

## Kolej na kolej

Perspektywa rozwoju połączeń kolejowych na Pomorzu  
w kontekście strategii: Polska na Zielonym Szlaku.

29.06.2022 r.

**Marcin Wozikowski**

r.pr. Emil Rojek

### Wstęp

Transport to część gospodarki, mająca znaczący wpływ zarówno na potrzeby jednostek jak i całych społeczeństw. Sprawny system transportowy determinuje zarówno rozwój innowacyjności, jak również decyduje o konkurencyjności. Rozwój regionów oraz niwelowanie dysproporcji tego rozwoju jest w znacznej mierze zależne od dostępności transportowej<sup>1</sup>.

Inwestycje infrastrukturalne w transporcie zwiększają konkurencyjność i oddziałują na wzrost popytu i podaży w gospodarce. To natomiast zwiększa atrakcyjność inwestycyjną. Stawianie na innowacje w infrastrukturze pomaga w obniżeniu kosztów transportu między regionami, zwiększa poziom bezpieczeństwa i powoduje skrócenie czasu podróży. Dostępność transportowa jest zależna od takich czynników jak<sup>2</sup>:

- stan infrastruktury transportu,
- częstotliwość połączeń,
- koszt transportu,
- możliwości wyboru gałęzi czy środka transportu,
- jakość usług transportowych,
- preferencje użytkowników.

Biała księga transportu Unii Europejskiej z 2011 r. stanowi o konieczności dążenia do zwiększenia udziału transportu kolejowego w rynku transportowym. Do 2050 r. znaczna część ruchu pasażerskiego na średnie dystanse powinna zostać przeniesiona na kolej. Koleje Dużych Prędkości (KDP), których wciąż brakuje

<sup>1</sup> K. Wojewódzka – Król, Transport. Nowe wyzwania. s. 25.

<sup>2</sup> Red. B. Pawłowska, Infrastruktura transportu a konkurencyjność regionów w Unii Europejskiej, Wyd. UG, Gdańsk 2015, s. 95.

w Polsce stały się przełomem w transporcie pasażerskim skracając znacznie czas podróży. KDP zdobywa coraz więcej klientów poprzez oferowanie konkurencyjnych czasów przejazdu względem transportu lotniczego na dystansach od 200 do 800 km i dzięki wysokiej częstotliwości połączeń. Ponadto, jest przyjazna dla środowiska, niezawodna i bezpieczna.

Transport kolejowy to ekologiczna gałąź transportu, która wpisuje się w postulat idei zrównoważonego rozwoju transportu poprzez niskie zużycie energii, małą emisję zanieczyszczeń powietrza, niski poziom terenochłonności, możliwość znaczącego zmniejszenia korków, w wyniku przesunięcia gałęziowego przewozów z transportu samochodowego, oraz przez ponad trzykrotnie niższe generowanie kosztów zewnętrznych transportu w porównaniu do transportu samochodowego<sup>3</sup>.

Stąd też analiza „Polska na zielonym szlaku”<sup>4</sup> wiele uwagi poświęca rozwojowi transportu niskoemisyjnego, którego kolej jest istotnym komponentem. „Zielona kolej” , obok energetyki odnawialnej, jest fundamentem drogi do neutralności klimatycznej. Bez rozwoju koniecznej infrastruktury, zmian legislacyjnych, ale przede wszystkim nawyków społecznych założone okresy uzyskiwania poziomów neutralności, nie zostaną osiągnięte.

Unia Europejska zwraca uwagę na konieczność separacji ruchu pasażerskiego i towarowego, tak, aby oba obszary działalności przewozowej nie kolidowały ze sobą. Znajduje to odzwierciedlenie w opracowywanych dokumentach strategicznych dot. Rozwoju transportu kolejowego w Polsce<sup>5</sup>. Obecnie statystycznie aż 86 proc. linii kolejowych w UE jest przeznaczonych dla transportu mieszanego. Tylko 11,5 proc. linii kolejowych przeznaczonych jest dla ruchu pasażerskiego, a mniej niż 2 proc. dla ruchu towarowego. W Polsce linii dedykowanych dla ruchu pasażerskiego jest 0,3 proc., a dla ruchu towarowego 4,9 proc. Zatem na ponad 94 proc. linii kolejowych występuje ruch mieszany, będący w wielu regionach sporym problemem dla przewoźników towarowych<sup>6</sup>.

Pierwszeństwo jazdy pociągów pasażerskich wpływa na konieczność oczekiwania pociągów towarowych na wolny slot. Generuje to większe koszty energii trakcyjnej (potrzebnej do częstych rozruchów ciężkich pociągów) oraz

---

<sup>3</sup> K. Wojewódzka – Król, Transport. Nowe wyzwania, wyd. PWN, 2018, s. 25.

<sup>4</sup> <https://www.nazielonmyszlaku.pl/>

<sup>5</sup> Zwiększenie roli kolei w równoważeniu transportu towarów w Polsce. Wyzwania, propozycje, dobre praktyki , UTK, Warszawa 2017, s. 33

<sup>6</sup> T, Dyr., P. Welnic, Infrastruktura transportu kolejowego w Unii Europejskiej i Polsce, TTS 7-8/2006, s. 27.

obsługi pociągu podnosząc przy tym jednostkowy koszt uruchomienia danego pociągu. Ponadto prowadzenie ruchu mieszanego powoduje występowanie znacznej różnicy prędkości pociągów jadących na jednej linii, wymuszając w ten sposób częste zatrzymania pociągów towarowych w celu przepuszczenia pociągów pasażerskich. Właśnie dlatego coraz częściej mówi się o konieczności wyznaczenia linii kolejowych wyłącznie dla przewozów towarowych. Przejazd pociągu towarowego przy nasyconym ruchu pociągów pasażerskich aglomeracyjnych, regionalnych i dalekobieżnych wymaga kilku postojów, co znacząco zmniejsza konkurencyjność kolei jako środka przewozu ładunków<sup>7</sup>.

### **Inflacja a euro**

Za rządów PiSu argumenty są więc inne. Prezes NBP Adam Glapiński na dowód, że euro nie chroni przed inflacją daje przykład Litwy, Łotwy i Estonii, w których inflacja jest na dziś wyższa niż w Polsce. Prezes jednakowoż nie zauważył, że w tych trzech krajach mieszka mniej niż 2 procent mieszkańców strefy euro, a w pozostałych 16 państwach euro zamieszkałych przez ponad 98 proc. mieszkańców tej strefy, inflacja jest niższa niż w Polsce. Co więcej, oprocentowanie kredytów jest we wszystkich krajach euro niższe niż w Polsce, bo kraje bałtyckie też korzystają ze stopy referencyjnej Europejskiego Banku Centralnego, która jest o około 2 proc. niższa niż w Polsce. Argument prezesa Glapińskiego, że do euro nie warto wchodzić, bo trzy bałtyckie kraje mają wyższą inflację niż Polska, jest więc bez sensu.

Inflacja w strefie euro jest z reguły niższa niż w Polsce. W latach 2010–2021 wzrost cen w strefie euro wyniósł 14,6 proc.; a w Polsce – 23,4 proc. W 2022 r. w maju ceny w strefie euro były o 7,4 proc. wyższe niż w maju 2021 r. a w Polsce aż o 13,9 proc. Rozpiętość między tempem wzrostu cen w Polsce i w strefie euro zwiększa się na niekorzyść Polski.

---

<sup>7</sup> Punktualność pociągów towarowych w 2020 r. – analiza Prezesa UTK, <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/17459,Punktualnosc-pociagow-towarowych-w-2020-r-analiza-Prezesa-UTK.html>, dostęp: 31.10.2021, Punktualność pociągów pasażerskich 2020, <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/16772,Punktualnosc-pociagow-pasazerskich-2020.html>, dostęp: 31.10.2021.

## **Stan obecny**

W województwie pomorskim najważniejsze potoki ruchu ładunków generują porty Trójmiasta, będące także swoistym katalizatorem rozwoju potencjału logistycznego i spedycyjnego regionu. Na Pomorzu Gdańskim łączą się ze sobą dwa korytarze transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T:

- Korytarz IA (Helsinki – Tallin – Ryga – Kaliningrad – Gdańsk), jako odgałęzienie Korytarza I (Helsinki – Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa),
- Korytarz VI (Gdańsk – Katowice – Żylina), będący łącznikiem Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią i krajami basenu Morza Śródziemnego. Popyt na transport kolejowy w województwie pomorskim można scharakteryzować następująco:
  - porty morskie, terminale kontenerowe oraz przemysł morski generuje znaczne zapotrzebowanie na transport obsługujący gałęzie gospodarki aktywne w regionie pomorskim. Musi on być niezawodny oraz wydolny, by nie wpływać negatywnie na możliwości rozwoju regionu, a także w skali kraju na poziom wzrostu gospodarczego,
  - konieczność dojazdów uczniów i studentów do szkół i uczelni, a także pracowników do zakładów pracy generuje wzmożony popyt na przewozy pasażerskie, dodatkowo w sezonie ten popyt wzrasta ze strony branży turystycznej.

Na przestrzeni dziesięcioleci pojawiało się bardzo wiele pomysłów dotyczących możliwości rozwoju sieci kolejowej w Trójmieście. W czasach PRL dostrzegano olbrzymi potencjał kolei jako środka transportu aglomeracyjnego, będącego w stanie najskuteczniej obsługiwać potoki pasażerów w metropolii oraz poza nią (projekt kolei SKM do zachodnich dzielnic Gdańska i Przymorza, drugi tor do Słupska, para torów na odcinku Rumia – Wejherowo dla ruchu podmiejsko – aglomeracyjnego, obsługa południowych dzielnic Gdańska – PKM Południe i Północnych dzielnic Gdyni – Północna Kolej Aglomeracyjna). Po latach stagnacji nadchodzi czas, aby powrócić do tamtych planów w nowej rzeczywistości uwzględniając w ich realizacji nowe uwarunkowania społeczno-gospodarcze.

Na terenie województwa pomorskiego znajduje się 256,7 km linii kolejowych nieeksploatowanych ze względów technicznych, wszystkie są liniami

jednotorowymi i mają one status infrastruktury nieczynnej. Co niezwykle istotne żadna z nich nie została przeznaczona do likwidacji<sup>8</sup>.

W roku 2018 w województwie pomorskim długość eksploatowanych linii kolejowych wynosiła 1 210 km przy wskaźniku gęstości 6,6 km.<sup>9</sup>

Krajową sieć transportu kolejowego tworzą linie kolejowe o łącznej długości 287,3 km, regionalną sieć transportu kolejowego tworzą linie kolejowe o łącznej długości 97,6 km. Transport pasażerski jest realizowany na liniach kolejowych o łącznej długości ok. 370 km. Połączenia międzynarodowe realizowane są do Berlina i Wiednia. Pasażerskie przewozy krajowe i regionalne są realizowane na liniach<sup>10</sup>:

- nr 9: Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny,
- nr 131: Chorzów Batory – Tczew,
- nr 201: Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port,
- nr 202: Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński,
- nr 203: Tczew – Kostrzyn,
- nr 213: Reda – Hel,
- nr 250: Gdańsk Główny – Rumia (SKM),

W sezonie letnim na linii 229: Pruszcz Gdański – Łeba, na odcinku Lębork – Łeba odbywa się ruch regionalny i krajowy.

## **Potencjał i wyzwania**

Najważniejsze linie kolejowe na terenie województwa zostały lub są aktualnie modernizowane wraz ze stacjami Gdańsk Port Północny i Gdynia Port. W województwie pomorskim jako jednym z nielicznych miejsc w Polsce, po 1989 roku wybudowano staraniem samorządu województwa nową linię kolejową nr 248 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa, znajduje się ona w zarządzie województwa w ramach spółki Pomorska Kolej Metropolitalna. Należy wspomnieć, że dokonane dekadę temu modernizacje linii kolejowych, w szczególności: nr 9 oraz linii nr 202 na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Główna, nr 201 na odcinku Kościerzyna – Gdynia Główna, nr 213 Reda – Hel okazują się dziś zdecydowanie

<sup>8</sup> Wykaz linii nieeksploatowanych w województwie pomorskim. Materiały PKP PLK.

<sup>9</sup> Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2019, s. 14.

<sup>10</sup> PKP PLK Instrukcja Id-12 „Wykaz linii kolejowych”.

niewystarczające. Modernizując te linie popełniono te same błędy co wówczas w całej Polsce – likwidując punkty eksploatacyjne (małe stacje zwane mijankami) dla oszczędności ekonomicznej, nawet po podniesieniu prędkości notowano niekiedy spadek przepustowości. Parametry linii nr 131 (Chorzów Batory – Tczew) znacznie się polepszyły dzięki podniesieniu dopuszczalnej prędkości do 160 km/h. Obecnie trwa przygotowanie kolejnych modernizacji linii nr 201, 213 oraz modernizacja z rozbudową linii nr 202. Niestety sygnały docierające z mediów pokazują, że koszt modernizacji linii nr 201 wzrósł z szacowanych 3 mld zł do 11 mld zł, a koszt modernizacji i rozbudowy linii 202 wzrósł z początkowo zakładanych 800 mln zł do ponad 5 mld zł.

W województwie pomorskim w gronie linii kolejowych lub fragmentów linii kolejowych o statusie infrastruktury nieczynnej znajdują się linie kolejowe posiadające niewykorzystany potencjał. Linia kolejowa nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba jest nieczynna na odcinku Pruszcz Gdański – Gliniec, oraz Kartuzy – Sierakowice. W planach jest rewitalizacja linii 229 wraz z budową kolejowej obwodnicy Kartuz i tzw. Bajpasu kartuskiego (w realizacji) w skład którego mają wejść linie nr 234 (Kokoszki – Stara Piła) i nr 229. Inwestycja zakłada także budowę 1,5 km odcinka łączącego tę inwestycję z linią nr 248. Fragment tej linii na odcinku Sierakowice – Lębork póki co nie jest brany pod uwagę, jeśli chodzi o przywrócenie do eksploatacji. Nie mniej jednak taka inwestycja znacząco „przybliżyłaby” Kartuzy do Lęborka ożywiając przewozy w tych obszarach i działając pobudzająco na osadnictwo w tym regionie.

Ograniczoną przepustowością charakteryzują się linie kolejowe: na północy – odcinek linii kolejowej nr 202 (Rumia – Wejherowo – Lębork), na południu – odcinek linii kolejowej nr 9 (Gdańsk Główny – Pruszcz Gdański). Na linii kolejowej nr 9 znajdującej się na sieci TEN-T z uwagi na eksploatację tylko pary torów, prowadzony jest ruch pociągów pasażerskich międzywojewódzkich, regionalnych i aglomeracyjnych. Linia ta ma praktycznie wyczerpaną przepustowość.

Największe potoki pasażerów notuje się na odcinkach: Gdynia – Gdańsk – Tczew – Malbork, Słupsk – Lębork – Wejherowo – Gdynia – Gdańsk, Tczew – Smętowo, Gdynia – Hel, Gdynia – Kościerzyna. W pozostałych relacjach potoki podróżnych są relatywnie niskie<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Koncepcja funkcjonowania Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w obsłudze transportowej obszaru metropolitalnego oraz integracji transportu publicznego w obszarze metropolitalnym i w regionie, w tym integracji taryfowo-biletowej na obszarze OMT oraz zasad rozliczeń pomiędzy jej uczestnikami, Gdańsk 2015, s. 44.

Województwo pomorskie może poszczycić się najwyższym w Polsce wskaźnikiem wykorzystania kolei. Niemniej trzeba zaznaczyć, że wskaźnik ten jest tak wysoki w znacznej mierze dzięki pociągom PKP SKM Trójmiasto, które spełniają funkcję trójmiejskiego naziemnego metra. Statystycznie, każdy mieszkaniec województwa w 2018 r. odbył 24,8 podróży pociągiem (średnia dla Polski wyniosła 8,1). Również średnia gęstość sieci kolejowej, która dla Polski wynosi 6,2 km/100 km<sup>2</sup>, dla województwa pomorskiego wynosi 6,6. W 2018 r. 79 proc. przewozów w województwie pomorskim zrealizowało PKP SKM. Najwyższy w Polsce wskaźnik wykorzystania kolei w transporcie pasażerskim wynika przede wszystkim z faktu, iż PKP SKM jest zarówno przewoźnikiem jak i właścicielem linii aglomeracyjnej z wydzieloną własną linią kolejową nr 250 (Gdańsk Główny –Rumia)<sup>12</sup>.

