

Maciej Lignowski

Gdynia, 20.09.2021

Prezes Zarządu

PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.

DEBATA NA TEMAT STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH KOLEI W POLSCE

KOLEJ AGLOMERACYJNA – MIEJSKI TRANSPORT PRZYSZŁOŚCI

Nowoczesny transport szynowy jest transportem niskoemisyjnym, emitującym znacznie mniej gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń niż transport samochodowy, nie wspominając o lotniczym.

Ta zaleta jest szczególnie ważna na obszarach gęsto zaludnionych, stąd m.in. coraz większa popularność systemów kolei aglomeracyjnych.

Takich systemów mamy w Polsce kilka - ze względu na wielkość przewozów najważniejsze to: PKP SKM w Trójmieście - jesteśmy czwartym przewoźnikiem kolejowym w Polsce (w 2019 r. przewieźliśmy 43,2 mln pasażerów z 335,4 mln pasażerów przewiezionych w całej Polsce), aglomeracyjna kolej w Warszawie (KM, SKM Warszawa i WKD), Łódzka Kolej Aglomeracyjna i Poznańska Kolej Metropolitalna. Nad stworzeniem systemów kolei aglomeracyjnych pracują także m.in. - konurbacja górnośląska, aglomeracja krakowska oraz szczecińska i rzeszowska.

Dlaczego metropolie budują lub rozwijają koleje aglomeracyjne? Przyczyn jest wiele:

1. Ekologia

Emisyjność transportu kolejowego obniżają m.in. nowe rodzaje pojazdów - przewoźnicy coraz chętniej kupują pojazdy o napędzie hybrydowym, rozpoczęły się działania w zakresie komercyjnego wykorzystania pojazdów o bardzo czystym napędzie wodorowym. Wodór staje się celem numer jeden dla świata kolei. Pojazdy kolejowe o napędzie wodorowym przede wszystkim doskonale sprawdzą się tam, gdzie nie ma dużego natężenia ruchu i w związku z tym elektryfikacja linii jest ekonomicznie nieuzasadniona. Z ekologicznego punktu widzenia sprawdzą się także w ruchu aglomeracyjnym. W czerwcu tego roku na torze testowym Instytutu Kolejnictwa w Żmigrodzie koło Wrocławia zadebiutował Coradia iLint – pierwszy na świecie pasażerski pociąg wodorowy. Taki pojazd na jednym tankowaniu przejeżdża ok. 1000 km, co pokrywa dzienne zapotrzebowanie pojazdu aglomeracyjnego. Potencjał do „uwodorowienia” kolei jest, zwłaszcza w Polsce, gdzie zelektryfikowanych jest jedynie nieco

ponad 60 procent linii kolejowych. Warto też pamiętać, że nasz kraj wprawdzie „węglem stoi”, ale jest też piątym na świecie producentem wodoru.

Z pewnością jednak w przewozach aglomeracyjnych dominują i w najbliższych latach dominować będą elektryczne zespoły trakcyjne. Przewoźnicy kolejowi ograniczają emisję pośrednią i dążą do maksymalnego ograniczenia zużycia energii elektrycznej. Przykład - elektryczne zespoły trakcyjne należące do PKP SKM, mimo, że mają już swoje lata, są wyposażone w liczniki energii trakcyjnej. Olicznikowaliśmy wszystkie swoje pojazdy jako pierwsi w Polsce. Ponadto wszystkie zmodernizowane pojazdy wykorzystują do hamowania silniki trakcyjne. Maszyniści w wielu spółkach (także w PKP SKM) są też uczeni jazdy zgodnie z zasadami eco-drivingu, dzięki któremu można ograniczyć zużycie energii trakcyjnej nawet o ok. 15 %. To pożądane działania dające wymierne efekty, ale by dokonać znaczącego skoku jakościowego niezbędny jest nowy, bardziej oszczędny i ekologiczny tabor.

Nie można też pominąć faktu, że stale malejąca energochłonność transportu kolejowego przyczynia się do zmniejszenia emisyjności pośredniej. To kolejny argument za postrzeganiem kolei jako nowoczesnego transportu przyszłości.

