

Rzeszów, dnia 14 czerwca 2024 r.

**Ministerstwo Infrastruktury  
Departament Kolejnictwa  
Warszawa**

## **PETYCJA**

### **Wnoszący petycję:**

Niżej podpisany od lat będący pasjonatem kolejnictwa i autorem licznych publikacji z historii i obecnym stanie kolei w Małopolsce, składa niniejszą petycję, składającą się z dwóch zasadniczych części. Pierwsza część dotyczy infrastruktury kolejowej i poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarze kolejowym, a druga połączeń kolejowych w Małopolsce. Niektóre z tez zawartych w mojej petycji dotyczą również zakresu kompetencji resortów spraw wewnętrznych oraz zdrowia.

### **I.W zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową oraz poprawy bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarze kolejowym**

1) Należy przekształcić spółkę prawa handlowego - PKP Polskie Linie Kolejowe w państwową osobę prawną pod nazwą: Generalna Dyrekcja Linii Kolejowych, z jej strukturami terenowymi, podległą bezpośrednio ministrowi właściwemu do spraw transportu, będącą zarazem sukcesorem prawnym PLK. Obecnie występuje „asymetryczna” sytuacja w zakresie zarządzania podstawową infrastrukturą drogową i kolejową. Siecią drogową o szczególnym znaczeniu zarządza Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad będąca państwową osobą prawną, która jest beneficjentem funduszy krajowych i unijnych, a nikt nie rozważa jej komercjalizacji. Z perspektywy blisko 25 lat jednoznacznie wynika, że za nadaniem PLK formuły spółki nastąpiło nie tylko radykalne urynkowienie infrastruktury kolejowej, z zamiarem jej przynajmniej częściowej prywatyzacji, do czego nie doszło, głównie za sprawą kolejarskiej „Solidarności”, ale przede wszystkim największa, jak się okazało, redukcja sieci kolejowej, w skali kontynentu europejskiego, powodująca trwające do dziś, wykluczenie kolejowe całych regionów kraju.

Za zmianą ustroju prawnego zarządcy infrastruktury kolejowej przemawiają także inne ważne argumenty. W kolejnictwie jeszcze w większym stopniu niż w drogownictwie występują elementy tzw. infrastruktury krytycznej, ważnej nie tylko ze względów gospodarczych, ale również z przesłanek bezpieczeństwa i obronności państwa. Co więcej, wobec nasilającej się

pełnoskalowej wojny na Wschodzie oraz możliwymi aktami przestępczymi wobec kolei (dywersji, sabotażu, szpiegostwa, terroryzmu), państwo powinno przejąć bezpośredni zarząd nad tą dziedziną, która z tychże względów nie może być w pełni poddana „grze rynkowej”. Ponadto podniesienie rangi prawnej zarządcy umożliwi lepszą komunikację z władzami państwowymi i samorządowymi, a także podniesie efektywność i skuteczność sprawowanego zarządu, choćby w kontekście takich znanych wydarzeń, jak wieloletnie wstrzymanie przebudowy linii kolejowej nr 133 między Krakowem i Katowicami, ponowny remont szlaku Warszawa - Poznań, czy ostatnio, według doniesień medialnych, stwierdzenie licznych niedociągnięć na wyremontowanym już szlaku Poznań - Zielona Góra. Są także liczne przypadki opóźnień w rewitalizacji linii kolejowych oraz ich jedynie częściowa i fragmentaryczna naprawa.

Należy także przypomnieć, że polski system prawny, a w szczególności prawo cywilne (gospodarcze) nie zabrania w drodze ustawy przekształcać spółki prawa handlowego w niekomercyjne osoby prawne. Tak więc proponowana zmiana wymagałaby nowelizacji dwóch ustaw: 1) o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP; 2) o transporcie kolejowym.

