



Ministerstwo Infrastruktury
RPW/5568/2020 P
Data: 2020-02-12

Rzeszów, dnia 8 lutego 2020 r.

Ministerstwo Infrastruktury
Departament Kolejnictwa
Warszawa

P E T Y C J A

złożona w trybie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach

Składający petycję: dr hab. Andrzej Nowakowski, prof. PWSZ w Tarnowie, zam. 35-103
Rzeszów, ul. Strzelnicza 16 m. 23 (wyraża zgodę na publikację
danych osobowych)

Przedmiot petycji: Odbudowa linii kolejowej nr 103 Wadowice – Spytkowice – Trzebinia

Niżej podpisany wnosi, aby w ramach rządowego programu „Kolej Plus” oraz przeciwdziałania zjawisku wykluczenia kolejowego została odbudowana linia kolejowa nr 103, licząca 38 km długości Wadowice – Spytkowice – Trzebinia, przynajmniej w pierwszej kolejności na odcinku Wadowice – Spytkowice, a następnie (w perspektywie czasowej do 2028 r.) na całej długości.

Jako pasjonat kolejnictwa oraz historyk kolei, zwłaszcza w Galicji i Małopolsce, pragnę petycję uzasadnić zarówno argumentami natury historycznej, jak również aktualnymi potrzebami pasażerów.

Linia kolejowa (LK) nr 103 zbudowana została w 1899 r., łącząc Trzebinę ze Spytkowicami do których kolej dotarła w 1884, Wadowicami (kolej w mieście pojawiła się na przełomie lat 1887/88) oraz Skawcami, leżącymi w ciągu komunikacyjnym w kierunku Zakopanego. Początkowo była to linia pod zarządem prywatnym, wykupiona przez Skarb Państwa w 1936 r. LK nr 103 na odcinku Wadowice – Skawce, w związku z budową zbiornika wodnego na rzece Skawie (obecnie Jeziora Mucharskiego) zamknięta została w 1988 r., a rozebrana w 1992 r. Na pozostałym przebiegu linia ta była czynna dla regularnej komunikacji pasażerskiej do dnia 7 października 2002 r., kiedy to bezterminowo zawieszony na niej ruch. Natomiast ruch towarowy sporadycznie odbywał się na niej do około 2009 r., kiedy to został wstrzymany wskutek braku zainteresowania ze strony lokalnych przedsiębiorców, a także w związku z degradacją techniczną linii (jej nieprzejezdnością). Nie

- została ona jednak wykreślona z rejestru sieci kolejowej w Polsce. Nadal na krótkich odcinkach: Trzebinia – Bolęcín oraz Spytkowice – Okleśna funkcjonuje jako bocznicą dla potrzeb miejscowych zakładów.

Kilka lat temu jeden z prywatnych przewoźników kolejowych, mających aktualną licencję na prowadzenie przewozów pasażerskich zamierzał przejąć tę linię od PKP PLK SA, uruchamiając na niej regularny ruch pasażerski, pod warunkiem dofinansowania rewitalizacji tej linii ze strony lokalnych samorządów, które jednak nie były zainteresowane tym tematem. O ile mi wiadomo, przy przebudowie stacji Trzebinia pozostawiono układ torowy i rozjazdy, umożliwiające w przyszłości wznowienie ruchu na tej linii, a także opracowano (czy też zamierza się opracować) studium wykonalności na odbudowę tej linii.

LK nr 103 już w okresie międzywojennym została doceniona dla prowadzenia pociągów, łączących Górny Śląsk i stolicę z Zakopanem z pominięciem węzła krakowskiego. W latach 1927-1939 tą linią od Spytkowic do Wadowic i dalej na południe kursował przyspieszony pociąg weekendowy relacji Katowice – Zakopane, a od 1939 r. aż do wybuchu drugiej wojny światowej w 1939 r. w sezonie turystycznym kursowały dwie albo nawet trzy pary pociągów przyspieszonych, a następnie pospiesznych relacji Warszawa – Zakopane. Po zakończeniu wojny, w latach 1947-1952 na tę linię ponownie skierowano pociąg pospieszny relacji Warszawa/Łódź – Zakopane. Pociąg relacji Warszawa – Zakopane o nazwie „Tatry” ponownie pojawił się na tej linii w 1965 r. i kursował do 1973 r. (w latach 1967-1973 był to pociąg ekspresowy). Natomiast w latach 1973-1977 na tę linię skierowano pociąg przyspieszony z Olsztyna i Łodzi do Zakopanego.

Również w nowej polskiej rzeczywistości po 1989 r. LK nr 103 miała znaczenie w ruchu pasażerskim. W latach 1992-2000 kursował nią pociąg pospieszny z Łodzi (Gdyni) do Zakopanego oraz 8-9 par pociągów lokalnych w ciągu doby, w tym pociąg relacji Sucha Beskidzka – Katowice przez Wadowice, Spytkowice i Oświęcim.

Niestety, poczynając od 1997 r. uczyniono wszystko aby doprowadzić do zamknięcia tej linii. Najpierw pod pretekstem uszkodzenia tej linii przez powódź, mimo ogólnie niezłego stanu torowiska, ograniczono dopuszczalną prędkość z 50 do 30 km/godz. Równocześnie zlikwidowano dogodne połączenia w stacji Spytkowice, w kierunkach na Kraków i Oświęcim. Te zabiegi zniechęciły pasażerów do korzystania z tej linii, przyczyniając się do znacznego spadku frekwencji. W ostatnim okresie przed jej zamknięciem ruch lokalny obejmował najwyżej trzy pary pociągów na dobę.

W tym miejscu należy stwierdzić jednoznacznie, co następuje:

Odbudowa LK nr 103 znacznie przyczyni się do ożywienia gospodarczego i zwiększenia ruchliwości społecznej mieszkańców północnej części powiatu wadowickiego (gmin Tomice i Spytkowice), a także mieszkańców Wadowic, stwarzając dla nich alternatywny dojazd koleją nie tylko do aglomeracji krakowskiej, co ma szczególne znaczenie wobec znanych perturbacji z Beskidzką Drogą Integracyjną, ale także do konurbacji górnośląskiej. Dlatego też odbudowę LK nr 103 można by rozpocząć od odcinka Wadowice – Spytkowice, liczącego 14 km, cechującego się brakiem posterunków, małą liczbą obiektów inżynierskich oraz względnie prostym profilem geometrycznym, pozwalającym na rozwinięcie prędkości pociągów nawet do 100 km/godz. W tym temacie przydałby się dodatkowy przystanek Tomice, w połowie drogi między Wadowicami a Radoczą, z tego względu, że wieś Tomice jest zarazem ośrodkiem władz gminnych. Połączenie koleją Wadowic ze Spytkowicami już dałoby możliwości łatwiejszego dotarcia do Oświęcimia i Katowic, pod warunkiem dobrego skomunikowania pociągów w Spytkowicach.

W dalszej kolejności należało by przywrócić do ruchu pozostały odcinek Spytkowice – Trzebinia, liczący 24 km długości. Wówczas, oprócz typowego ruchu lokalnego, można by na tę linię skierować jedną albo dwie pary pociągów międzywojewódzkich, choćby sezonowych, łączących centrum i północ Polski z Zakopanem, przywracając stan, który istniał do lat 2000-2002.

W tym stanie rzeczy uważam, że moja petycja jest w pełni zasadna.

Wnoszący petycję:

Andrzej Nowakowski