

Daniel Załuski, Sylwia Rzepnicka

Historia budowy i reaktywacji kolei kokoszkowskiej w postaci pomorskiej kolei metropolitalnej

Wstęp

W artykule została przedstawiona historia budowy Kolei Kokoszkowskiej (otwarcie w 1914 r. i zburzenie w 1945 r.), jej znaczenie dla powiązań przestrzennych Wolnego Miasta Gdańsk (WMG) i polskich Kaszub, próba jej reaktywacji w związku z rozwojem aglomeracji trójmiejskiej w II połowie XX w. i ostatecznie budowa po jej śladzie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) na początku XXI w. W artykule poruszono zagadnienia związane ze sporami politycznymi samorządowców lokalnych i wojewódzkich, dyskusjami *środowisk transportowych i konserwatorskich* oraz lokalnej społeczności. Opisano pozytywne i negatywne skutki przestrzenne, organizacyjne i społeczne, wynikię z przyjętych kompromisów dla zrealizowanej linii. Przedstawiono również planowane zamierzenia inwestycyjne w ramach rozbudowy PKM.

Historia Kolei Kokoszkowskiej

Budowa Kolei Wschodniej (*Königliche Ostbahn*) – linii kolejowej z Berlina do Królewca z odgałęzieniem do Gdańska zapoczątkowała rozwój transportu

kolejowego na Pomorzu. Pierwszy pociąg do Gdańska przybył w 1852 r.¹ *W ciągu 70 lat powstały kolejne, liczne połączenia, umożliwiające szybszy transport regionalny oraz krajowy. Jedną z drugorzędnych tras dla rozwoju aglomeracji był odcinek wiodący na Kaszuby. Połączenia z Gdańska do Kartuz przez Pruszcz Gdański i Starą Piłę (1883–1886) oraz przez Pszczółki do Kościerzyny (1884–1885) były inwestycjami kapitału prywatnego. Do ich budowy zastosowano małe promienie łuków poziomych i znaczne pochylenia podłużne na trasie, co powodowało wydłużenie czasu przejazdu². Naturalnym rozwiązaniem wydawało się połączenie kolejnych kaszubskich wsi, które mogło znacząco poprawić możliwości transportowe w okolicach Gdańska pod względem przewozu towarów oraz turystyki lokalnej. Już w tamtych czasach widziano potrzebę utworzenia systemu kolei podmiejskich, więc rozpoczęto szczegółowe analizy i planowanie.*

Pierwotny pomysł zakładał utworzenie wąskotorowej linii towarowej, ale już w 1906 r. rozważano realizację normalnotorowej trasy Wrzeszcz – Stara Piła – Kartuzy. Ustawą Parlamentu Pruskiego z 28 lipca 1909 r. zatwierdzono ostatecznie budowę linii Wrzeszcz – Stara Piła z budżetem 6 780 000 mk³. Odcinek planowano połączyć z istniejącą linią Pruszcz Gdański – Kartuzy. Początkowo zakładano wykonanie przystanków: Gdańsk, Wrzeszcz, Kiełpinek, Kokoszki, Leźno i Stara Piła. Przyjęcie ustawy umożliwiło rozpoczęcie pozyskiwania gruntów pod nową inwestycję, która oprócz poprawy komunikacji pasażerskiej miała poszerzyć rynek zbytu dla lokalnych cegielni.

Prace ziemne rozpoczęto po stronie Starej Piły w 1911 r. Projekt trasy o długości 19,515 km i różnicy wysokości 109,76 m miał na celu eliminację skrzyżowań z drogami na tym samym poziomie. Roboty budowlane obejmowały m. in. palowanie brzegów Raduni, skanalizowanie potoku Strzyży, wykonanie jednego mostu nad rzeką, pięciu przepustów dla strumieni i 17 mniejszych oraz 11 wiaduktów drogowych (w tym jeden ze stacją w Starej Piłę), a także 15 wiaduktów kolejowych⁴. Dodatkowym utrudnieniem była konieczność pokonania różnicy wysokości wynoszącej ponad 100 m na niedługim odcinku, przez co nachylenie toru sięgało nawet 12,5 promila (1:80). Wybudowano także dodatkowy przystanek w Brętowie na wniosek lokalnej społeczności. Linia miała umożliwiać szybkie pokonywanie trasy, mieć łuki o znacznym promieniu (dzięki prowadzeniu po zboczach wzgórz morenowych) oraz osobny peron na wrzeszczańskim dworcu. Zastosowano elektryczną kontrolę ruchu w postaci sygnału zbliżania się do stacji na podstawie urządzenia podłączonego do szyn. W ramach budowy linii wykonano trzy przystanki przeznaczone do obsługi towarowo-pasażerskiej (w Leźnie, Kokoszkach i Kiełpinku) oraz wspomniany przystanek osobowy w Brętowie.

¹ L. Lewiński, *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła*, „Świat Kolei” 2001, nr 2, s. 18.

² Tenże, *W 15 minut do Kartuz*, „30 dni” 1999, nr 7.

³ H. Jursz, *Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby*, Gdańsk 2013, s. 52.

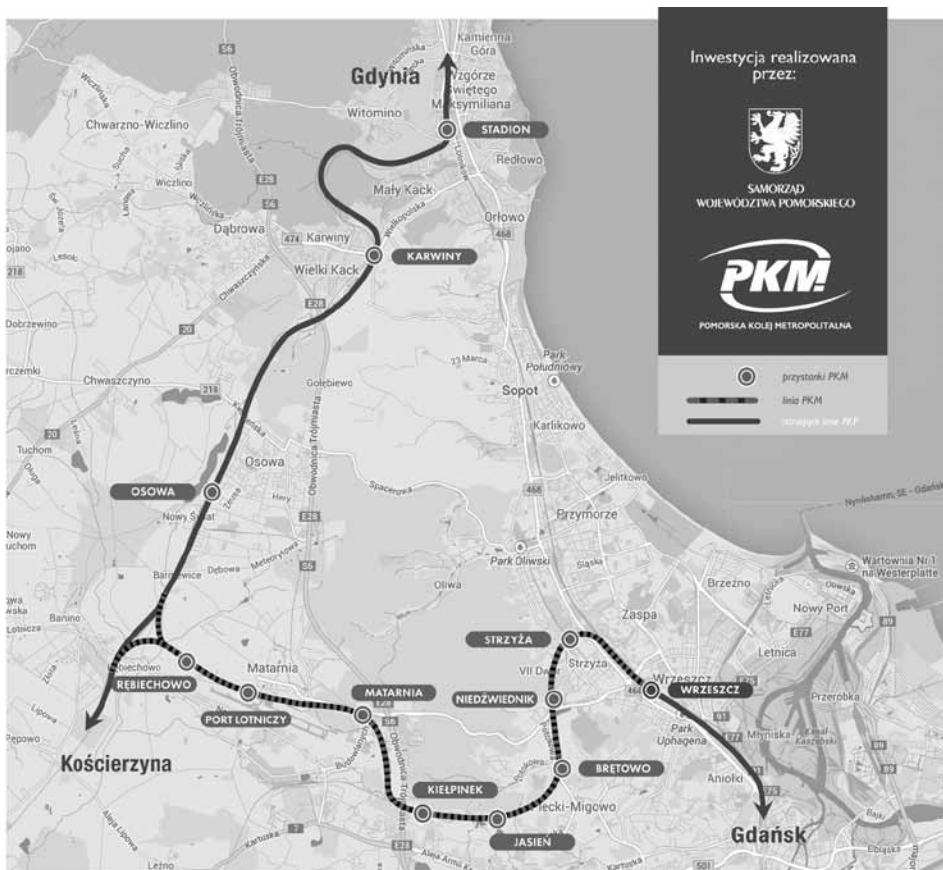
⁴ Tamże, s. 63.



Planowana prędkość docelowa wynosiła 50 km/h, ale linię zaprojektowano w sposób umożliwiający łatwą modernizację. Zgodnie z twierdzeniem prof. Władysława Koca z Politechniki Gdańskiej na sympozjum naukowo-technicznym w 2000 r. pt. *Transport szynowy w obstudze aglomeracji gdańskiej: Powiązanie Gdańska z Wysoczyzną Kaszubską*, na linii Wrzeszcz – Stara Piła możliwe było osiągnięcie prędkości ponad 100 km/h.

Inauguracja szlaku nastąpiła 1 maja 1914 r. na dworcu Gdańsk Główny (dworzec we Wrzeszczu był wówczas w trakcie rozbudowy). O funkcjonowaniu linii oraz wykonywanych kursach świadczą zachowane do dziś rozkłady jazdy. Początkowo kursowały cztery pary pociągów na dobę, zwane „Ekspresami Kaszubskimi”. Po wybuchu I wojny światowej ich liczbę ograniczono do trzech par na dobę, ale cała trasa nadal pozostawała w użytkowaniu.

Do końca wojny (1918 r.) Kolej Kokoszkowska znajdowała się w obrębie państwa niemieckiego. Wraz z podpisaniem Traktatu Wersalskiego w 1919 r., na którego mocy utworzono WMG, linia zmieniła swój statut na międzynarodową. W związku z tym faktem ruch na trasie został ograniczony do dwóch par



Mapa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej – I i II etap inwestycji (źródło: PKM)



pociągów na dobę. Granica polsko-gdańska przebiegała za stacją w Kiełpinku, gdzie dokonywano kontroli granicznej w imieniu WMG, natomiast kontrola polska odbywała się na stacji w Kokoszkach. Notabene w 2016 r. rondo w Kokoszkach w pobliżu przebiegu historycznej granicy zyskało nazwę *Rondo Graniczne Wolne Miasto Gdańsk – Rzeczpospolita Polska (1920–1939)*.

Problemy zarządzania i nadzoru nad drogami żelaznymi oraz ograniczenia w ruchu i transporcie towarów były jednymi z czynników podjęcia przez Polskę decyzji o budowie portu morskiego w Gdyni wraz z linią kolejową, która pozwoliłaby ominąć terytorium WMG. Otwarta w 1921 r. linia z Kokoszek do Gdyni o długości 26 km miała dużo gorsze parametry techniczne (duże pochylenie trasy, małe promienie łuków), a na jej trasie powstały tylko dwie stacje (Osowa oraz Kack Wielki). Pomimo tego ruch na trasie wzrastał, podczas gdy z Wrzeszcza do Starej Piły pozostawiono tylko dwie stałe pary pociągów. W 1930 r. oddano do użytku kaszubski odcinek magistrali węglowej (Kościerzyna – Gdynia) z wykorzystaniem fragmentu linii kokoszkowskiej od Osowej do Gdyni.

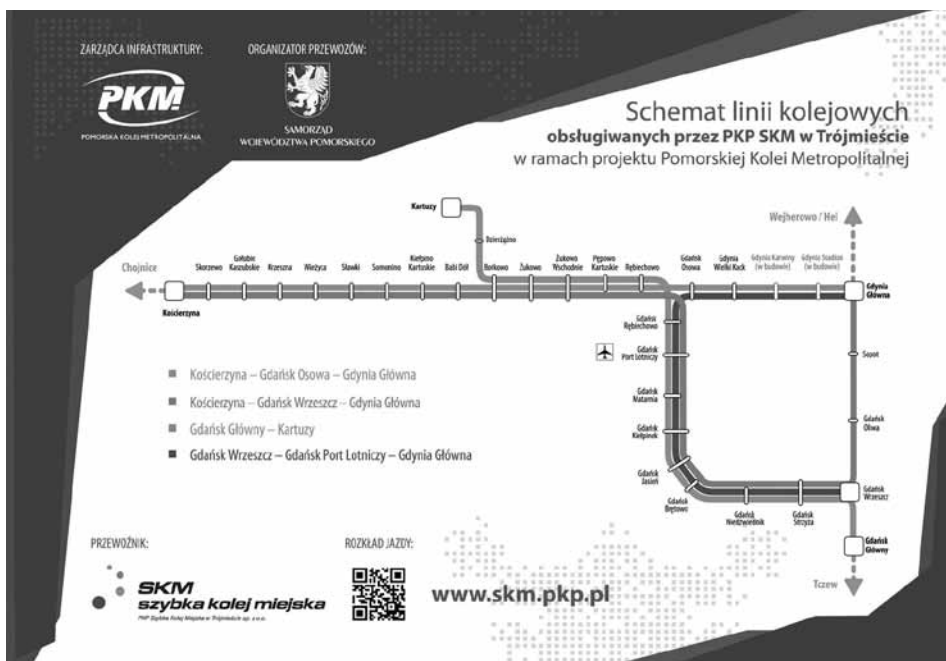
Od wiosny 1939 r. trwały przygotowania do działań zbrojnych po obu stronach granicy. Po rozpoczęciu II wojny światowej wycofujący się z Kokoszek polscy celnicy wysadzili wiadukt, uniemożliwiając wjazd na teren Polski pociągom z Gdańska. Wyłączenie „Ekspresu Kaszubskiego” z ruchu nie trwało jednak długo. Zaraz po przyłączeniu WMG do Niemiec tory oczyszczono, a kursy pociągów wznowiono (28 września 1939 r.)⁵. Początkowo kursowała jedna para pociągów, ale w późniejszym okresie stopniowo zwiększano ich liczbę do pięciu par na linii Wrzeszcz – Stara Piła oraz trzech par z Gdyni do Kokoszek i dalej do Kartuz. W okresie wojny Kolej Kokoszkowska służyła również do transportu więźniów, skierowanych do pracy w Stoczni w Gdańsku z podobozu KL Stutthof – SS *Aussenkommando Burggraben*, utworzonego w dawnych składach amunicji w Kokoszkach. Regularny ruch kolejowy odbywał się aż do lutego 1945 r. gdy w okolicy Gdańska dotarły wojska radzieckie, a broniący miasta Niemcy zdecydowali się na zniszczenie mostu nad Radunią między Leźnem i Starą Piłą oraz wiaduktów kolejowych m.in. nad ulicami Grunwaldzką, Wita Stwosza, Polanki, Słowackiego i Dolne Migowo. Utworzona w ten sposób przeszkoda dla nacierających czołgów składała się ze zniszczonych części konstrukcyjnych obiektów budowlanych oraz parowozów, które celowo wprowadzono na obiekty przed ich wysadzeniem.

Wojska radzieckie zdobyły Gdańsk 30 marca 1945 r. Do sierpnia tego roku koleje były pod zarządem Związku Radzieckiego⁶. Po przejęciu przez władze polskie skupiono się na przywróceniu komunikacji na terenie miasta. Utrudnieniem pozostawały zniszczone wiadukty, w szczególności te położone bliżej śródmieścia. Głównym celem stało się przywrócenie ruchu na linii Kokoszki – Gdynia. Uruchomiono również trasę z Pruszczu Gdańskiego do Kartuz przez Starą Piłę. Odcinek z Wrzeszcza do Kokoszek pozostawał nieprzejezdny. W 1946 r. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku podjęła decyzję o jego roz-

⁵ Tamże, s. 84.

⁶ Tamże, s. 99.





Schemat linii kolejowych obejmujących linię Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (źródło: PKM)



Zintegrowany z komunikacją tramwajową i autobusową przystanek Gdańsk Strzyża (fot. D. Załuński)



biórcę⁷. Postanowiono wykorzystać znajdującą się w dobrym stanie technicznym nawierzchnię kolejową (szyny i podkłady) do odbudowy zniszczonego w czasie działań wojennych odcinka Łębork – Maszewo (obecnie linia kolejowa nr 237). Dla odradzającej się metropolii najważniejsze było stworzenie sprawnego transportu zbiorowego dla Dolnego Tarasu. Pierwotnie zakładano utworzenie linii aglomeracyjnej na odcinku Pruszcz Gdański – Wejherowo. W 1947 r. powstał okrojony, wstępny projekt zelektryfikowanego połączenia dwutorowego Gdańsk – Gdynia. Pierwszy odcinek z Gdańska do Sopotu otwarto w 1952 r. a rok później z Sopotu do Gdyni⁸. Obsługujące Szybka Kolej Miejską (SKM) składy pochodziły z Berlina. Stanowiły one swoistą kontrybucję wojenną.

Próby odbudowy Kolei Kokoszkowskiej po II wojnie światowej

Pomysły odbudowy zniszczonego szlaku Kolei Kokoszkowskiej powracały w okresie powojennym dość regularnie. Reaktywację linii obejmowała opracowana w latach 1946–1948 koncepcja zagospodarowania przestrzennego Gdańska (tzw. I plan GD), a także jej kolejne wersje: II plan GD (opracowany i zatwierdzony w 1952 r.), III plan GD (1962 r.) oraz IV plan GD, ukończony w 1973 r.⁹

Temat przywrócenia ruchu na trasie do Kokoszek pojawiał się w latach 1954–1957 w kontekście dowozu mieszkańców powiatu kartuskiego do pracy w Trójmieście, rozwoju turystyki lokalnej, aktywizacji gospodarczej mniejszych miejscowości (np. nowe żwirownie i cegielnie), a także przyrostu naturalnego oraz konieczności rozwoju Gdańska w kierunku zachodnim. W 1959 r. powołano nawet Społeczny Komitet Budowy Kolei Gdańsk – Kokoszki. W ramach podjętych działań wykonano ocenę stanu technicznego istniejących pozostałości trasy, wstępnie oszacowano koszty prac rekonstrukcyjnych i sporządzono wytyczne do rewitalizacji. Mimo powyższych działań i ożywionej polemiki w prasie, Ministerstwo Komunikacji nie uznało decyzji o odbudowie za celową¹⁰.

W kolejnym okresie stan Kolei Kokoszkowskiej ulegał stopniowej dewastacji. Budowa drugiej jezdni ulicy Grunwaldzkiej wymusiła wysadzenie jednego z przyczółków dawnego wiaduktu. Ponieważ część dawnej linii przebiegała przez poligon w rejonie Gdańska Jasienia, eksploatowano zachowane obiekty budowlane w ramach ćwiczeń wojskowych. Część wiaduktów była miejscem ćwiczeń dla klubów wspinaczkowych (m.in. mostki na Brętowie). Brak działań konserwacyjnych przyspieszał proces destrukcji zachowanych elementów.

W latach siedemdziesiątych XX w. po ukończeniu IV planu GD, temat powrócił na łamach gazet. Nie bez znaczenia była budowa portu lotniczego w Rę-

⁷ *Pomorska kolej Metropolitalna*, red. T. Konopacki, Gdańsk 2015.

⁸ G. Labuda, *Ideologiczna strona elektryfikacji kolei w Trójmieście w latach pięćdziesiątych XX wieku na przykładzie artykułów w „Dzienniku Bałtyckim”*, [w:] *Znaczenie kolei dla dziejów polski. Studia z dziejów kolejnictwa*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 67–70.

⁹ H. Jursz, *Koleją z Wrzeszcza...*, s. 102–114.

¹⁰ Tamże, s. 105–110.





Przystanek Gdańsk Niedźwiednik nad ul. Słowackiego (fot. D. Załuski)



Pierwszy w Polsce przystanek Gdańsk Brętowo łączący na jednym peronie linię kolejową z linią tramwajową (fot. D. Załuski)



biechowie oraz narastające problemy dojazdowe do Gdańska, szczególnie od strony zachodniej. Sytuacja polityczna nie sprzyjała jednak planom inwestycyjnym.

Polskie Koleje Państwowe przekazały w 1994 r. Skarbowi Państwa część linii Wrzeszcz – Kokoszki, znajdującą się do tej pory pod ich zarządem. Natomiast Agencja Mienia Wojskowego sprzedała teren z pozostałościami linii w obrębie poligonu garnizonowego w Jasieniu w 2003 r. W 2013 r. wyłączono z eksploatacji ruch towarowy na trasie Stara Piła – Kokoszki. Na dawnej linii z Wrzeszcza do Starej Piły w pełni zachowały się jedynie zabudowania na stacjach w Leźnie i Kokoszkach.

Historia budowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej

Nadzieja na reaktywację Kolei Kokoszkowskiej pojawiła się wraz z uzyskaniem przez Polskę prawa do organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej „Euro 2012”. Gdańsk został wytypowany na jednego z gospodarzy. W ramach inwestycji infrastrukturalnych wspierających imprezę zrealizowano wówczas (czasem jedynie rozpoczęto) m.in.: fragment autostrady A1, modernizację linii kolejowej E65, przebudowę dworca Gdynia Główna, budowę nowego terminala w Porcie Lotniczym im. Lecha Wałęsy i budowę PKM, która w ponad połowie przebiega po dawnym nasypie Kolei Kokoszkowskiej.

Z perspektywy czasu można stwierdzić, iż PKM stanowi epokową inwestycję kolejową w skali kraju. Jest to pierwsza polska kolej budowana przez samorząd terytorialny przy wsparciu funduszy Unii Europejskiej. Pierwsze prace koncepcyjne wraz ze studium wykonalności realizowano w latach 2008–2009. W wyniku tarć politycznych pomiędzy Marszałkiem Województwa Pomorskiego a Prezydentem Miasta Gdańska, protestów mieszkańców i odmowy uzgodnień przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków trasa kolei ulegała licznym korektom. Przystanek Gdańsk-Matarnia, który miał pierwotnie obsługiwać duże centrum handlowe wraz ze sklepem IKEA, ostatecznie został znacząco odsunięty od centrum, przez co kompletnie stracił na swoim znaczeniu. Jest obecnie rozpatrywany jako element węzła przesiadkowego dla planowanego regionalnego dworca autobusowego. Przystanek Gdańsk-Brętowo zlokalizowano na stromym wzgórzu pod lasem i nad podmokłą doliną, przez co nie ma możliwości doinwestowania terenu w jego sąsiedztwie i podniesienia jego efektywności. Przystanek Rembiechowo miał być powiązany z dużym parkingiem park & ride, obejmującym ruch samochodowy z gmin podmiejskich. Do dziś gminy spierają się, kto ma sfinansować realizację parkingu, a auta są parkowane na klepisku. Do końca deweloperzy nie wierzyli w realizację kolei, dlatego inwestycje wokół linii odkładano do czasu zakończenia inwestycji.

Ostatecznie linia została wytrasowana w 2011 r. Ustalono, że rozpocznie swój bieg na dworcu Gdańsk-Wrzeszcz, gdzie już znajdują się przystanki SKM i kolei dalekobieżnych, w tym Pendolino. Stworzy rdzeń komunikacyjny rozbu-





Przystanek Gdańsk Jasień obsługujący nowe osiedla mieszkaniowe na dawnym poligonie wojskowym (fot. D. Załuski)



Przystanek Gdańsk Kiełpinek w miejscu dawnego przystanku na linii kokoszkowskiej (fot. D. Załuski)



dowywanych przedmieść, wiążąc Dolny Taras z Górnym Tarasem Gdańska, Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy i za lotniskiem, rozwidlając się w kierunku Kartuz i Kościerzyny oraz Gdyni, połączy się z istniejącą linią kolejową – przedwojenną magistralą węglową (ok. 18 km).

W 2011 r. rozpisano przetarg na I etap dokumentacji projektowej, przy czym w warunkach przetargowych wpisano obowiązek uwzględnienia zwycięskiej pracy na przystanki, która miała być wyłoniona w ogólnopolskim konkursie architektonicznym (lipiec 2011 r.). Uczestnicy konkursu mieli wykreować spójną wizję ośmiu przystanków, które narzuciłyby formę architektoniczną w następnych etapach rozbudowy kolei metropolitalnej. Jednocześnie mieli wykreować miejsce dla sztuki i określić jej formę. Na konkurs wpłynęło 12 prac. Zwycięską okazała się koncepcja Biura Projektów Budownictwa Kolejowego SA. Pracę nagrodzono za wykreowanie nowego znaku plastycznego w przestrzeni Gdańska. Szczególnie ujęły jury wyraziste dominanty przestrzenne w formie czerwonych wiat, które miały akcentować główne wejścia do przystanków i były nanizane na nowe przestrzenie publiczne. Jury konkursowe dostrzegło w pracy systemowość i jednorodność rozwiązań plastycznych, zastosowanych na całej linii PKM. Ponadto wyróżniono trafne rozwiązania funkcjonalne samych przystanków, poprawnie rozwiązane ciągi komunikacyjne, przemyślane uzupełnienia przystanków o dodatkowe funkcje serwisowe i usługowe. Swoją nowoczesnością praca odnosiła się do najnowszych tendencji w realizowanych współcześnie obiektach architektury transportu kolejowego. Zaproponowano pawilony, których brunatna barwa kojarzyła się ze stalą Cor-Ten, stanowiąc celną analogię do tworzyw stosowanych w przemyśle stoczniowym i w architekturze portowej. Materiał ten stał się ostatnio charakterystycznym elementem wykończeniowym dla Gdańska (m.in. Europejskie Centrum Solidarności). Ponieważ praca miała charakter ideowy, dlatego uściślenie wzorów i geometrii perforacji identyfikujących poszczególne przystanki uzupełniono o międzynarodowy konkurs plastyczny (listopad 2012 r.). Konkurs ten wygrała Anna Waligórska, absolwentka ASP w Gdańsku. Projekt budowlany całej kolei opracowała firma Transprojekt Gdański Sp. z o.o. (kier. projektu Łukasz Stepnowski, główny projektant rozwiązań architektonicznych Marek Ptaszyński). Ostatecznie zdecydowano się pokryć wiaty stalą malowaną na czerwono. Pawilony te na swój sposób przypominają kubiki z Parku de la Villette w Paryżu (arch. Bernard Tschumi). Przystanki są w większości nanizane na wiadukty kolejowe pod lub nad ulicami, dzięki czemu w uproszczony sposób są skomunikowane poszczególne perony. Szczególnie interesujący jest pierwszy w Polsce przystanek kolejowo-tramwajowy Gdańsk-Brętowo. Na jednym peronie można przesiąść się z tramwaju na pociąg. Przystanek Gdańsk Port Lotniczy został zaprojektowany jako element terminalu lotniczego, dzięki czemu przeszklonymi kładkami można przejść z pociągu bezpośrednio do hali odpraw. W bardzo staranny sposób zaprojektowano również otoczenie przystanków, przystanki autobusowe, parkingi, zieleni i małą architekturę. Szczególnie cenne są rozwiązania dostosowu-





Przystanek Gdańsk Port Lotniczy zrealizowany na estakadzie, zintegrowany z terminalem lotniczym (fot. D. Załuski)



Przystanek Gdańsk Rębiechowo zintegrowany z parkingiem strategicznym Park & Ride (w budowie), mającym obsługiwać miejscowości podmiejskie (fot. D. Załuski)



jące obiekty do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się, jak i dla rowerzystów, przy czym są one zaprojektowane w sposób uniwersalny, łatwo dostępny dla wszystkich użytkowników. Kolej otwarto w lipcu 2015 r., a całość prac kosztowała 949 mln zł. Dzięki budowie PKM zostały sprawnie skomunikowane śródmieścia Gdyni i Gdańska z przedmieściami miast oraz Żukowem i Kartuzami.

Propozycje rozbudowy PKM do lotniska Gdynia – Kosakowo

W kolejnym etapie rozbudowy PKM miała połączyć Gdynię Główną z lotniskiem Gdynia-Kosakowo, by tym samym połączyć dwa międzynarodowe lotniska w obrębie aglomeracji. Lotnisko cywilne w Kosakowie budowano na bazie lotniska włoskiego do obsługi tanich linii lotniczych (2007–2014). W wyniku dochodzenia Komisji Europejskiej (2012–2014) stwierdzono, iż *prognozy dotyczące ruchu lotniczego i przychodów przedstawione w biznesplanie lotniska w Gdyni nie były realistyczne, biorąc pod uwagę fakt, że port lotniczy w Gdańsku nie jest zatłoczony i znajduje się w odległości zaledwie 25 km. W takiej sytuacji żaden prywatny podmiot gospodarczy nie zdecydowałby się na inwestycję na takich samych warunkach. Uwzględniając fakt, że port lotniczy w Gdańsku efektywnie obsługuje region, wykorzystując jedynie niecałe 60 proc. swojej zdolności przepustowej, Komisja stwierdziła, że pomoc dla lotniska w Gdyni nie służy żadnemu bliżej określonemu celowi leżącemu we wspólnym interesie, jako że port ten jedynie powiela infrastrukturę, która jest niedochodowa i nie ma*



Standardowe zagospodarowanie przystanku PKM – Gdańsk Kiełpinek (fot. D. Załuski)



zadowalających perspektyw biznesowych w średnim okresie. Pomoc jest zatem niezgodna ze wspólnymi unijnymi zasadami pomocy państwa dla sektora lotnictwa. Dzięki finansowaniu publicznemu port lotniczy Gdynia-Kosakowo osiągnął nienależną korzyść gospodarczą, jakiej nie mieli jego konkurenci (w szczególności port lotniczy w Gdańsku). W celu usunięcia tej nienależnej korzyści i zaradzenia zakłóceniu konkurencji spowodowanemu przez pomoc, port lotniczy Gdynia-Kosakowo musi zwrócić 91,7 mln złotych (około 21,8 mln euro)¹¹. Z związku z powyższym środki publiczne przekazane przez gminy Gdynia i Kosakowo, musiały być przez zarząd lotniska zwrócone. Prawie gotowe lotnisko, jedynie bez zmodernizowanej płyty postojowej dla samolotów i bez nowej bazy paliwowej, zostało zmuszone do ogłoszenia upadłości likwidacyjnej. 7 maja 2014 r. Sąd Rejonowy w Gdańsku ogłosił upadłość spółki¹². Realizacja PKM w kierunku Kosakowa stała się zatem bezzasadna. Pogrzebano tym samym nadzieje mieszkańców północnych dzielnic gdyńskich (Oksywie i Obłuże) na szybkie połączenie szynowe ze śródmieściem Gdyni i resztą aglomeracji.

II etap budowy PKM

Obecnie realizowany jest II etap budowy PKM w ramach przebudowy magistrali węglowej. Pod koniec 2015 r. oddano do użytku przystanek Gdynia-Osowa, a do 31 lipca 2017 r. mają zostać otwarte kolejne dwa – Gdynia Karwiny i Gdynia Stadion (koszt 25,5 mln zł)¹³. Na obu przystankach powstaną po dwa jednokrawędziowe perony o długości ok. 160 m i zmiennej szerokości od 4,5 do 7,7 m. Z istniejącym układem komunikacyjnym zostaną powiązane poprzez schody i windy tunelem pieszym (Gdynia Stadion) i kładką (Gdynia Karwiny). Oba zostaną przekryte charakterystycznymi dla PKM zadaszeniami w formie czerwonych wiat¹⁴.

W wyniku tarć pomiędzy PKP PLK S.A. a Marszałkiem Województwa Pomorskiego, PKM i Miastem Gdynią zaniechano budowę kolejnego przystanku na tej linii – Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana. Fakt ten wydaje się być dużym błędem, bowiem pasażerowie PKM nie będą mogli bezpośrednio wysiąść przy urzędzie miejskim ani na początku ul. Świętojańskiej, stanowiącej rdzeń centrum Gdyni. PKP PLK S.A. nie zgodziło się na realizację typowego przystanku PKM w postaci czerwonej wiaty na swojej linii. Konflikt wizerunkowy przełożył się na ograniczenie projektu przebudowy i elektryfikacji linii kolejowej nr 201, będącej częścią historycznej Magistrali Węglowej. Projekt ten nie zakłada rezerwy terenowej dla dodatkowego peronu dla omawianego przystanku PKM. Małostkowe ambicje poszczególnych instytucji mogą przyczynić się do wieloletnich

¹¹ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-138_pl.htm, 22.05.2017.

¹² <http://www.airport.gdynia.pl/aktualnosci/komunikat-zarzadu-spolki>, 22.05.2017.

¹³ S. Lewandowski, *Gdyńskie przystanki będą gotowe w połowie 2017 roku*, „Pomorskie. Magazyn Samorządu Województwa Pomorskiego” 2016, nr 4.

¹⁴ <http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/umowa-na-budowe-przystankow-pkm-gdynia-karwiny-i-gdynia-stadion-podpisana>, 22.05.2017.



zaniedbań w zakresie właściwego rozwoju zintegrowanego systemu transportu pasażerskiego aglomeracji trójmiejskiej.

W 2017 r. ogłoszono przetarg na elektryfikację istniejącej linii PKM, tj. linii nr 248 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa oraz linii nr 253 stanowiącej jednotorową łącznicę w kierunku Żukowa i Kartuz, stanowiących własność Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego. Jednocześnie PKP PLK S.A. ogłosiły przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej elektryfikacji 80 km linii kolejowych nr 201 (Kościerzyna – Gdynia), nr 214 (Somonino – Kartuzy) i nr 229 (Gliniec – Kartuzy) oraz dobudowy drugiego toru na linii pomiędzy Kościerzyną a Gdynią Główną. Projekt nosi nazwę *Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto* i jest szacowany na ok. 1,6 mld zł. Inwestycja ma być zakończona do 2022 r., a pociągi mają się poruszać z prędkością 140km/h¹⁵. W celu ograniczenia konfliktów wizerunkowych projekt ten nie jest już nazywany PKM, ale funkcjonuje pod nową, neutralną nazwą jako Kolej Aglomeracyjna.

Podsumowanie

Projekt PKM wpisuje się w wieloletni program inwestycyjny rozbudowy systemu kolei aglomeracyjnych Trójmiasta. Oprócz opisanych w artykule inwestycji planuje się budowę wydzielonych, dwóch torów SKM z Gdyni Chyloni do Wejherowa przy linii 202. Rozważana jest elektryfikacja linii 213 z Redy na Hel wraz z budową strategicznych parkingów przez mierzeją i zamknięciem Półwyspu Helskiego dla samochodów osobowych. Trwają prace studialne nad reaktywacją linii nr 230 z Wejherowa w kierunku Żarnowca w związku silną urbanizacją tych terenów, ale i planami budowy nad morzem elektrowni jądrowej¹⁶.

Obecnie zmienia się w pasie komunikacyjnym miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, podnosząc intensywność zabudowy, lokalizując usługi w rejonie przystanków, tworząc rezerwy pod zintegrowane węzły przesiadkowe. Działania planistyczne są realizowane w myśl zasady „drzewa dostępności”. Diagram „drzewa” został przedstawiony po raz pierwszy w „New York’s Regional Plan Study of 1968” przez Regional Plan Association (autorzy Zupan i Pushkarev). W najogólniejszym zarysie idea ta głosi, iż miejsce o maksymalnej dostępności komunikacyjnej winno przyczyniać się do maksymalnej intensywności zagospodarowania terenu poprzez budowę w okolicy maksymalnie dużych i wysokich budynków, a w miarę oddalania się od dworca intensywność ta powinna spadać. Przestrzenie otwarte należy komasować w miejscu o najwyższym natężeniu ruchu, a stworzona w ten sposób wspólna dla wielu budynków przestrzeń publiczna winna być umiejscowiona pod poziomem ulicy.¹⁷

¹⁵ <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jest-przetarg-na-projekt-elektryfikacji-pkm-80175.html>, 09.05.2017.

¹⁶ M. Szymajda, *Jak rozwinie się trójmiejska kolej aglomeracyjna?*, „Rynek Kolejowy” 2016, nr 12.

¹⁷ Z. Zuziak, *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, Kraków 1998, s. 42–45; B. Richards, *Future Transport in Cities*, London 2001, s. 45.





Standardowe meblowanie przystanków PKM – ławka i oparcie dla oczekujących (fot. D. Załuski)



Standardowy punkt monitorujący, informacyjny i alarmowy na przystanku PKM (fot. D. Załuski)



Schody ze standardowymi pochwytami dla dorosłych i dzieci oraz szyną dla rowerzystów (fot. D. Załuski)





Przystanek Gdańsk Brętowo integrujący linie autobusowe, tramwajowe, kolejowe, ciągi piesze i rowerowe (fot. D. Załuski)



Standardowe zagospodarowanie przystanku PKM – Gdańsk Jasień (fot. D. Załuski)



Przyjmuje się, iż inwestycje unijne winny być monitorowane w okresie pięciu lat od czasu otwarcia i w tym czasie winny również osiągnąć zakładaną pełnię swojej efektywności. W przypadku tak skomplikowanej inwestycji, jaką jest PKM, osiągnięcie pełnej efektywności nie jest możliwe. Porównując podobne inwestycje infrastrukturalne należy stwierdzić, iż otoczenie przystanków w promieniu ok. 1–3 km zabuduje się w ciągu 10–20 lat. Ceny nieruchomości w ich sąsiedztwie będą wyższe o kilkanaście do kilkudziesięciu procent. Błędnie zlokalizowane przystanki wymuszą nowe inwestycje miejskie, które ograniczą ich nieefektywność.

Realizacja PKM stała się zachętą dla samorządów lokalnych do rozpoczęcia planów budowy innych kolei aglomeracyjnych. Obecnie prowadzone są prace studialne i wdrożeniowe w rejonie Poznania, Szczecina, Wrocławia, Bydgoszczy i Torunia, Krakowa, Górnego Śląska i Łodzi.

BIBLIOGRAFIA

- http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-138_pl.htm; 22.05.2017.
<http://www.airport.gdynia.pl/aktualnosci/komunikat-zarzadu-spolki>; 22.05.2017.
<http://www.pkm-sa.pl/glowna/aktualnosci/umowa-na-budowe-przystankow-pkm-gdynia-karwiny-i-gdynia-stadion-podpisana>; 22.05.2017.
<http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jest-przetarg-na-projekt-elektryfikacji-pkm-80175.html>; 09.05.2017.
Jursz H., *Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby*, Gdańsk 2013.
Lewandowski S., *Gdyńskie przystanki będą gotowe w połowie 2017 roku*, „Pomorskie. Magazyn Samorządu Województwa Pomorskiego” 2016, nr 4.
Lewiński L., *Historia linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła*, „Świat Kolei” 2001, nr 2.
Lewiński L., *W 15 minut do Kartuz, „30 dni”* 1999, nr 7, <http://www.tomek.strony.ug.edu.pl/15minut.htm>, 3.02.2017.
Pomorska kolej Metropolitalna, red. T. Konopacki, Gdańsk 2015.
Richards B., *Future Transport in Cities*, London 2001.
Szymajda M., *Jak rozwinie się trójmiejska kolej aglomeracyjna?*, „Rynek Kolejowy” 2016, nr 12.
Znaczenie kolei dla dziejów polski. Studia z dziejów kolejnictwa, red. D. Keller, Rybnik 2012.
Zuziak Z., *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, Kraków 1998.

Daniel Załuski, Sylwia Rzepnicka – The history of construction of Kokoszki Railway and its restoration as Pomorska Kolej Metropolitalna (Pomeranian Metropolitan Railway).

The article shows the history of construction of Kokoszki Railway (opening in 1941 and demolition in 1945), its significance for the spatial connections of the Free City of Danzig and Polish Kashubia, the attempt of its restoration in connection with the development of Tri-city agglomeration in the second part of the 20th century; and, finally the construction of Pomeranian Metropolitan Railway along its track at the beginning of the 21st century. The article discusses issues connected with political disputes of local government officials, both local and regional, discussions of people connected with transport, conservation, and local society. Positive and negative spatial, organizational, and social results of the constructed line. Some plans of investment into the expansion of PKM.

Key words: Kokoszki Railway, Pomorska Kolej Metropolitalna, planning railway lines, town planning, architecture.