W roku 2018 21 proc. podróży kolejowych w województwie pomorskim odbyto pociągami spółki Polregio. Wśród połączeń uruchamianych przez Polregio można wymienić relacje obsługujące mieszkańców Tczewa, Słupska, Władysławowa, Malborka, Lęborka i Helu<sup>13</sup>.

Zwiększenie dostępności transportu kolejowego dla mieszkańców Pomorza, to zmniejszenie korków, szybszy czas przejazdu do pracy, szkoły czy na studia, oraz mniejsze zanieczyszczenie klimatu. Na rys. 1 ukazano ilość samochodów osobowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w poszczególnych powiatach województwa pomorskiego, z danych zawartych na rysunku wynika, iż<sup>14</sup>:

- najwięcej samochodów osobowych per capita jest używanych w powiatach bytowskim, kartuskim, kościerskim i gdańskim,
- około 1/3 pojazdów to pojazdy mające więcej niż 20 lat,

---

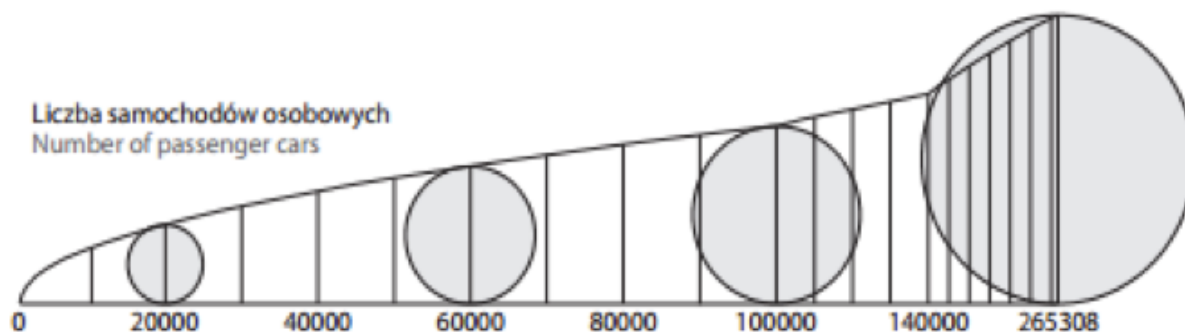
<sup>12</sup> Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa UTK, Warszawa 2019, s. 14.

<sup>13</sup> Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa UTK, Warszawa 2019, s. 14.

<sup>14</sup> Atlas statystyczny województwa pomorskiego, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk 2018, s. 83.







Rys. 1. Ilość samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w województwie pomorskim

Źródło: Atlas statystyczny województwa pomorskiego, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk 2018, s. 83.

W powiatach kartuskim, kościerskim oraz bytowskim mimo stosunkowo małej liczby mieszkańców zamieszkuje duży odsetek ludzi młodych. Są to potencjalni studenci oraz osoby pracujące. W związku z tym mała dostępność transportu kolejowego w tych regionach skutkuje dużą liczbą samochodów osobowych w tych powiatach w przeliczeniu na mieszkańca (rys. 1).

Z tej analizy wynika, że rozwój pasażerskiego transportu kolejowego w tych powiatach jest czymś bardzo pożądanym. Należy wspomnieć, iż na tym obszarze znajdują się linie nieczynne: nr 229 na odcinku Pruszcz Gdański – Kartuzy oraz Sierakowie – Lębork, nr 212 Kościerzyna – Lipusz – Bytów. Brak rewitalizacji oraz połączenia jej z linią nr 405 Miastko – Słupsk pozbawia mieszkańców powiatu bytowskiego dostępu do transportu kolejowego. Należy pamiętać, że wzrost dostępności transportowej przekłada się na zwiększenie konkurencyjności na rynku pracy, obniżenia poziomu bezrobocia, oraz zwiększenia szans edukacyjnych.

Podsumowując refleksje dotyczące pasażerskiego transportu kolejowego w województwie pomorskim należy stwierdzić, że jest on bardzo zróżnicowany. Wyróżnić można tu:

- przewozy aglomeracyjne wewnątrz Trójmiasta do szkół, uczelni i pracy- łączą one również ościennie gminy i powiaty z Trójmiastem,
- przewozy regionalne łączące Trójmiasto z większymi ośrodkami miejskimi na obrzeżach województwa pomorskiego (Słupsk, Chojnice, Tczew), lub z większymi miastami w sąsiednich województwach (Elbląg, Olsztyn, Bydgoszcz),

- przewozy dalekobieżne łączące Trójmiasto ze Szczecinem, Poznaniem, Warszawą, Krakowem, Katowicami, Wrocławiem, Białymstokiem.

Uruchomienie linii kolejowej nr 248 (PKM) połączyło Gdańskie dzielnice z potencjałem urbanistycznym z Kaszubami. Linia kolejowa nr 213 przez znaczną część roku ma charakter regionalny, a w sezonie staje się linią kolejową po której jeżdżą pociągi międzywojewódzkie z całej Polski. Do pełniejszego wykorzystania infrastruktury transportu kolejowego należy odtworzyć nieczynną linię kolejową nr 229, która może połączyć Pruszcz Gdański i Tczew z Kartuzami i Lęborkiem.

Stan infrastruktury transportu kolejowego w województwie pomorskim nie znajduje się na zadowalającym poziomie. Najważniejszymi skutkami niedostatecznego stanu infrastruktury są:

- ograniczona przepustowość,
- niska średnia prędkość handlowa pociągów,
- nieterminowość dostaw w transporcie ładunków.

