



**Budowa połączenia kolejowego z
Maksymilianowa do Koronowa**
ELEMENT BUDOWY BYDGOSKIEJ KOLEI METROPOLITARNEJ

6/2015

Przedmiotem niniejszego opracowania będzie analiza możliwości przedłużenia linii kolejowej nr 241 do Maksymilianowa z docelowym przywróceniem ruchu na trasie Tuchola – Koronowo.

Plany rozbudowy linii nr 241 sięgają dwudziestolecia międzywojennego. Ówcześni decydenci zdecydowali się jednak pozostać na wykorzystaniu kolejki wąskotorowej, która cieszyła się popularnością bydgoszczan i wraz z regularnymi kursami do Tucholi była oknem na świat dla mieszkańców Koronowa. Ruch pasażerski na linii 241 został wstrzymany w maju 1993 r., a z końcem lutego 2012 r. zamknięto tę trasę dla ruchu towarowego, wobec czego mieszkańcy tej gminy właściwie pozbawieni są regularnego połączenia kolejowego. Utrudniony został też rozwój istniejących przedsiębiorstw, ponieważ odebrano im jeden z możliwych środków transportu surowców i wytworzonych produktów. Obecnie, pomimo postępującej degradacji, na tej trasie odbywają się sporadyczne przejazdy turystyczne dla miłośników kolei podziwiających także okoliczne cenne walory krajobrazowe.

Długość istniejącego odcinka Koronowo – Tuchola wynosi 43 km i łączy dwie, dość blisko związane ze sobą gminy. Gmina Koronowo liczy 25 tys., a gmina Tuchola 20 tys. mieszkańców. Są istotnymi ośrodkami zatrudnienia oraz edukacji w skali lokalnej. Mieszkańcy z mniejszych miejscowości skarżą się na problemy z dowozem swoich dzieci do szkół czy przedszkoli. Oba miasteczka są także ośrodkami rekreacyjnymi: Koronowo jest miejscem wypoczynku przede wszystkim dla bydgoszczan, natomiast dla Tucholi, przez sąsiedztwo z parkiem narodowym, reaktywacja ruchu kolejowego na linii pomijającej Wierzchucin, a więc skracająca czas dojazdu w kierunku Tucholi, może być szansą na zaspokojenie oczekiwań turystów i poprawę swojej dostępności. Także mieszkańcy obu gmin dojeżdżający do pracy do Bydgoszczy skorzystaliby z takiego połączenia.

Odcinek łączący Koronowo z Maksymilianowem mierzy ok. 10 km długości i położony jest na terenie dwóch gmin: Koronowo oraz Osielsko. W obowiązujących dokumentach planistycznych obu jednostek oraz w strategii rozwoju Koronowa występują zapisy wyrażające możliwość jego budowy, choć nie są one bliżej sprecyzowane. Zapis o nim występuje także w strategii rozwoju województwa na lata 2014 - 2020.

Sugerowana trasa prowadziłaby od Koronowa wzdłuż Brdy przez Samociążek, pokonując go od strony zachodniej w pewnej odległości od zabudowań, następnie przez północną część Bożenkowa mijając Młynki łączyłaby się z istniejącą infrastrukturą prowadzącą do Maksymilianowa i dalej, do Bydgoszczy. Mocną stroną całego przedsięwzięcia jest właśnie możliwość włączenia w nią bocznicy kolejowej w Bożenkowie poprzez ewentualne przystosowanie jej do regularnego ruchu pasażerskiego, co może obniżyć koszty całej inwestycji. Samociążek i Bożenkowo nie są miejscowościami intensywnie zamieszkałymi w ciągu roku – wspólnie liczą niespełna tysiąc stałych mieszkańców. Stanowią jednak, podobnie jak Koronowo, miejsce rekreacji bydgoszczan. Na terenie sołectwa Bożenkowo

istnieje tysiące działek wypoczynkowych, głównie zrzeszonych w Polskim Związku Działkowców, tak jak „Wrzos”, „Befana” czy „Budowlani”, ale też indywidualnych nieruchomości rezydencjonalnych. Z kolei Samociążek oferuje odpowiednie zaplecze wypoczynkowe. Sprawia to, że w sezonie letnim w kierunku obu wsi, głównie samochodem, przemieszcza się wielu mieszkańców regionu.



Przebieg istniejącej bocznicy kolejowej z Maksymilianowa do Bożenkowa / Fot: Mapy Google.



Mapy Google

Prezentowana inwestycja zadziała także na korzyść już skomunikowanego Maksymilianowa, ponieważ mogłaby wzrosnąć częstotliwość kursów pociągów.

Uwzględniając czas przejazdu na odcinku o podobnej długości, Poznań Główny – Wągrowiec, który wynosi niewiele ponad godzinę można stwierdzić, że obecny czas przejazdu na trasie Tuchola – Bydgoszcz Główna może skrócić się do godziny (obecnie trwa około 1 godziny i 20 min), a podróż z Koronowa może wynosić nawet 20 minut. To przeszło dwa razy krócej, niż trwa przejazd autobusem prywatnego przewoźnika. Ponadto przejazdy pociągiem są znacznie tańsze, niż autobusowe – mówi się nawet o różnicy 50% na odcinku Koronowo – Bydgoszcz.

Szacowany przez Centrum Zrównoważonego Transportu koszt inwestycji to 160 mln zł. Odcinek ten mógłby w przyszłości współtworzyć bydgoską sieć kolei metropolitarnej, podobnie jak linie do Torunia, Inowrocławia, Nakła czy Kcyni. Tego typu rozwiązanie świetnie zdaje egzamin w większych polskich aglomeracjach, takich jak Trójmiasto, Poznań czy konurbacja śląska.

Publikacja opracowana w celach informacyjnych przez Ruch Obywatelski Lepsza Bydgoszcz.

Opracowanie treści: Monika Brodziak

Bydgoszcz Gród Kazimierza Wielkiego – Czerwiec 2015