2) W obliczu zagrożeń działaniami wojennymi toczącymi się za naszą wschodnią granicą oraz elementami wojny hybrydowej przeciwko Polsce, mając na uwadze szczególnie znaczenie ochrony infrastruktury krytycznej, ważnej z punktu widzenia bezpieczeństwa i obronności państwa w transporcie kolejowym, należy, w możliwie szybkim terminie, podjąć prace legislacyjne nad przerwany przed 2019 r. w niezbyt transparentnych okolicznościach, projektem ustawy o Straży Kolejowej, zastępującej obecną Straż Ochrony Kolei (jest to nazwa niepoprawna z semantycznego punktu widzenia, ponieważ zadaniem każdej straży jest ochrona określonych wartości). Wspomnę tu, iż taka formacja miała rozpocząć działalność już w 1939 r., ale na przeszkodzie stanął wybuch II wojny światowej. Obecna SOK jest formacją hybrydową, usytuowana w strukturach spółki prawa handlowego (PKP PLK SA) a status prawny funkcjonariuszy zbytnio nie różni się od statusu prywatnych firm ochroniarskich występujących na dworcach. Nowa formacja powinna mieć odrębną pragmatykę służbową wraz z pełnymi uprawnieniami policyjnymi, a także ustawowe uprawnienie do przeprowadzania czynności o charakterze operacyjno-rozpoznawczym w określonych przypadkach. Jak dotąd, jedynie incydentalnie rozszerzano zakres uprawnień SOK (szczyt NATO w Warszawie, Euro 12' czy ŚDM 16'). Zwierzchnikiem Straży Kolejowej winien być minister właściwy do spraw wewnętrznych, wykonujący swe uprawnienia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu. Podobny model w państwach UE występuje np. w Niemczech, gdzie te funkcje pełni

straż o nazwie Bahnshutz.

Można również przyjąć alternatywny model polegający na tym, że w drodze nowelizacji ustawy o Policji tworzy się Policję Kolejową w strukturach Komendy Głównej Policji. Taki model występuje np. we Włoszech w postaci tamtejszej policji kolejowej (Polizia Ferrovaria). Do wykorzystania pozostają lokale dworcowe zajmowane niegdyś przez policyjne posterunki i komisariaty. Do obu formacji mogliby po weryfikacji trafić obecni funkcjonariusze SOK. Dodam, że w ostatnich kilku latach, będąc w potrzebie na obszarze kolejowym, pięciokrotnie wzywałem pomocy SOK. Zaledwie w dwóch przypadkach taka pomoc została mi udzielona.

Do najczęstszych naruszeń prawa na poziomie wykroczeń, a nawet przestępstw na obszarze kolejowym na przykładzie dworca głównego w Krakowie, z którego najczęściej korzystam, oprócz dewastacji mienia w postaci tzw. graffiti należą: palenie tytoniu w miejscach niedozwolonych, spożywanie napojów alkoholowych, najczęściej piwa, przejazdy na rowerach, hulajnogach, desko i łyżworolkach po peronach z nadmierną prędkością, łącznie z uprawianiem na nich „akrobacji”, a także uprawianie natarczywego żebractwa, również z udziałem cudzoziemców. Zdarzają się również coraz częstsze przypadki oszustwa w postaci wyłudzenia pieniędzy od pasażerów na przejazd pociągiem. Od kilku miesięcy taki proceder w sposób coraz bardziej natarczywy uprawia pewien osobnik na dworcu głównym w Krakowie oraz w pociągach lokalnych i pozostałych odjeżdżających z tego dworca. Tak więc postulat przekształcenia obecnego SOK w formację policyjną, względnie powołania Policji Kolejowej jest w pełni zasadny i bynajmniej nie ma na celu całkowitej eliminacji pracy dotychczasowych firm ochroniarskich pracujących na dworcach, a jedynie zwiększenie skuteczności działań prewencyjnych i interwencyjnych przy zachowaniu właściwej hierarchii służbowej.

