

Regionalny pasażerski transport szynowy na Kaszubach

Według rozkładu jazdy PKP 1999/2000 w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym w Polsce kursowało 3499 pociągów na dobę. W 1999 r. przewieziono nimi 314,3 mln pasażerów; każda podróż na średnią odległość nieco ponad 27 km. Na przełomie lat 1998 i 1999 liczba podróży zmniejszyła się zatem o około 10,7 mln. W 2000 r. nastąpiło dalsze pogorszenie obsługi regionów transportem szynowym. Pomimo że ruch regionalny jest już bardzo ograniczony, ciąciom nie ma końca. Czy więc wraz ze zmniejszeniem ruchu wzrasta jakość przewozów? Spróbujmy przyjrzeć się przewozom regionalnym na obszarze Kaszub – w tej chwili szczególnie dotykany likwidacją.

Wskazanie przyczyn takiego stanu rzeczy nie jest zadaniem trudnym. Zapewne czynnikami decydującymi są: polityka transportowa państwa (brak preferencji dla komunikacji masowej), standard świadczonych usług przez kolej. W dodatku czynnik ekonomiczny wymusił ograniczenia ruchu głównie na trasach lokalnych, w mniejszym stopniu na międzyregionalnych. W latach 1990–1999 liczba pociągów zmniejszyła się z 6925 do 4253, można więc powiedzieć, że oferta przewozowa Polskich Kolei Państwowych zmniejszyła się w tym okresie o prawie 38%.

Zainteresowanie wykorzystaniem słabo obciążonych, choć często korzystnie zlokalizowanych, linii kolejowych łączących małe i średnie miejscowości z większymi ośrodkami i aglomeracjami jest nieproporcjonalnie małe w stosunku do potencjalnych możliwości wzmocnienia nimi miejskich i regionalnych systemów komunikacyjnych. Nawet, gdy linie te stanowią naturalne uzupełnienie lokalnego systemu komunikacji zbiorowej, są najczęściej oceniane przez PKP z punktów widzenia całej sieci kolejowej. Jeżeli nie spełniają ogólnosięciowych warunków ekonomicznych, są kwalifikowane jako tzw. linie nierentowne, przewidziane do likwidacji. Również nierzadko zarządy miast, gmin i powiatów tradycyjnie bardziej dostrzegają utrudnienia, jakie powodują linie kolejowe przebiegające przez zarządzane przez nich jed-

nostki niż korzyści, jakie mogą płynąć z włączenia ich w miejscowy system komunikacyjny i połączenia z centrum regionu, bądź z większymi i lepiej rozwiniętymi miejscowościami. Powstaje paradoksalna sytuacja, w której mimo deficytu form transportu zbiorowego w naszych jednostkach terytorialnych, cenna infrastruktura przewozowa staje się uciążliwym balastem dla obu stron. Likwidacja lokalnych linii kolejowych, oprócz negatywnych skutków ekologicznych obciążających wszystkich, w wymiarze ekonomicznym uderza w najbardziej niebezpieczne warstwy społeczeństwa. Zagrożenie likwidacją dotyczy bardzo często nawet tych linii, które nie mają alternatywy komunikacyjnej, a których utrzymanie staje się dla coraz bardziej deficytowego przedsiębiorstwa PKP obciążeniem ponad siły. Problem ten dotknął w sposób – wydaje się – ekstremalny linii lokalnych na południu Polski: w województwie dolnośląskim i lubuskim. Proces ten uwidacznia się także na północy kraju. Warto w tym celu przedstawić funkcjonowanie linii kolejowych w regionie gdańskim, na Kaszubach i jej aspekty jakościowe.

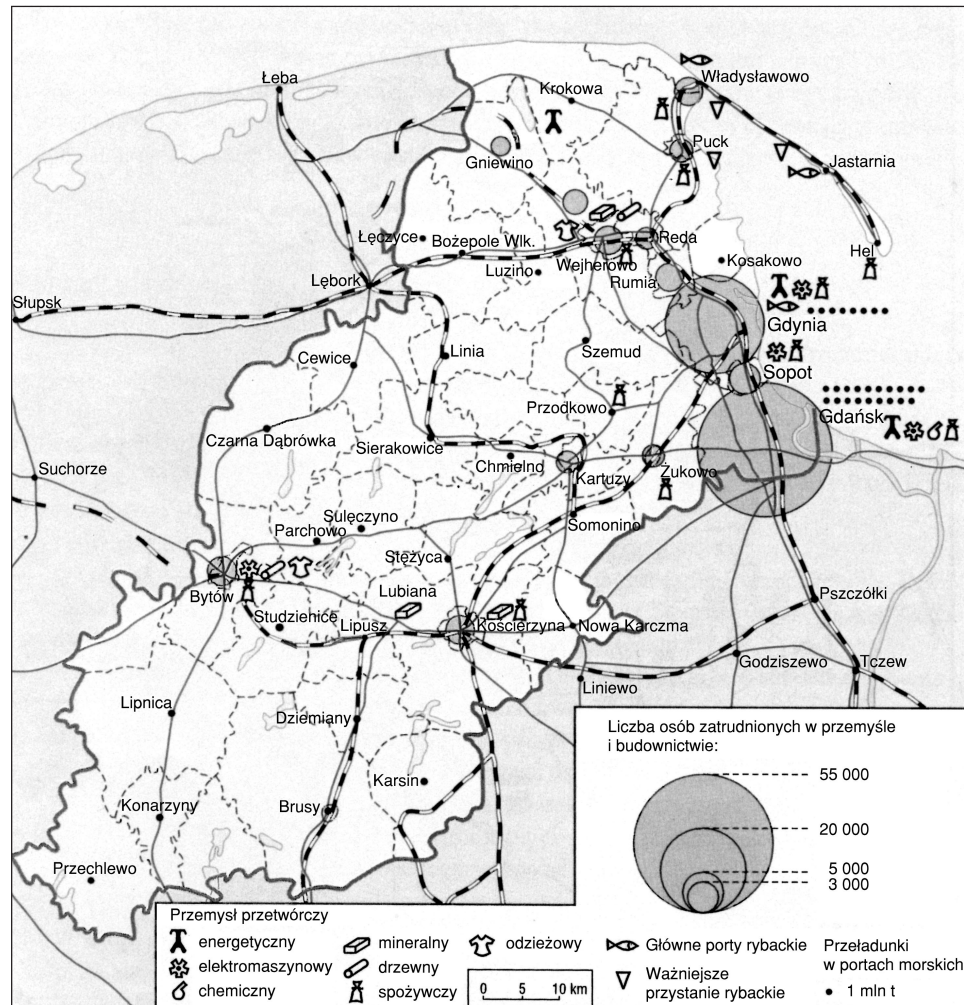
Region kaszubski

Problematyka regionalnych przewozów pasażerskich transportem szynowym odniesiona zostanie do terytorium Kaszub. Wśród socjologów i geografów spotyka się różne zdania na temat zasięgu terytorialnego tego regionu.

Historycznie jego granica określana była na zachód od Słupska; przechodząc na południe obejmowała także takie miasta jak Lębork, Miastko i Człuchów. W końcu 1995 r. region ten był zamieszkały przez około 1 147 700 ludzi.

Najważniejszym działem gospodarki Kaszub jest bez wątpienia przemysł, który wraz z budownictwem zatrudnia około 116 000 ludzi, co stanowi 37,5% ogółu pracujących w regionie. Wpływ na dominację przemysłu mają zakłady związane z morzem, a więc: w Gdańsku sześć stocznii, w Gdyni trzy stocznie, liczne zakłady związane z gospodarką rybną, ciągnące się od Gdyni aż po Hel. Oprócz nich największe zakłady przemysłowe to Rafineria Gdańska S.A., Zakłady Nawozów Fosforowych, Fabryka Porcelany *Lubiana* w Lubianie, Puckie Zakłady Mechaniczne, Zakłady Elektromechaniczne w Bytowie.

Atrakcyjność regionu kaszubskiego ma, i będzie miała, niewątpliwy wpływ na rozwój turystyki na tym terenie. Sukces turystyczny regionu oparty jest przede wszystkim na urozmaiconym krajobrazie. Na wschodzie i północy występuje brzeg morski, w głębi regionu bardzo duża liczba jezior i oczek wodnych. Duże zalesienie i walory krajobrazowe są powodem powstania sześciu parków krajobrazowych, w głębi regionu środowisko naturalne jest w zasadzie nienaruszone. O atrakcyjności Kaszub decydują również liczne zalety kultury (architektury, sztuki sakralnej i ludowej), jednak największy wpływ na rozwój turystyki ma niewątpliwie bardzo dobrze rozwinięta baza turystyczna (liczne ośrodki wypoczynkowe, pensjonaty, hotele, kwatery agroturystyczne, kempingi, pola namiotowe) oraz stosunkowo gęsta sieć dróg dojazdowych i turystycznych. Liczbę miejsc noclegowych szacuje się na ponad 45 tys. W 1995 r. korzystało z nich ponad 600 tys. osób.



Przemysł i gospodarka morska w regionie kaszubskim, najważniejsze drogi i linie kolejowe [2]

Regionalne przewozy pasażerskie

Kaszuby są regionem o zadziwiająco małym zagęszczeniu linii kolejowych eksploatowanych przez sektor pasażerski. Obecnie długość linii kolejowych o charakterze regionalnym wynosi ok. 320 km. Po 24 czerwca 2000 r. przewozy wykonywane są jedynie na następujących odcinkach:

- Gdańsk – Gdynia – Łębork (80 km),
- Chojnice – Kościerzyna (70 km),
- Kościerzyna – Bąk – Czersk (43 km),
- Kartuzy – Somonino (8 km),
- Reda – Hel (52 km),
- Kościerzyna – Gdynia (67 km).

Swoją popularność zawdzięczają przede wszystkim bardzo dużej liczbie przejazdów mieszkańców północnych, środkowych i południowych Kaszub do pracy i szkół w Gdyni lub Gdańsku [5].

Jakość oferty przewozowej

Klient transportu zbiorowego, w tym również komunikacji kolejowej, jakość oferowanego przewozu odbiera uwzględniając następujące czynniki:

- częstotliwość i regularność kursowania;
- łatwość zapamiętania rozkładu jazdy;

- możliwość skorzystania z miejsca do siedzenia;
- punktualność;
- dostępność geograficzną przystanków;
- prędkość komunikacyjną (w porównaniu do alternatywnych środków transportu);
- czystość i rodzaj taboru;
- niezbędną liczbę przesiadek [6].

Zdaniem Autora standard przewozów regionalnych nie musi być tak wysoki, jak to ma miejsce w przewozach międzyregionalnych, czy kwalifikowanych. Wieloletnie doświadczenia codziennych podróży wykazują, że przyzwyczajenia społeczeństwa do podróżowania określonymi środkami lokomocji i w określonym – ustalonym standardzie biorą górę nad poprawą jakości. Więcej: dla pasażerów podróżujących codziennie tymi samymi pociągami na tej samej trasie jest to co najmniej krępujące i wprowadza chaos w charakterze ich podróży.

W ostatnich latach, z powodu wzrastającego bezrobocia w niewielkich miejscowościach, jedyną szansą dla wielu ludzi jest znalezienie pracy w Trójmieście. Jednocześnie dużo niższe koszty utrzymania na prowincji powodują, że bardziej opłaca się dojeżdżać, nawet 90 min w jedną stronę. Obserwuje się coraz większą liczbę młodych korzystają-

cych z codziennych usług PKP. Są to ludzie nieprzekraczający 30 lat, przeważnie z wyższym wykształceniem, którzy szansę na realizację swoich zawodów znaleźli aż w Trójmieście. Z roku na rok wzrasta też liczba uczniów i studentów dojeżdżających do Gdyni, Gdańska i Sopotu. Wysokie koszty utrzymania w internatach i akademikach powodują właśnie taki stan, że korzystniejsze finansowo są codzienne dojazdy.

Co powoduje, że tak chętnie korzysta się tutaj z przewozów kolejowych? Głównym czynnikiem jest stosunkowo niska cena biletu. Uwagę zwracają też pewne znamienne cechy. Otóż pasażerowie korzystający z przewozów regionalnych nie wymagają szczególnych standardów czy wygód i bardzo źle przyjmują zmianę rodzaju taboru, z którego na co dzień korzystają. Przyzwyczajają się do swoich miejsc w wagonach i do towarzystwa. Można to zaobserwować na przykładzie pociągów na linii Kościerzyna – Gdynia, gdzie do tej pory jedynym kursującym taborom były wagony piętrowe Bhp, a od nowego rozkładu w niektórych pociągach wprowadzono wagony przedziałowe Bh. Wśród regularnych pasażerów wzbudziło to pewien chaos i zakłopotanie. Zakłóciło swojską i przyjazną atmosferę. Można więc stwierdzić, że zmiana taboru na teoretycznie bardziej wygodny wcale nie musi powodować takiego odczucia u pasażerów.

Wydaje się, że stan takiej obojętności, czy wręcz zadowolenia ze standardu, wynika stąd, iż ludzie ci po prostu nie potrzebują taboru lepszego, wygodniejszego i nowocześniejszego. Jednakże gotowość takiego pasażera do ponoszenia kosztów poprawy standardów podróży jest obecnie praktycznie żadna. Wiąże się to ze stosunkowo niskim poziomem dochodów osób korzystających z komunikacji zbiorowej na terenie Kaszub. Jak różne mogą być oczekiwania co do jakości oferowanego taboru i jego akceptacja widać tutaj szczególnie często w okresie letnim, gdy podróżujący turyści i letnicy z głębi Polski bardzo często głośno wyrażają niezadowolenie ze standardu podróży, reklamując u kierownika pociągu każdą usterkę lub niewygodę, żądając wręcz wymiany wagonu. Jednej cechy wymagają jednak wszyscy – w pociągu musi być czysto.