2. Efektywność

Pociągi aglomeracyjne umożliwiają szybkie i sprawne przewiezienie większej liczby pasażerów, nie generując przy tym korków na drogach. To kolejny istotny powód dla którego każde większe miasto powinno mieć i rozwijać kolej aglomeracyjną. Zaryzykuję tezę, że bez systemu SKM nie byłoby możliwości sprawnego podróżowania po Trójmieście. Autobusy, tramwaje i trolejbusy nie byłyby w stanie w rozsądnym czasie przewieźć większej liczby pasażerów do pracy, szkoły, czy na uczelnie pomiędzy Wejherowem, Redą, Rumią, Gdynią, Sopotem, czy Gdańskiem. Przed pandemią, w 2019 roku pociągi Spółki PKP SKM w Trójmieście codziennie przewoziły ok. 116 tys. pasażerów. To niemal tyle ile połowa mieszkańców Gdyni. Trwają prace nad połączeniem kolejowym centrum tego miasta z jego północnymi dzielnicami. Tylko reaktywacja, po niemal 30 latach połączenia kolejowego na gdyńskie Obłuże i Oksywie może sprawić, że mieszkańcy tych dzielnic przestaną spędzać w korkach poranki i popołudnia każdego dnia.

Pozostając na Pomorzu, nie sposób nie wspomnieć o trwającej elektryfikacji Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Po jej zakończeniu szybsze i bardziej pojemne elektryczne zespoły trakcyjne zastąpią obecnie wykorzystywane pojazdy spalinowe.

Dla mieszkańców wszystkich miast leżących na osi od Gdańska do Wejherowa oraz miejscowości ciężących, szczególnie istotne znaczenie będzie miała budowa dwóch dodatkowych torów (wydłużenie linii kolejowej nr 250) w ramach modernizacji linii kolejowej nr 202 na odcinku Rumia – Wejherowo. Mamy nadzieję, że prace budowlane rozpoczną się najpóźniej na początku kolejnej perspektywy finansowej UE, a zrealizowanie tej inwestycji pozwoli na wyseparowanie ruchu pociągów aglomeracyjnych na odcinku Gdańsk – Wejherowo, co przyniesie same korzyści dla mieszkańców regionu, jak i poszczególnych miast. Z pewnością będą one bardzo wymierne, o czym już w następnym akapicie.

3. Szybkość

Tylko kolej aglomeracyjna jest w stanie zapewnić szybki transport dużej liczby pasażerów na dłuższych odcinkach, czyli np. z jednego końca aglomeracji na drugi. Przekonał się o tym m.in. Gdańsk, który przez lata stawiał głównie na rozwój linii tramwajowych. Okazało się jednak, że tramwaje, nawet jadące co dwie - trzy minuty, nie przewiozą sprawnie dużej liczby podróżnych z południowych dzielnic Gdańska leżących na jego górnym tarasie do północnych dzielnic, tj. Oliwy i Przymorza, gdzie mieści się obecnie biurowe zagłębie Trójmiasta. Taka podróż tramwajem trwa ok. 50 min. Ewentualne przedłużenie linii kolejowej nr 250 (zarządzanej przez PKP SKM) z Gdańska Śródmieścia do węzła przesiadkowego Łostowice - Świętokrzyska, tj. o około 4 kilometry dałoby skrócenie czasu podróży tramwajem nawet o 40 – 50%.

Dodatkowa korzyść z funkcjonowania kolei aglomeracyjnej jest taka, że pociągi przeważnie poruszające się po wydzielonej linii kolejowej i w przeciwieństwie do tramwajów nie są narażone na korki występujące m.in. na skrzyżowaniach linii tramwajowych i ulic i nie spowalniają ruchu kołowego, co przyczynia się do poprawy przepustowości skrzyżowań.