3) Wnioskuje o zmianę treści przepisu art. 14 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi w ten sposób, aby przywrócić jej pierwotną wersję, obowiązującą do 2016 r. Chodzi o to, aby wyłącznie do spożycia w obrębie wagonów barowych/restauracyjnych serwowano napoje alkoholowe o mocy nie przekraczającej 4,5% alkoholu etylowego, łącznie z piwem. Uwolnienie piwa i możliwość przemieszczania się z nim po całym składzie pociągu spowodowała - i powoduje nadal - liczne ekscesy i burdy oraz inne uciążliwości dla pasażerów, a wiele z nich nie jest zgłaszanych organom porządkowym. Ponadto nierzadko bywają sytuacje, w których osoby nietrzeźwe całymi godzinami blokują miejsca przeznaczone do konsumpcji pasażerom, którzy udają się, aby spożyć posiłek. W ostatnich latach dwukrotnie zdarzyło się, że osoby nietrzeźwe pod wpływem zbyt dużej ilości spożytego mocnego piwa omal nie wyrządziły mi szkody w pociągu, rozlewając piwo w pobliżu mojej garderoby. Zdarzyło się również, że kompletnie pijany osobnik upadając, prawie mnie

przygniótł, siedzącego na wyznaczonym miejscu w wagonie.

Legalna sprzedaż piwa bez ograniczeń mocy w pociągach znacznie ograniczyła, ale zupełnie nie wyeliminowała przypadków nielegalnego handlu tym napojem alkoholowym na obszarze kolejowym, zwłaszcza na terenie aglomeracji górnośląskiej, na dworcu Wrocław GL, a ostatnio także na dworcu Kraków Gł. Osoby uprawiające taki proceder winny być stanowczo usuwane z pociągów wraz ze wszczęciem wobec nich postępowania karnego na podstawie przepisu art. 43 cyt. wyżej ustawy, a także postępowania karno-skarbowego prowadzonego przez organy podległe KAS.

W świetle powyższych wywodów jest sprawą oczywistą, że pod pozorem tzw. deregulacji nie można dopuścić do sprzedaży napojów alkoholowych, nawet niskoprocentowych na dworcach kolejowych i autobusowych. Te miejsca winny nadal pozostać strefami całkowicie bezalkoholowymi. Specyfika wypadków na kolei polega na tym, że są one zazwyczaj śmiertelne albo ciężkie, skutkujące inwalidztwem na całe życie. Należałoby zbadać poprzez kompetentne organy, dlaczego na dworcu kolejowym w Nowym Sączu (woj. małopolskie) mimo wspomnianego zakazu określonego w przepisie art. 14, sprzedaje się wysokoprocentowe napoje alkoholowe.

Osobiście uważam, że pasażer, który przebywa w pociągu, będąc w stanie nietrzeźwym, zachowując się przy tym agresywnie, winien być usunięty z pociągu bez jakichkolwiek roszczeń z tego tytułu do przewoźnika o niewykorzystany bilet. Pasażer który na obszarze kolejowym spożywa napoje alkoholowe, łącznie z piwem, winien być ukarany mandatem. Może należałoby wrócić do prowadzonej niegdyś akcji plakatowej pt. Pijany nie jedzie?

4) Po ustaniu ograniczeń w zakresie przemieszczania się osób spowodowanym pandemią COVID-19 na dworcach kolejowych, a szczególnie na peronach, w całym kraju notuje się znaczny wzrost łamania zakazu palenia wyrobów tytoniowych, określony w przepisie art. 5 ustawy z dnia 9 listopada 1995 roku o ochronie zdrowia przed następstwami używania tytoniu..., mimo widocznych znaków ostrzegawczych tzw. piktogramów. Ten proceder uprawiany jest przy ogólnej bierności organów porządkowych. W ciągu ostatnich lat raz tylko zauważyłem, jak patrol SOK wymierzył mandat za naruszenie tego zakazu. Natomiast nieco większą aktywność w tej kwestii wykazywały prywatne firmy ochroniarskie wynajęte do pilnowania dworców.

