

Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2018, 21(2), 41-50

DOI 10.4467/2543859XPKG.18.007.9352

Otrzymano (Received): 15.04.2018

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 30.05.2018

Zaakceptowano (Accepted): 01.06.2018

Opublikowano (Published): 29.06.2018

UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO-EKONOMICZNE PRZYWRÓCENIA DO RUCHU LINII KOLEJOWEJ NR 241 RELACJI TUCHOLA – KORONOWO

Socio-economic potential of restoration the railway line no 241 between Tuchola and Koronowo

Mateusz Urban

Katedra Gospodarki Przestrzennej, Instytut Geografii, Uniwersytet Gdański, Jana Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk
e-mail: mateuszurban@gmail.com

Cytacja:

Urban M., 2018, Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne przywrócenia do ruchu linii kolejowej nr 241 relacji Tuchola – Koronowo, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 21(2), 41–50.

Streszczenie: W obecnych czasach ogromnym wyzwaniem jest zapewnienie obszarom możliwości rozwoju, a mieszkańcom możliwie najszybszego dostępu do dużych ośrodków miejskich. Polityka europejska skierowana jest natomiast na ekologiczne rozwiązania, co wpływa na wzrost znaczenia systemów transportowych, które są przyjazne dla otoczenia. Wszystkie powyższe aspekty łączy dobrze zorganizowany transport kolejowy. Wpływa on zarówno na rozwój przestrzenny obszaru, mobilność mieszkańców, jak również przyciąga nowe inwestycje. Jednocześnie jest mniej szkodliwy dla środowiska od rozpowszechnionego transportu samochodowego. Artykuł wskazuje na potencjał społeczno-ekonomiczny przywrócenia do ruchu nieczynnej lokalnej linii kolejowej relacji Tuchola–Koronowo. Zawiera propozycje jej najefektywniejszego wykorzystania. Ponowne funkcjonowanie szlaku kolejowego na potrzeby transportu pasażerskiego, towarowego oraz sezonowych przewozów turystycznych może być kluczowym elementem rozwoju speryferyzowanego obszaru oraz szansą na podniesienie jakości życia mieszkańców regionu. Ponadto przywracanie lokalnych linii kolejowych jest zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju, co przyczynia się do większych możliwości w zakresie pozyskiwania funduszy zewnętrznych na inwestycje w ekologiczne środki transportu.

Słowa kluczowe: lokalne linie kolejowe, mobilność, zrównoważony rozwój, rozwój lokalny, transport kolejowy

Abstract: It is a huge challenge to provide the opportunities for development and to give residents of areas the fastest possible access to large urban centers today. European policy is focusing on ecological solutions, which increases the importance of transport systems, that are friendly to the environment. All of the above aspects are connected by well-organized rail transport. It affects for the spatial development of the area, the mobility of residents and also it attracts new investments. At the same time, it is less harmful to the environment from widespread car transport. The article shows the socio-economic potential of restoring the line between Tuchola and Koronowo and proposes most effective use this inactive local railway. The re-functioning of this railway line for the passenger, freight and seasonal transport would be an important element in the development of the forgotten area and a great chance to improve the quality of life of the region's inhabitants. In addition, the restoration of local railway lines is compatible with the principle of sustainable development. This fact creates more possibilities about obtain external funds for investmens in ecological transport means.

Key words: local development, local railway lines, mobility, railway transport, sustainable development

1. Wstęp

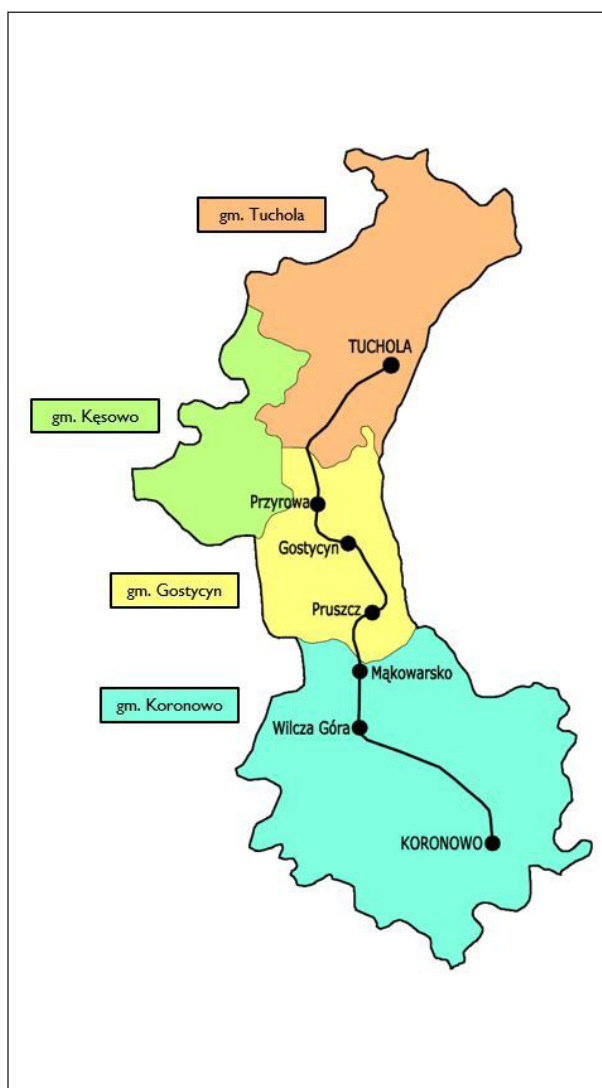
Temat kolei jako środka transportu publicznego osób i ładunków, ale również w świetle rozwoju turystyki związanej z infrastrukturą kolejową, w ostatnich latach podejmowany jest coraz częściej. Obecność problematyki transportu kolejowego stanowi odpowiedź na współczesne trendy związane z wprowadzeniem ekologicznych rozwiązań komunikacyjnych. Mają one odzwierciedlenie zarówno w aktach prawnych, dokumentach strategicznych, jak i w postulatach społecznych. Wyższa świadomość ekologiczna oraz postępująca degradacja przestrzenna doprowadziły zatem do sytuacji, w której zdecydowano się uregulować fundamentalne kwestie związane z ochroną zasobów środowiska naturalnego i przedstawić je w formie obowiązujących norm prawnych. Wśród najistotniejszych znajduje się idea zrównoważonego, odpowiedzialnego rozwoju, który według S. Miecznikowskiego (2007, s. 23) „zaspokaja potrzeby obecnych społeczeństw, ale nie dzieje się to kosztem przyszłych pokoleń zamieszkujących naszą planetę.” Wynika ona z głównych Traktatów Unii Europejskiej, w związku z czym wszystkie założenia Wspólnoty są na niej oparte i muszą być z nią całkowicie zgodne (Pawłowska, 2013). Stosowanie się do tej zasady jest szansą na długotrwały rozwój, a w transporcie – na stworzenie zrównoważonego systemu transportowego (sustainable transport system) (Miecznikowski, 2007).