Według rozkładu jazdy PKP 2000/2001 odcinek Gdynia – Hel obsługiwany jest w okresie letnim przez 13 codziennych pociągów (w tym jeden pociąg ekspresowy „Jantar”). Poza wakacjami letnimi liczba kursujących tu pociągów też jest znacząca, gdyż jest ich 9, niemniej zaledwie 10 lat temu – w 1990 r. kursowało tu 12 par pociągów, a na odcinku Reda – Władysławowo nawet 14. Na trasie długości 77 km czas przejazdu pociągiem osobowym waha się od 118 min do 139 min (ekspresowym – 111 min). Ważnym czynnikiem dezorganizującym i uprzykrzającym transport kolejowy na tej linii są zmiany rozkładu jazdy w okresie letnim i jesienno–zimowo–wiosennym. Szczególnie u turystów powoduje to dezorientację. Miejscowych zrażają z kolei bardzo duże zmiany godzin kursowania pociągów w tych rozkładach.

Nieco inaczej wygląda sytuacja na terenie środkowych Kaszub. Najważniejsza tutaj linia Kościerzyna – Gdynia obsługiwana jest przez zaledwie 8 par pociągów osobowych.



Wieżyca – jeszcze jako stacja, obecnie to już tylko przystanek Fot. A. Massel

Długość odcinka wynosi 67 km, a rozkładowe czasy przejazdu z Gdyni wynoszą 81–95 min, do Gdyni 86–103 min [7].

Region ten utracił bardzo dużo ważnych, lokalnych połączeń kolejowych. Tylko w czerwcu 2000 r. zawieszono przewozy osobowe między Kartuzami i Lęborkiem oraz bezpośrednie połączenia z Gdyni do Bydgoszczy przez Kościerzynę, ograniczono liczbę pociągów na linii Chojnice – Kościerzyna z 7 do 2 oraz na linii Somonino – Kartuzy z 10 do 5 par.

Komfort jazdy, jak to wynika z obserwacji, nie stanowi dla tego społeczeństwa problemu. Znacznie bardziej irytującym problemem jest punktualność pociągów jadących zarówno na Półwysep Helski, jak i w kierunku Kościerzyny. O ile lokomotywy SU46 są w stanie jechać jeszcze szybciej niż to przewiduje rozkład jazdy, o tyle małe lokomotywy SP42 (obecnie zastąpione przez SU42) powodują na trasie Gdynia – Kościerzyna duże opóźnienia, dochodzące nawet do 15 min. Taka sytuacja powoduje zdenerwowanie pasażerów tych pociągów. Wynika to stąd, iż rozkładowe czasy jazdy liczone są na określony – przewidziany do eksploatacji na danej linii – typ lokomotywy. Niestety, typ lokomotywy podstawianej przez Zakład Taboru jest praktycznie losowy. Efektem tego są notoryczne opóźnienia, szczególnie przy jeździe „pod górę” w kierunku Kościerzyny. Tradycyjnie niejako wiele do życzenia pozostawiają czasy jazdy pociągów, ich integracja i cykliczność [8].

W obecnej sytuacji aby uzyskać połączenie z resztą kraju konieczne stało się skorzystanie z usług stacji Gdynia. Niestety bardzo trudno doszukiwać się tutaj jakiejś integracji i cykliczności, chociażby na szczeblu regionalnym i międzyregionalnym. Szczególnie w złej sytuacji postawieni zostali pasażerowie podróżujący linią „kościerską” do Bydgoszczy. Z dotychczasowych czterech bezpośrednich pociągów z Kościerzyny do Bydgoszczy (trzy z nich z Gdyni) pozostały dwa pociągi z przesiadką w Wierchucinie (lub jeszcze w Kościerzynie). W tej chwili podróż przez Gdynię w najlepszym wypadku wydłuża się ponad dwukrotnie. Dotarcie do Wielkopolski i południowo-zachodniej części Polski bez co najmniej godzinnego czekania w Gdyni jest niemożliwe. Z kolei uruchomienie regularnego i szybkiego ruchu między Kościerzyną, Somoninem, Kartuzami i Lęborkiem pozwoliłoby podróżującym w kierunku Koszalina i Szczecina skrócić trasę o 33 km i ok. 30 min.



Somonino – „pociąg” relacji Somonino – Kartuzy

Fot. A. Massel

Jeśli chodzi o czas jazdy pociągów, to doświadczenia Autora wykazują, że jest możliwa jazda pociągiem osobowym między Kościerzyną a Gdynią w czasie 75–78 min, między Helem a Gdynią ok. 110–115 min, a między Kościerzyną a Chojnicami (70 km) 80 min. Przy odpowiednich, niewielkich nakładach można te czasy skrócić zwiększając prędkość eksploatacyjną i wprowadzając odpowiednią organizację ruchu [10]. Analiza zastosowania taboru z wychylnym pudłem (np. niemieckiego pociągu VT 610) na linii 201 Kościerzyna – Gdynia udowodniła, iż umożliwiłoby to zwiększenie prędkości do 120–140 km/h; czas jazdy skróciłby się wówczas do ok. 50 min.

W październiku 1999 r. badania rentowności wykazały, że średni stopień pokrycia kosztów wpływami z biletów wynosi na tej linii 31,55%, a to ze względu na dużą liczbę bezpłatnych przejazdów pracowników PKP. Ponadto z 9 par pociągów korzysta ok. 3240 pasażerów w ciągu dnia. Liczba ta jednak nie odzwierciedla całej prawdy, gdyż w ciągu czterech miesięcy w roku (maj – sierpień) frekwencja w pociągach na linii 201 i 213 wzrasta nawet dwukrotnie z uwagi na turystyczny charakter obsługiwanych terenów.

Obecnie eksploatacja linii Reda – Hel (213) odbywa się z prędkością maksymalną 60 km/h, a poza sezonem turystycznym po tej linii mogą poruszać się jedynie małe lokomotywy (SP42, SU42) lub autobusy szynowe. Linia Chojnice – Kościerzyna (211) ma bardzo dobre parametry techniczne. Obowiązująca prędkość maksymalna to 80 km/h, ale analiza geometryczna dowodzi, że można ją zwiększyć do 90 km/h. W 1999 r. z 13 pociągów w ciągu doby korzystało około 1200 pasażerów, co dało stopień pokrycia kosztów wpływami z biletów wynoszącą zaledwie 9,72%.

