

Kolejowa fatamorgana, czy jednak kolejowe „okno na świat”?

Andrzej Kulig

LIMANOWSKIE ŚLADY W WARSZAWIE

Kilka zdań o historii i procedurach

Co ukształtowało obecną pozycję regionu limanowskiego? Miedzy innymi otwarty 16 grudnia 1884 roku odcinek Galicyjskiej Kolei Transwersalnej z Chabówki do Nowego Sącza (warto dodać, że trasa o łącznej długości blisko 600 km została wybudowana w dwa lata!), budowa w pierwszej dekadzie XX wieku rafinerii ropy naftowej w Sowlinach i wzniesienie w drugiej dekadzie ubiegłego wieku kościoła parafialnego, który od 1991 roku jest bazyliką. Czy dzisiaj można przecenić znaczenie tych przedsięwzięć?

Jak przedstawia się w tym zakresie terażniejszość i przyszłość? Budowa tzw. dużej drogowej obwodnicy miasta przez blisko pół wieku nie wyszła z fazy dyskusji o koncepcji lokalizacyjnej, a budowa wielozadaniowego zbiornika zaporowego w Młynem na rzece Łososinie po około 50 latach jego planowania doczekała się wstępnych projektów – koncepcji programowo-przestrzennej. Jedną z inwestycji, o której słyszę od blisko 20 lat, jest budowa 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. 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



Na trasie Chabówka – Nowy Sącz - lata siedemdziesiąte XX wieku

(Fot. Zbigniew Sułkowski)

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 rezerwowej do 2023 roku oznaczało, że do tego czasu trasa nie powstanie. W ubiegłym roku latem pojawiła się informacja, że nowa linia kolejowa będzie jednak budowana. Z uwagi na możliwości finansowania przedsięwzięcia zostało ono podzielone na 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 I. etapu prac.

Procedury przewidują w takim przypadku opracowanie studium wykonalności (SW), oceny oddziaływania na środowisko (raportu OOS) i projektu technicznego, w tym Koncepcji Programowo-Przestrzennej, map do celów projektowych, dokumentacji geotechnicznej i geologiczno-inżynierskiej oraz uzyskanie: decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego (ULICP), decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ULLK), 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. Szczegółowy zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia (planowanej inwestycji) na środowisko jest określony w ustawie z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (art. 66, ust. 1; Dz.U. z 2008 nr 199 poz. 1227; t.j. Dz.U. z 2017 poz. 1405 z późn. zm.).

Koncepcja i zakres przedsięwzięcia

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, ►



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

► po której od kilku lat kursują tylko pociągi retro, ponieważ uznawana jest za jedną z najbardziej malowniczych tras kolejowych w Polsce.

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 znaczna poprawa czasu dojazdu do aglomeracji krakowskiej, usprawnienie przejazdu pociągów towarowych i spełnienie wymagań dla międzynarodowych korytarzy transportowych, zgodnych z umową europejską AGTC (o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących) oraz uzupełnienie brakującego odcinka kompleksowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Realizacja projektów kolejowych, ze względów komunikacyjnych, jest dla Małopolski, w tym dla Limanowej, niezwykle ważną sprawą. Trasa „Podłęże – Piekiełko” skróciłaby czas dojazdu z centrum Krakowa do Limanowej do ok. 40 minut, Nowego Sącza do około

godziny i Zakopanego do ok. 95 min. oraz Muszyny i Krynicy. Podstawowe informacje o linii „Podłęże – Piekiełko” można znaleźć na stronie: <http://pociagautobusgory.pl/podleze-piekiełko>.

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 uwzględniać studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Wstępne trasowanie 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.

Wariant 1 – na całej długości odcinka przyjęto budowę linii dwutorowej, pozwalającej na osiągnięcie maksymalnej zakładanej prędkości 160 km/h na ponad 95% linii (z wyjątkiem zakładanych ograniczeń w rejonie stacji Tymbark oraz włączeniem w istniejące linie nr 91 i 95). Wariant 1A to wariant technologiczny wariantu 1, ma identyczny przebieg, ale na odcinku Szczyrzyc – Tymbark oraz Szczyrzyc – Mszana Dolna (podg. Fornale) jest szlakiem jednotorowym. Projekt uzupełnia jednotorowa łącznica o długości 1,8 km. W wariantcie 2 wyznaczono „łagodniejszą” geometrię trasy, co wymaga budowy dłuższych obiektów inżynierskich i jednotorowej łącznicy o długości 3,7 km oraz powoduje konflikt z zabytkową zabudową we wsi Gruszków.