Transport kolejowy jest uważany za gałąź transportu, która będzie „realizatorem celów o wymiarze gospodarczym, społecznym i ekologicznym, związanych z wymaganą przez różnego rodzaju czynniki, obsługą potrzeb przewozowych” (Fajczak-Kowalska, 2013, s. 149). Upatrywany jako jedna z najbardziej perspektywicznych gałęzi transportu z powodu jej relatywnie niskiego – w porównaniu z transportem drogowym – negatywnego oddziaływania na otoczenie naturalne wymusza szeroko nakreślone plany Unii Europejskiej odnośnie do ujednoczenia, unowocześniania i reform kolei (Andrzejczak-Paderewska, 2012), co wiąże się bezpośrednio z tożsamym kierunkiem prowadzenia polityki w tym zakresie przez państwa członkowskie. Biała księga transportu (2011) podaje, że niezbędne będą wszelkie inwestycje rozszerzające i unowocześniające przepustowość sieci kolejowej, utrzymanie jej obecnej gęstości. Jej zapisy wskazują ponadto, że ruch pasażerski na średnich odległościach powinien się odbywać za pomocą transportu kolejowego.

Linia kolejowa nr 241 relacji Tuchola–Koronowo przebiega przez północno-zachodnią część województwa kujawsko-pomorskiego (ryc. 1). W zasięgu oddziaływania tej linii były dwie gminy miejsko-wiejskie

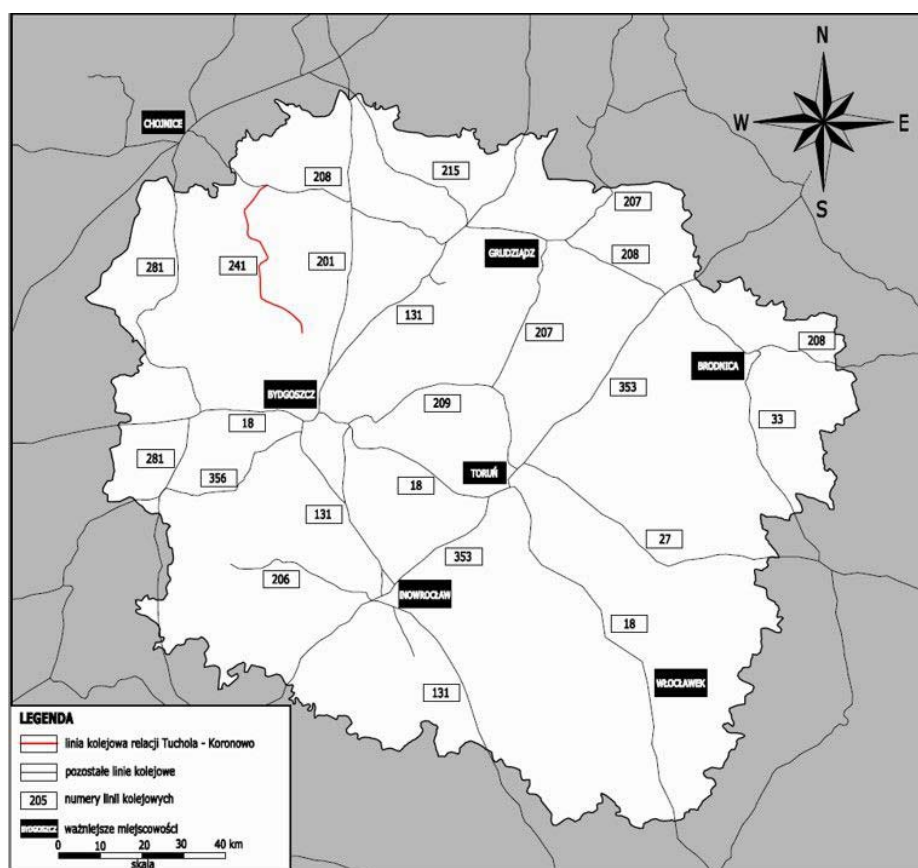
(Tuchola i Koronowo) oraz dwie gminy wiejskie (Gostycyn oraz Kęsowo). Kolej stanowiła podstawowy środek transportu publicznego tego obszaru, zapewniając jego wewnętrzną oraz zewnętrzną dostępność (Taylor, 2007). Początkowo linia funkcjonowała na odcinku Koronowo – Pruszcz Bagienica o długości 20,43 km. Otwarcie tego odcinka miało miejsce 3 listopada 1909 r. Pięć lat później został otwarty odcinek z Pruszcza Bagienicy do Tucholi o długości 22,67 km (Charakterystyka linii normalnotorowych na terenie Północnej DOKP, 1996, s. 214-215).

Ze względu na swój drugorzędowy charakter miała pełnić rolę linii poprzecznej, łącznika głównych magistrali, a także zapewniać mieszkańcom obszaru Krajny, Borów Tucholskich oraz częściowo Wysoczyzny Świeckiej sprawnie funkcjonującą komunikację wewnętrzną i dostęp do głównych magistrali (ryc. 2).



Ryc. 1. Przebieg linii kolejowej relacji Tuchola–Koronowo.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Geoportals województwa kujawsko-pomorskiego [18.05.2018].



Ryc. 2. Linia kolejowa nr 241 na tle sieci kolejowej województwa kujawsko-pomorskiego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Geoportal województwa kujawsko-pomorskiego [18.05.2018].

Dzięki tej inwestycji: „nastąpiło ożywienie gospodarcze. Rozwijała się sfera usług. Budowano domy z mieszkaniami do wynajęcia” (Sass, 2011). Budowa linii kolejowej oraz jej funkcjonowanie otworzyło przed mieszkańcami nowe możliwości, poszerzając ich perspektywy rozwojowe. „Každy kto tylko chciał i kogo było stać na pociąg mógł drogą żelazną dotrzeć do praktycznie wszystkich znaczących ośrodków miejskich, a poznane tam nowinki gospodarcze i kulturowe – mógł przenieść w swoje rodzinne strony” (Sass, 2011, s. 201).

Zawieszenie ruchu pasażerskiego na odcinku Tuchola–Pruszcz Bagienica, motywowane przyczynami ekonomicznymi, miało miejsce 5 listopada 1989 r. Trzy lata później z tego samego powodu zawieszono ruch na pozostałej części linii (Charakterystyka linii normalnotorowych na terenie Północnej DOKP, 1996, s.214-215).

Linia kolejowa nr 241 była zatem lokalnym bieżącym wzrostu, stymulatorem wszelkich działań przestrzennych w jej sąsiedztwie oraz inspirowała zachowania mieszkańców obszaru, przez który przebiega. Jej zamknięcie skutkuje wielopłaszczyznowymi negatywnymi zmianami, które do dnia dzisiejszego warunkują niekorzystną sytuację tego fragmentu

województwa kujawsko-pomorskiego. Realizacja postulatów dotyczących przeciwdziałania zjawisku wykluczenia społecznego i poprawy dostępności transportowej powinna być nadrzędnym zadaniem, którego wykonanie zapewni efektywność wszelkich procesów na obszarach do tej pory zacofanych.

Celem artykułu jest wykazanie potencjału społeczno-ekonomicznego aktualnie nieczynnej linii kolejowej nr 241 relacji Tuchola–Koronowo. Wynik rozważań ma nakreślić podstawowe kierunki zmian, które są niezbędne do pełnego wykorzystania lokalnych możliwości, wynikających ze współistnienia infrastruktury kolejowej oraz innych elementów składających się na całość obszaru problemowego.

2. Sytuacja po zamknięciu linii kolejowej nr 241 relacji Tuchola–Koronowo

Regres sieci kolejowych zawsze niesie za sobą negatywne skutki i prowadzi przede wszystkim do „braku dostępu mieszkańców do obecnych i potencjalnych miejsc zatrudnienia, kształcenia, opieki lekarskiej, zakupów, rozrywki oraz wielu innych celów” (Taylor, 2007, s. 10). Tożsama sytuacja ma miejsce na obszarze, przez który przebiega linia kolejowa Tuchola–Koro-

nowo. Od czasu jej zamknięcia (pod koniec XX wieku) przechodzi on przez okres wyraźnego kryzysu gospodarczego.

Szczególnie zauważalnym problemem obszaru powiązanego linią kolejową nr 241 jest słaba dostępność w pasażerskiej komunikacji kolejowej (Studium... gminy Tuchola, 2006). Wiąże się ona przede wszystkim z czasem dojazdu z obszarów wiejskich, nie tyle do głównych miast województwa – Bydgoszczy i Torunia, co przede wszystkim do mniejszych ośrodków zurbanizowanych, o dużym znaczeniu dla lokalnej społeczności (Tuchola, Koronowo, a także Chojnice). Ograniczenie dostępności ma charakter wielopłaszczyznowy, wynika z różnych czynników. Najistotniejszym z nich jest uboga oferta komunikacji publicznej, która jest realizowana przez PKS. W dni powszednie istnieją tylko dwie pary połączeń w relacji Chojnice–Tuchola–Koronowo–Bydgoszcz. Najbardziej poszkodowana w wyniku istniejącej sytuacji jest gmina Gostycyn, która nie posiada żadnej racjonalnej alternatywy dla przewozów obsługiwanych przez transport autobusowy. Aby dojechać do Bydgoszczy w innych godzinach, niż umożliwiają to przewozy autobusowe, mieszkańcy gminy muszą na własną rękę dojechać do Tucholi (przesiadka na pociąg) lub do Mąkowskiej (gmina Koronowo posiada siatkę połączeń z Bydgoszczą o większej częstotliwości przejazdów). Problemy z szybkim dostępem do ważniejszych ośrodków miejskich nasilają się w momencie, gdy na lokalnych drogach występują sytuacje, które znacznie wydłużają czas dojazdu. Ostatnie takie wydarzenie miało miejsce w drugiej połowie 2015 r., kiedy na drodze wojewódzkiej nr 237 (relacji Czersk–Mąkowsko) prowadzono przebudowę przepustu w osadzie Motyl. Ze względu na ukształtowanie terenu niemożliwe było zbudowanie przeprawy zastępczej w tym samym miejscu. Z tego powodu droga została zamknięta, a kierowcom zorganizowano objazd, który zakładał nadłożenie planowanej drogi o 23 km. Znacznie zakłóciło to już ograniczone połączenia transportowe obszaru z Bydgoszczą, wiązało się także z utrudnieniami dla mieszkańców w zakresie dostarczenia do miejsc pracy, edukacji i najważniejszych usług.

Ograniczona dostępność związana z brakiem alternatywy dla komunikacji zbiorowej wykonywanej przez transport autobusowy oraz łączący się z tym wydłużony czas dojazdów mają niekorzystny wpływ na sytuację mieszkańców i odzwierciedlają się w ich postępowaniu. Zawężone horyzonty rozwojowe wynikające z ograniczonego dostępu do rynków pracy, miejsc edukacji i podstawowych usług to największy problem obszaru związanego z linią kolejową nr 241.

Postawiona diagnoza ma odzwierciedlenie w projekcie Gminnego Programu Rewitalizacji gminy Gostycyn, w którym zauważono, że „do końca roku 2013 sytuacja na rynku pracy kształtowała się niekorzyst-

nie. Na terenie Gminy Gostycyn odnotowano wówczas 456 osób bez pracy, co stanowiło 13,7% liczby ludności w wieku produkcyjnym”, a wśród najpowszechniejszych problemów społecznych wymienia się m.in.: bezrobocie, niskie dochody ludności, znaczny udział pomocy socjalnej, patologie społeczne, odpływ ludności, starzenie się społeczeństwa oraz niewystarczającą aktywność lokalnej społeczności (Gminny program rewitalizacji... , 2016).

Stagnację rozwojową obserwuje się na wielu płaszczyznach. Przede wszystkim jest ona zauważalna w sferze demograficznej. Największe negatywne zjawiska w tej sferze występowały w gminie Gostycyn, która w ciągu ostatnich kilkunastu lat zanotowała spadek liczby mieszkańców. Ich liczba po upływie ponad 20 lat od zawieszenia przewozów pasażerskich na linii nr 241 jest o ok. 250 mieszkańców niższa. Dodatkowo okazuje się, że na tle wszystkich gmin powiatu tucholskiego gmina Gostycyn zanotowała najwyższy spadek liczby mieszkańców, który wynosił ponad 4% (Gminny program rewitalizacji... , 2016). Pod koniec XX wieku występowało tu także zjawisko malejącego trendu liczby urodzeń (Studium... gminy Gostycyn, 2012).

Podobna sytuacja ma miejsce w gminie Koronowo, w której również występowało zjawisko zmniejszającej się liczby mieszkańców (Lokalny program rewitalizacji... , 2017). Był to m.in. skutek migracji w latach 1993-2006. Mimo, że w samym Koronowie ludność w wyniku migracji zwiększyła się o 45 osób to na obszarach wiejskich saldo przyjmowało wartości ujemne i wynosiło -92 osoby. Również w tej gminie wystąpił problem malejącego trendu urodzeń. Zwrócono uwagę, iż jedną z głównych przyczyn tego zjawiska było pogorszenie sytuacji ekonomicznej, na którą składały się złe warunki finansowe ludności, bezrobocie i zła sytuacja mieszkaniowa (Studium... gminy Koronowo, 2009). Miasto Koronowo w latach 1999-2007 charakteryzowało się wysokim poziomem bezrobocia, które jest wyższe od przeciętnego dla miast województwa, a udział bezrobotnych wśród ludności w wieku produkcyjnym jest wyższy niż w powiecie (Lokalny program rewitalizacji... , 2017; Studium... gminy Koronowo, 2009).