Dlatego też, aby zmniejszyć zakres naruszeń prawa, ograniczając zarazem oddziaływanie tzw. biernego palenia, równie szkodliwego, co czynne palenie na pozostałych pasażerów, należy w wytypowanych kilkudziesięciu albo co najmniej kilkunastu największych

dworcach kolejowych w Polsce zbudować palarnie, spełniające kryteria przytoczonej wyżej ustawy. Dojście do nich winno być odpowiedni oznakowane, a lokalizacja tychże w miejscach ogólnodostępnych. Te sprawy są również przedmiotem odrębnej petycji, która ostatnio wystosowałem do Min. Zdrowia.

5) W związku rosnącą liczbą pasażerów podróżujących z rowerami oraz hulajnogami należałoby, wzorem kolei państw ościennych (Czech, Słowacji) wprowadzić przynajmniej w pociągach międzywojewódzkich zestawionych z tradycyjnych składów, tj. lokomotywy i wagonów, wagony bagażowe albo pasażersko-bagażowe. W obecnej sytuacji rowerzyści często blokują przejścia w składach, utrudniając a nawet uniemożliwiając pracę drużyn konduktorskich, a także wsiadanie, wysiadanie i poruszanie się po pociągu pasażerom bez rowerów. Część rowerzystów zachowuje się arogancko wobec pozostałych użytkowników kolei, doprowadzając niekiedy do opóźnień w ruchu pociągów albo ich odwołania (ostatni przykładach w Kolejach Śląskich). Niedawno podróżując w przepelnionym przedsiönku jednostki elektrycznej zostałem popchnięty kołem roweru przez osobę, która za wszelka cenę chciała wsiąść do tego członu jednostki. Upadłem na podłogę, lecz nie doznałem obrażeń, a sprawca nie raczył przeprosić za ten incydent, ani też nie pomógł mi wstać.

## II. W zakresie poprawy infrastruktury i połączeń kolejowych w Małopolsce

Wnioskuje o:

1) Odbudowę w całości nieczynnej linii kolejowej nr 103 (Trzebinia-Spytkowice-Wadowice). Została ona zbudowana w 1899 r., znacjonalizowana w 1936 r. Poza obsługą ruchu lokalnego, w latach 1929-1939 kursowały nią pociągi relacji Katowice - Zakopane, a w latach 1936-1939, 1946-1953, 1965-1973 również w relacji Warszawa - Zakopane, w tym ekspres „Tatry”. Natomiast w latach 1973-1977 kursował ta linia pociąg relacji Olsztyn/Łódź - Zakopane, a w latach 1992 - 2000 relacji Łódź - Zakopane. Z dniem 7 października 2002 r. bezterminowo zawieszono kursowanie pociągów pasażerskich, a od 2010 r. skutek dewastacji linii zawieszono kursowanie jakichkolwiek pociągów, z wyjątkiem odcinka Spytkowice - Okleśna (Alwernia), traktując ten odcinek jako bocznice. Równocześnie zdemontowano sieć trakcyjną, zawieszoną w latach 1990-1991 podczas elektryfikacji linii. Przed zmianą władzy wykonawczej w 2023 r. wstępnie planowano odbudować tę linię począwszy od 2027 r. z perspektywą do 2040 r.

W uzasadnieniu podaję, że po odbudowie linia kolejowa nr 103 mogłaby przejąć część ruchu pasażerskiego międzywojewódzkiego z centralnej i środkowej Polski oraz ze Śląska w kierunku Zakopanego, szczególnie pociągi sezonowe, odciążając nadal zatłoczony, mimo przebudowy, węzeł krakowski. W ruchu lokalnym, przy należywym skomunikowaniu pociągów w Trzebini oraz Spytkowicach z pewnością ruch pasażerski były większy niż tysiąc pasażerów na dobę, co stanowi obecnie decydujące kryterium o odbudowie linii kolejowej. Ponadto odcinek Spytkowice - Wadowice po jego uzdatnieniu do ruchu stanowiłby alternatywę dla ruchu pociągów w relacji Kraków - Zakopane w sytuacji, kiedy odcinek linii kolejowej nr 97 (Skawina - Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona) jest zamknięty dla ruchu z powodu awarii czy klęsk żywiołowych (takie sytuacje zdarzały się dość często przed 2002 r.). Planując odbudowę tej linii należałoby uwzględnić lokalizację przystanku Tomice (jest to siedziba gminy) położonego między Wadowicami i Radoczą.

2) Podjęcie najpóźniej w drugim półroczu 2026 r., bezpośrednio po zakończeniu rewitalizacji odcinka linii kolejowej nr 97 (Sucha Beskidzka - Żywiec) przerwanej rewitalizacji linii kolejowej nr 117 (Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona - Wadowice - Bielsko Biała GL). Jak wiadomo, w latach 2020-2022 zdołano zaledwie zrewitalizować krótki odcinek tej linii od Wadowic po Andrychów o długości 12 km. Należy tę linię poddać generalnemu remontowi na całej długości, zarówno w województwie małopolskim, jak również śląskim, a po rewitalizacji określić na niej maksymalną prędkość nie niższą niż 80

km/godz., wszędzie tam, gdzie na to pozwala geometria toru. Ponadto w celu zwiększenia przepustowości tej linii należałoby również reaktywować mijankę (stację) w Kalwarii Zebrzydowskiej, która zlikwidowano w 1990 r. Jest nadal widoczny nasyp po torowisku, a ponadto istnieją podpory (bramownice) trakcji elektrycznej nad tym torowiskiem. Należy też rozważyć budowę jednej mijanki na odcinku pomiędzy Wadowicami i Andrychowem (np. w Choczni Górnej) albo pomiędzy Andrychowem i Kętami (np. w Bulowicach).

3) Podczas rewitalizacji linii kolejowej nr 117 należy ostatecznie rozwiązać występujący od dziesiątek lat problem wiaduktu kolejowego na tej linii nad drogą krajową nr 52 w miejscowości Klecza Dolna (gmina i powiat wadowicki). Ów wiadukt ma prześwit 3,5 m i mimo wyraźnych znaków ostrzegawczych nakazujących objazd dla wysokich pojazdów, zakazy są systematycznie łamane przez kierowców, niekiedy kilka razy w tygodniu. Powoduje to nie tylko blokadę DK nr 52, ale przede wszystkim uszkodzenia konstrukcji wiaduktu, skutkujące okresowym wstrzymaniem ruchu pociągów, względnie ograniczeniem prędkości na wiadukcie do 30 km/godz.

Ponieważ wspomniany wiadukt został zbudowany w 1888 r. i stanowi on zabytek sztuki technicznej należałoby rozwiązać jego problem poprzez ustanowienie przejazdu kolejowego kat. „B” na DK nr 52 w poziomie, a przejazd pod wiaduktem ograniczyć jedynie do pojazdów o masie do 3,5 t. W niedużej odległości od wiaduktu w kierunku wschodnim, w miejscowości Barwałd Średni, od 2016 r. istnieje samoczynny przejazd kat. B” przy podobnym tzw. iloczynnie ruchu i to rozwiązanie na ogół zdaje egzamin.

4) Przynajmniej od letniej korekty rozkładu jazdy na lata 2024/25 należałoby wydłużyć bieg pociągu Nr 31102/13103 „Marszałek Piłsudski” relacji Warszawa Wsch. - Kraków Gł. do Bielska-Białej Gł. z wykorzystaniem linii kolejowej nr 621 (łąznicy w Kalwarii Zebrzydowskiej) z postojami w Skawinie, Kalwarii Żebrz., Wadowicach, Andrychowie i Kętach. Z pewnością w Krakowie Gł. byłaby wymiana pasażerów, a klientami tego pociągu na odcinku Kraków - Bielsko, z czasem przejazdu w granicach 2 godz. 10 min. byliby liczni studenci i pracownicy, studiujący i pracujący w Krakowie dojeżdżający do miast południowo-zachodniej Małopolski i samego Bielska-Białej. Aby przyspieszyć jego kursowanie po CMK mógłby być obsługiwany przez elektrowozy serii EP09/EU160, które osiągają prędkość 160 km/godz.

Wnoszący petycję: