



Otwarcie linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej

W dniu 30 sierpnia 2015 r. uroczystie otwarto nową linię kolejową nr 248 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa wraz z łącznicą nr 253 odgałęziającą się w kierunku Żukowa/Kościerzyny. Linia jest pierwszą od wielu lat całkowicie nową linią kolejową, najdłuższą od czasu uruchomienia Centralnej Magistrali Kolejowej. Jest dedykowana do ruchu pasażerskiego, regionalnego, natomiast nie wyklucza się ruchu towarowego. Z pewnością będzie to symboliczny z uwagi na znaczne pochYLENIE na linii i brak elektryfikacji. Przebieg linii „otwiera” Gdańsk na kierunku zachodni, utracony od 1945 roku wraz ze zniszczeniem odcinka Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Kokoski linii do Starej Piły. Łączy on tzw. dolny i górny taras miasta m.in. przez Port Lotniczy im L. Wałęsy oraz linię nr 201 także Gdynię i sub-region Kaszub. Pierwsza połowa linii, od stacji Gdańsk Wrzeszcz do Gdańsk Kiełpiniek przy obwodnicy Trójmiasta (DK nr S6) biegnie trasą po zniszczonej linii do Kokoszek, po budowlę ziemnej pochodzącej z 1914 roku. Linia ma pochYLENIE średnie aż 12 promili, gdyż jej najwyższy punkt (posterunek bocznicy Gdańsk Firoga) leży aż 141 m n.p.m., podczas gdy punkt początkowy – na wysokości 19 m n.p.m. Powoduje to iż linia jest bardzo widokowa, a innym skutkiem jest całkowity brak przejść i przejazdów na linii w poziomie torów. Plany odbudowy linii Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła (Kartuzy) po jej zniszczeniu w 1945 r. istniały już od końca lat 50., gdy przygotował je twórca linii SKM w Trójmieście, wówczas wice-minister w Ministerstwie Komunikacji, Zbigniew Modliński. Plany te wielokrotnie występowały w strategiach transportu i rozwoju aglomeracji gdańskiej, jednak z braku środków na ich sfinansowanie nigdy nie stały się realnym projektem. Temat odbudowy linii lub jej poszczególnych odcinków był jednym z ulubionych, jakie regularnie ćwiczone na Politechnice Gdańskiej. Sytuację zmieniło dopiero członkostwo Polski w Unii Europejskiej. Grupa naukowców z Politechniki Gdańskiej i Uniwersytetu Gdańskiego wystąpiła z inicjatywą skierowaną do spółek kolejowych oraz władz samorządowych ponownego podjęcia prac, z korektą przebiegu byłej linii, tak aby oprócz kierunku Kaszub połączyć tzw. „górne tarasy” Gdańska i Gdyni, oraz funkcjonujący w jej pobliżu Port Lotniczy im Lecha Wałęsy w Gdań-