Na całym badanym obszarze zauważa się dynamicznie zmieniającą się strukturę wieku mieszkańców. Spadek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym i jednoczesny wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym (Gminny program rewitalizacji... , 2016), wynika z odpływu młodych mieszkańców w celu poszukiwania bardziej atrakcyjnych przestrzeni rozwojowych, tzn. lepszego poziomu edukacji oraz lepiej płatnej pracy, a także łatwiejszego dostępu do wszelkiego rodzaju usług. Zjawisko starzejącego się społeczeństwa niesie niekorzystne zmiany związane

ze wzrostem obciążenia społecznego. Młodzi mieszkańcy badanych gmin po zdobyciu wykształcenia niechętnie wracają w rodzinne strony, gdyż nie widzą dla siebie odpowiednich perspektyw. Wyludniająca się wieś notują poważne bariery rozwoju społeczno-gospodarczego, których genezę można odnaleźć w zbyt małym popycie na usługi społeczne, co wiąże się bezpośrednio z niekorzystną sytuacją na rynku pracy ze względu na brak perspektyw rozwojowych dla małych placówek handlowo-usługowych (Studium... gminy Tuchola, 2006). To z kolei wiąże się z koniecznością dojazdów do innych ośrodków, co nierzadko również bywa ograniczone ze względu na problemy w skomunikowaniu środkami komunikacji publicznej.

Bardzo istotnym problemem obszaru powiązanego linią kolejową nr 241 jest niski poziom atrakcyjności inwestycyjnej. „W 2014 r. nie funkcjonowało żadne duże przedsiębiorstwo, które zatrudniałoby co najmniej 250 osób” (Strategia rozwoju gminy Koronowo..., 2016). W okresie przypadającym na schyłek funkcjonowania linii kolejowej nr 241 firma Ponar–Remo z Koronowa znacznie ograniczyła liczbę zatrudnionych (Jar, 2001). Od wielu lat gmina Koronowo boryka się z brakiem miejsc pracy dla jej mieszkańców (Jakubowski, 2014). Okolice dworców kolejowych, stacji oraz przystanków – niegdyś tętniące życiem, przyciągające nowe inwestycje – podlegają procesom postępującej degradacji przestrzennej. W 2017 r. zamknięto i wyburzono sklep spożywczy w obrębie dawnego węzła kolejowego w Pruszczu, który obsługiwał duże osiedle kolejowe. W gminach Kęsowo, Gostycyn i na wiejskich obszarach gminy Tu-

chola liczba wyjeżdżających do pracy jest ponad 10 razy wyższa od liczby przyjeżdżających, co świadczy o słabej dostępności miejsc pracy, jak również niskiej atrakcyjności rynków pracy tych obszarów (Strategia rozwoju powiatu tucholskiego, 2016).

Bardzo istotne problemy występują w sferze społecznej. Mieszkańcy odczuwają traumę i poczucie marginalizacji społecznej, są niechętni do rozmów na temat kolei i jej przywrócenia. Niechęć wobec kolei, odczucie wykluczenia społecznego usprawiedliwiają zamknięciem linii kolejowej. Z jednej strony żywią nadzieję na powrót czasów świetności, które kojarzą im się z brakiem problemów z dostępem do ośrodków miejskich. Z drugiej strony mają jednak poczucie bezsilności wobec niekorzystnych zjawisk, którym są poddawani i pozostają w sceptycznej postawie wobec pomysłów przywrócenia linii kolejowej. Nie chcą uczestniczyć w organizacji różnego rodzaju wydarzeń, związanych z transportem kolejowym. Opuszczają osiedla kolejowe, a pustostany zaczynają stopniowo pełnić funkcję mieszkań socjalnych, co wiąże się z napływem ludzi nie mających żadnego związku z miejscem. Następuje zanik lokalnej tożsamości, a także kultury kolejarskiej (Sass, 2011). Nowi mieszkańcy nierzadko przyczyniają się do degradacji obszaru kolejowego, gdyż nie ma on dla nich wartości sentymentalnej, nie czują potrzeby pielęgnowania jego historii, nie są zainteresowani jego losami. Obszar kolejowy, niegdyś atrakcyjny, popada w ruinę i zapomnienie (ryc. 3).

Wszelkie rozważania na temat ponownego uruchomienia przewozów na linii kolejowej nr 241 wy-



Ryc. 3. Niszczący budynek lokomotywowni na stacji węzłowej w Pruszczu (gm. Gostycyn).

Źródło: zbiory autora.

dają się być zasadne w kontekście stanowiska poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego i sporządzanych przez nie dokumentów strategicznych i planistycznych. Nie mają one charakteru aktów prawa miejscowego, ale prócz zawartej w nich diagnozy są określeniem chęci lokalnej społeczności, wskazują ich najważniejsze potrzeby oraz aspiracje do osiągnięcia wyznaczonych celów (Gawłowski, 2014). Definiują ponadto ich sprawność organizacyjno-finansową, są obrazem ich preferencji społecznych i gospodarczych (Kopczuk, Proniewski, 2005).

Już w Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego (2013) dostrzega się konieczność rozpoczęcia prac studialnych dotyczących budowy linii kolejowej Maksymilianowo–Tuchola. Na jej zapisach opierał się również poseł Ł. Schreiber, który skierował interpelację do Ministerstwa Infrastruktury odnośnie do przywrócenia linii. Inwestycja miałaby na celu szybsze połączenie Tucholi z Bydgoszczą (Nigmański, 2018; Szymajda, 2018). Również w dokumentach sporządzanych na potrzeby badanych gmin zauważalna jest wspólna wizja. Pomimo złego stanu obecnej infrastruktury linii kolejowej nr 241 zakłada się jej rewitalizację (Strategia rozwoju gminy Koronowo..., 2016), którą musi poprzedzać zapewnienie jej technicznej sprawności, „utrzymanie torów oraz infrastruktury w stanie technicznym umożliwiającym prowadzenie ruchu pasażerskiego i towarowego” (Studium... gminy Gostycyn, 2012, s. 27), w żadnym wypadku nie dopuszczając do jej fizycznej likwidacji, ponieważ zmieniające się trendy społeczno-gospodarcze mogą uczynić tę linię ekonomicznie i gospodarczo efektywną (Studium... gminy Tuchola, 2006). Wszystkie dokumenty w kontekście przywrócenia ruchu na linii kolejowej nr 241 zakładają, że jest to możliwe tylko w wyniku podejmowania działań na rzecz rozbudowy tej linii poprzez jej wydłużenie o odcinek Koronowo–Maksymilianowo (Studium... gminy Gostycyn, 2012), co zapewniłoby szybszy dojazd do Tucholi oraz umożliwiłoby szybszy transport szynowy z podbydgoskich miejscowości, np. z Koronowa do Bydgoszczy (Strategia rozwoju gminy Koronowo..., 2016).