Modernizacja linii nr 9 Gdańsk – Warszawa trwająca prawie 15 lat nie uchroniła przed brakiem odpowiedniej przepustowości w godzinach szczytu w relacji Gdańsk Główny-Tczew. Pociągi regionalne mają przymusowe postoje np. w Pszczółkach i w Pruszczu Gdańskim celem przepuszczenia pociągów dalekobieżnych. Wpływa to na wydłużenie czasu przejazdu z Trójmiasta na południe województwa. Na odcinku Pruszcz Gdański - Pszczółki ruch pociągów dalekobieżnych ekspresowych i pośpiesznych, regionalnych oraz towarowych masowych i intermodalnych jest realizowany na trzech torach. Rozwój portów morskich i terminali kontenerowych wpływa na zwiększenie przeładowywanej masy towarów, którą trzeba obsłużyć.

Również na 21 - kilometrowym odcinku Gdańsk Główny - Gdynia Główna występuje brak przepustowości, przede wszystkim w godzinach szczytu. Odbywa się tu ruch pociągów regionalnych, dalekobieżnych, a także towarowych do portu oraz terminali kontenerowych w Gdyni. W trakcie modernizacji linii Warszawa – Gdańsk oraz fragmentu linii 202 na odcinku Gdańsk – Gdynia w celu oszczędności zlikwidowano tzw. przejścia rozjazdowe umożliwiające „zjazdy” z linii PKP SKM na linię PKP PLK. Ten fakt przyczynił się do zmniejszenia przepustowości tej linii w sytuacjach awaryjnych. Stało się tak ponieważ, choć trudno w to uwierzyć,

planując modernizację magistrali E65 nie przewidziano rozwoju portów w Gdańsku i Gdyni.

Na odcinku Rumia – Wejherowo o długości 22 km również występuje ograniczona przepustowość ze względu na nasycony ruch kolejowy pociągów aglomeracyjnych (w Rumii linia nr 250 kończy się i przechodzi w linię 202), regionalnych pospiesznych oraz towarowych masowych oraz intermodalnych (linia znajduje się w kompleksowej sieci TEN-T). Wzrost osadnictwa w tym rejonie powoduje wzrost zapotrzebowania na przepustowość, będzie ono dalej rosnąć i wymusi konkretne działania inwestycyjne.

Linia nr 213 Reda – Hel została zrewitalizowana w latach 2007–2013. W wyniku modernizacji skrócił się czas jazdy, co zwiększyło atrakcyjność kolei jako środka transportu do położonych wzdłuż linii miejscowości wypoczynkowych. Nie mniej jednak w okresie letnim ilość i długość torów stacyjnych (szczególnie we Władysławowie), a także niewystarczająca ilość mijanek wobec wciąż z roku na rok rosnącego popytu na przewozy pasażerskie skutkuje tym, że przewoźnicy nie mają możliwości uruchomienia odpowiedniej liczby pociągów do zaspokojenia zapotrzebowania na przewozy. Bardzo nasycony rozkład jazdy pociągów sprawia, że jeśli w godzinach rannych wystąpią na tej linii opóźnienia to będą one występować przez cały dzień.

Gdy mowa o transporcie kolejowym ładunków trzeba zaznaczyć, że do lat 90-tych XX wieku transportem obsługującym porty morskie Trójmiasta był w większości właśnie transport kolejowy. Przemiany ustrojowe, przejście od przemysłu do usług, niedokapitalizowanie infrastruktury transportu kolejowego powodujące jego powolną degradację spowodowało przeniesienie ładunków z torów na samochody<sup>15</sup>.

W gdańskim terminalu DCT w roku 2018 obsłużonych zostało ponad 5 000 pociągów. Główne relacje dla pociągów z DCT to: Dolny i Górny Śląsk, Wielkopolska, rejon Łódź, Radomsko, Stryków, rejon Warszawy. W 2018 r. 99 proc. pociągów realizowało przewozy towarów na terytorium Polski<sup>16</sup>.

W BCT w Gdyni, drugim w Polsce i trzecim na Bałtyku co do wielkości morskim terminalu intermodalnym, w 2018 r. przeładowano 817 446 TEU, z czego<sup>17</sup>:

---

<sup>15</sup> Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2018, s. 47.

<sup>16</sup> Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2018, UTK, Warszawa 2019, s. 94.

<sup>17</sup> Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2018, UTK, Warszawa 2019, s. 94.

- 86 proc. obsłużono transportem drogowym,
- 14 proc. wyjechało lub przyjechało transportem kolejowym (ok. 2 300 pociągów w relacjach krajowych).

W latach 2009–2014 dokonał się wzrost udziału transportu kolejowego w obsłudze terminali kontenerowych Trójmiasta<sup>18</sup>:

- GCT Gdynia z 9 proc. do 26 proc.,
- BCT Gdynia z 13 proc. do 36 proc.,
- DCT Gdańsk z 26 proc. do 35 proc.,
- GTK Gdańsk z 8 proc. do 19 proc.

