

## Petycja w sprawie utrzymania ruchu kolejowego w kierunku Kaszub

My, niżej podpisani, zwracamy się z prośbą o utrzymanie połączeń kolejowych z Kaszubami w trakcie modernizacji linii 201 Gdynia - Kościerzyna - Bydgoszcz, poprzez rewitalizację 15-kilometrowego fragmentu linii kolejowej 229 i 234 na odcinku Gdańsk Kokoszki - Glinch. Powstanie w 2015 roku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej otworzyło nowy rozdział w komunikacyjnej rzeczywistości Kaszub. Mieszkańcy Kartuz, Kościerzyny, Żukowa i wielu innych miejscowości zyskali kolejowe połączenie z Gdańskiem. Z roku na rok liczba pasażerów bardzo dynamicznie rośnie. Zanim ruszył pierwszy pociąg na nowej linii na trasie Kościerzyna - Gdynia, z pociągów korzystało ok. 40 tys. pasażerów miesięcznie. Dziś na dwóch trasach Kościerzyna - Gdańsk Wrzeszcz - Gdynia oraz Kartuzy - Gdynia miesięcznie podróżuje w sumie blisko 140 tys. podróżnych (to liczba osób korzystających z przystanków od Rębichowa do Kartuz i Kościerzyny).

Dla mieszkańców tej części Kaszub kolej to niewyobrażalna poprawa dostępności komunikacyjnej. W końcu mieszkańcy mogą normalnie dojeżdżać do pracy, a studenci nie muszą szukać stacji w Trójmieście. Kolej oznacza też dostęp do lotniska, oferty kulturalnej i rozrywkowej Trójmiasta.

Niestety, już niedługo ta rewolucyjna zmiana w sposobie podróżowania może na kilka lat stać się dla mieszkańców Kaszub niedostępna. Chodzi o plany modernizacji linii (Bydgoszcz) - Kościerzyna - Gdynia. Zakres prac będzie tak szeroki, że kolejarze zaangażowani w projektowanie prac budowlanych nie ukrywają, iż na prawie całym odcinku od Gdańska Osowej do Kościerzyny ruch zostanie wstrzymany nawet na 3 lata. Na tym odcinku powstać ma drugi tor, podniesiona zostanie dopuszczalna prędkość z dzisiejszych 90-120 km/h do 140 km/h. Aby tak się stało, potrzebna jest m.in. korekta łuków na najbardziej krętych odcinkach. Konieczna jest więc także modernizacja istniejącego toru.

Wszystko wskazuje, że – by utrzymać wysokie tempo prac – trzeba będzie zamknąć odcinek Żukowo - Gdańsk Osowa, Żukowo - Kościerzyna oraz Somonino - Kartuzy. PKP PLK zapowiada, że prace modernizacyjne na odcinku Gdynia - Kościerzyna rozpoczną się wiosną 2020 r. i potrwać do końca 2022, czyli minimum 2,5 roku. Choć mówi się, że mogą przeciągnąć się do 2023 r. (rozkłady jazdy wejdą w życie w grudniu 2023).

Zatem blisko 140 tys. pasażerów (w skali roku daje to ponad 1,6 mln podróżnych) będzie musiało przesiąść się do autobusów lub samochodów, a na trasach Kościerzyna - Gdańsk/Gdynia i Kartuzy - Gdańsk wprowadzona zostanie zastępcza komunikacja autobusowa. A to oznacza znaczne wydłużenie czasu przejazdu i nieuchronny odpływ pasażerów.

Jest jednak alternatywa: przywrócenie ruchu na linii Gdańsk Kokoszki - Stara Piła - Żukowo Zach. - Glinch - Kartuzy/Somonino. Ekspertzy przygotowali rozwiązanie, które pozwoliłoby

utrzymać w czasie trwania inwestycji przewozy kolejowe w relacji Gdańsk – Kartuzy i Gdynia – Gdańsk Wrzeszcz – Somonino (dalej autobus) i znacznie ułatwiłoby podróż do Kościerzyny. Zaproponowali wytyczenie trasy objazdowej, z wykorzystaniem istniejącej i czynnej w ruchu towarowym linii 234 i 229. Aby tak się stało, PKP PLK musiałyby wykonać prace utrzymaniowe na ok. 15 km linii z Gdańska-Kokoszek przez Starą Piłę do Glinca, które pozwoliłyby zwiększyć prędkość pociągów na tej trasie do 70-100 km/h. Z kolei pomorski urząd marszałkowski musiałyby wybudować połączenie linii 234 z PKM - ok. 1700 metrów toru z Gdańska Kokoszek do Gdańska Kiełpinka. Do początku lat 2000 odcinek ten był częścią bocznicy do bazy paliwowej ORLEN, później został częściowo rozebrany.

W efekcie możliwe byłoby zachowanie dzisiejszej częstotliwości kursowania pociągów na odcinku Gdańsk – Kartuzy. Pociąg z Kartuz do Gdańsk Wrzeszcza jechałby nawet szybciej niż dzisiaj - 49 min. Z kolei przy odpowiednim podzieleniu prac modernizacyjnych na linii Kościerzyna - Gdynia pociągi do Kościerzyny mogłyby dojeżdżać - przez Gdańsk Kokoszki - przez cały czas do Somonina.

Ponowne przywrócenie dla ruchu pasażerskiego linii przez Kokoszki wymaga jednak inwestycji. Konieczna jest odbudowa odcinka Gdańsk Kiełpinek (wypięcie z PKM) – Gdańsk Kokoszki o długości ok. 1700 metrów oraz odtworzenie parametrów eksploatacyjnych linii na odcinku Gdańsk-Kokoszki – Stara Piła – Glinca, wraz z odbudową mijanek w Gdańsku Kokoszkach, Starej Pile i Żukowie Zachodnim. Wykonania pierwszego zadania podjął się marszałek województwa. Drugie musi zrobić PKP PLK. Spółka oszacowała koszt prac na 80 mln zł. Powstał jednak wariant pozwalający zrealizować cel w etapach. Ekspertcy wyliczyli, że na wykonanie podstawowych prac, które pozwolą jechać pociągom z prędkością 70-100 km/h, z ograniczeniami do 40 km/h na mostach nad Radunią czy mniej obciążonych przejazdach, należy w I etapie zabezpieczyć około 35-38 mln zł. Wykonana zostałaby tylko modernizacja toru (szyny, podkłady i tucień), system sterowania ruchem kolejowym, niezbędne przejazdy i mijanka w Starej Pile i Gdańsku Kokoszkach.

To pozwoliłoby na uzyskanie czasu przejazdu z Kartuz do Gdańska Wrzeszcza na poziomie 49 min., częstotliwość 60 min i puszczenie dodatkowych pociągów przyśpieszonych do Somonina co 2 godz. Resztę (etap II) prac można by uwzględnić jako element przyszłej rewitalizacji linii Sierakowice - Kartuzy, której naturalnym przedłużeniem byłaby linia przez Starą Piłę i Kokoszki.

Jak widać, koszty zachowania ruchu kolejowego do Kartuz i w kierunku Kościerzyny nie są wysokie. Zwłaszcza, że dzięki utrzymaniu ruchu kolejowego spółka PKP PLK poniosłaby znacznie niższe koszty dopłat do zastępczej komunikacji autobusowej, a dodatkowo zarabiałaby na opłatach za dostęp do infrastruktury.

Prosimy o przychylne rozpatrzenie naszej prośby,

Z wyrazami szacunku w imieniu niżej podpisanych: