

Wnoszący petycie

Nr pisma: PLK115/01/19/DT



Ministerstwo Infrastruktury
RPW/26698/2019 P
Data: 2019-07-12

Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

PETYCJA

Dotyczy: *Petycja w sprawie ujęcia wariantu „mędrzechowskiego” w studium wykonalności dla przebiegu planowanego przedłużenia linii kolejowej z Buska-Zdroju do Tarnowa, w ramach projektu linii kolejowej nr 73 - Sitkówka Nowiny - Busko-Zdrój - Tarnów na osi CPK - Kielce - Tarnów - Nowy Sącz - Granica Państwa.*

Szanowny Panie Ministrze,

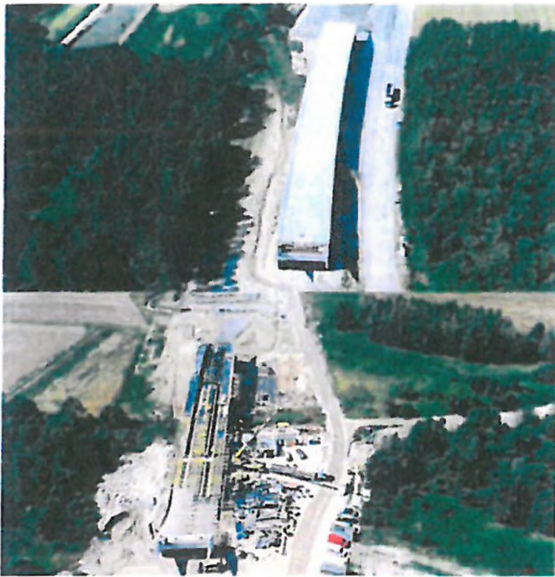
w nawiązaniu do petycji dotyczącej likwidacji linii kolejowej nr 115 Tarnów – Szczucin pod budowę ścieżki rowerowej z dnia 20 czerwca 2016 r., która wpłynęła 24 czerwca 2016 r. do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, gdzie w dniu 27 lipca 2016 r. w Departamencie Kolejnictwa została pomyślnie załatwiona oraz w nawiązaniu do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2019 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 899). **Zgodnie z ustawą z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. poz. 1195) w interesie publicznym apeluję o ujęcie „zdrojowego wariantu mędrzechowskiego” (odcinek Mędrzechów – Solec-Zdrój – Busko-Zdrój) w studium wykonalności dla przebiegu planowanego przedłużenia linii kolejowej z Buska-Zdroju do Tarnowa tj. łącznicy kolejowej spinającej linię nr 73 Sitkówka Nowiny – Busko-Zdrój z linią nr 115 Szczucin – Tarnów, w ramach siódmej szprychy projektu linii kolejowej na osi CPK – Kielce – Tarnów – Nowy Sącz – Granica Państwa.**

Uzasadnienie

Wnoszę o ujęcie 2-wariantu tzw. „mędrzechowskiego” - odcinek Mędrzechów → Solec Zdrój → Busko Zdrój jako preferowanego w przypadku działań przedprojektowych tj. opracowywania „Wstępnego studium wykonalności dla przedłużenia linii kolejowej z Buska - Zdroju do Tarnowa” merytorycznie argumentując to w poniższy sposób:

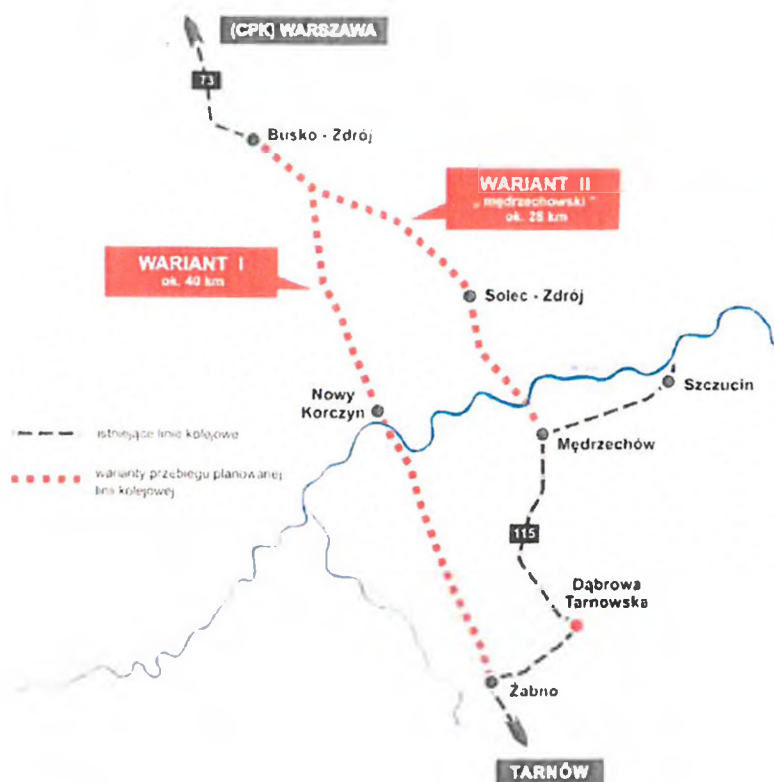
- 1) Na trasie mocno opóźnionej budowy obejścia Dąbrowy Tarnowskiej w ciągu drogi krajowej dk73 - zgodnie z podpisaną w dniu 10 lipca 2018 r. umową pomiędzy GDDKiA O/Kraków, a polsko-węgierskim konsorcjum wykonawczym Przedsiębiorstwo Wielobranżowe BANIMEX Sp. z o.o. - (Lider), AZI-BUD Sp. z o.o. - (Partner) i DUNA ASZFALT Út-és Mélyépítő Kft. - (Partner) zgodnie z terminem kontraktowym do 10 kwietnia 2020 r. mają powstać dwa nowe obiekty inżynierskie, dedykowane dla kolei, wraz z przebudowaną zgodnie z dokumentacją wykonawczą infrastrukturą kolejową WD-07 w km 113+784.60 (dk73) - w km kol. 23+214 i WD-05 km 112+335.10 (dk73) - w km kol. 25+526 (Rys 1) [nad zawieszoną 3 kwietnia 2000 r. dla przewozu pasażerskiego, a następnie w 2007 r. ruchu towarowego linią kolejową nr 115 Tarnów – Szczucin, na odcinku Żabno – Szczucin (od km 16,400 do km 49,121)]

Jednocześnie pragnę nadmienić, że w przypadku zaniechania przez PKP PLK modernizacji połączonej z rozbudową w celu wykorzystania dla ruchu kolejowego wskazanego odcinka trasy, w wyniku dwucyfrowego wzrostu cen materiałów budowlanych w latach 2017/2018, **sumaryczna wartość nowopowstałych „bezużytecznych” obiektów kolejowych na Powiślu Dąbrowskim, będzie wynosiła ponad 10 mln netto PLN.** Natomiast remont linii i dostosowanie jej przynajmniej do prędkości 100-110 km/h z pewnością zachęciłby niskokosztowych przewoźników pasażerskich takich jak Grupa SKPL do uruchomienia połączeń lokalnych dla mieszkańców powiatu dąbrowskiego / tarnowskiego np. w ramach przedsięwzięcia „Kolei Powiatowej” tj. pasażerskiego transportu kolejowego relacji (Szczucin) – Dąbrowa Tarnowska – Żabno – Tarnów – Tuchów, gdzie również dla spółek zajmujących się przewozem towarów byłoby to korzystne rozwiązanie.



Rys.1. Powstające wiadukty drogowe dedykowane kolei: WD-05 km 112+335,10 (dk73) - w km kol. 25+526 i WD-07 w km 113+784,60 (dk73) - w km kol. 23+214 nad zawieszoną do ruchu linią kolejową nr 115 Tamów - Szczucin, w ramach „Kontynuacji budowy obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej w ciągu drogi dk73”

- 2) Wnioskowane kolejowe połączenie komunikacyjne **Kielce – Busko-Zdrój – Mędrzechów** posiadające pierwszorzędne ogólnopolskie znaczenie, zarówno pod względem gospodarczym jak i strategicznym [Będące w cieniu faworyzowanej przez województwo małopolskie „linii piekielnej” tj. nowego połączenia Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna (linia nr 622/623)] jest ekonomicznie uzasadnione, gdyż jest to wariant najkrótszy, nie pomijający Dąbrowy Tarnowskiej [Rys. 2] (po raz pierwszy poddany szerokiej debacie publicznej w lipcu 1928 r., a następnie 8 marca 1935 r. na warszawskiej konferencji dotyczącej planów budowy, w której uczestniczyli m.in.: wojewoda kielecki Władysław Jarosz oraz starosta tarnowski Mieczysław Lissowski).

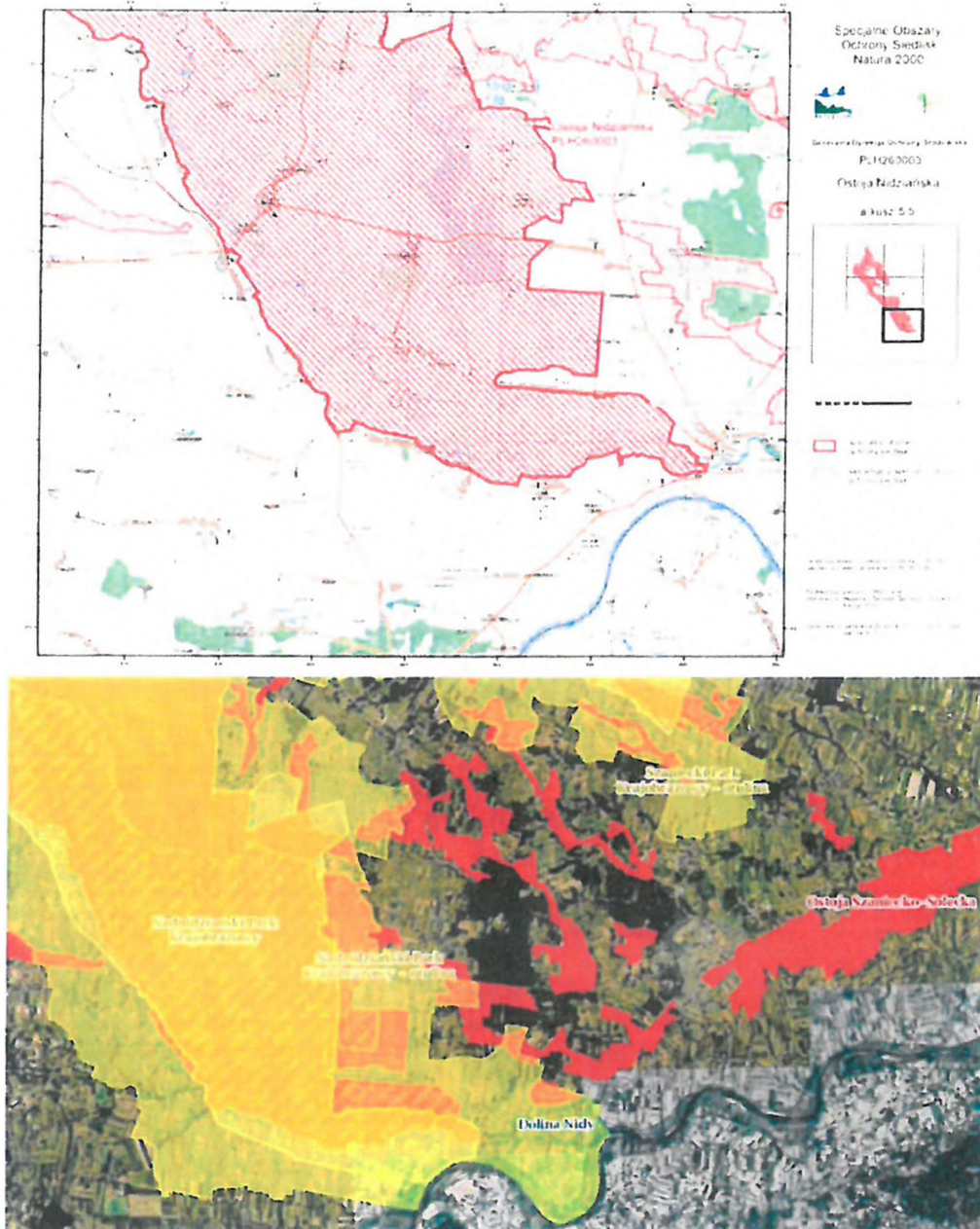


Rys.2. Warianty przebiegu planowanej łącznicy kolejowej spinającej linię nr 73 Sitkówka Nowiny – Busko-Zdrój z linią nr 115 Szczucin – Tarnów, w ramach siódmej szprychy projektu linii kolejowej na osi CPK – Kielce – Tarnów – Nowy Sącz – Granica Państwa.

Natomiast dotychczas lansowane przez Departament Strategii Transportu MI wytyczenie nowo projektowanego szlaku kolejowego w 1-wariantcie, bez krętych odcinków, w linii prostej przez Nowy Korczyn, mosty na Nidzie i Wiśle, do Żabna w województwie małopolskim, na bazie koncepcji z drugie połowy lat pięćdziesiątych, prowadzi m.in. do omińnięcia szerokim łukiem Dąbrowy Tarnowskiej (stolicy powiatu dąbrowskiego), co dla rozwoju tego 12-tyśięczonego miasteczka, znajdującego się na peryferiach rozwoju ekonomicznego – od wielu lat z najwyższą stopą bezrobocia w Małopolsce [Poziom bezrobocia na Powiślu Dąbrowskim, obecnie 10,6 % - stan na dzień 31 maja 2019 r. jest wyższy od poziomu w województwie małopolskim o 6,1 punktów procentowych oraz wyższy od stopy krajowej o 5,0 punktu procentowego.] nie jest korzystne, gdyż powoduje to dalszą jego marginalizację i pogłębienie tendencji do stopniowego wygaszania gospodarczego prowincji na rzecz koncentracji ekonomicznej w dużych ośrodkach miejskich.

Jak powszechnie wiadomo jednym z najważniejszych czynników, które determinują rozwój gospodarczy kraju, jest transport. Efektywnie funkcjonujący kolejowy system transportowy oraz nowoczesna infrastruktura pozytywnie wpływają na rozprzestrzenianie się wzrostu gospodarczego silnych ośrodków na te części kraju, które pozostają w stagnacji ze względu na słabą dostępność terytorialną.

- 3) Analizując mapę Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 - *Ostoja Nidziańska PLH260003 / Ostoja Szaniecko – Solecka PLH260034* [Rys.3] można stwierdzić, że będą problemy z poprowadzeniem linii nr 73 Sitkówka Nowiny – Busko - Zdrój – Tarnów **po prostej Busko - Żabno**. Z tego samego powodu z jakiego nie dało się wybudować obwodnicy Augustowa (jednojezdniowej drogi ekspresowej o długości 17,2 km) przez bagna Doliny Rospudy. Włączyć się do linii nr 115, pomijając torfowiska Doliny Nidy, bez większych problemów da się za to w Mędrzechowie - dzięki czemu „załapie się” również Dąbrowa Tarnowska - co niewątpliwie przyczyni się do zahamowania regresu w rozwoju społeczno-gospodarczym dąbrowszczyzny.



Rys.3. Mapa Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 - *Ostoja Nidziańska PLH260003 / Ostoja Szaniecko – Solecka PLH260034*

- 4) Poprzez łącznik pozwalający uzyskać połączenie Busko - Zdrój – Tarnów w wariantcie „mędrzechowski” oprócz korytarza towarowego łączącego Skandynawię i Bałkany (konkurencyjnego tj. tańszego oraz krótszego dla przewoźników niż transport zmodernizowaną linią kolejową E30 przez Kraków tudzież Podtęże – Piekielko), uzyskamy unikalną na skale UE linię zdrojową, która to powinna się znaleźć w pasażerskiej Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Ponieważ ten szlak kolejowy to część najkrótszej na południe Europy „uzdrowskiej autostrady szynowej” posiadającej ogromne znaczenie dla leżących na jej trasie szeregu uzdrowisk, w pierwszym rzędzie dla Solca (bez komunikacji kolejowej), Buska, Piwnicznej, Żegiestowa czy Krynicy – Zdrój.

Busko-Zdrój pozbawione przez ostatnie 13 lat dostępu do regularnych kolejowych przewozów pasażerskich, które to słynie ze swoich wód leczniczych, nie tylko w kraju ale i zagranicą uzyska międzynarodowe połączenie kolejowe wskutek czego możliwy będzie dalszy rozwój tej cennej miejscowości kuracyjnej, która przy właściwym pojętym zarządzaniu posiada wszelkie przymioty, by rozwinąć się w uzdrowsko licznie odwiedzane przez cudzoziemskich kuracjuszy. Podobnie ma się rzecz z sąsiednim Solcem-Zdrój. Krynica zaś po wybudowaniu linii Busko - Zdrój – Mędrzechów zbliży się do Warszawy, Łodzi i Pomorza o sto kilkanaście kilometrów.

- 5) Przedłużenie i rewitalizacja północnej odnogi linii kolejowej nr 115 Tarnów – Szczucin po wybudowaniu nowej linii/łącznicy pomiędzy Mędrzechowem → Solcem Zdrój → Buskiem Zdrój zmieni system komunikacyjny kraju wypełniając lukę w sieci kolejowej pozostawanej po granicach między zaborem rosyjskim i austrowęgierskim.

Notabene podczas terytorialnej aneksji Rzeczypospolitej Polskiej władze rosyjskie w XIX w. nie zezwalały na budowę linii kolejowych na zachodnich kresach byłej Kongresówki ze względów strategicznych, gospodarczych i politycznych, celowo nie chcąc dopuścić do rozwoju gospodarczego polskich dzielnic. Obecnie przy odmiennych warunkach makroekonomicznych, należy przystąpić do rozbudowy sieci linii kolejowych na tym obszarze.

Wnioskowana inwestycja umożliwi znaczące skrócenie czasu podróży z centralnej Polski do Tarnowa, Nowego Sącza oraz Krynicy, a także przywróciłaby Tarnowowi (byłemu miastu wojewódzkiemu) funkcję ważnego węzła kolejowego z korzyścią dla rozwoju całego zubożającego i wykluczonego komunikacyjnie północnowschodniego subregionu województwa małopolskiego.

Ponadto forsowany projekt umożliwi utworzenie międzynarodowego szlaku kolejowego na terenie województwa świętokrzyskiego - od granicy z Litwą przez Białystok, Radom, Kielce, Busko, Tarnów aż do granicy ze Słowacją i dalej na Bałkany, który uzupełniłby ofertę transportową korytarza „Bursztynowego” RFC11 (*Rail Freight Corridors*) łączącego wschodnią i południową granicę naszego kraju. Nowa linia pozwoliłaby na przekierowanie składów towarowych z pominięciem obciążonych ruchem pasażerskim linii Krakowskiego Węzła Kolejowego, co poprawiłoby niezawodność transportu szynowego.

Dlatego wysoce zasadne jest, aby ze środków Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) przy współudziale Świętokrzyskiego oraz Małopolskiego Urzędu Marszałkowskiego w np. ramach Krajowego Programu Kolejowego na lata 2023-2030 lub kolejnej edycji rządowego Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej, zwanego „Kolej Plus” zostałyby podjęte działania przedprojektowe tj. opracowanie koncepcji z elementami studium wykonalności dla nowej linii kolejowej do Buska oraz modernizacji istniejącej linii nr 115 tzw. „Szczucinki”, gdzie prace studialne raz na zawsze rozstrzygnęłyby, czy wariant „mędrzechowski” koncepcji przebiegu korytarza kolejowego jest najbardziej optymalny. W opracowaniu tym przeprowadzono by analizy techniczne, w których znalazłyby się szczegółowe rozwiązania dla nowobudowanej i modernizowanej linii. Oponenti ponownego uruchomienia „Szczucinki”, otrzymaliby inferencje ekonomiczno-finansowe, w ramach których przeprowadzono by szereg wnikliwych analiz mających na celu określenie efektywności finansowej i ekonomicznej Projektu. Wreszcie opracowano by modele finansowania i realizacji przedsięwzięcia, na podstawie których mogłaby zostać podjęta decyzja o realizacji inwestycji.

