

Północna Kolej Aglomeracyjna

Informację opracowała Iwona WRÓBEL¹

Streszczenie

W informacji opisano projekt zrealizowany w Zakładzie Dróg Kolejowych i Przewozów Instytutu Kolejnictwa, dotyczący analiz wariantów Północnej Kolei Aglomeracyjnej (PKA), w zakresie możliwości obsługi transportem kolejowym północnych dzielnic Gdyni i sąsiadujących gmin. W projekcie uwzględniono dotychczasowe opracowania studialne, wykonane po 2000 roku, obejmujące warianty przebiegów linii oraz lokalizacji stacji i przystanków kolejowych dla obszaru metropolii trójmiejskiej. Wynikiem prac i przeprowadzonych analiz, była ekspercka ocena wariantów potencjalnych przebiegów linii PKA, wskazująca zalety i wady poszczególnych rozwiązań oraz zawierająca rekomendacje w aspekcie techniczno-eksploatacyjnym.

Słowa kluczowe: projekty infrastrukturalne, budowa linii kolejowych, modernizacja, kolej aglomeracyjna, przewozy aglomeracyjne

Przedmiotem projektu realizowanego w Zakładzie Dróg Kolejowych i Przewozów Instytutu Kolejnictwa była analiza wariantów Północnej Kolei Aglomeracyjnej uwzględniająca poprowadzenie linii kolejowej do północnych dzielnic Gdyni oraz gminy Kosakowo. Opis szczegółowych zadań odpowiadał zapisom umowy i uwzględniał zapotrzebowanie zamawiającego w zakresie:

- przedstawienia atutów kolei i jej funkcji dla rozważanego obszaru o zasięgu lokalnym – metropolitalnym oraz regionalnym,
- obiektywnej i syntetycznej analizy dotychczasowych opracowań zleconych przez Samorząd Województwa Pomorskiego i Miasto Gdynia oraz założeń w nich zawartych w zakresie przebiegu wariantów Północnej Kolei Aglomeracyjnej,
- weryfikacji tych założeń z rozwiązaniami proponowanymi w opracowaniu zleconym przez spółkę PKP PLK S.A.,
- zbadania technicznych możliwości realizacji wariantów pozytywnie opiniowanych przez Miasto Gdynia oraz sygnatariuszy Porozumienia podpisanego w dniu 19.05.2021 r. pomiędzy Gminą Miasta Gdyni, Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A., Gminą Kosakowo i Gminą Miejską Rumi,
- przedstawienia wad i zalet przeanalizowanych wariantów w zakresie technicznym i funkcjonalnym wraz z wnioskami i rekomendacjami z przeprowadzonych analiz.

Pomysł wykorzystania systemu kolei aglomeracyjnej do zapewnienia transportu lokalnego dla północnych dzielnic

Gdyni i gmin sąsiadujących wynika z dynamicznego rozwoju obszarów metropolitalnych i należących do nich terenów podmiejskich oraz realizacji potrzeb przewozowych w sposób możliwie najmniej zakłócony. Dlatego stworzenie warunków dla wydajnego systemu i sprawnej obsługi transportowej ludności stanowi coraz większe wyzwanie wobec zjawiska *urban sprawl* (rozlewania się miast), postępującego procesu suburbanizacji oraz wzrostu mobilności społeczeństwa. Stąd wykorzystanie przewagi konkurencyjnej i zalet transportu kolejowego do realizacji przewozów nabiera wyraźnego zainteresowania władz samorządowych, szczególnie w dużych aglomeracjach i otaczających je strefach podmiejskich, których dotyczą poważne problemy komunikacyjne, związane m.in. z niewydolnością istniejących sieci. Wydaje się, że słuszny jest wniosek dotyczący kształtowania modalnej struktury przewozów i kreowania warunków dla transportu zbiorowego z udziałem kolei aglomeracyjnej dla obszarów funkcjonalnych metropolii. Takie działania będzie skutecznym środkiem zaradczym na bariery wynikające z rosnącej kongestii i wielu negatywnych skutków wzrostu ruchu drogowego.

Z tego powodu, na potrzeby analiz celowości oraz możliwości objęcia systemem kolei aglomeracyjnej północnych dzielnic miasta Gdyni i gminy Kosakowo, wykorzystano diagnozy zawarte w dokumentach strategicznych i planistycznych o różnym przekroju terytorialnym: miasta Gdyni, Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego i województwa pomorskiego. Identyfikują one problemy

¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa; Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: iwrobel@ikolej.pl.

i mankamenty układów komunikacyjnych, wynikają z istniejących uwarunkowań funkcjonalnych obszaru bezpośredniego oddziaływania, a także sytuacji społeczno-gospodarczej, w tym związanych z urbanizacją, mobilnością i rozwojem działalności. Kanwą diagnozy były następujące dokumenty:

- Strategia rozwoju Miasta Gdyni 2030 [6],
- Strategia rozwoju gminy Kosakowo do roku 2030, z perspektywą do 2040 (projekt) [5],
- Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030 [3],
- Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 [1],
- Strategia rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku, Infrastruktura transportowa OM na tle uwarunkowań przestrzennych [4],
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 [7],
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 [2].

Kolejne dwa rozdziały zawierały syntetyczne przedstawienie wariantów Północnej Kolei Aglomeracyjnej, ujętych w dotychczasowych opracowaniach studialnych, w zakresie obsługi transportem kolejowym północnych dzielnic Gdyni i gmin sąsiadujących. Źródłami badań były:

- „Studium Wykonalności i dokumentacja przygotowawcza dla przedsięwzięcia inwestycyjnego «Kolej Metropolitalna w Trójmieście»” sporządzone w 2009 roku, przez Spółkę IVV GMBH sp. z o. o. oddział w Polsce,
- „Typologia przystanków Pomorskiej Kolei Metropolitalnej na odcinku Gdynia Wielki Kack – Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo”, wykonane w 2012 roku, przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku,
- „Włączenie północnych dzielnic Miasta Gdyni i Gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej na obszarze pomorskiej Metropolii” – studium opracowane w 2021 roku przez firmę Multiconsult Polska Spółka z o.o.

Zaprezentowano również założenia zawarte w tych dokumentach, dotyczące trasowania i organizacji przewozów dla łącznie proponowanych 10 wariantów PKA. W zakresie trasowania przedstawiono przebieg linii oraz jej charakterystykę z wykorzystaniem istniejących odcinków lub planowanej budowy nowych odcinków liniowych, w tym włączenie w istniejącą sieć kolejową. Podano lokalizacje nowych przystanków osobowych i stacji kolejowych, a także istniejącą infrastrukturę wymagającą prac modernizacyjnych (przebudowa istniejących układów torowych oraz przebudowa przystanków). Organizacja przewozów definiuje zakładane relacje dla obsługi regionalnej i aglomeracyjnej oraz częstotliwość kursowania pociągów wraz z obsługą konkretnych punktów handlowych przeznaczonych dla wymiany podróźnych (stacji i przystanków osobowych). Dla wszystkich wariantów z analizowanych projektów sporządzono mapki poglądowe z przebiegiem tras i lokalizację stacji i przystanków kolejowych.

W stosunku do najnowszej dokumentacji, tj. studium „Włączenie północnych dzielnic Miasta Gdyni i Gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej na obszarze pomorskiej Metropolii” przedstawiono techniczne możliwości realizacji zawartych w nim wariantów. Wskazano zastrzeżenia, dotyczące propozycji rozwiązań, które mogą powodować poważne ryzyko konfliktów z istniejącą strukturą techniczną i funkcjonalną. Zidentyfikowano potencjalne problemy dotyczące m.in. głowic stacyjnych, bezkolizyjnych przebiegów pociągów ijazd manewrowych, procesów technologicznych stacji Gdynia Port i ingerencji w obszary działek oraz zabudowań mieszkalnych i przemysłowych. Dodatkowo dokonano porównania zakresu prac uwzględniających nowe obiekty inżynierskie, jak: estakady, wiadukty kolejowe i mury oporowe. Mają one istotne znaczenie, zarówno w wymiarze technicznym, jak i ekonomicznym, gdyż wpływają na różnicowanie oraz ocenę wykonalności inwestycji.

Projekt kończy się podsumowaniem uwzględniającym wady i zalety analizowanych wariantów w aspekcie technicznym, funkcjonalnym i organizacyjnym. Na podstawie wariantów zawartych w dokumentach studialnych, zestawiono także:

- czasy przejazdu pociągów w wybranych relacjach,
- dodatkowo obsługiwane relacje przewozu,
- dodatkowo obsługiwane punkty handlowe.

Konkluzją projektu są wnioski końcowe i rekomendacje obejmujące kluczowe założenia ramowe, które należałoby uwzględnić wobec ostatecznego wariantu inwestycji dotyczącej trasy Północnej Kolei Aglomeracyjnej. Wybrany do realizacji wariant przebiegu linii powinien łączyć jak najwięcej zalet analizowanych wariantów oraz eliminować jak największą liczbę ich wad. Ponieważ dane rozwiązanie może stanowić jednocześnie wadę i zaletę, w zależności od rozważanego kryterium, należy określić, który aspekt ma większe znaczenie dla przyszłego funkcjonowania kolei (np. czy skrócenie czasu jazdy przy jednoczesnym zmniejszeniu zasięgu obsługi, czy większy zasięg obsługi przy pewnym wydłużeniu czasu przejazdu), z uwzględnieniem warunków ekonomicznych.

Bibliografia

1. Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030; Załącznik nr 2 do uchwały Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.
2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030; Załącznik nr 1 do uchwały Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.
3. Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, wersja III z 9 czerwca, 2015 r.
4. Strategia rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku, Infrastruktura transportowa OM na tle

- uwarunkowań przestrzennych; opr. Komornicki T., Rosik P., Gdańsk, 2015.
5. Strategia rozwoju gminy Kosakowo do roku 2030, z perspektywą do 2040 (projekt); Kosakowo, październik, 2020.
 6. Strategia rozwoju Miasta Gdyni 2030, Moja Gdynia 2030 – prospekt.
 7. Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030; Załącznik do uchwały nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 roku.

Informację opracowano na podstawie projektu: „Analiza wariantów Północnej Kolei Aglomeracyjnej”; autorzy: mgr inż. Adam Dąbrowski, mgr inż. Szymon Klemba, dr Andrzej Soczówka, mgr inż. Iwona Wróbel; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; styczeń 2022 r.