Do koncepcji przedłużenia linii nr 241 w kierunku Maksymilianowa przychyła się gmina Osielsko, która w dokumentach: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Osielsko (2015) oraz projekcie Strategii rozwoju gminy Osielsko (2016) w realizacji przedmiotowej inwestycji dostrzega szansę na poprawę dostępności regionu. Zauważa się także, że przedłużenie linii przyniosłoby pozytywne zmiany w postaci efektywniejszego skomunikowania z Bydgoszczą takich miejscowości, jak Mąkowsko czy Gostycyn. Dla ostatniej wymienionej oznaczałoby to przeorientowanie strategii

rozwoju w kierunku silniejszych powiązań z jednym z dwóch miast województwa (Studium... gminy Gostycyn, 2012).

Ponadto w projekcie Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego (2016) zauważa się szansę na turystyczne zagospodarowanie tej linii. Potrzeba przywracania połączeń kolejowych do obszarów położonych na granicach województw, do małych miast i miasteczek, gdzie ludzie odczuli marginalne traktowanie linii kolejowych zauważalne jest także na szczeblach krajowej administracji rządowej (Uporządkować sieć..., 2017).

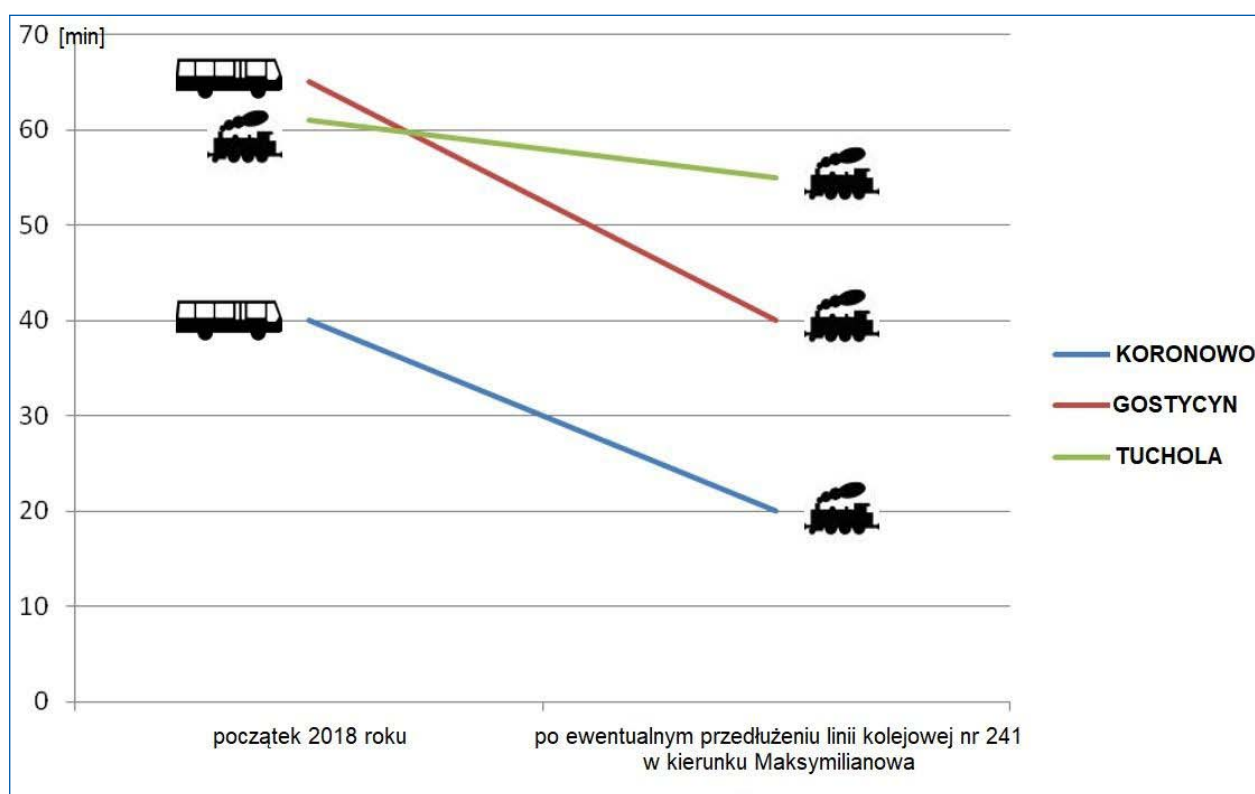
3. Przewidywane skutki przywrócenia ruchu na linii kolejowej nr 241

Duże dofinansowania do przedsięwzięć związanych z budową, przebudową lub modernizacją ekologicznych systemów transportowych powinny determinować chęć do postawienia na takie właśnie rozwiązania (Kopczuk, Proniewski, 2005), jednakże przyszłość linii kolejowej nr 241 relacji Tuchola–Koronowo nadal jest niejasna. Różne koncepcje jej przywrócenia spaja wizja przedłużenia w kierunku Maksymilianowa. Takie podejście ma swoje uzasadnienie w teorii, że „opłacalność transportu kolejowego rośnie proporcjonalnie do długości tras, po których tabor może się poruszać” (Andrzejczak-Paderewska, 2012, s. 25). Korzyści regionalne związane z funkcjonowaniem linii kolejowej są trudne do oszacowania, aczkolwiek kolejowe inwestycje infrastrukturalne niewątpliwie stanowią determinantę ożywienia gospodarczego, wpływają na zwiększenie zarówno wymiany towarów, jak i mobilności społeczeństwa (Kozubek, 2012). Wydaje się, że reaktywacja przewozów na omawianej linii jest możliwa ze względu na przyjęcie przez Radę Ministrów uchwały w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku. Jego wykonanie zakłada zapobieganie dalszej degradacji linii kolejowych, czego rezultatem ma być poprawa atrakcyjności inwestycyjnej obszarów, które podlegały do tej pory procesom marginalizacji (Program utrzymaniowy..., 2018). Interesariusze procesu przywrócenia linii kolejowej nr 241, a więc lokalne władze samorządowe, działające na tym obszarze stowarzyszenia, planiści przestrzenni oraz mieszkańcy mają nierzadko odmienne od siebie wizje, dotyczące przyszłości infrastruktury analizowanej linii kolejowej. W zasadzie istnieją dwa pomysły na przywrócenie linii – całkowite przywrócenie przewozów pasażerskich i towarowych lub wykorzystanie infrastruktury do celów przewozów turystycznych.