Dla modernizowanej linii nr 104 przewidziano cztery opcjonalne rozwiązania. Opcja 1 zakłada wykorzystanie w jak największym stopniu istniejącej linii bez budowy estakad i tuneli. Opcja 2 zakłada uzyskanie prędkości 60/80 km na odcinku Chabówka – Tymbark (przy założeniu opcji 1) oraz 120 km/h na odcinku Tymbark – Nowy Sącz (przy zmianie trasy i budowie nowych obiektów inżynierskich). Opcja 3 zakłada osiągnięcie prędkości 120 km/h na całej linii objętej modernizacją. Ukształtowanie terenu wymaga budowy 4 tuneli o łącznej długości ponad 7 km oraz ponadkilometrowej estakady. Opcja nr 4 to odmiana opcji 2, polegająca na rezygnacji z dobudowy drugiego toru na odcinku Tymbark – Nowy Sącz i pozostawieniu linii nr 104 jako jednotorowej. Oprócz budowy nowych linii kolejowych i modernizacji istniejącej linii, przedsięwzięcie obejmuje przebudowę infrastruktury kolidującej z ww. liniami, w tym m.in. przebudowę dróg dojazdowych i wiaduktów, związanych z budową/modernizacją oraz realizacją infrastruktury towarzyszącej, na którą składają się m.in. urządzenia obsługi i sterowania ruchem kolejowym oraz systemy i urządzenia zasilania.

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



Planowany przebieg linii kolejowych w wariantcie 1A i w opcji 4 (wg aktualizacji studium wykonalności, Multiconsult Polska Sp. z o.o.)

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 w okolicach **Limanowej** oraz dwóch tuneli w okolicy miejscowości Pisarzowa, o łącznej długości ok. 5,8 km.

Analiza i ocena środowiskowa

W firmie Multiconsult Polska Sp. z o.o. w latach 2012 – 2016 została wykonana dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. kompleksowa aktualizacja studium wykonalności dla przedmiotowego zadania, związanego z budową nowej linii, a w ramach niego 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 „Podłężę – 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. (Plac Matejki 12, 31-157 Kraków), z siedzibą w Nowym Sączu.

Obszerna dokumentacja, opracowana w Multiconsult (Warszawa, październik 2016) przez dziewiętnastoosobowy zespół, składa się z trzech tomów. Tom IA jest raportem o oddziaływaniu na środowisko planowanej inwestycji. Tom IB jest zbiorem 7 załączników. Tom II zawiera charakterystykę środowiska przyrodniczego wraz z pięcioma załącznikami. Tom III stanowi 32 stronicowe streszczenie opracowane w języku niespecjalistycznym, w celu udostępnienia informacji o projekcie i jego oddziaływaniu na środowisko każdej zainteresowanej osobie. O obszerności dokumentacji niech świadczy fakt, że składa się ona z 1104 plików 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 Chełmiec. 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). Zainteresowani mogą

zwrócić się o dodatkowe informacje do Biura Ochrony Środowiska PKP PLK S.A. (e-mail: ios@plk-sa.pl, tel. 22-473-3291).

Zamiast wniosków

W lipcu br. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. informowały: „Obecnie inwestycja jest na etapie pozyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Opracowywana jest również dokumentacja dla ogłoszenia przetargu na wykonanie prac projektowych”. Trwają jeszcze konsultacje społeczne raportu środowiskowego. Przyjmuje się, że decyzje środowiskowe, oddzielnie na budowę nr 622, 623 i przyległych łącznic nr 627 i 628 oraz oddzielnie na modernizację szlaku nr 104, będą wydane przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Krakowie w przyszłym roku (z uwagi na znaczny zakres obu inwestycji, wydanie decyzji środowiskowych może trwać kilkanaście miesięcy). Równocześnie w PKP PLK S.A. trwa przygotowywanie przetargu na opracowanie dokumentacji projektowej, którego ogłoszenie planowane jest w IV kwartale 2017 roku.

Już miałem kończyć artykuł w optymistycznym tonie, że teraz są pieniądze na kolej, które zostaną właściwie wykorzystane i, być może, etap planowania przejdzie w fazę realizacji. Postanowiłem to jeszcze sprawdzić na aktualnej stronie PKP (<http://beta.plk-inwestycje.pl/#/>). Inwestycji Podłężę – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna nie ma na mapie z uwagi na jej usytuowanie na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego. Na liście podstawowej KPK pozostała jedynie planowana modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz.

P.S. Ciekawych, jaki był stan linii kolejowej nr 104 w 2013 roku, zapraszam na wirtualną wędrówkę: http://www.wedrowki.com/kolej/kkt/wstepu_cd.html. Po niej aż trudno uwierzyć, że 40 lat temu (w latach 1975-77), wyjeżdżając z Warszawy ekspresem „Tatry”, relacji Warszawa – Zakopane / Krynica, wysiadałem bezpośrednio na dworcu w **Limanowej**. Mam nadzieję, że za 10 lat będzie można znowu doświadczać takiej wygody.

Od Autora: Pracownikom PKP PLK S.A. dziękuję za przekazane informacje i merytoryczną współpracę.

Andrzej KULIG
Warszawa, październik 2017 r.