

Inwestycje

Kolejowa fatamorgana, czy kolejowe „okno na świat”?

Od blisko 20 lat słyszę o budowie linii kolejowej, potocznie i nieprecyzyjnie nazywanej „Podłęże – Piekiełko”. Pomysł, jako ważny, wracał głównie w okresie kampanii wyborczych i z powodu braku pieniędzy zniknął.

W 2008 roku Robert Wyszyński, ekspert „Rynku Kolejowego” ocenił, że tej linii nie uda się szybko wybudować, m.in. z powodu braku zasadniczego studium wykonalności. Uważał, że inwestycja w terenie podgórskim i górskim jest trudna w realizacji, ale warto byłoby ją zacząć do 2020 r. (kosztem np. 1-2 mld zł, a nie 6 mld, bo to nierealne) i dokończyć po tym terminie.

Piekielna trasa na liście projektów kolejowych

Jednak Komisja Europejska wymusiła na Polsce przyspieszenie procesu modernizacji kolei i zwiększenie wydatków na inwestycje kolejowe, dlatego w dokumencie implementacyjnym do strategii do 2020 r. po raz pierwszy od lat pojawiła się koncepcja budowy nowych linii, wśród nich tzw. „piekielna trasa”, czyli „górska” linia kolejowa Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna. W 2014 r. inwestycja znalazła się na liście planowanych do realizacji do 2020 r. Jednak umieszczenie w 2015 roku linii kolejowej z Krakowa do Nowego Sącza na liście rezerwowanej do 2023 roku oznaczało, że do tego czasu trasa nie powstanie. W 2016 roku latem pojawiła się informacja, że nowa linia kolejowa będzie jednak budowana.

Kilka zdań o procedurach

Z uwagi na możliwości finansowania przedsięwzięcia zostało ono podzielone na trzy etapy. Podczas aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego (KPK), na przygotowanie budowy i modernizacji linii kolejowych (projekty, dokumentacja, wykup gruntów) przeznaczono ponad 300 mln zł w ramach pierwszego etapu prac.

Procedury przewidują w takim przypadku opracowanie studium wykonalności (SW), oceny oddziaływania na środowisko, czyli raportu OOS, i projektu technicznego, w tym Koncepcji Programowo-Przestrzennej, map do celów projektowych, dokumentacji geotechnicznej i geologiczno-inżynierskiej oraz uzyskanie: decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, pozwoleń wodnoprawnych, pozwoleń na budowę itp. Z tych dokumentów, dla mnie, zajmującego się ochroną środowiska, najbardziej wyrazisty jest raport OOS, który powinien odpowiedzieć na szereg pytań dotyczących przedsięwzięcia, w tym: jaki jest jego zakres, czy są proponowane rozwiązania wariantowe, jaki będzie efekt dla społeczeństwa i skutek dla szeroko rozumianego środowiska.

Kolejowe okno na świat

Otwarcie kolejowego „okna na świat” oznacza budowę nowych linii kolejowych: nr 622 posterunek odgałęźny (podg.) Węgrzce Wielkie – Szczyrzyc – Tymbark, nr 623 podg. Fornale – Szczyrzyc, nr 627 podg. Balachówka – Podłęże R301 i nr 628 podg. Porąbka – podg. Stróża oraz modernizację istniejącej 75-kilometrowej linii nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, po której od kilku lat kursują tylko pociągi retro, ponieważ uznawana jest za jedną z najbardziej malowniczych tras kolejowych w Polsce.



Schemat małopolskich połączeń kolejowych z uwzględnieniem linii „Podłęże – Piekiełko” (infografika G. Gajewskiej z modyfikacjami Ł. Bochniarza)

Krytyczna sytuacja kolei w Małopolsce

Potrzeba realizacji przedsięwzięcia wynika z krytycznej oceny obecnej sieci kolejowej w województwie małopolskim, która nie zapewnia sprawnego i wygodnego przewozu pasażerów oraz wzmożonego ruchu towarowego, a w konsekwencji transport kolejowy nie jest konkurencyjnym rozwiązaniem w stosunku do transportu drogowego. Celem inwestycji jest znaczne skrócenie czasu dojazdu do aglomeracji krakowskiej, usprawnienie przejazdu pociągów towarowych i spełnienie wymagań dla międzynarodowych korytarzy transportowych na osi Bałtyk – Bałkany – Morze Czarne, zgodnych z umową europejską AGTC (o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących) oraz uzupełnienie brakującego odcinka kompleksowej Trans europejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Realizacja projektów kolejowych, ze względów komunikacyjnych, jest dla Małopolski niezwykle ważną sprawą. Trasa Podłęże – Piekiełko skróciłaby czas dojazdu z centrum Krakowa do Nowego Sącza do około godziny. Mówiąc o celach inwestycji trudno nie wspomnieć, że rozwój transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolejowego, jest jedną z metod ograniczania zjawisk smogowych, które nękają mieszkańców Nowego Sącza i wielu innych miejscowości w Małopolsce.

