piła—Kostrzyn*;
- 4) 207 *Toruń Wschodni—Grudziądz—Malbork*;
- 5) 210 *Chojnice—Szczecinek—Runowo Pomorskie*;
- 6) 250 *Gdańsk Główny—Rumia (SKM)*.

## 4. SIEĆ DROGOWA

Układ komunikacji drogowej województwa opiera się na trzech drogach o znaczeniu krajowym i międzynarodowym:

- 1) nr 1 (*Gdańsk—Toruń—Łódź—Katowice*—granica czeska i słowacka);
- 2) nr 6 (*Gdańsk—Słupsk—Szczecin—Kolbaskowo*—granica niemiecka);
- 3) nr 7 (*Gdańsk—Warszawa—Kraków*—granica czeska i słowacka).

Istotne znaczenie w krajowym ruchu pasażerskim i towarowym mają też drogi krajowe:

- nr 21 (*Ustka—Słupsk—Szczecinek*),
- nr 22 (*Tczew—Chojnice—Gorzów—Kostrzyn*),
- nr 50 (*Nowy Dwór Gdański—Malbork—Grudziądz—Toruń*),
- nr 209 (*Słupsk—Bytów—Kościerzyna—Zblewo—Grudziądz*).

W województwie pomorskim, a zwłaszcza w Trójmieście, wiele robi się dla usprawnienia ruchu drogowego, jednak zakres tych prac jest ograniczony przez niewielkie możliwości finansowe. W ostatnich latach dokończono budowę trasy im. *Eugeniusza Kwiatkowskiego*, łączącej terminal kontenerowy w Gdyni z drogami dojazdowymi do obwodnicy trójmiejskiej (droga nr 6). Kolejnym etapem rozbudowy dróg będzie utworzenie bezpośredniego dojazdu do obwodnicy trójmiejskiej. Inwestycją odciążającą gdyński odcinek *Al. Zwycięstwa* jest budowa tzw. *Drogi Gdyńskiej*, która przejmie część ruchu tranzytowego. W Gdańsku trwa przebudowa ul. *Słowackiego*, która ułatwi dojazd z centrum Gdańska do lotniska w Rębiechowie oraz zachodniego odcinka trasy W—Z, która połączy drogę krajową nr 7 z drogą nr 1 oraz drogą nr 6. Na Martwej Wiśle ukończono budowę mostu wantowego, który łączy terminale przeładunkowe Portu Północnego z drogą krajową nr 7. W planach jest budowa tunelu pod Martwą Wisłą oraz 12-kilometrowego odcinka łączącego autostradę A-1 z miastem i portem.

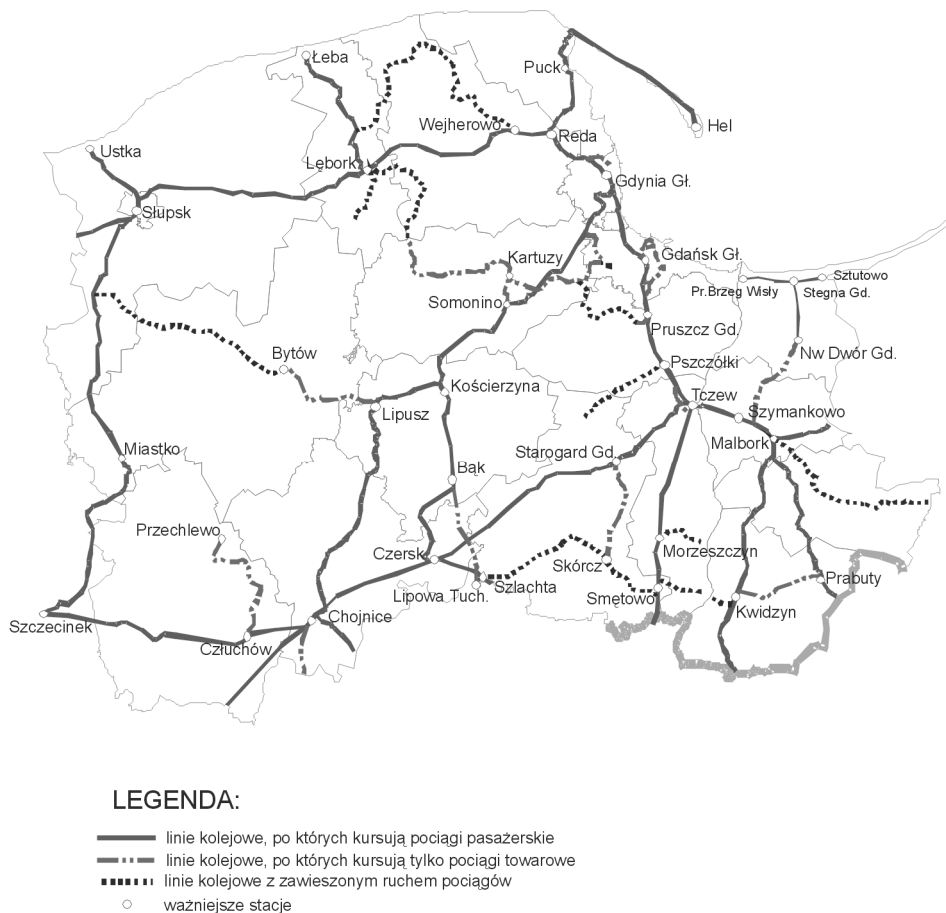
Z większych inwestycji drogowych, realizowanych w ostatnim dziesięcioleciu poza Trójmiastem, należy wymienić modernizację odcinka drogi krajowej nr 1 (*Gdańsk—Tczew*) i budowę obwodnicy Lęborka na drodze krajowej nr 6. W planach jest także budowa autostrady A-1 z Gdańska do Torunia i dalej do Łodzi.

Długość sieci dróg publicznych w województwie pomorskim wynosi:

- 1) drogi o nawierzchni twardej — 11212 km;
- 2) w tym o nawierzchni ulepszonej — 10160 km, gdzie:
  - drogi krajowe — 723 km,
  - drogi wojewódzkie — 1784 km,
  - drogi powiatowe — 5305 km,
  - drogi gminne — 2348 km.

## 5. ZDEFINIOWANIE SIECI KOLEJOWEJ NIEZBĘDNEJ DO WYKONYWANIA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH NA TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Biorąc pod uwagę spójność obsługi w pasażerskim ruchu regionalnym i aglomeracyjnym na terenie województwa pomorskiego stwierdzono konieczność utrzymania następujących linii kolejowych (rys.1):



Rys. 1. Sieć kolejowa w województwie pomorskim — proponowany wariant obsługi

- nr 9 na odcinku *Gdańsk Główny—Hława Główna*, długości 110 km,
- nr 131 na odcinku *Tczew—Laskowice Pomorskie*, długości 76 km,
- nr 201 na odcinku *Gdynia—Bak* oraz *Lipowa Tucholska—Wierzchucin*, długości 88 oraz 23 km,
- nr 202 na odcinku *Gdańsk Gł.—Słupsk*, długości 132 km,

- nr 203 na odcinku *Tczew—Chojnice*, długości 97 km,
- nr 204 na odcinku *Malbork—Elbląg*, długości 29 km,
- nr 207 na odcinku *Malbork—Grudziądz*, długości 76 km,
- nr 211 na odcinku *Kościerzyna—Chojnice*, długości 70 km,
- nr 210 na odcinku *Chojnice—Szczecinek*, długości 62 km,
- nr 213 na odcinku *Reda—Hel*, długości 62 km,
- nr 215 na odcinku *Bąk—Szlachta*, długości 33 km,
- nr 229 na odcinku *Lębork—Łeba*, długości 32 km,
- nr 250 na odcinku *Gdańsk Gł.—Rumia*, długości 32 km,
- nr 405 na odcinku *Szczecinek—Ustka*, długości 122 km,
- nr 743 na odcinku *Lipowa Tucholska—Szlachta*, długości 2 km.

Łączna liczba kilometrów linii kolejowych, proponowanych do obsługi ruchu regionalnego oraz aglomeracyjnego w województwie pomorskim wynosi 1046. Wytypowano dwa odcinki, na których należy zawiesić ruch pociągów: między Bąkiem a Lipową Tucholską (linia 201, odcinek długości 22 km) oraz linię nr 249 na odcinku *Gdańsk Gł.—Gdańsk Nowy Port*, długości 8 km.

Celem zwiększenia potoków pasażerów i zwiększenia obsługi większych miejscowości na trasie *Kościerzyna—Wierzchucin*, pociągi w tej relacji proponuje się skierować od Bąka przez Czersk, Szlachtę i ze zmianą kierunku jazdy na te same stacje do Lipowej Tucholskiej. Na skutek takiego działania jedynie miejscowości Wojtal i Szałamaje będą pozbawione obsługi, natomiast zyskuje miasto Czersk oraz wieś Szlachta, dzięki czemu zostaną ułatwione podróże z tych dwóch miejscowości w kierunku Trójmiasta oraz Bydgoszczy. Czas przejazdu między Kościerzyną a Wierzchucinem będzie wydłużony o około pół godziny, lecz ważnym czynnikiem jest tu pozyskanie nowych podróźnych, zwłaszcza w relacji *Czersk—Kościerzyna*, której dotychczas w regionalnym ruchu kolejowym nie było, a czas przejazdu koleją będzie między tymi miastami o wiele krótszy niż autobusem.