sku. Wstępne studium wykonalności dla projektu nazwanego na fali dyskusji o metropoliach „Kolej Metropolitalna w Trójmieście” powstało w roku 2007. Po tym, gdy PKP PLK SA odmówiła podjęcia roli beneficjenta projektu, prace przejął Samorząd Województwa Pomorskiego. Zgłoszenie do listy projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej oraz pierwszy przetarg na dokumentację (studium wykonalności) zostały przygotowane w pierwszej połowie 2008 roku. Dokumentację opracowano w sumie dla kilkunastu możliwych wariantów realizacji, różniących się rodzajem trakcji, ilością torów szlakowych, przebiegiem i sposobem włączenia się w istniejące linie. Rozważano m.in. na żądanie Miasta Gdańska wariant dojazdu tramwajowego do Portu Lotniczego (gdzie by następowały przesiadki na pociągi w kierunku Gdyni lub Żukowa i 2 warianty z ruchem tramwaju dwusystemowego. Ostatecznie wybrano wariant do ruchu spalinyowego, gdyż tzw. „Inicjatywa Jaspers”, opiniująca projekty dla Komisji Europejskiej nie godziła się na elektryfikację, przy jej braku na dalszym odcinku jazdy pociągów, co najmniej w kierunku Gdyni po linii nr 201 PKP PLK. Nie bez problemów, ale uzyskano zgodę Jaspers na budowę całej linii nr 248 jako dwutorowej. Budowa linii trwała stosunkowo krótko w stosunku do uzgodnień i prac projektowych – od 06.05.2013 do 30.04.2015 r. W roli Generalnego Wykonawcy wystąpił Budimex SA, a najważniejszym z podwykonawców był Bombardier – wykonawca urządzeń sterowania ruchem i innych z zakresu telematyki. Od maja 2015 r. trwały na terenie zbudowanej linii próby i odbiory, w tym od 12 czerwca – przejazdy z dedykowanymi do ruchu pojazdami SA136. Jednym z pokłosi finansowania unijnego tej inwestycji jest jej interoperacyjność, m.in. w zakresie sterowania i warstwy nadrzędnej ETCS poziomu 2 (próby od października 2015 r.) i zastosowania po raz pierwszy w praktyce na terenie Polski (wyłącznie) radiolączności GSM-R. Sygnalizacja kabinowa mają mieć wszystkie pojazdy zakupione z myślą o ruchu poprzez linię PKM przez Samorząd województwa Pomorskiego. Bardziej widocznym aspektem interoperacyjności jest dobry standard informacji pasażerskiej oraz liczne udogodnienia dla podróżnych niepełnosprawnych, w tym dużo rozwiązań nietypowych w stosunku do stosowanych przy inwestycjach PKP PLK SA.



Podjazd równoległy okolicznościowych pociągów na imprezę inauguracyjną otwarcia linii PKM. Przystanek Gdańsk Rębiechowo, 30.08.2015 r. godz. 10:40.



Mentor PKM – gdański pisarz Paweł Huelle jako konduktor w pociągu i stroju z epoki wzorem jednej ze swoich powieści z gdańską koleją w tle.

Imprezie otwarcia w dniu 30.08.2015 r. stanowiący przede wszystkim przejazdy nowych pojazdów oraz pociągu „retro” zorganizowanego przez Instytut Rozwoju i Promocji Kolei z Poznania. Pociąg zastawiony był z lokomotywy Tkh 05353 KSK Wrocław / DB Schenker Rail Polska oraz zabytkowych wagonów PKP Cargo z Wolsztyna. Przy organizacji pociągu specjalnego współpracowały również spółki: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Lotos Kolej Sp. z o.o. oraz Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Pierwszy przejazd obu składów odbył się jako równoległy – torem nr 1 jechały połączone szynobusy a torem nr 2 skład retro, zabezpieczany lokomotywą Lotos Kolej. Większość gości oficjalnych inauguracyj, z premier Ewą Kopacz na czele, skorzystała z pokładu pociągu Pesy, ale warto też zauważyć w składzie pociągu „retro” gdańskiego pisarza – Pawła Huelle, którego twórczość Gdańszczanie

wiążą m.in. z uruchomioną linią PKM, zwłaszcza dzięki powieści „Weiser Dawidek”. Pisarz po rozpoczęciu budowy zadeklarował się iż na imprezie otwarcia chce być konduktorem w pociągu i stroju z epoki swojej powieści. Tak też się stało. W sumie z przejazdów w dniu otwarcia skorzystało około 11 tysięcy osób. Od 1 września 2015 r. uruchomiono ruch pociągów podmiejskich na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa, od razu z częstotliwością co 15 minut (wybrane kursy do Gdyni Gł.). Linia 248 stała się przez to najbardziej obciążoną linią trakcji spalinyowej w kraju. Od października, po zakończeniu prac PKM na linii 229 (Pruszcz Gdański – Stara Piła – Kartuzy – Leba), w tym stacji Kartuzy – przywrócone zostały po ponad 20 latach połączenia kolejowe do tej stacji najkrótszą drogą z Trójmiasta. **Paweł Wróblewski**

Pociągi SKM w Trójmieście gotowe do ostatniego przejazdu linią PKM z przystanku Gdańsk Port Lotniczy. Z przystanku kładką można przejść bezpośrednio do rozbudowanego terminala lotniska.

