

Gdańsk, 22 luty 2024 r.

Sz.P. Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Petycja w sprawie budowy przystanku Gdańsk Osowa Północ

My, niżej podpisani, jeszcze raz zwracamy się z prośbą o uwzględnienie w ramach modernizacji linii 201 budowy przystanku Gdańsk Osowa Północ (nazywanego też Gdańsk Kielnieńska). Petycję tę złożyliśmy w 2022 roku, ale z jednej strony modernizacja linii 201 do tej pory nie ruszyła, a z drugiej całkowicie zmieniło się kierownictwo ministerstwa, jak i spółki PKP PLK. Wierzymy więc, że jest szans na „nowe otwarcie” także w tym temacie. Koszt budowy przystanku Gdańsk Osowa Północ (nazywanego też Gdańsk Kielnieńska) przy skali całej inwestycji jest znikomy. Dla porównania budowa dwóch przystanków: Gdynia Karwiny oraz Gdynia Stadion (bez splotu torowego) kosztowała 23 mln zł. Oznacza to, że wartość prac przy jednym przystanku to orientacyjnie ok. 11,5 mln zł. Obecnie oficjalny koszt modernizacji linii 201 nie jest znany. Jednak szacuje się, że prace pochłoną co najmniej 7 mld zł. Tak więc budowa przystanku Gdańsk Osowa Północ stanowiłaby ok. 0,16 proc. wartości całej inwestycji. Tak niewielkim kosztem można więc zbudować przystanek, który z dużą dozą prawdopodobieństwa byłby jednym z najlepiej pracujących na całej linii kolejowej 201. Nie tylko pod względem liczby pasażerów, ale także liczby zatrzymań pociągów pasażerskich. Przystanek ten obsługiwałby ruch aglomeracyjny wewnątrz trójmiejskiej metropolii, co oznaczałoby co najmniej kilkadziesiąt, jak nie ponad sto, zatrzymań w ciągu doby. To z kolei przekładałoby się na wysokie przychody spółki PKP PLK z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury. Jednocześnie przystanek ten stałby się ważnym węzłem metropolitalnym obsługującym ruch nie tylko wewnątrz aglomeracji, ale także regionalny.

W przyszłym roku gotowa będzie droga ekspresowa S6, tzw. Trasa Kaszubska, która połączy Bożepole Wielkie, czyli tak naprawdę Lębork, z Trójmiastem. Ominie ona całe Małe Trójmiasto i skróci czas przejazdu na tym odcinku z 60 min do 25 min. Trzy lata później gotowa będzie droga ekspresowa od Słupska do Bożegopola Wielkiego. Tym samym w 2025 r. podróż samochodem ze Słupska do Trójmiasta skróci się z dzisiejszych blisko 150 min (oczywiście poza godzinami wieczornymi i nocnymi) do około 80 min. Do tego dojdzie Obwodnica Metropolitalna, która ma być gotowa w 2025 r., i połączenie Chwaszczyna przez Osowę z Obwodnicą Trójmiasta. Urząd marszałkowski szykuje się już do ogłoszenia przetargu na STEŚ dla tej inwestycji oraz dwóch innych połączeń Obwodnicy Metropolitalnej z Obwodnicą Trójmiasta. Niestety będą one konieczne, gdyż bez ich powstania Osowa czy Banino zostaną rozjechane przez samochody.

Inwestycje w drogi szybkiego ruchu na taką skalę muszą wymusić inwestycje w transport publiczny. Jedną z kluczowych powinna być właśnie budowa przystanku Gdańsk Osowa Północ wraz z węzłem integracyjnym. Po otwarciu trasy S6 będzie to miejsce, do którego najłatwiej będzie dojechać z całej północnej i północno-zachodniej części województwa. To stąd też najszybciej będzie można dojechać transportem publicznym do większości miejsc w Trójmieście: do Wrzeszcza i Gdyni koleją, a do Oliwy autobusem. Jadąc od strony Lęborka w kierunku Wrzeszcza, będzie to najbliższy przystanek kolejowy, tak samo jak w kierunku Gdyni. To tutaj kierowcy dojadą znacznie szybciej niż do Karwin, nie mówiąc już o centrum Gdyni. Dłużej zajmie przejazd ul. Chwaszczyńską przez wspomniane Karwiny niż podróż pociągiem do Gdyni Głównej. Podobnie wygląda sytuacja z Wrzeszczem. Z kolei do Oliwy Gdańsk planuje wybudować buspasy w ul. Spacerowej, które sprawią, że transport publiczny na trasie Osowa–Oliwa będzie bezkonkurencyjny. Co więcej, dzięki nowym drogom można będzie też zbudować siatkę regionalnych połączeń autobusowych dowożących pasażerów do kolei.

To wszystko sprawi, że dzięki wnioskowanemu przystankowi ruch pasażerski na linii 201 będzie mógł rosnąć, a co za tym idzie – także przychody PKP PLK z tytułu opłat dostępowych będą rosły. Biorąc pod uwagę, jak niewielkim kosztem można go zrealizować, aż dziwnym wydaje się, że do tej pory nie podjęto decyzji o jego budowie i włączeniu do projektu modernizacji linii 201.

Prosimy o przychylne rozpatrzenie naszej prośby,

Z wyrazami szacunku w imieniu niżej podpisanych,