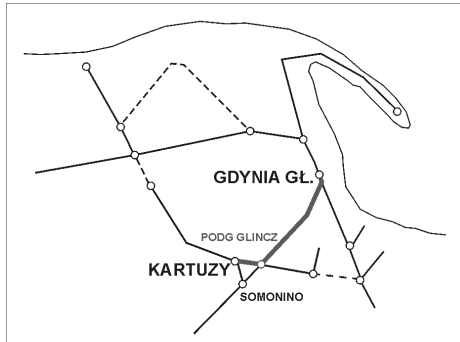
Aby zapewnić odpowiednie skomunikowania z pociągami w województwach ościennych, zdecydowano się wydłużyć trasy pociągów do najbliższych węzłów kolejowych, znajdujących się poza granicami województwa pomorskiego. Takie działanie ma zapobiec marginalizacji obszarów położonych z dala od większych ośrodków miejskich oraz umożliwić bezproblemowy transport do województw sąsiednich.

## **6. MOŻLIWOŚĆ WZNOWIENIA RUCHU NA WYBRANYCH LINIACH**

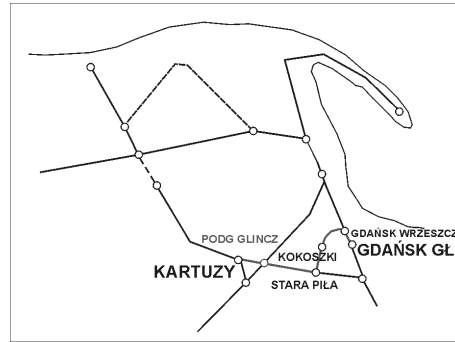
Obecnie nie proponuje się wznowienia obsługi żadnej z zlikwidowanych linii kolejowych. Jednak linią, na której miałoby sens wznowienie przewozów, jest linia *Somoni-no—Kartuzy—Lębork*. Niestety, dekapitalizacja urządzeń srk na stacjach, likwidacja sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych oraz brak nawierzchni na około trzykilometrowym szlaku pomiędzy Kamienicą Królewską a Lęborkiem uniemożliwiają beznakładowe wznowienie ruchu pasażerskiego na tej linii.

Biorąc pod uwagę sens wznowienia ruchu na wybranym odcinku, uwzględniając nakłady ze strony zarządcy infrastruktury, wytypowano dwie potencjalne relacje, w których obsługa koleją miałaby sens, z powodu istniejących dużych potoków podróźnych.

Pierwszą z nich jest relacja *Gdynia—Kartuzy* przez *Glinicz* (rys. 2). Aby uruchomić takie połączenie trzeba byłoby odbudować posterunek odgałęźny *Glinicz*. W wariantcie minimalnym konieczne byłoby wbudowanie dwóch rozjazdów zwyczajnych, w wariantcie zaś maksymalnym — odbudowa całego układu torowego, na który składa się 5 rozjazdów zwyczajnych, skrzyżowanie torów oraz żeberko ochronne wraz z kozłem oporowym. W wariantcie uproszczonym byłyby możliwe relacje z kierunku *Gdyni* w kierunku *Kartuz*, natomiast w wariantcie rozszerzonym — wszelkie możliwe relacje między liniami 201 i 229. Oba warianty wymagałyby budowy urządzeń srk, wraz z semaforami świetlnymi wjazdowymi na posterunek, sterowanymi zdalnie, np. ze stacji *Żukowo Wschodnie*.



Rys. 2. *Gdynia Gł.—Kartuzy* jako potencjalna relacja możliwa do wznowienia



Rys. 3. Odbudowa linii kolejowej *Kokoszkki—Gdańsk Wrzeszcz* warunkiem koniecznym rewitalizacji połączenia kolejowego *Kartuz* z *Gdańskiem*

Drugą z proponowanych relacji jest: (*Gdańsk Główny*)—*Gdańsk Wrzeszcz*—*Stara Piła*—*Kartuzy* (rys. 3). Jednak z powodu wysokich kosztów odbudowy odcinka linii pomiędzy *Gdańskiem Wrzeszczem* a *Kiełpinkiem*, uwzględniając konieczność odbudowy budowli inżynierskich, naprawy nawierzchni na pozostałym odcinku linii, instalowania urządzeń srk na stacjach w *Kokoszkach* i *Starej Pile*, propozycja ta może być jedynie brana pod uwagę jako koncepcja rewitalizacji linii kolejowej, wymagająca długofalowego prognozowania i pracy wielu podmiotów.

## 7. OKREŚLENIE POTRZEB I KIERUNKÓW ROZWOJU TRANSPORTU W OBSZARZE CIĄŻĄCYM DO METROPOLII TRÓJMIEJSKIEJ

Podstawowym szkieletem transportowym dla województwa pomorskiego, a także Trójmiasta są linie:

- nr 9 *Gdańsk Główny—Hawa (Warszawa)*,
- nr 202 *Gdańsk Główny—Słupsk (Stargard Szczeciński)*,

— nr 250 *Gdańsk Główny—Rumia* (wydzielona linia, której zarządcą jest PKP SKM Spółka z o.o.).

Podstawowy na tych liniach jest aglomeracyjny i regionalny ruch pociągów, których relacje wychodzą poza ścisły obszar metropolii Trójmiasta, na jego obrzeża: do Lęborka, Tczewa, a nawet do Elbląga, który, mimo znajdowania się w województwie warmińsko-mazurskim, pozostaje w ścisłych powiązaniach transportowych z Trójmiastem.

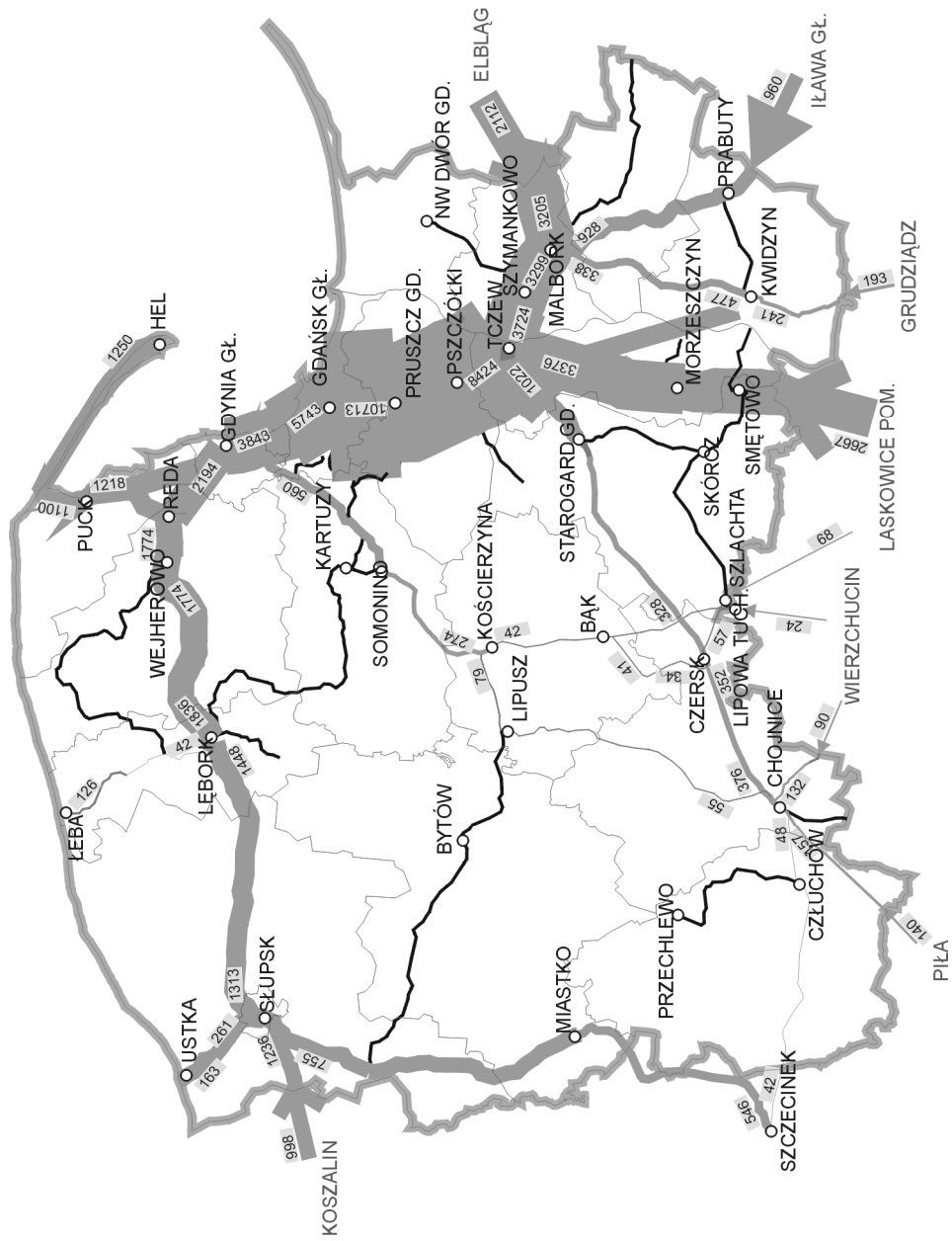
Ważnym uzupełnieniem wymienionych linii kolejowych, zwłaszcza dla transportu północ—południe, jest linia nr 131 *Tczew—Smętowo (Chorzów Batory)*.

Wymienione linie należą do najbardziej obciążonych i są poza tym (oprócz linii nr 250) liniami magistralnymi, zważywszy na ich charakter, pełnioną rolę oraz rodzaj przewozów. Pozostałe linie, na których prowadzony będzie ruch pasażerski, będą uzupełniającą siecią połączeń regionalnych w województwie.

## **8. KSZTAŁTOWANIE SIĘ POTOKÓW PODRÓŻNYCH NA LINIACH KOLEJOWYCH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO**

Na bazie danych uzyskanych podczas badań pociągów na węzłach, badań w wybranych pociągach i opierając się na analizie innych danych było możliwe opracowanie szacunkowych, średniodobowych wielkości potoków podróźnych, wychodzących z poszczególnych węzłów kolejowych, z podziałem na pociągi osobowe i pozostałe. Wielkości te zostały pokazane na mapkach (rys. 4 i rys. 5). Na rysunku 4 przedstawiono średniodobowe potoki podróźnych w pociągach regionalnych na węzłach w 2004 r. (z uwzględnieniem pociągów pospiesznych), natomiast na rysunku 5 — tylko w pociągach osobowych. Prezentowane dane nie uwzględniają pociągów aglomeracyjnych SKM między Gdańskiem Gł. a Wejherowem.

Przedstawione wielkości potoków podróźnych pokazują, że jest wyraźne ciążenie w kierunku konurbacji trójmiejskiej, przy czym można zaobserwować, że na wielkość tych potoków mają wyraźny wpływ przejazdy codzienne do i z pracy (szkoły). Podróże te odbywają się z reguły w promieniu 50—70 km od Trójmiasta.



Rys. 4. Szacowane dobowe potoki podróżnych w pociągach osobowych i pospiesznych





## 9. SCENARIUSZE PRZYSZŁEGO POPYTU

Od wielu lat występuje tendencja spadkowa wielkości przewozów pasażerskich na terenie województwa pomorskiego. Najbliższe 5 lat będzie decydujące dla dalszego kształtu transportu, w tym kolejowego, w Polsce, a tym samym dla kształtu transportu kolejowego w województwie pomorskim. Prawdopodobne wydają się dwa następujące warianty.

### 1. W a r i a n t p e s y m i s t y c z n y

Reformy gospodarcze nie przynoszą spodziewanego wzrostu gospodarczego, a zatem możliwości budżetu dotyczące wielkości dotacji na kolejowe przewozy pasażerskie i na utrzymanie linii kolejowych pozostają na tym samym poziomie lub nawet zostają zmniejszone. Kontynuowana jest polityka ograniczania przewozów na wybranych liniach regionalnych, przez co przewozy nadal spadają w tempie 5% rocznie, powodując praktycznie całkowite wstrzymanie przewozów na liniach lokalnych i ustabilizowanie się za 3—4 lata przewozów na liniach magistralnych na określonym poziomie.

### 2. W a r i a n t o p t y m i s t y c z n y

Polska przejmuje strategię Unii Europejskiej w zakresie rozwoju przewozów kolejowych, funduszy pomocowych, zmianie polityki kolejowej państwa i prorynkowego podejścia przewoźników kolejowych. Pojawienie się wzrostu gospodarczego powoduje wyhamowanie tendencji spadkowej w przewozach pasażerskich do 2005 r. i następnie — po 2005 r. — w tempie 0,5% do 1,5% do 2008—2010 r. przewozy będą wzrastać. Z punktu widzenia całości zagadnień polityczno-ekonomicznych i historycznych bardziej prawdopodobny wydaje się wariant optymistyczny, w którym tylko ewentualne terminy i poziomy zmian wielkości przewozów pasażerskich mogą nieco odbiegać od przyjętych założeń. Obserwowany ciągle wzrost cen paliw urealnienia wzrost znaczenia transportu zbiorowego. Powolne, stałe zwiększanie się przewiezionej liczby pasażerów można już zauważyć w przewozach aglomeracyjnych SKM na terenie Trójmiasta.

## 10. INTEGRACJA POSZCZEGÓLNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU

Zagadnienia związane z organizacją komunikacji zbiorowej na terenie województwa powinny obejmować problematykę powiązania ze sobą poszczególnych rodzajów transportu, zwłaszcza zaś transportu kolejowego z regionalnymi, podmiejskimi i miejskimi liniami autobusowymi. Na terenie województwa pomorskiego istnieją następujące linie krajowej, regularnej komunikacji autobusowej (bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej):

- 24 linie dalekobieżne — długości 8913 km,
- 394 linie regionalne — długości 29798 km,
- 1035 lini podmiejskich — długości 38242 km,
- 61 lini miejskich — długości 560 km.