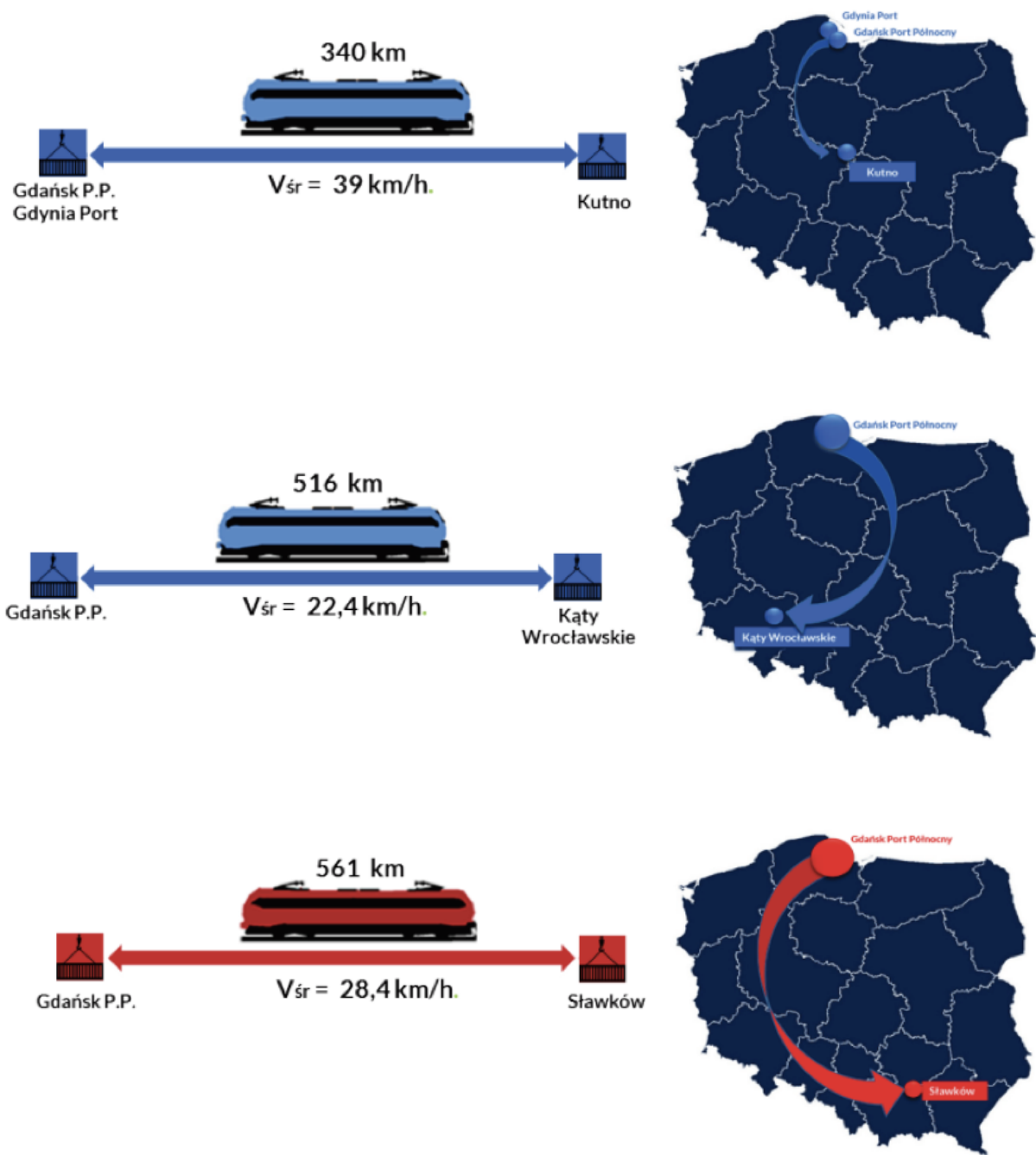
Nieustanny wzrost przewozów skonteneryzowanych w transporcie morskim i wzrost udziału transportu intermodalnego w ogólnym wolumenie przewozów otwiera możliwość rozwoju portów morskich, np. Gdańska, jako hubów logistycznych dla obsługi ładunków skonteneryzowanych w Europie Środkowo-Wschodniej.

Mimo wzrostu udziału transportu kolejowego w obsłudze portów morskich Trójmiasta jest on wciąż zbyt niski. Operatorzy terminali intermodalnych w portach trójmiejskich zgłaszają, że stan infrastruktury transportu kolejowego jest przeszkodą na drodze do stworzenia konkurencyjnej oferty przewozowej np. w kierunku Czech. Wynika to m. in z faktu, że modernizacja magistrali E65 dostosowywała ją parametrami do ruchu pasażerskiego. Nie zakładano wówczas, że porty w Gdańsku i Gdyni staną się tak wielkimi generatorami ładunków intermodalnych. Przez wiele lat uważano, że najbardziej atrakcyjnym dla polskich spedytorów jest port w Hamburgu. Ukazują to konkretne dane: pociąg towarowy w relacji Gdańsk – Praga jedzie 11 godzin dłużej, a jego koszt jest o 800 € większy niż przejazd takiego pociągu w relacji z Hamburga do Pragi, podczas gdy trasa z Gdańska jest dłuższa tylko o ok. 130 km. Tak znaczne wydłużenie czasu jazdy wynika z likwidacji mijanek, co przy intensywnym ruchu pociągów pasażerskich wyczerpuje miejsce dla pociągów towarowych. W skali Polski prędkość pociągów towarowych jest bardzo niska. Np. pociągi z Gdyni do terminalu w Kątach Wrocławskich jadą ze średnią prędkością poniżej 20 km/h. Tak niska prędkość handlowa powoduje zwiększenie kosztów uruchomienia pociągu, bo dłuższa jazda