Nie ulega wątpliwości, że pierwszy wariant (renesans przewozów) wiąże się z przedłużeniem linii kolejowej o odcinek z Koronowa do Maksymilianowa. Gminy, przez które przebiega linia są w tej kwestii zgodne. Inwestycja, której przebieg zostałby określony na etapie przygotowania, wymagałaby natomiast wyłączenia szeregu gruntów rolnych oraz leśnych z produkcji rolnej i leśnej (Studium... gminy Koronowo, 2009). Odcinek docelowo ma mierzyć 16 km, ale wymaga budowy tylko 10 km infrastruktury (Brodziak, 2015), ponieważ w dokumentach strategicznych gminy Osielsko (na terenie której docelowo planuje się realizację przedłużonego odcinka) zakłada się zachowanie przejezdności i sprawności technicznej wojskowej bocznic kolejowej relacji Maksymilianowo–Bożenkowo. Wiązałoby się to z jej adaptacją na potrzeby kolejowego transportu pasażerskiego, co po wytrasowaniu i przedłużeniu w kierunku Koronowa stworzyłoby szansę na znaczne zmniejszenie kosztów. Ponadto założenia dokumentów gminy Osielsko dopuszczają możliwość realizacji nowych przystanków oraz niezbędnej infrastruktury, która wiązałaby się z nowym szlakiem kolejowym (Studium... gminy Osielsko, 2015). Takie zapisy pozwalają na znaczną oszczędność czasu, ze względu na brak konieczności zmiany treści dokumentów. Sytu-

owanie nowych przystanków na terenie – ogarniętej widocznymi procesami suburbanizacyjnymi – gminy Osielsko to także szansa dla jej mieszkańców na bezkolizyjny, szybki dojazd do miejsc edukacji i pracy oraz nadzieja na zmniejszenie uciążliwej kongestii na szlakach drogowych.

Planowane przedłużenie linii kolejowej, którego koszt szacuje się na ok. 160 milionów złotych, przyczyniłby się do znacznego skrócenia czasu dojazdu, a funkcjonujące przewozy kolejowe na tym terenie byłyby alternatywą dla indywidualnych środków transportu oraz przewozów autobusowych (ryc. 4). Dojazd z Koronowa do Bydgoszczy byłby możliwy w czasie ok. 20 min (obecnie 40 min autobusem) (Brodziak, 2015). Największą wartość ma czas zaoszczędzony w podróżach biznesowych. Zaraz po nim w zestawieniu znajduje się czas podróży w relacjach pracą-dom, szkoła-dom (Kozubek, 2012). Ponadto cała linia kolejowa nr 241 (wraz z jej planowanym przedłużeniem) mogłaby stanowić w przyszłości fragment sieci bydgoskiej kolei metropolitalnej (Brodziak, 2015). Usprawnienia w zakresie transportu mogą wpłynąć na redukcję kosztów dojazdów do miejsc pracy, a ponadto przyczynić się do rozwoju rynku pracy, w tym dla pracowników o wyższych kwalifikacjach (Pawłowska, 2013).



Ryc. 4. Scenariusze redukcji czasu dojazdu do Bydgoszczy środkami komunikacji publicznej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Arriva RP, 2018; PKS w Bydgoszczy [27.03.2018].

Otwarcie nowych horyzontów rozwoju – łatwość w dotarciu do miejsc pracy, edukacji, a także szerszego wachlarza usług – to niepodważalny bodziec do pozostania w rodzimych stronach. O znaczeniu przywrócenia linii kolejowej nr 241 dla poprawy mobilności mieszkańców świadczy również rekomendacja burmistrza Koronowa, który zaproponował, aby na czas remontu linii nr 201 (aktualny szlak Bydgoszcz–Tuchola), właśnie linia kolejowa nr 241 była wykorzystana do organizacji ruchu zastępczego. Istnieje spore zainteresowanie takim rozwiązaniem ze strony miejscowej ludności (Religa, 2018). Występuje szereg korzyści związanych z funkcjonowaniem transportu kolejowego (istnieniem czynnych linii kolejowych w regionie), powstałym dzięki przejęciu przez tą gałąź transportu części przewozów pasażerów i ładunków z transportu drogowego, wśród nich można wymienić chociażby „korzyści wynikające z oszczędności czasu podróży czy korzyści regionalne wynikające ze wzrostu aktywizacji gospodarczej regionu” (Kozubek, 2012, s. 243).

Rozbudowa infrastruktury, przywrócenie przewozów to więc nie tylko szansa na otwarcie nowych perspektyw dla społeczności lokalnej, ale również na stworzenie odpowiedniego klimatu dla przyciągnięcia nowych inwestycji. Bogate w walory i infrastrukturę otoczenie inwestycji coraz częściej staje się głównym bodźcem inwestora, który wręcz popycha go do ulokowania kapitału w danym miejscu (regionie) (Nazarczuk, 2013). Transport kolejowy, który postrzega się jako relatywnie bezpieczny dla środowiska naturalnego w porównaniu z innymi gałęziami, to przejaw dbałości o stan otoczenia oraz jeden z głównych czynników lokalizacji inwestycji w danym regionie” (Karaszewski, 2005). Udostępnienie infrastruktury linii kolejowej nr 241 dla przewozów towarowych będzie możliwe, powtarzając za Religą (Religa, 2017, *Do końca miesiąca naprawione mają zostać tory pomiędzy Koronowem i Tucholą*), po planowanym uzupełnieniu ubytków torowiska w okolicy osady Motyl.

Szansę dla rozwoju przewozów towarowych dostrzega się w istnieniu bocznicy kolejowej w przemyślowo-usługowej części Koronowa, jak również wielkich inwestycjach infrastrukturalnych, które aktualnie są realizowane w sąsiedztwie, tj. budowie trasy S5 oraz modernizacji linii kolejowej nr 201 relacji Nowa Wieś Wielka–Gdynia Port. Przedsięwzięcia te wiążą się z modernizacją stacji Maksymilianowo, która jest jedną z lokalizacji o dużym potencjale logistycznym, wytypowanych do wykorzystania na cele transportu intermodalnego (Zamiast sprzedawać..., 2017). Takie bezpośrednie powiązanie, zarówno ze zelektryfikowaną linią kolejową znaczenia państwowego (główna droga do europejskiego portu), jak również z drogą S5 (łącząca Autostradę A1 z aglomeracjami

bydgosko-toruńską oraz poznańską) bez wątpienia ułatwi spedycję towarów. Połączenie z Maksymilianowem jest również szansą na realizację pomysłu przewożenia zboża z przedsiębiorstwa Elewator w Koronowie Sp. z o.o. do portu w Gdyni. Kilka lat temu ta koncepcja przestała mieć sens z powodu ograniczonej dopuszczalnej prędkości w okolicach Tucholi i stanu torów. Przywrócenie linii kolejowej nr 241 wraz z jej projektowanym przedłużeniem będzie więc stworzeniem alternatywnej drogi do trójmiejskich rynków zbytu, zwłaszcza, że załadowanie jednego pociągu jest dużo szybsze niż 60 samochodów ciężarowych (Lewandowski, 2013). Ponadto byłyby to szansa dla rozwoju nowopowstałej strefy przemysłowej w Koronowie, której tereny rozciągają się niespełna kilometr od linii kolejowej (Lokalny program rewitalizacji..., 2017). Sprawnie funkcjonujący transport, dzięki redukcji kosztów przewozu oraz kosztów związanych z oszczędnością czasu, poprawia kondycję finansową, a ponadto jest stymulatorem rozwoju innowacji, zwiększa rynek oraz przyciąga inwestycje przedsiębiorstw (Pawłowska, 2013).