W 1997 r. na linii znaczenia miejscowego Kartuzy – Lębork (229) ograniczono prędkość maksymalną do 40 km/h, wskutek czego zanotowano gwałtowny spadek liczby podróży. W kwietniu 2000 r. po analizie taśmy z dreżyny pomiarowej i analizie geometrycznej linii odbyła się jazda próbna autobusem szynowym SA101 potwierdzająca możliwość zwiększenia prędkości na tej linii nawet do 70 km/h bez żadnych przedsięwzięć modernizacyjnych. Mimo to 24.06.2000 r. przewozy pasażerskie zostały zawieszono. Badania rentowności z 1999 r. dowodzą, iż z sześciu par

pociągów korzystało codziennie ok. 880 pasażerów. Wpływy z biletów (łącznie z dotacją do ulg ustawowych) pokrywały zaledwie 11,89% kosztów. Krótka linia 214 Somonino – Kartuzy, będąca niejako przedłużeniem linii 229, obsługiwana w 1999 r. przez 10 par pociągów uzyskała stopień pokrycia kosztów 15,74% (877 pasażerów w ciągu doby).

Szczególnie linie „kościerska” i „helska” mają duże rezerwy przepustowości dzięki dostatecznej liczbie mijanek. Dodatkowo na półwyspie kilka lat temu zainstalowany został nowoczesny zdalny system sterowania ruchem (WSKR) z centrum we Władysławowie, którego możliwości są niewykorzystywane. Odpowiednia organizacja ruchu na tych liniach umożliwia wprowadzenie co najmniej godzinnej częstotliwości kursowania. Dwugodzinne odstępy między kolejnymi pociągami wydają się w godzinach szczytu zbyt długie dla miejscowych, jak i turystów przyjeżdżających z głębi kraju. Lepiej chyba obsługiwać potoki pasażerów składami mniejszymi (autobusami szynowymi?), ale za to częściej kursującymi. W miesiącach wakacyjnych i przed długimi weekendami pociągi na obu liniach zapełnione są do granic możliwości, powodując niezadowolenie podróżnych. Godzinna częstotliwość między 14 a 17 pozwoliłaby na pozyskanie znacznie większej rzeszy potencjalnych klientów dla komunikacji kolejowej. Na pewno też możliwość szybkiego i łatwego dojazdu uatrakcyjniłaby region kaszubski w oczach turystów. Bardzo ciekawym pomysłem jest wyposażenie składów w jeden wagon pasażersko-towarowy, który umożliwiłby turystom zdeponowanie na czas podróży dużego bagażu lub roweru.

Umożliwienie zintegrowania transportu kolejowego z komunikacją autobusową w ramach tzw. węzłów integracyjnych z pewnością mogłoby doprowadzić do ograniczenia ruchu samochodowego z głębi Polski na Kaszubach. Tym bardziej, że niewydolność układu drogowego województwa pomorskiego powoduje w okresie zmian turnusów wczesnych gigantyczne korki prowadzące od półwyspu oraz Kościerzyny i Kartuz w kierunku Trójmiasta. Kaszuby są corocznie zajeżdżane przez tysiące samochodów osobowych z powodu braku możliwości dotarcia transportem publicznym. Te dwie rozpatrywane kaszubskie linie kolejowe stwarzają wręcz wzorcowe warunki, aby wprowadzić na nie szybkie ekspresy regionalne lub pociągi międzyregionalne (ER lub IR), zatrzymujące się tylko na ważniejszych stacjach w regionie (**Kościeżyna**, Gołubie Kaszubskie, Wieżyca, Somonino, Żukowo, Gdańsk Osowa, **Gdynia Główna**, Reda, Puck, Władysławowo, Jastarnia, **Hel**), umożliwiające szybsze dotarcie do określonej miejscowości lub połączenie z sąsiednim centrum regionalnym [10].

Dla przykładu cenną inicjatywą okazało się uruchomienie regionalnego pociągu pospiesznego TUR z Gdyni do Chojnic (latem do Gorzowa Wlkp.) przez Tczew, Starogard Gdański, Czernik. Jest to co prawda tylko jeden bezpośredni pociąg na dobę z Chojnic do Trójmiasta, ale stanowi dobre rozwiązanie dla osób dojeżdżających z Chojnic. Z drugiej strony trzeba zwrócić uwagę, iż tak duże (35 tys. mieszkańców) i ważne dla regionu miasto ma tak fatalne połączenie

Tablica 1

Linie kolejowe na terenie Kaszub

Lp.	Linia	Odcinek „kaszubski”	Stacje i przystanki	Długość odcinka [km]	Uwagi
1.	Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. – – Wejherowo – Słupsk – – Koszalin – Białogard – – Runowo Pomorskie – – Stargard Szczeciński	Gdańsk Gł. – Lębork	Gdańsk Gł. , Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot, Gdynia Orłowo, Gdynia Gł. Osob. , Gdynia Chylonia, Rumia, Reda, Wejherowo , Gościcino, Luzino, Strzebielino, Bożepole Wielkie, Godętowo, Lębork	80	
2.	Rumia – – Gdynia Port Oksywie	Całość	Rumia , Gdynia Port Oksywie	11	Ruch pasażerski zawieszono
3.	Reda – Swarzewo – Hel	Całość	Reda , Rekowo, Mrzezino, Żelistrzewo, Puck , Swarzewo, Władysławowo , Chałupy, Kuźnica, Jastarnia, Jurata, Hel	62	
4.	Swarzewo – Krokowa	Całość		17	Ruch zawieszono; linia nieczynna od 1991 r.
5.	Tczew – Kostrzyn	Czersk – Chojnice	Czersk , Gutowiec, Rytel, Chojnice	29	
6.	Laskowice Pom. – – Szlachta – Czersk – Bąk	Czersk – Bąk	Czersk , Karsin, Bąk	23	
7.	Pszczółki – Skarszewy – – Kościerzyna	Liniewo Pom. – – Kościerzyna	Liniewo Pom., Liniewko Kaszubskie, Nowy Barkoczyn, Wielki Klincz, Kościerzyna	17	Na odcinku Skarszewy – – Kościerzyna ruch zawieszono od 29.05.1994 r. – tor częściowo rozebrano; na odcinku Pszczółki – – Skarszewy od 30.05.2000 r.
8.	Nowa Wieś Wielka – – Maksymilianowo – – Lipowa Tucholska – – Kościerzyna – – Gdynia Gł. Os. – – Gdynia Port	Bąk – Gdynia Port	Bąk , Olpuch, Olpuch Wdzydze, Podleś, Kościerzyna , Skorzewo, Gołubie Kaszubskie, Krzeszna, Wieżycza, Sławki, Somonino , Kiełpino Kartuskie, Babi Dół, Borkowo, Żukowo Wsch. , Pępowo, Kartuskie, Rębiechowo, Gdańsk Osowa , Gdynia Wielki Kack, Gdynia Główna Os.	88	
9.	Chojnice – Lipusz – – Kościerzyna	Całość	Chojnice , Powalki, Męcikał, Żabno, Brusy , Lubnia, Raduń, Dziemiany Kaszubskie, Kalisz Kaszubski, Lipuska Huta, Lipusz , Łubiana, Kościerzyna	69	
10.	Lipusz – Bytów – Korzybie	Lipusz – Bytów	Lipusz , Róg, Oslawa Dąbrowa, Studzienice, Ugoszcz, Bytów	24	Ruch pasażerski zawieszono w 1993 r.
11.	Pruszcz Gdański - Kartuzy	Łapino – Kartuzy	Łapino, Niestępowo, Stara Piła , Żukowo Zachodnie, Dzierżążno, Kartuzy	82	Ruch pasażerski zawieszono 29.05.1994 r.
12.	Kartuzy – Lębork – Łeba	Kartuzy – Lębork	Kartuzy , Prokowo, Garcz, Reskowo, Miechucino, Mojusz, Sierakowice, Kamienica Królewska, Niepoczłowice, Linia Zakrzewo, Kętrzyno, Nawcz, Rozłazino, Lębork	82	Ruch pasażerski zawieszono 24.06.2000 r.
13.	Somonino – Kartuzy	Całość	Somonino , Leszno Kartuskie, Kartuzy	8	
14.	Wejherowo – Garczegorze	Wejherowo – – Rekowo Lęborskie		55	Ruch zawieszono w 1992 r.
15.	Gdańsk Wrzeszcz – – Kokoszki – Stara Piła	Całość	Gdańsk Wrzeszcz , Brętowo, Kiełpinek , Kokoszki , Leżno, Stara Piła	20	Odcinek Kiełpinek – Wrzeszcz nie został odbudowany po II wojnie światowej
16.	Kokoszki – Osowa	Całość		9	Przewozy towarowe
17.	Lębork – – Maszewo Lęborskie	Całość		9	Ruch pasażerski zawieszono 27.05.1979 r.