---

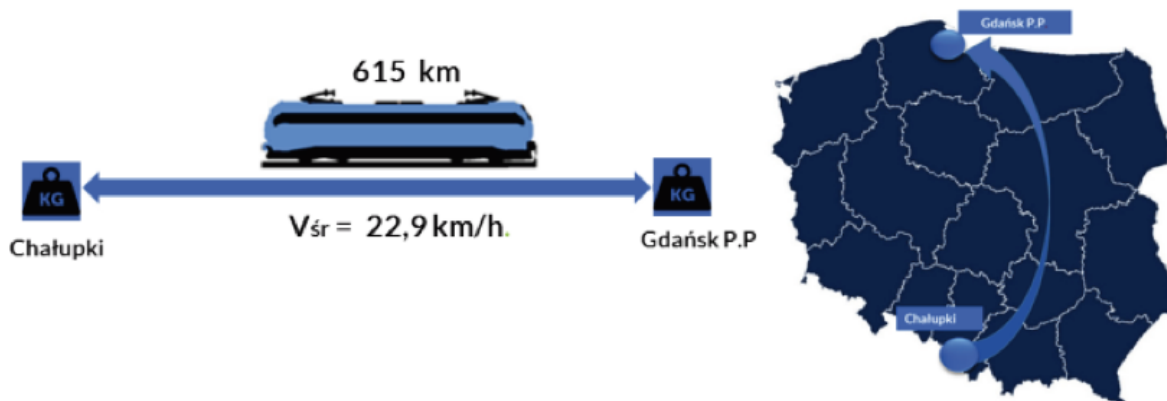
<sup>18</sup> J. Wronka, Polskie Porty morskie w morsko – lądowych intermodalnych łańcuchach transportowych w: PTiL 1/2017 (37), s. 320.

wymaga zatrudnienia większej ilości maszynistów, by zachować odpowiedni czas pracy. W roku 2018 średnie prędkości dla pociągów intermodalnych wynosiły od 22,4 do 39 km/h (rys. 2), dla masowych 22,9 km/h (rys.3).



Rys. 2. Średnie prędkości pociągów w przewozach intermodalnych do portów Trójmiasta w wybranych relacjach

Źródło: Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2018 r., UTK, Warszawa 2019 r., s. 64.



Rys. 3. Średnia prędkość dla przewozów masowych do portu w Gdańsku w relacji Chałupki (gr. Państwa) – Gdańsk Port Północny

Źródło: Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2018 r., UTK, Warszawa 2019 r., s. 67.

Niska prędkość handlowa pociągów, ograniczenia prędkości i brak odpowiedniej przepustowości linii kolejowych powodują zmniejszenie konkurencyjności transportu kolejowego jako środka transportu towarów, ponieważ wymienione czynniki wpływają na nieterminowości dostaw ładunków do odbiorców.

### **Postulaty**

Urząd Transportu Kolejowego (UTK) podaje, że tym co ogranicza rozwój transportu kolejowego ładunków z portów Trójmiasta, zwłaszcza transportu intermodalnego jest m. in. ograniczona przepustowość w dwóch kluczowych dla ruchu towarowego węzłach kolejowych: trójmiejskim i katowickim<sup>19</sup>

Reasumując powyższe rozważania należy przede wszystkim:

podjąć działania prowadzące do zwiększenia roli transportu kolejowego w obsłudze transportu ładunków i pasażerów w województwie pomorskim, co powinno pozytywnie wpłynąć na obniżenie poziomu natężenia ruchu drogowego oraz stan środowiska, a także zwiększyć możliwości przeładunkowe portów i terminali kontenerowych,

<sup>19</sup> Źródło: Zwiększenie roli kolei w równoważeniu transportu towarów w Polsce. Wyzwania, propozycje, dobre praktyki, UTK, Warszawa 2017, s. 14

podjąć działania inwestycyjne mające na celu zwiększenie dostępności kolejowego transportu pasażerskiego na obszarze województwa pomorskiego.

Przeprowadzone dotychczas modernizacje infrastruktury kolejowej opierały się przede wszystkim na podwyższeniu prędkości składów bez rozbudowy układów torowych, a często przy ich likwidacji.

Jako kluczowe inwestycje w transporcie towarów należy zrealizować (tab. 1):

zwiększenie przepustowości linii kolejowej Tczew – Gdańsk Główny,  
modernizację ciągu Gdynia – Kościerzyna – Bydgoszcz, oraz Tczew – Inowrocław – Zduńska Wola,

Priorytet	Inwestycja	Uzasadnienie	Inne uwagi
1	Modernizacja i rozbudowa linii nr 202 Gdynia Chylonia – Słupsk	Rozszerzenie możliwości prowadzenia ruchu aglomeracyjnego na odcinku Rumia – Wejherowo, oraz zwiększenie przepustowości na odcinku Rumia – Słupsk	Inwestycje zwiększą dostępność transportową obszaru Rumia - Słupsk
2	Realizacja projektów Kolei Aglomeracyjnej do Północnych rejonów Gdyni oraz PKM Południe	zmniejszenie korków oraz poziomu emisji zanieczyszczeń, skrócenie czasu przejazdu do centrów miast, oraz usprawnienie sieci transportowej w ramach aglomeracji.	Projekt gdański warto zrealizować w powiązaniu z modernizacją linii nr 229

Źródło : Opracowanie własne.

Inwestycje zdefiniowane jako kluczowe w transporcie ładunków wydają się być konieczne do realizacji w jak najszybszym możliwym terminie. Są one odpowiedzią na bieżące problemy kolejowego transportu ładunków w województwie pomorskim, a także otwierają dalszy potencjał rozwojowy przed gospodarką morską i transportem intermodalnym. W skali krajowej mogą przyczynić się do zwiększenia naszego udziału w Nowym Jedwabnym Szlaku.