Linia kolejowa nr 241 prezentuje bardzo bogate walory krajoznawcze i potencjalnie jest atrakcyjna dla organizacji przewozów turystycznych (Studium... gminy Gostycyn, 2012). Charakterystyka jej przebiegu, na którą składają się imponujące zespoły budynków kolejowych (stacja węzłowa w Pruszczu) i cenne architektonicznie obiekty inżynieryjne (wiadukt w Buszkowie), położone w malowniczym otoczeniu przyrodniczym, stwarzają warunki do rozwoju turystyki opartej na transporcie kolejowym lub stopniowo zanikającej kulturze kolejowej, która była cechą charakterystyczną dla tego obszaru. Pomysł przeznaczenia infrastruktury linii kolejowej nr 241 na cele związane z obsługą ruchu turystycznego jest także odpowiedzią na obecną działalność lokalnych stowarzyszeń, które oprócz szeregu postulatów dotyczących przywrócenia przewozów pasażerskich oraz towarowych, od czasu do czasu organizują przewozy drezynowe (Rydelski, 2017), jak również przejazdy pociągów specjalnych (Stowarzyszenie Miłośników..., 2015). Obsługa ruchu turystycznego przez kolej drezynową lub pociągi turystyczne (specjalne) mogłaby w sezonie letnim uzupełniać wykorzystanie możliwości linii nr 241, co z korzyścią wpłynęłoby na rozpoznawalność obszaru oraz zapewnienie linii dodatkowych zadań mających na celu podniesienie jej ekonomicznej opłacalności. Obsługa turystyczna wiązałaby się ponadto z koniecznością urządzenia nowych miejsc pracy, na czym bez wątpienia skorzystałoby lokalni mieszkańcy. Organizowane do tej pory imprezy związane z kolejnictwem, jak również plany na turystyczne wykorzystanie obiektów i budynków kolejowych, np. stworzenie ze stacji węzłowej

w Pruszczu hotelu lub skansenu kolejowego (Strategia rozwoju turystyki..., 2003) to z kolei możliwość rozszerzenia oferty turystycznej, uzupełnienie funkcji podstawowej, za jaką uważa się wykorzystanie infrastruktury linii kolejowej dla celów zapewnienia mobilności mieszkańców, przewozu towarów i obsługi ruchu turystycznego.

4. Konkluzje

Istniejąca infrastruktura nieczynnej obecnie linii kolejowej nr 241 relacji Tuchola–Koronowo, w dobie coraz istotniejszych działań, stosowania metod i wykorzystania danych zasobów w celu ograniczania zagrożeń ekologicznych (Kopczuk, Proniewski, 2005), stwarza potencjał rozwojowy dla obszaru, przez który przebiega. Należy jednak mieć na uwadze fakt, iż inwestycje w transport kolejowy, a w związku z tym poniesione na te cele koszty, inicjują procesy, które niejednokrotnie przynoszą zwrot poniesionych nakładów w perspektywie długofalowej, nawet po kilkunastu latach. Stąd obserwuje się sceptyczne zachowania samorządów lokalnych do podejmowania się takowych przedsięwzięć. Przywrócenie linii kolejowej nr 241 wydaje się jednak realne ze względu na ich jednorodną wizję odnośnie do przedłużenia linii, która zapewni bezpośrednio powiązanie obszaru, dotkniętego kryzysem z największym ośrodkiem miejskim w województwie. Ponadto „powrotowi transportu kolejowego w regionach sprzyjają modernizacje i odnowa kolejowych tras” (Zależy nam..., 2017).

Z punktu widzenia ekonomicznego zasadne wydaje się wielowymiarowe podejście do przywrócenia linii nr 241, mianowicie jej docelowe funkcjonowanie zarówno na płaszczyźnie przewozów pasażerskich i towarowych, jak również wykorzystania jej dla celów turystycznych ze względu na atrakcyjność otoczenia. Tylko właściwe współgranie tych trzech składowych wpłynie na maksymalizację efektów społeczno-ekonomicznych, co przyniesie korzystny skutek w postaci poprawy ogólnej sytuacji badanego obszaru oraz wzrostu dynamiki jego rozwoju. Powiązania transportowe, usługi w zakresie komunikacji, czy energetyki stają się bowiem coraz ważniejszym wyznacznikiem prestiżu regionu, jego znaczenia i percepcji (Kopczuk, Proniewski, 2005).

Przywrócenie linii kolejowej, zwłaszcza w kontekście istotnych inwestycji w jej sąsiedztwie, rysuje perspektywę na stworzenie dogodnych warunków do samopodtrzymującego się rozwoju lokalnego.

Piśmiennictwo

Andrzejczak – Paderewska I., 2012, Transport kolejowy w Unii Europejskiej i w Polsce [w:] Kozłowski R. (red.),

2012, *Znaczenie i skutki budowy wybranych elementów infrastruktury nowoczesnego transportu kolejowego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 7-25.

Arriva RP, <https://arriva.pl/index.php> [27.03.2018]

Biała Księga Transportu: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, 2011, Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Luksemburg.

Brodziak M., 2015, Lepsza Bydgoszcz proponuje nową linię kolejową przez Gminę Osielsko. Czy ta inwestycja jest nam potrzebna?, *eOsielsko*, <http://eosielsko.pl/opinie/736-lepsza-bydgoszcz-proponuje-nowa-linie-kolejowa-przez-gmine-osielsko> [27.04.2018]

Charakterystyka linii normalnotorowych na terenie Północnej DOKP, 1996, [w:] Wilimberg S. (red.), 1996, *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, Północna Dyrekcja Kolei Państwowych, Gdańsk, 199-217.

Fajczak-Kowalska A., 2013, *Transport kolejowy w procesach logistycznych polskiej gospodarki*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

Gawłowski R., 2014, *Bydgosko-toruński obszar metropolitalny w dokumentach strategicznych jednostek samorządu terytorialnego* [w:] K. Czajkowska-Kuć, M. Sidor (red.), *Miasta, Aglomeracje, Metropolie w nurcie globalnych przemian*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin.