4. Wygoda

Świadomość przemieszczania się ekologicznym transportem zyskuje na znaczeniu, ale by kolej aglomeracyjna pozyskała kolejnych pasażerów, musi być dla nich przyjazna. Nie od dziś wiadomo, że pasażer nie lubi przesiadek. Do porzucenia auta nie zachęca go też konieczność lawirowania w gąszczu systemów taryfowych. To oznacza m.in. konieczność integracji taryfowej różnych środków transportu występującego w aglomeracjach. Optymalnym rozwiązaniem jest jeden przystępny cenowo bilet na wszystkie środki transportu. Dlatego też już od kilku lat funkcjonuje w transporcie kolejowym na terenie całego kraju „Wspólny Bilet” honorowany przez wszystkich przewoźników pasażerskich. Dzięki wspólnej pracy Ministerstwa Infrastruktury, PKP S.A. oraz operatorów pasażerskich, można dzisiaj podróżować koleją – pociągami różnych operatorów na podstawie biletu zakupionego w jednej kasie lub np. poprzez aplikację mobilną, bez potrzeby zakupu nowego biletu wraz ze zmianą przewoźnika.

Własną drogą idzie województwo pomorskie, które pracuje nad systemem „Fala” - zintegrowanym systemem płatności w transporcie publicznym. „Fala” nie likwiduje taryf poszczególnych przewoźników miejskich i kolejowych, ale w założeniach ma automatycznie „podsumować” koszt przejazdu pasażera dzięki sieci walidatorów (czytników), które rozmieszczone będą w autobusach, tramwajach, trolejbusach oraz na stacjach i przystankach kolejowych. Pasażer, wsiadając do pojazdu, zobowiązany będzie do zbliżenia do tych urządzeń swojej karty lub smartfona albo do „odkliknięcia” się w aplikacji. Zainstalowanych ma zostać ponad 5300 takich czytników w około 1000 pojazdach komunikacji miejskiej (autobusach, trolejbusach i tramwajach) oraz około 850 czytników na przystankach kolejowych (źródło - gdansk.pl).

System jest nowatorski. Jak się sprawdzi - powinniśmy się przekonać za ok. 2 lata.

5. Integralność

Kolej aglomeracyjna to kręgosłup nowoczesnego systemu transportowego metropolii. Jego najważniejszy komponent, ale oczywiście nie jedyny. By w pełni wykorzystać jego potencjał niezbędne są węzły przesiadkowe Park and Ride, zwłaszcza na obrzeżach aglomeracji, umożliwiające bezpieczne pozostawienie auta czy roweru i kontynuację podróży pociągiem do centrum. Nie można też pominąć niezwykle istotnego czynnika jakim jest integracja rozkładów jazdy różnych środków transportu. Niewiele rzeczy tak zniechęca do korzystania z transportu zbiorowego, jak widok tylnych świateł odjeżdżającego pojazdu, do którego właśnie zamierzaliśmy wsiąść... Trzeba też pamiętać o rosnącej popularności UTO- urządzeń transportu osobistego, takich jak np. hulajnogę elektryczne. Przewoźnicy muszą stworzyć warunki do ich bezpiecznego przewozu.

PODSUMOWANIE

Nowoczesna, szybka, ekologiczna kolej aglomeracyjna z całą pewnością będzie podstawą systemu transportowego każdej aglomeracji, która nie posiada metra.

W Polsce, także w dużych miastach wciąż jeszcze samochód jest wyznacznikiem statusu społecznego. Bez własnego auta wielu Polaków nie wyobraża sobie życia.

Rosnąca atrakcyjność aglomeracyjnego transportu zbiorowego oraz malejąca liczba coraz droższych miejsc parkingowych i rosnące koszty utrzymania samochodu prędzej czy później zapewne jednak doprowadzi wielu rodaków do decyzji o pozostawieniu auta w garażu lub nawet pozbyciu się jego i przesiadki na transport zbiorowy i (lub) zakup UTO.

Ten proces będzie znacznie szybszy jeśli odpowiedzialni za tworzenie systemów transportowych opartych na kolei aglomeracyjnej zadbają o to, by był on maksymalnie ekologiczny i efektywny, a podróże - szybkie, wygodne i przystępne cenowo.

Maciej Lignowski

Prezes Zarządu PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.