Ponadto w szesnastu miastach jest 2867 km linii autobusowych komunikacji miejskiej, w tym trasy autobusowe (i trolejbusowe) wynoszą 1378 km, a tramwajowe 50 km.

Biorąc pod uwagę specyfikę obsługi podróżnych w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym, można zaproponować dwa rodzaje węzłów integracyjnych:

- 1) integracja pociągów regionalnych (aglomeracyjnych) ze środkami komunikacji miejskiej (autobus, tramwaj, trolejbus);
- 2) integracja pociągów regionalnych (aglomeracyjnych) z autobusami komunikacji podmiejskiej i regionalnej (PKS).

W odniesieniu do pierwszej grupy węzłów integracyjnych szczególną uwagę należy zwrócić na węzły integrujące komunikację miejską w Trójmieście z Szybką Koleją Miejską (SKM). Ponieważ SKM jest „kręgosłupem” w komunikacji zbiorowej, szczególnie ważne jest odpowiednie dowiązanie do istniejących przystanków SKM sieci komunikacji miejskiej. Należy zadbać o odpowiednią koordynację rozkładów jazdy, zwłaszcza w godzinach pozaszczytowych, w porze nocnej i dniach wolnych od pracy, gdy częstotliwość ruchu jest mniejsza.

Poza fizyczną integracją środków transportu publicznego istotnym zagadnieniem jest także ich integracja taryfowa. Według szacunków, poprzez wprowadzenie wspólnego biletu na wszystkie środki komunikacji miejskiej w obszarze konurbacji trójmiejskiej (włączając Tczew oraz Wejherowo), liczba podróży Szybką Koleją Miejską wzrosłaby z obecnych 13%, wszystkich podróży wykonywanych transportem publicznym w Trójmieście, do 25%. Niestety, aby była możliwa pełna integracja taryfowa jest niezbędne wprowadzenie zmian w ustawodawstwie, w odniesieniu do ujednoczenia ulg ustawowych, co jest obecnie podstawową przeszkodą w tworzeniu systemów wspólnych biletów. Poszczególne ulgi ustawowe powinny odnosić się do rodzaju transportu (np. być identyczne dla komunikacji miejskiej, transportu aglomeracyjnego i regionalnego), nie zaś zróżnicowane w zależności od rodzaju danego środka transportu, jak to jest obecnie stosowane, np. w przypadku ulg studenckich.

Wydaje się, że istotnym zagadnieniem jest lokalizacja węzłów przesiadkowych (integracyjnych) w pozostałych — poza Trójmiastem — miejscowościach województwa. W tych przypadkach głównym składnikiem integrowanym będą, oprócz regionalnego transportu kolejowego, autobusy komunikacji regionalnej (PKS), a ponadto — w większych miastach — także autobusy komunikacji miejskiej.

Należy zauważyć, że określenie *w ę z e ł i n t e g r a c y j n y* odnosi się do znajdujących się w pobliżu stacji kolejowej (przystanku kolejowego): grupy przystanków, (autobusowych i tramwajowych), pętli (autobusowej, trolejbusowej, tramwajowej) oraz dworca autobusowego; dogodna ich lokalizacja względem siebie powinna umożliwiać sprawne i zorganizowane przesiadanie z jednego rodzaju transportu do innego. W pozostałych przypadkach, zwłaszcza w obszarach pozamiejskich, będzie raczej mowa o *p u n k c i e p r e s i a d k o w y m*, którym z reguły jest przystanek autobusowy, usytuowany w pobliżu stacji (przystanku kolejowego).

## **11. PROPONOWANY POZIOM OBSŁUGI KOLEJOWEJ NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO**

W ramach opracowania określono założenia do rozkładów jazdy dla poszczególnych linii województwa pomorskiego. Numery przy liniach oznaczają tabele Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów. Podczas konstruowania rozkładu jazdy pociągów regionalnych przyjęto następujące założenia:

- ruch cykliczny na wszystkich liniach (na tych z mniejszą liczbą pociągów — przynajmniej zastosowanie jednakowej końcówki minutowej w odjazdach z poszczególnych stacji),

- odstępstwa od cyklu w szczycie porannym stosowane tylko w razie konieczności zapewnienia dojazdu do szkół,
- dla każdej linii oferta nie może być mniejsza niż 4 pary pociągów.

*T r a s a S ł u p s k—U s t k a* (tab. 380a)

Siedemnaście par pociągów, z czego 8 kursuje codziennie, 2 — w dni robocze, natomiast pozostałe 7 — w sezonie codziennie, a poza sezonem — tylko w dni robocze. Do obsługi trakcyjnej służy jednostka elektryczna EN57. Z powodu małych potoków podróżnych, byłoby korzystne uruchomienie elektrycznego autobusu szynowego o pojemności 80 miejsc siedzących.