Jako kluczowe inwestycje w infrastrukturze transportu pasażerów w województwie pomorskim należy wymienić (tab. 2):

prace na odcinku linii nr 202 Gdynia Chylonia – Słupsk,  
budowę Kolei Aglomeracyjnej do Północnych dzielnic Gdyni oraz Południowych dzielnic Gdańska.

Priorytet	Inwestycja	Uzasadnienie	Inne uwagi
1	Modernizacja i rozbudowa linii nr 202 Gdynia Chylonia – Słupsk	Rozszerzenie możliwości prowadzenia ruchu aglomeracyjnego na odcinku Rumia – Wejherowo, oraz zwiększenie przepustowości na odcinku Rumia – Słupsk	Inwestycje zwiększą dostępność transportową obszaru Rumia - Słupsk
2	Realizacja projektów Kolei Aglomeracyjnej do Północnych rejonów Gdyni oraz PKM Południe	zmniejszenie korków oraz poziomu emisji zanieczyszczeń, skrócenie czasu przejazdu do centrów miast, oraz usprawnienie sieci transportowej w ramach aglomeracji.	Projekt gdański warto zrealizować w powiązaniu z modernizacją linii nr 229

Źródło: Opracowanie własne.

Wymienione inwestycje dotyczące kolejowego transportu pasażerów są odpowiedzią na bieżące problemy przewozów pasażerskich w województwie pomorskim, zwiększają dostępność transportową mieszkańców metropolii trójmiejskiej, ale również rozwijają transport aglomeracyjny i regionalny w województwie.

Z racji olbrzymiego natężenia ruchu w okresie wakacyjnym w drugiej kolejności można pomyśleć o modernizacji linii nr 213 Reda – Hel. Może ona przynieść zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu przez zwiększenie dostępności transportowej.

Kolejnymi inwestycjami dotyczącymi transportu pasażerskiego, koniecznymi do realizacji ze względu na wykluczenie komunikacyjne są:

rewitalizacja linii kolejowej 211 Lipusz – Kościerzyna i 212 Lipusz – Bytów, wraz z rewitalizacją odcinka Bytów – Korzybie- po rewitalizacji linii nr 212 na całej długości, stanie się realne odtworzenie połączenia kolejowego Słupsk – Korzybie, Bytów – Kościerzyna,

rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Kartuzy – Sierakowice- to inwestycja istotna dla skrócenia czasu podróży i zwiększenia dostępności transportowej tego regionu,

modernizacja linii nr 204 Malbork – Braniewo to inwestycja, która ma w sobie potencjał i szansę powodzenia- głosy dotyczące budowy szerokiego toru od Mamonowa do Braniewa zwiększają szansę na modernizację tej linii pod kątem przewozów towarów i wzrostu potoku pasażerów (inwestycja ta może być wykonana najlepiej w powiązaniu z linią kolejową Olsztyn – Elbląg – Żuławy – Nowy Dwór Gdański – Gdańsk),



odbudowa linii kolejowej nr 256 do Nowego Dworu Gdańskiego - umożliwi to połączenie Nowego Dworu z siecią kolejową oraz zwiększy dostępność komunikacyjną Żuław przez połączenia do Trójmiasta, Elbląga i terenów położonych dalej w kierunku południowo-wschodnim,

pozem do zagospodarowania jest Żuławska Kolej Dojazdowa – kolej wąskotorowa, która może obsługiwać nie tylko turystycznie, ale również komunikacyjnie Nowy Dwór Gdański, Jantar, Stegna, Sztutowo (warto wspomnieć, że w takich krajach jak Austria czy Szwajcaria sieć kolei wąskotorowych jest współcześnie rozwijana i stanowi popularny środek transportu pasażerskiego).

## **Podsumowanie**

W tym opracowaniu skupiono się na najważniejszym komponencie kolejnictwa, czyli szeroko rozumianej infrastrukturze. To przecież jej stan determinuje organizację przewozów pasażerskich i towarowych. W ten sposób staraliśmy się odpowiedzieć na potrzebę niwelowania poziomu wykluczenia komunikacyjnego tak, aby każda miejscowość w województwie pomorskim licząca co najmniej 10 tys. mieszkańców posiadała połączenie kolejowe. Wymienione inwestycje dotyczące kolejowego transportu towarów zwiększą możliwości przepływu towarów z portów Trójmiasta działając stymulująco na ich rozwój. Inwestycje dotyczące transportu pasażerów zwiększą dostępność transportową mieszkańców aglomeracji trójmiejskiej, ale również rozwiną transport aglomeracyjny i regionalny w całym województwie stwarzając warunki do codziennego, sprawnego i ekologicznego podróżowania pomiędzy powiatami oraz z miejscowości oddalonych od Trójmiasta na obszar aglomeracji trójmiejskiej.

Zupełnie odrębną kwestią, wymagającą dodatkowego opracowania, jest organizacja przewozów pasażerskich na Pomorzu, sposób układania rozkładu jazdy i generalna „filozofia” konkurowania między ruchem kolejowym, a drogowym. Bez wspomnianych już wcześniej zmian legislacyjnych i mentalnych, popartych inwestycjami w niezbędną infrastrukturę, nie będziemy mogli mówić o zrównoważonym transporcie. Obserwowana obecnie dominacja nakładów na inwestycje drogowe oraz popularność spedytorów transportu drogowego to najważniejsze wyzwania stojące przed środowiskami, które stawiają sobie ambitne cele klimatyczne. W roku 2021, uznanym przez UE za Europejski Rok Kolei,

postulaty te miały szczególnie silny wydźwięk, ale ich przesłanie długo jeszcze będzie aktualne.