Koncepcja przedsięwzięcia

Jednym z ważnych elementów procedury projektowania inwestycji i oceny wpływu na środowisko jest wariantowanie przedsięwzięcia. W projekcie rozważono 3 warianty budowy i 4 opcje realizacyjne modernizacji. Ponieważ przedsięwzięcie ma charakter liniowy, więc jego wariantowanie sprowadza się m.in. do wyboru lokalizacji, czyli wyznaczenia przebiegu linii kolejowych. Ich korytarze powinny być uwzględnione w studiach uwarunkowań

i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Wstępne trawowanie inwestycji uwzględnia potrzebę minimalizacji kolizji z obszarami cennymi pod względem przyrodniczym (np. obszary Natura 2000, parki krajobrazowe) i społecznym (np. obiekty wpisane do rejestru i ewidencji zabytków). Linia nr 622 ma swój początek w miejscowości Węgrzce Wielkie i kończy się w Tymbarku. Wraz z 11-kilometrowym odgałęzieniem Szczyrzyc – Mszana Dolna (linia 623) tworzy przedsięwzięcie, które podlega wariantowaniu.

Około 60 km nowych torów

W lipcu 2015 r. Komitet Inwestycyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął decyzję o wyborze najkorzystniejszego wariantu i opcji dla planowanej inwestycji pn. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii nr 104 na odcinku Chabówka – Nowy Sącz”. Wybrany wariant 1A budowy nowych linii kolejowych nr 622 i 623 Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna oraz przyległych łącznic nr 627 i 628 zakłada m.in. wybudowanie w okresie 6 lat 58,5 km nowych torów kolejowych. Na ich przebiegu będzie zlokalizowanych 11 tuneli o łącznej długości ok. 11,7 km oraz 7 estakad o łącznej długości ok. 6,4 km. Natomiast wybrana opcja 4 modernizacji istniejącej linii kolejowej nr 104 z Chabówki do Nowego Sącza zakłada m.in. budowę estakady o długości ok. 1,1 km nad rzeką Łososią i drogą wojewódzką nr 965 w Limanowej, oraz dwóch tuneli w okolicy miejscowości Pisarzowa, o łącznej długości ok. 5,8 km.

Analiza i ocena środowiskowa

W latach 2012-2016 w firmie Multiconsult Polska Sp. z o.o. została wykonana dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. kompleksowa aktualizacja studium

wykonalności dla przedmiotowego zadania, związanego z budową nowej linii, a w ramach tego studium również raport OOS. Do września 2016 r. w procesie konsultacji społecznych był projekt nowelizacji KPK, w którym Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa wpisało na listę priorytetów linię Podłęże – Piekiełko oraz modernizację istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, z gwarancją częściowego finansowania (łączny koszt inwestycji 7,15 mld zł). W lipcu 2017 r. wystąpiłem do PKP PLK S.A. z wnioskiem dotyczącym udostępnienia Raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanej inwestycji. Stosowne dane z procesu OOS, opracowane w ramach aktualizacji studium wykonalności dla ww. zadania, zostały udostępnione przez pana Łukasza Bochniarza, Kierownika Kontraktu w Centrum Realizacji Inwestycji, Region Południowy PKP PLK S.A. z siedzibą w Nowym Sączu.

Obszerna dokumentacja, opracowana w Multiconsult przez dziewiętnastoosobowy zespół, składa się z trzech tomów. O obszerności dokumentacji niech świadczy fakt, że obejmuje ona 1104 pliki w 140 folderach, których rozmiar wynosi 2,85 GB pamięci. Autorzy raportu uwzględnili miasta: Rabka Zdrój, Mszana Dolna, Limanowa i Nowy Sącz, miasto i gminę Wieliczka oraz Niepołomice, a także gminy: Biskupice, Gdów, Raciechowice, Jodłownik, Mszana Dolna, Dobra, Tymbark, Limanowa i Chelmeć. Nie da się w krótkim artykule przedstawić wyników tak obszernej oceny środowiskowej, poza stwierdzeniem, że oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym obszary Natura 2000, w poszczególnych wariantach i opcjach jest porównywalne (zbliżone).

Z ostatnich doniesień

31 października PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogłosiły przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy nowej linii łączącej Kraków – Podłęże z Tymbarkiem i Mszaną Dolną oraz modernizację istniejącej linii nr 104 Chabówka – Nowy Sącz. Wartość ponad 200 mln zł zadanie to największe pod względem zakresu przetarg na dokumentację projektową w historii PLK. Ale... do tego projektu trzeba jeszcze dołożyć ok. 97 proc. kosztów. Podsumowując, można jedynie wyrazić nadzieję, że za około 10 lat linia Podłęże – Piekiełko stanie się dla wielu miejscowości w Beskidach, Gorcach i Tatrach, czyli w turystycznych regionach południowej Małopolski, kolejowym „oknem na świat”.

ANDRZEJ KULIG

WYKORZYSTANO FRAGMENTY PUBLIKACJI W DWUMIESIĘCZNIKU „ECHO LIMANOWSKIE”

Prof. Andrzej Kulig (ur. 30 czerwca 1955 r. w Limanowej) – inżynier inżynierii środowiska, wykładowca akademicki, doktor habilitowany nauk technicznych, profesor Politechniki Warszawskiej, od 2012 r. prodziekan ds. Ogólnych i Nauki na Wydziale Instalacji Budowlanych, Hydrotechniki i Inżynierii Środowiska Politechniki Warszawskiej.