Łustym drukiem zaznaczono ważniejsze stacje i przystanki

kolejowe z aglomeracją gdańską (ostatnio zlikwidowano dwa pociągi Chojnice – Kościerzyna – Gdynia).

Największym jednak problemem układu linii kolejowych na Kaszubach jest brak bezpośredniego połączenia kolejowego ze środkowych i południowych Kaszub ze stolicą województwa – Gdańskiem. Powojenne władze polskie nie odbudowały istniejącej przed wojną linii (tzw. kokoszkowej lub kaszubskiej) – mimo żądań społeczności kaszubskiej – łączącej Gdańsk Wrzeszcz z Kokoszkami i umożliwiającą jazdę w kierunku Kartuz i Kościerzyny [11].

Aspekty społeczne

Realna perspektywa zawieszenia kolejowych przewozów pasażerskich na Kaszubach, szczególnie na dwóch najważniejszych tutaj liniach, niesie za sobą wiele zagrożeń społecznych. W krajach, w których również wystąpił podobny problem przeprowadzono cały szereg badań i sondaży społecznych. Wykazały one dobitnie, że zamknięcie linii kolejowej i zastąpienie jej przez przewozy autobusowe powodowało, iż albo rezygnowano z podróży, albo też cel podróży ulegał zmianie. Istnienie tych dwóch lokalnych linii kolejowych

Transport publiczny na terenie Kaszub

Tablica 2

Lp.	Trasa	Połączenia kolejowe			Połączenia autobusowe PKS	
		Liczba połączeń	Przesiadka	Czas jazdy [min]	Liczba połączeń	Czas jazdy [min]
1.	Kartuzy – Gdańsk	5	Somonino, Gdynia Gł.	114–147	52 (38)	50–60
2.	Kartuzy – Gdańsk Wrzeszcz				18	50–60
3.	Kartuzy – Gdynia	5	Somonino	74–108	23	55
4.	Kartuzy – Sierakowice				52 (18)	30
5.	Kartuzy – Kościerzyna	4	Somonino	48–97	14	50–60
6.	Bytów – Gdańsk			6	140	
7.	Bytów – Gdynia			6	130	
8.	Bytów – Chojnice			2	90	
9.	Bytów – Kościerzyna			12	50	
10.	Chojnice – Gdańsk	1 (Tur) 8 2	Tczew Kościerzyna, Gdynia Gł.	109 128–190 206–246	6	170–180
11.	Chojnice – Gdynia	1 (Tur) 2	Kościerzyna	137 178–208		
12.	Chojnice – Kościerzyna	2		77–87	7	85–100
13.	Kościerzyna – Bytów				10	50
14.	Kościerzyna – Kartuzy	5	Somonino	55–112	12	50
15.	Kościerzyna – Chojnice	2		77–84	7	85–100
16.	Kościerzyna – Gdańsk	9	Gdynia Gł.	125–145	51 (36)	85
17.	Kościerzyna – Gdynia	9		87–103	2	110
18.	Gdynia – Kartuzy	4	Somonino	75–90	23	50
19.	Gdynia – Bytów			5	130	
20.	Gdynia – Chojnice	1 (Tur) 1	Kościerzyna	143 232		
21.	Gdynia – Hel	13		111–139	28	100–110
22.	Gdynia – Kościerzyna	9		81–95	2	100
23.	Gdańsk – Kartuzy	5	Gdynia Gł., Somonino	112–133	52 (39)	55
24.	Gdańsk – Bytów				6 (4)	140
25.	Gdańsk – Chojnice	1 (Tur) 8 1	Tczew Gdynia Gł., Kościerzyna	116 130–163 277	6 (5)	160
26.	Gdańsk – Kościerzyna	9	Gdynia Gł.	123–143	42 (33)	80–90
27.	Gdańsk Wrzeszcz – Kartuzy				18	50

W nawiasach podano liczbę połączeń na trasie najkrótszej.

wych pozwala na utrzymywanie wskaźników bezrobocia na w miarę rozsądnym poziomie, gdyż osoby poszukujące pracy zawsze mogą liczyć, iż znajdą ją na tak chłonnym rynku jakim jest Trójmiasto.

Krajowe przykłady dobitnie udowadniają, że zawieszenie przewozów pasażerskich wiąże się ze wzrostem bezrobocia. Zawieszenie kursowania pociągów dotyka przede wszystkim osoby poszukujące pracy, zmuszając je albo do rezygnacji z podjęcia pracy przy utrudnionym dojeździe, albo do zmiany miejsca zamieszkania. Najdobitniej można to zobaczyć na przykładzie kaszubskiego miasta i gminy Bytów, gdzie po likwidacji wszystkich połączeń pasażerskich w połowie lat 90. to biedne miasto i jego mieszkańcy zostali skazani wyłącznie na siebie, bez możliwości dojazdu do innych ośrodków przemysłowych. W tym czasie w tej niewielkiej gminie bezrobocie objęło ponad 13 tys. ludzi.

Z podobnym problemem – w razie likwidacji zagrożonych linii kolejowych – spotkają się władze gminy Czersk (stopa bezrobocia 24,6%) i gmin, na których terenie leżą linie: Kościerzyna – Chojnice, Somonino – Kartuzy i Kartuzy – Lębork (przewozy już zawieszono). Są to gminy typowo rolnicze, nastawione na turystykę. Decyzje te odbijają się również niekorzystnie na systemie szkolnictwa. Niemożność dotarcia z mniejszych miejscowości do szkół średnich i przede wszystkim wyższych w Trójmieście decyduje o poziomie wykształcenia miejscowej młodzieży. Niejednokrotnie występują sytuacje, kiedy młodzi ludzie rezygnują z dalszej nauki z powodu braku możliwości dojazdu z Koszalina, Słupska lub Bydgoszczy w niedzielę wieczorem do domów ze studiów zaocznych.

Jednak najbardziej dotknięci zamknięciem linii mogą okazać się pacjenci podróżujący do punktów medycznych i ośrodków zdrowia. Okaze się to szczególnie dotkliwe, gdyż w 1999 r. w Kościerzynie otwarto nowoczesny szpital specjalistyczny dla całego regionu kaszubskiego. Podobnie ma się sytuacja w przypadku licznych podróży do lekarzy do Trójmiasta [12].

Decyzje o zawieszeniu przewozów na liniach regionalnych na terenie Kaszub uderzają przede wszystkim w integralność tego regionu, o którą tak długo zabiegano i która wreszcie stała się faktem w wyniku reformy samorządowej. Wstrzymany zostanie proces rozwoju gospodarczego dobrze prosperujących kaszubskich gmin i miast. Zdecydowanie spadnie atrakcyjność turystyczna regionu, z której żyją przede wszystkim kaszubszy rolnicy. Sytuacja jest na tyle poważna, że stanowisko zajęło Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie – organizacja reprezentująca Kaszubów na zewnątrz, kaszubszy parlamentarzyści oraz regionalne czasopisma i gazety [13].

Kolej nie wykorzystuje na Kaszubach swojej tradycji oraz faktu, że wraz z nią przysłała tu szeroko pojęta cywilizacja. Kolej powinna stać się centralnym punktem społeczności kaszubskiej poprzez włączenie się w wir lokalnych wydarzeń i poprawę swego wizerunku.

Jaka jest więc szansa dla transportu kolejowego w regionie Kaszub? Zanim będzie można mówić o rozwoju, trzeba skoncentrować się na utrzymaniu tych linii i tych przewo-

zów, które obecnie funkcjonują. Aby kolej dalej istniała w tych niewielkich miejscowościach, konieczne trzeba porządkować ją samorządom. Tylko one najlepiej znają potrzeby swych mieszkańców i będą mogły przygotować ofertę transportową oraz odpowiednio regulować popyt i podaż na te przewozy. Za takim rozwiązaniem przemawia również fakt, że pozwoli ono zmniejszyć natężenie ruchu na drogach i stymulować rynek przewozowy.

Wydaje się, że w obecnej strukturze dla linii lokalnych nie ma ratunku. Jedynym w zasadzie warunkiem przyszelego funkcjonowania odcinków linii regionalnych jest ich wyłączenie ze struktur kolejowych PKP. W praktyce oznacza to podjęcie eksploatacji przez nowego użytkownika, jakim będzie zapewne organ administracji samorządowej. Konieczna stanie się więc współpraca pomiędzy przewoźnikiem a klientem (samorząd, państwo). Poniekąd taka sytuacja zaistniała na linii Kościerzyna – Chojnice. Przewozy na tej linii miały zostać zawieszono z dniem 24.06.2000 r. Jednak samorządom udało się wynegocjować pozostawienie dwóch par pociągów pasażerskich w ciągu doby przez całe wakacje. W zamian samorządy zainteresowanych gmin przejęły na siebie obowiązek sprzątnięcia przystanków i uiszczenia opłaty dla PKP w kwocie ok. 5 tys. zł (każda gmina: Kościerzyna, Lipusz, Dziemiany, Brusy, Chojnice). Nie jest to może forma najtrafniejsza utrzymywania „przy życiu” linii kolejowych, ale potrafi wytworzyć płaszczyznę porozumienia na linii kolej – samorządy.

Nie ma co jednak liczyć, że PKP łatwo będą chciały się pozbyć tychże nierentownych linii kolejowych. Jak wykazały dotychczasowe doświadczenia proces uwłaszczania trwa na kolei bardzo długo i prowadzony jest opornie. Gminy nie kwapią się do finansowania lokalnych przewozów kolejowych, gdyż ciągle – mimo, że od reformy samorządowej minęło już dwa lata – brak jest systemu finansowania transportu kolejowego.

Obserwując dotychczasowe działania związane z uwłaszczeniem linii oraz z przekazywaniem mienia po zlikwidowanych liniach samorządom lokalnym, a przede wszystkim z nowym systemem finansowania przewozów regionalnych można stwierdzić, że występuje tu zasadnicza rozbieżność interesów organów administracji państwowej i PKP. Trzeba jednak zdać sobie sprawę, że przeciąganie tego stanu rzeczy może doprowadzić do katastrofy i upadku kolejowych przewozów regionalnych. Władze samorządowe nie powinny mieć jednak złudzeń [14].

Nadszedł chyba najwyższy czas, by znaleźć chociażby nić porozumienia pomiędzy władzami miast, gmin i powiatów a PKP, gdyż prędzej czy później PKP przestaną utrzymywać nierentowne regionalne linie kolejowe, rozbudowywać lokalne kolejowe układy komunikacyjne, jeżeli nie będą istniały warunki finansowania ekologicznego transportu kolejowego.

Autor

mgr inż. Sławomir Grukowski, Politechnika Gdańska

Dokończenie na s. 80 □

Wniosek, o którym mowa powinien zawierać określenie zarzucanego czynu, uzasadnienie faktyczne i prawne oraz wskazanie dowodów.

Artykuł 98 mówi, że w sprawach odpowiedzialności zawodowej w budownictwie orzeka wojewoda, jako organ pierwszej instancji. W postępowaniu przed wojewodą przeprowadza się rozprawę administracyjną z udziałem przedstawiciela stowarzyszenia, właściwego ze względu na rodzaj uprawnień do pełnienia samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie posiadanych przez obwinionego. Organem odwoławczym od decyzji wojewody jest Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego.

Artykuł 99 stanowi, że ostateczną decyzję o ukaraniu, w trybie odpowiedzialności zawodowej w budownictwie, przesyła się do wiadomości:

- 1) jednostce organizacyjnej zatrudniającej osobę ukaraną,
- 2) właściwemu stowarzyszeniu,
- 3) organowi, który wydał ukaranemu uprawnienia do pełnienia samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie,
- 4) Głównemu Inspektorowi Nadzoru Budowlanego oraz właściwemu ministrowi, o którym mowa w art. 80, ust. 2, pkt 3 i ust. 3.