- 6) Brak budowy sojuszu pomiędzy województwem świętokrzyskim, które w XIX w. terytorialnie należało do zaboru rosyjskiego, a województwem małopolskim, które przynależało do zaboru austriackiego tj. brak kolejowego otwarcia Tarnowa na nowy korytarz transportowy na linii Północ – Południe (polskie porty morskie – Warszawa – Projekt CPK - (Opoczno) - Kielce - Tarnów - Muszyna – [Koszyce Słowacja]), a co za tym idzie luka w „tanim” szynowym transporcie towarowym (odciążającym krakowski węzeł kolejowy) powodują m.in. wyższe koszty lokalnej produkcji, przez co pogrążonemu w stagnacji od końca lat 90-tych województwu świętokrzyskiemu oraz byłemu województwu tarnowskiemu grozi wyludnienie.

[Z opracowania „Raport o stanie miasta – 2018” wynika, że na koniec ub. roku Tarnów liczył 107,9 tys. ludności, natomiast rok wcześniej 108,7 tys., więc każdego roku traci on około 1 proc. mieszkańców. Taka tendencja trwa już od kilkunastu lat (nadmieniając, jeszcze w 2002 roku Tarnów liczył prawie 120 tys. mieszkańców) i na razie nic nie wskazuje na to, że wkrótce zostanie zahamowana. Na tę niekorzystną sytuację wpływają głównie dwa czynniki: emigracja zarobkowa lub migracja do innych miast w kraju oraz utrzymujący się ujemny przyrost naturalny. Wiele innych miast także cierpi z powodu szybkiego ubytku ludności, nawet 8 miast wojewódzkich jest po tym względem pod kreską, ale w Tarnowie tempo wyludnienia jest niepokojąco duże. Według prognozy Polskiej Akademii Nauk dziś Tarnów niebędący już ośrodkiem 100-tysięcznym, gdyż sporo osób, które wyjechały z miasta, wciąż jeszcze nie uporządkowało swoich spraw meldunkowych, w 2050 roku będzie posiadał tylko 57 tysięcy mieszkańców. Nieco bardziej optymistyczny w swoich szacunkach jest GUS, który przewiduje 72 i pół tysiąca mieszkańców.]

- 7) **Mędrzechów koło Tarnowa**, to „niewykorzystany” węzeł komunikacyjny na osi Północ – Południe, który 5 lutego 1949 roku oprócz rejonu Zabierzowa Bocheńskiego oraz Igołomii-Wawrzeńczyk został wytypowany (z spośród 13 lokalizacji: Dzierżno, Blachownia, Koźle, Kędzierzyn, Bycina, Libiszów, Kuźnia Raciborska, Zabierzów Bocheński, Zator, Skawina, Pleszów, Igołomia, Mędrzechów) przez Regionalną Dyрекcję Planowania Przestrzennego z Krakowa do lokalizacji Nowej Huty (kombinatu metalurgicznego oraz kompleksu osiedli, zapewniających miejsce do zamieszkania dla jego pracowników).

W kwestii rejonu Mogiły-Pleszowa – Dyrekcja wskazała kilka argumentów za lokalizacją – dogodnie połączenie z drogą wodną, istniejąca infrastruktura komunikacyjna, zapewniona aprowizacja, dogodny teren pod budownictwo mieszkaniowe, łatwość transportu rudy z ZSRR. Jako argumenty przeciw wymieniono: bliskość rejonu miejskiego krakowskiego, położenie w bliskim sąsiedztwie lotniska cywilnego, ewentualne trudności w rozbudowie komunikacji kolejowej i drogowej, niewłaściwe użycie bardzo dobrych gleb.

Opinia krakowskich specjalistów nie miała jednak wpływu na podjęte ustalenia w kwestii lokalizacji Nowej Huty i ostatecznie 24 lutego 1949 roku decyzję o usytuowaniu Nowej Huty na terenach rolniczych w pobliżu Krakowa podjął Hilary Minc, wicepremier, minister przemysłu i handlu oraz przewodniczący Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego. Prace rozpoczęto natychmiast, w pierwszej kolejności wywłaszczając właścicieli ziemi z podkrakowskiej wsi Mogiła, którym za żyzną ziemię zapłacono nie więcej niż kilka procent jej wartości.

Szanowny Panie Ministrze, mając na uwadze powyżej przedstawione rozbudowane uzasadnienie, zwracam się z prośbą o pozytywne rozpatrzenie niniejszej petycji

„ Zgodnie z art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach **nie wyrażam** zgody na umieszczenie moich danych osobowych na stronie BIP MI ”

Z poważaniem,