Geoportal województwa kujawsko-pomorskiego, <http://geoportal.mojregion.info/> [18.05.2018]

Gminny program rewitalizacji gminy Gostycyn – projekt, 2016, <http://bip.gostycyn.pl/Article/id,538.html> [26.04.2018]

Jakubowski J., 2014, Gmina Koronowo zaczyna stawiać na przemysł, ale mogą być z tym problemy, *Express Bydgoski*, <http://www.expressbydgoski.pl/bydgoszcz/a/gmina-koronowo-zaczyna-stawiac-na-przemysl-ale-moga-byc-z-tym-problemy,10870326/> [23.05.2018]

Jar, 2001, Koniec „Ponaru – Koronowo”?, *Nasze Miasto Bydgoszcz*, <http://bydgoszcz.naszemiasto.pl/archiwum/koniec-ponaru-koronowo,136727> [27.04.2018]

Karaszewski W., 2005, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w województwie kujawsko-pomorskim*, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń.

Kopczuk A., Proniewski M., 2005, *Atrakcyjność inwestycyjna regionu*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Białystok.

Kozubek P., 2012, *Efektywność inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym*, Wydawnictwo Politechniki Świętokrzyskiej, Kielce.

Lewandowski A., 2013, Ciężarówka przy elewatorze w Koronowie. Bo koleją za drogo, *Gazeta Pomorska*, <http://www.pomorska.pl/wiadomosci/koronowo/art/7358171,ciezarowki-przy-elewatorze-w-koronowie-bo-koleja-za-drogo,id,t.html> [28.04.2018]

- Lokalny program rewitalizacji Gminy Koronowo, 2017, Uchwała Nr XLVIII/418/17 Rady Miejskiej w Koronowie z dnia 12 lipca 2017 r.
- Miecznikowski S., 2007, Istota gospodarowania w aspekcie historycznego transportu kolejowego, [w:] Miecznikowski S. (red.), 2007, *Gospodarowanie w transporcie kolejowym Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 10–27.
- Nazarczuk J., 2013, *Potencjał rozwojowy a aktywność inwestycyjna województw i podregionów Polski*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn.
- Nigmański I., 2018, Poseł PIS złożył interpelację dotyczącą Koronowa, *Koronowo.net.pl*, http://koronowo.net.pl/pl/19_wiadomosci_z_regionu/3033_posel_pis_zlozyl_interpelacje_dotyczaca_koronowa.html [26.04.2018]
- Pawłowska B., 2013, *Zrównoważony rozwój transportu na tle współczesnych procesów społeczno-gospodarczych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- PKS w Bydgoszczy, <http://www.pks.bydgoszcz.pl/> [27.03.2018]
- Program utrzymaniowy przyjęty przez Radę Ministrów, 2018, PKP PLK, <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/program-utrzymaniowy-przyjety-przez-rade-ministrow-3593/> [27.04.2018]
- Religa Ł., 2017, Do końca miesiąca naprawione mają zostać tory pomiędzy Koronowem i Tucholą, *Portal Kujawski*, <http://www.portalkujawski.pl/wiadomosci-dobrcz-koronowo/item/12219-do-konca-miesaca-naprawione-maja-zostac-tory-pomiedzy-koronowem-i-tuchola> [26.04.2018]
- Religa Ł., 2018, W Koronowie jest zainteresowanie przewozami kolejowymi, *Portal Kujawski*, <http://www.portalkujawski.pl/wiadomosci-dobrcz-koronowo/item/12716-w-koronowie-jest-zainteresowanie-polaczeniami-kolejowymi> [27.04.2018]
- Rydelski Z., 2017, *Przejażdżki drezyną*, <https://www.koronowo.pl/1946-przejazdzki-drezyna> [27.03.2018]
- Sass M., 2011, Animacja miejsca – miejsce animacji: (nie) zapomniana stacja Pruszcz Bagienica, *Pedagogika Społeczna. Wielowymiarowość przestrzeni i środowisk wychowawczych*, 3-4(41-42), s. 198-220.
- Stowarzyszenie Miłośników Kolei w Chojnicach – fanpage na portalu Facebook, <https://www.facebook.com/SMKChojnice/> [27.03.2018]
- Strategia rozwoju gminy Koronowo na lata 2016-2025, 2016, Uchwała Rady Miejskiej w Koronowie nr XXV/219/16 z dnia 30 marca 2016 r.
- Strategia rozwoju gminy Osielesko – projekt, 2016, http://www.bip.osielesko.pl/?cid=279&bip_id=5275 [26.04.2018]
- Strategia rozwoju powiatu tucholskiego, 2016, Uchwała Nr XVII/105/2016 Rady Powiatu Tucholskiego z dnia 17 marca 2016 r.
- Strategia rozwoju turystyki powiatu tucholskiego, 2003, Uchwała Zarządu Powiatu Tucholskiego nr 34/66/2003 z dnia 09 października 2003 r.
- Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020, 2013, Uchwała Nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 r.
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego – projekt, 2016, http://www.zit.btof.pl/attachments/article/85/12a.%20Za%C5%82_1_Uchwa%C5%82a_12_2016_KS_ZIT_BTOF.pdf [27.04.2018]
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Gostycyn, 2012, Uchwała Nr XXII/176/12 Rady Gminy Gostycyn z dnia 20 grudnia 2012 r.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Koronowo, 2009, Uchwała Nr XXXIX/440/09 Rady Miejskiej w Koronowie z dnia 30 września 2009 r.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Osielesko, 2015, Uchwała Nr X/99/2015 Rady Gminy Osielesko z dnia 17 listopada 2015 r.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Tuchola, 2006, Uchwała Nr XLVIII/429/06 Rady Miejskiej w Tucholi z dnia 29 września 2006 r.
- Szymajda M., 2018, *Poseł Schreiber pyta o szanse budowy linii kolejowej z Bydgoszczy do Koronowa*, Rynek Kolejowy, <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/posel-schreiber-pyta-o-szanse-budowy-linii-kolejowej-z-bydgoszczy-do-koronowa-86384.html> [26.04.2018]
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie, 7, IGIPIZ PAN, Warszawa.
- Uporządkować sieć połączeń regionalnych, 2017, *Wolna Droga. Dwutygodnik Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ Solidarność*, nr 10 (721) z dnia 19 maja 2017, s. 10.
- Zależy nam, by pasażerowie, którzy coraz częściej podróżują koleją, nadal korzystali z pociągów, 2017, *Wolna Droga. Dwutygodnik Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ Solidarność*, nr 18 (729) z dnia 8 września 2017, s. 17.
- Zamiast sprzedawać udziały w nieruchomościach, planujemy czerpać długofalowe przychody, 2017, *Wolna Droga. Dwutygodnik Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ Solidarność*, nr 15 (726) z dnia 28 lipca 2017, s. 9.