Decyzja, o której mowa powyżej, podlega wpisowi do centralnego rejestru ukaranych.

Artykuł 100 stanowi, że nie można wszcząć postępowania z tytułu odpowiedzialności zawodowej w budownictwie po upływie 6 miesięcy od dnia powzięcia przez organa nadzoru budowlanego wiadomości o popełnieniu czynu, powodującego tę odpowiedzialność i nie później niż po upływie 3 lat od dnia zakończenia robót budowlanych albo zawiadomienia o zakończeniu budowy lub wydania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie obiektu budowlanego.

Artykuł 101 mówi, że wojewoda, na wniosek ukaranego, orzeka o zatarciu kary, jeżeli ukarany:

- 1) wykonywał samodzielną funkcję techniczną w budownictwie przez okres:
 - a) 2 lat – w przypadku kary określonej w art. 96, ust. 1, pkt. 1,
 - b) 3 lat – od złożenia egzaminu – w przypadku kary określonej w art. 96, ust. 1, pkt. 2,
 - c) 5 lat – po przywróceniu prawa wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie – w przypadku kary określonej w art. 96, ust. 1, pkt. 3,
- 2) w okresach, o których mowa w pkt. 1, nie był ponownie ukarany jedną z kar określonych w art. 96, ust. 1.

Informację o zatarciu kary wojewoda przesyła do wiadomości zainteresowanemu oraz jednostkom organizacyjnym, stowarzyszeniom i organom, o których mowa w art. 99, ust. 1. Zatarcie kary podlega odnotowaniu w centralnym rejestrze ukaranych.

□

Literatura

- [1] Okólski A.: *Obiekty elektroenergetyczne i elektrotrakcyjne w transporcie kolejowym w świetle prawa budowlanego*. Technika Transportu Szynowego 6/1999.
- [2] Bar L., Radziszewski E.: *Kodeks Budowlany – Komentarz*. Wydawnictwo Prawnicze Sp. z o.o. Warszawa 1999.
- [3] Przepisy – akty wykonawcze do ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

Autorzy

inż. Andrzej Okólski, inż. Tadeusz Pietrzykowski
starsi inspektorzy nadzoru budowlanego
w Okręgowym Inspektoracie Kolejnictwa w Katowicach

□ Dokończenie ze s. 49

Literatura

- [1] Gołaszewski A., Olejniczak R.: *Sposób na Warszawską Kolej Dojazdową*. Przegląd Kolejowy 10/1994.
- [2] Borzyszkowski J., Mordawski J., Treder J.: *Historia, geografia, język i piśmiennictwo Kaszubów*. Gdańsk 1999.
- [3] Massel A.: *Historyczny rozwój kolei na Pomorzu Gdańskim*. Preservation of the industrial heritage – Gdańsk outlook. Materiały poseminaryjne – edycja polska. Politechnika Gdańska. Gdańsk 1993.
- [4] Praca zbiorowa: *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*. Północna Dyrekcja Kolei Państwowych. Gdańsk 1996.
- [5] Grulkowski S.: *Perspektywy Kaszubskiej Kolei Regionalnej*. Praca dyplomowa. Politechnika Gdańska. Wydział Inżynierii Lądowej 1999.
- [6] Dźwigoń W., Rudnicki A.: *Koszty poprawy parametrów obsługi w miejskiej komunikacji zbiorowej*. Technika Transportu Szynowego 10/1999.
- [7] Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2000/2001.
- [8] Bogdaniuk B., Massel A.: *Podstawy transportu kolejowego*. Politechnika Gdańska 1999.
- [9] Lewiński L., Szczepiński D.: *Uwagi o ustalaniu prędkości na liniach kolejowych*. Materiały seminaryjne II Seminarium Diagnostyki Nawierzchni. Gdańsk 24–26. 05. 2000 r.
- [10] Andrusiewicz A., Massel A.: *Zintegrowany cykliczny rozkład jazdy – nowoczesna forma kolejowego ruchu regionalnego*. Technika Transportu Szynowego 5/2000.
- [11] Koc W.: *Możliwości zachowania dziedzictwa kolejowego na Pomorzu Gdańskim*. Preservation of the industrial heritage – Gdańsk outlook. Materiały poseminaryjne – edycja polska. Politechnika Gdańska. Gdańsk 1995.
- [12] Speakman D.: *Nowa przyszłość dla linii lokalnych*. Przegląd Kolejowy 2/1998.
- [13] Kowalski J.: *Kaszuby bez kolei*. Pomerania 6/2000, s. 4–9.
- [14] Matyla T.: *Nierentowne linie kolejowe – w poszukiwaniu racjonalnych rozwiązań problemu*. Przegląd Komunikacyjny 7-8/1997.
- [15] Rataj M.: *Regionalizacja transportu pasażerskiego w Niemczech*. Przegląd Komunikacyjny 6/1996.
- [16] Wróbel J.: *Analiza techniczno-ekonomiczna kompleksowego zastosowania autobusów szynowych na sieci PKP*. Temat 7007/25, CNTK, 1996.

Koleje na Kaszubach – rys historyczny

Pierwsza linia przebiegająca przez teren Kaszub otwarta została 1 września 1870 r. Była to druga (po tzw. Kolei Wschodniej – Ostbahn) linia kolejowa łącząca Gdańsk z Berlinem, tym razem przez Stargard Szczeciński – Białogard – Słupsk – Lębork – Wejherowo. Zbudowana została przez spółkę Berlin-Stettiner Eisenbahn Gesellschaft (Towarzystwo Kolei Berlin – Szczecin). Linia ta przebiegała przez całe północne Kaszuby (w tym także przez ówczesną wioskę Gdynię i Sopot) i kończyła się na trzecim gdańskim dworcu przy Bramie Oliwskiej. Później stała się ona podstawą zaistnienia kolei podmiejskiej oraz gdyńskiego węzła kolejowego. Zbudowano też łącznicę między Bramą Oliwską a Bramą Wyzyną. Obecnie jest to linia pierwszorzędna (nr 202) o dobrych parametrach technicznych i prędkości dopuszczalnej 100 km/h.

Tak późne pojawienie się kolei Kaszuby „zawdzięczają” temu, że były regionem typowo rolniczym, nie przynoszącym korzyści przemysłowych. Po drugie – port gdański był w stosunku do portów niemieckich położony peryferyjnie. Dopiero, gdy na mocy pokoju frankfurckiego (maj 1871 r.), który kończył wojnę francusko-niemiecką, Rzesza (połączona Niemcym) uzyskała 5 mld franków kontrybucji w złości nastąpił zdecydowany rozwój gospodarczy w Prusach. Właśnie po wojnach pruskich zauważono strategiczne znaczenie kolei. Wykazały one, że rozwinięta sieć kolejowa jest czynnikiem umożliwiającym sprawny i szybki transport wojska i zaopatrzenia, a więc może zdecydować o zwycięstwie.

Skoro więc były duże środki, to nastąpił automatycznie rozwój połączeń lokalnych – drugorzędnych. Do zintensyfikowania rozwoju sieci linii o znaczeniu lokalnym przyczyniły się wprowadzone w Prusach w 1878 r. złagodzone przepisy budowy i eksploatacji kolei drugorzędnych (Nebenbahnen). Nowe przepisy ograniczały stosowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, ograniczały prędkość pociągów do 30 km/h (później zwiększono do 40 km/h). Dzięki takim uregulowaniom koszty eksploatacji i budowy linii lokalnych stawały się zdecydowanie niższe.

Pomimo to obszar wewnętrzny Kaszub pozabawiony był połączeń kolejowych. Dotychczasowe linie przebiegały w zasadzie na obrzeżach tej części terytorialno-kulturowej. Wypełnianie tej części Prus Zachodnich liniami kolejowymi rozpoczęto od oddania linii Pszczółki – Kościerzyna 1 listopada 1885 r. W następnym roku uruchomiono połączenie Kartuz z Pruszczem Gdańskim

(1 listopada 1886 r.) przez Żukowo Zachodnie i Starą Piłę. Na środkowych Kaszubach nastąpiła teraz przerwa w budowie linii do 1898 r. 15 grudnia 1898 r. otwarto linię Reda – Puck, która jest położona w bardzo trudnych warunkach terenowych (znaczące pochyleń terenu w okolicy Mrzezina). Odcinek ten stał się początkiem linii Hel – Gdynia [3]. 16 września 1922 r. oddano linię kolejową z Helu, którą dowiązano w Swarzewie do linii Puck – Krokowa. Głównym celem powstania tej linii było zapewnienie transportu importowanej z Francji broni (przypomnijmy, że wówczas Polska była w stanie wojny z Rosją Radziecką), jednak jeszcze w czasie budowy wojna się zakończyła. Należało się też spodziewać nieprzychylnego stanowiska w sprawie rozładunku broni ze strony Senatu Wolnego Miasta Gdańska. Dlatego postanowiono połączyć jedyny polski port (Hel) linią kolejową z resztą Pomorza. Niestety port helski nie był przystosowany do przyjmowania pełnomorskich statków. Planowano jeszcze rozładunek towarów na pełnym morzu za pomocą pływających dźwigów, ale i ten pomysł zrzucano. W ten sposób połączono miejscowości leżące na tzw. kaszubskiej koscie z resztą kraju. Był to bardzo ważny czynnik integracyjny dla odciętych często od świata mieszkańców półwyspu [4].

Ostatnią w XIX wieku linią otwartą na terenie Pomorza była linia na Kaszubach Kościerzyna – Lipusz (1 grudnia 1900 r.) i w tym momencie Kościerzyna stała się węzłem kolejowym. Przez cały 1901 r. prace budowlane skoncentrowane były w okolicach Kościerzyny, a pod koniec roku oddano dwie bardzo ważne linie: 1 października 1901 r. Kościerzyna – Gołubie Kaszubskie oraz 14 listopada 1901 r. Gołubie – Somonino – Kartuzy. Linie te łączyły dwa ośrodki pretendujące do zaszczytnego miana stolicy Kaszub. Połączenie Kartuz z Kościerzyną było najbardziej kaszubską ze wszystkich linii.

1 lipca 1902 r. niewielki Lipusz, a razem z nim Kościerzyna, uzyskał połączenie z dużym już węzłem Chojnice.

Ważną linią, dzięki której Kartuzy stały się węzłem kolejowym, oddano 2 października 1905 r., było to połączenie Kartuz z Lęborkiem. W 1909 r. zapadła decyzja o budowie kolei łączącej stację Stara Piła na linii Pruszcz – Kartuzy z Gdańskiem Wrzeszczem. Była to ostatnia lokalna linia drugorzędna zbudowana na Pomorzu przed I wojną światową. Otwarta została 1 maja 1914 r.

Opisane linie drugorzędne przed I wojną światową znajdowały się pod zarządem KPEV (Koeniglich-Preussische Eisenbahn Verwaltung – Zarząd Kolei Królestwa Pruskiego). Ukoronowaniem rozwoju sieci kolejowej Kaszub, a przy tym największą inwestycją komunikacyjną Polski międzywojennej, stała się realizacja projektu powiązania południowych okręgów przemysłowych z portami na wybrzeżu Bałtyku. Budowa trasy, określanej mianem „magistrali węglowej”, obok portu i miasta Gdyni oraz Centralnego Okręgu Przemysłowego, zaliczana jest do największych przedsięwzięć II Rzeczypospolitej. 23 czerwca 1925 r. Sejm przyjął ustawę upoważniającą rząd do budowy północnego odcinka magistrali (od stacji Bydgoszcz do stacji Gdynia przez Osowę, Somonino, Kościerzynę, Bąk, Wierzchucin, Maksymilianowo). 9 listopada 1930 r. otwarto odcinki Maksymilianowo – Bąk i Somonino – Osowa oraz przebudowane odcinki Kościerzyna – Somonino i Gdańsk Osowa – Gdynia (od 21.11.1921 r. linia Kokoski – Osowa – Gdynia) już istniejących linii. Na trasie Osowa – Gdynia nieuniknionym stało się zastosowanie spadków 10,8‰, jednakowych na całej długości odcinka, z wyjątkiem równi stacji Wielki Kack. Minimalny promień łuku wyniósł 345 m. Ze względu na spadek odcinek ten zbudowano jako dwutorowy. Zastosowano specjalne zabezpieczenia w postaci żeberk ochronnych (tory Koepkego). Jako ciekawostkę dodajmy, że z uwagi na kłopoty w finansowaniu linii przez rząd polski budowę środkowego odcinka linii Karsznice – Maksymilianowo powierzono Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu w zamian za koncesję na eksploatację magistrali do 31 grudnia 1975 r., z wyjątkiem odcinka Inowrocław – Nowa Wieś Wielka, który miał być użytkowany wspólnie [4]. Linia ta (201) budowana była przede wszystkim dla długich (150 osi) i ciężkich pociągów z węglem. Stąd wszystkie stacje na tej linii przystosowane są do przyjmowania takich pociągów. Obecnie obowiązująca prędkość maksymalna to 90 km/h, przy czym analiza wykazała możliwości zwiększenia prędkości na znacznym odcinku do 100 km/h.

Należy jeszcze dodać, że 30.12.1957 r. linię elektrycznej kolejki podmiejskiej doprowadzono do Wejherowa. Oprócz linii „szczecińskiej” (Gdańsk – Lębork) żadna kaszubska linia kolejowa nie została zelektryfikowana.

□