*T r a s a S z c z e c i n e k—S ł u p s k* (tab. 383)

Sześć par pociągów w relacji *Szczecinek—Słupsk* oraz 1 para w relacji *Miastko—Słupsk*, z tego 2 pary pociągów kursujące tylko w dni robocze. Proponuje się obsługę spalinowymi zespołami trakcyjnymi o pojemności 120 miejsc siedzących. Wybrane kursy (szczytowe) dodatkowo wzmocnione wagonem doczepnym, dostosowanym do współpracy z jednostkami motorowymi. W początkowym okresie obsługi linii możliwa jest eksploatacja lokomotywy spalinowej z trzema wagonami doczepnymi typu 120A.

*T r a s a M a l b o r k—I ł a w a G ł ó w n a* (tab. 400)

Dwanaście par pociągów, z czego 3 kursują tylko w dni robocze. Do obsługi trakcyjnej przewiduje się jednostkę EN57.

*T r a s a M a l b o r k—G r u d z i ą d z* (tab. 415)

Siedem par pociągów w relacji *Malbork—Grudziądz*, z czego jedna para kursuje tylko w dni robocze. Dodatkowo 3 pary pociągów w relacji *Malbork—Kwidzyn*, jedna z nich kursuje codziennie, druga w dni robocze, trzecia w dni robocze i soboty (tam) oraz w niedziele (powrót). Jako obsługę większości obiegów proponuje się wagon motorowy (autobus szynowy) o pojemności 80 miejsc siedzących.

*T r a s a C h o j n i c e—K o ś c i e r z y n a* (tab. 424)

Pięć par pociągów kursujących na całej trasie we wszystkie dni tygodnia oraz 1 para pociągów relacji *Chojnice—Brusy*, kursująca tylko w dni robocze. Obsługę trakcyjną stanowi wagon motorowy (autobus szynowy) o pojemności 80 miejsc siedzących.

*T r a s a T c z e w—C h o j n i c e—S z c z e c i n e k* (tab. 426 oraz 385)

Osiem par pociągów w relacji *Tczew—Chojnice*, 2 pary *Tczew—Starogard Gdański*, 4 pociągi *Tczew—Szczecinek* (5 pociągów *Szczecinek—Tczew*) oraz 1 pociąg *Chojnice—Szczecinek*, z tego 9 par pociągów kursuje codziennie. Proponowaną obsługą trakcyjną dla większości obiegów jest wagon motorowy (autobus szynowy) o pojemności 80 miejsc siedzących, w pociągach kursujących w godzinach szczytu, wzmocniany przystosowanym wagonem doczepnym.

*T r a s a T c z e w—L a s k o w i c e P o m o r s k i e* (tab. 430)

Siedemnaście par pociągów relacji *Tczew—Laskowice Pomorskie* oraz 1 para relacji *Tczew—Smętowo*, z czego 15 par pociągów kursowania codziennego. Obsługą trakcyjną jest jednostka elektryczna EN57.

*T r a s a G d y n i a G ł .—K o ś c i e r z y n a—C z e r s k—B y d g o s z c z G ł .*  
(tab. 440)

W przeciwieństwie do tradycyjnego przebiegu trasy (w całości linią 201), zaproponowano zrezygnowanie z obsługi odcinka *Bąk—Lipowa Tucholska* na rzecz poprawy liczby połączeń na odcinku *Kościerzyna—Bąk—Czersk—Szlachta—Lipowa Tucholska*. Na poszczególnych odcinkach tej trasy kursuje następująca liczba par pociągów:

- 1) *Gdynia—Kościerzyna* — 10 par pociągów, w tym jeden tylko w dni robocze;
- 2) *Kościerzyna—Czersk* — 6 par pociągów, w tym jedna para w dni robocze;
- 3) *Czersk—Bydgoszcz Gł.* — 4 pary pociągów.

Proponowany tabor: w zależności od obiegu i obciążenia pociągu — wagony motorowe (szynobusy) o pojemności od 80 do 120 miejsc siedzących, niektóre wzmocnione wagonem doczepnym w pociągach kursujących w godzinach szczytu.

Trasa *Gdynia Gł.—Hel* (tab. 450)

Dziesięć par pociągów relacji *Gdynia Gł.—Hel*, 1 para relacji *Gdynia Gł.—Władysławowo* oraz 1 para pociągów relacji *Kościerzyna—Gdynia Gł.—Władysławowo*. Poza obiegami pociągów ze składami wagonowymi, stanowiącymi przedłużenie relacji pociągów dalekobieżnych z Gdyni, pozostałe pociągi to wagony motorowe (szynobusy) o pojemności od 80 do 120 miejsc siedzących, niektóre wzmocnione wagonem doczepnym w pociągach kursujących w godzinach szczytu.

Trasa *Lębork—Łeba* (tab. 451)

Założono wykorzystanie 9. par pociągów, w tym jedną parę kursującą tylko w dni robocze. Taborem będą szynobusy o pojemności 45 miejsc siedzących.

Trasa *Ślupsk—Gdynia—Gdańsk—Tczew—Elbląg*  
(tab. 380, 400, 451, 452, 505)

Podstawowy ciąg komunikacyjny województwa. Zakłada się jego obsługę dwunastoma parami pociągów (przyspieszone na odcinku *Lębork—Tczew*) z jednostkami elektrycznymi serii EN71. Uzupełnieniem tych połączeń będą pociągi pospieszne oraz pociągi SKM (z linii nr 250), których trasę wydłużono w kierunku Lęborka i Tczewa.

Trasa (*Lębork*)—*Wejherowo—Gdańsk Gł.—(Tczew)* (tab. 452)

Do obsługi trasy SKM przyjęto wykorzystanie ogółem 16 obiegów zespołów trakcyjnych 2xEN57 na trasie *Gdańsk Gł.—Wejherowo* oraz na trasach wydłużonych. Częstotliwośćjazd odbywa się: co 30 minut we wczesnych godzinach porannych i późnych godzinach wieczornych, co 15 minut w okresie porannym, międzyszczytowym oraz wieczornym, a 7,5 minuty w okresie szczytu porannego oraz popołudniowego. W dni wolne od pracy ruch pociągów odbywa się w podstawowym cyklu co 15 minut (w ciągu większości dnia). Część kursów pociągów kończy bieg na stacji Rumia bądź Gdynia Cisowa. Uzupełnieniem rozkładu SKM jest wydłużenie tras niektórych pociągów do relacji *Gdańsk Gł.—Lębork* (częstotliwość co godzinę) oraz *Wejherowo—Tczew* (częstotliwość co godzinę). Pociągi te są uzupełnieniem regionalnych pociągów przyspieszonych i na odcinkach *Lębork—Wejherowo* oraz *Gdańsk Gł.—Tczew* zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach osobowych.

## 12. PODSUMOWANIE

Kluczową rolę w transporcie publicznym województwa pomorskiego odgrywa transport kolejowy, którego szkieletem jest trasa *Ślupsk—Lębork—Trójmiasto—Malbork—Elbląg*. Uzasadnione wydaje się przedłużanie relacji pociągów aglomeracyjnych, poruszających się w obrębie Trójmiasta w kierunkach do Lęborka oraz Tczewa, aczkol-

wiek powinny być one uzupełniane pociągami regionalnymi w relacji *Ślupsk—Elbląg*. Umożliwi to uzyskanie zróżnicowanej obsługi podróży pociągami wolniejszymi, o większej dostępności i przyspieszonymi, zatrzymującymi się tylko na wybranych stacjach. Warunkiem niezbędnym do stworzenia dobrej oferty przewozowej jest zastosowanie cyklicznego rozkładu jazdy lub przynajmniej zwrócenie uwagi na końcówkę minutową odjazdów pociągów oraz zapewnienie wszelkich możliwych skomunikowań na stacjach węzłowych, a także powiązania z siecią pociągów międzyregionalnych i kwalifikowanych. Istotnym zagadnieniem jest także integracja rozkładowa oraz taryfowa z innymi środkami transportu regionalnego oraz komunikacją miejską w poszczególnych miastach. Jedynie takie działania mogą przyczynić się do utrzymania tendencji spadkowej w transporcie publicznym, a nawet spowodować wzrost liczby przewiezionych pasażerów.

## BIBLIOGRAFIA

1. *Andrusiewicz A., Massel A.*: Zintegrowany cykliczny rozkład jazdy — nowoczesna forma kolejowego ruchu regionalnego. *Technika Transportu Szynowego*, 2000, nr 5.
2. *Bogdaniuk B., Massel A.*: Podstawy transportu kolejowego. Gdańsk, Politechnika Gdańska, 1999.
3. D29 — Wykaz linii, łącznic i torów łączących. 1999.
4. *Grulkowski S.*: Regionalny pasażerski transport szynowy na Kaszubach. *Technika Transportu Szynowego*, 2001, nr 1, 2.
5. *Koc W.*: Znaczenie linii Wrzeszcz—Stara Piła w obsłudze regionu. (Koncepcja Kaszubskiej Kolei Regionalnej). Materiały z Symposium Naukowo-Technicznego, pt.: Transport Szynowy w Obsłudze Aglomeracji Gdańskiej. Powiązanie Gdańska z Wysocką Kaszubską. Listopad 2001.
6. Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego. Urząd Statystyczny w Gdańsku. 2001.
7. Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów. Wydawnictwa z lat: 1986/1987, 1990/1991, 2002/2003, 2003/2004, 2004/2005.