

## BUDOWA NOWEJ LINII KOLEJOWEJ PODŁĘŻE – MUSZYNA

---

**Piotr Majerczak**

mgr inż., Dyrektor Regionu Południowego PKP PLK S. A. tel. 795 499 912, e-mail: piotr.majerczak@plk-sa.pl

---

*Streszczenie. Pomysł połączenia kolejowego Krakowa z Nowym Sączem powstał już w XIX wieku. Od tego czasu opracowane zostało wiele koncepcji, projektów wstępnych, studiów wykonalności oraz innych dokumentów, które jednak ze względu na potrzebę zaangażowania dużych środków finansowych, z powodu trudnych warunków terenowych (konieczność budowy dużej ilości tuneli/estakad) nie doczekały się realizacji. Wpisanie przedmiotowego połączenia jako jednego z elementów Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), ujęcie Projektu w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oraz awans na listę podstawową Krajowego Programu Kolejowego sprawiają, że tak dużej szansy na realizację tego przedsięwzięcia jak dzisiaj jeszcze nie było.*

**Słowa kluczowe:** Podłęże-Piekiełko, szybko do Krynicy, szybko do Zakopanego

### Długa droga do Piekiełka<sup>1</sup>

132 lata temu, dnia 20 maja 1884 roku dziennik Czas informował, że wybrana przez Radę Miejską - Komisja do spraw kolejowych odbyła posiedzenie pod przewodnictwem Prezydenta. Uchwalono wnieść petycję do koła poselskiego polskiego w Wiedniu i do ministerstwa handlu podnosząc ważność linii łączącej Kraków względnie Wieliczkę z Dobrą lub Nowym Sączem. Linia ta ma wielkie znaczenie strategiczne i handlowe i będzie najkrótszą linią prowadzącą do krajowych uzdrowisk.

28 maja przebywający w Krakowie minister hr. Pino na dworcu kolejowym przyjął deputację koncesjonaryszy<sup>2</sup> złożoną z pp. Zygmunta Pruszyńskiego i Henryka Turnana. Jednym z atutów miało być ułatwienie wywozu urobku z wielkich kamieniołomów ciągnących się od Dobczyc aż do Raciechowa. Już 01 czerwca ukazuje się informacja o udzieleniu koncesji na budowę tej linii.

18 października informacja że Marszałek Rady powiatowej Wielickiej wniósł petycję do posła o poparcie przez Sejm u Rządu budowy kolei diagonalnej Wieliczka – Dobra. W grudniu tegoż roku Wydziały Rad Powiatowych w Krakowie i Limanowej wniosły podania do Rady Państwa.

---

1 Na podstawie wspomnień Jerzego Bąkowskiego, emerytowanego projektanta, obecnie sekretarza Klubu Seniora w SITK RP Oddział w Krakowie tel.: 607 610 673.

2 Pisownia oryginalna

W lutym 1885 roku jest już uznanie ważności linii przez władze wojskowe, podkreśla się, że monumentalne budowle w Krakowie, forty, wszystkie mosty w Galicyi, Królestwie Polskiem i na Szląsku korzystają z kamieniołomów w Dobczycach.

W styczniu 1886 roku Koncesyja wstępna na budowę linii kolei lokalnej, udzielona panu Henrykowi Turnau, została przedłużona do 1 lipca 1886.

„Czasopismo Techniczne” 15 lutego 1894 r. publikuje obszerny plan budowy kolei lokalnych. Są tam między innymi linie: Kalwaryja-Bochnia, Chabówka-Nowy Targ-Zakopane oraz Zakopane-Nowy Sącz-Szczawnica-Stary Sącz.

W 1889 pojawiają się pomysły na budowę linii: Podgórze-Lubień / Mszana Dolna i Kalwaria-Myślenice-Bochnia.

2 czerwca 1900 r. odbyła się pierwsza sesja nowo wybranej na trzy lata krajowej Rady Kolejowej. Rada uchwaliła poparcie projektu budowy linii kolejowej z Podgórza przez Myślenice do Lubnia i ze Szczawnicy do Nowego Sącza. 10 grudnia Rada oświadczyła się za tem, aby projektowana linia z Podgórza przez Myślenice do Lubnia mogła być objętą programem najbliższej akcji kolejowej.

10 kwietnia 1901 r. konferencja pod przewodnictwem Dyrektora Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń, posła na Sejm dr Gustawa Romera postuluje budowę linii Wieliczka-Tymbark lub Dobra. Rozpoczęto rokowania z Gminą Kraków o przyczynienie się do kosztów budowy kwotą trzysta tysięcy koron. 15 maja w gmachu sejmowym zbiera się krajowa Rada Kolejowa. Pojawia się propozycja budowy lokalnej wąskotorowej linii Podgórze-Myślenice-Lubień. Bank Krajowy jest wstrzeźliwy w sprawie wnioskowanego kredytu w wysokości 2 000 000 koron.

11 stycznia 1907 roku odbywa się dyskusja parlamentarnej Komisji Kolejowej Polskiej nad projektem wąskotorowej linii kolejowej Podgórze – Myślenice-Lubień.

Rok 1908 na budowę kolei Kraków-Wieliczka-Dobczyce-Myślenice-Mszana Dolna poszczególne powiaty oraz prywatni sponsorzy zadeklarowali 600 000 koron.

18 stycznia 1909 roku odbywa się posiedzenie Rady Kolejowej w sprawie budowy linii Muszyna-Krynica, Wieliczka-Myślenice-Mszana Dolna, Nowy Sącz-Szczawnica-Nowy Targ. Pojawia się temat budowy kolejki górskiej Zakopane-Świnica.

I tak nieuchronnie za kryzysem nadciąga I Wielka Wojna Światowa.

W Odrodzonej Polsce priorytetami są: odbudowa zniszczeń wojennych, połączenie odrębnych systemów z trzech zaborów, budowa nowych linii mających znaczenie gospodarcze: „Linia Węglowa” Śląsk-porty, połączenie Krakowa z Warszawą przez Miechów, dla rozwoju turystyki kolejka linowa Kuźnice-Kasprowy Wierch, linowo-terenowa na Gubałówkę i na Górę Parkową, połączenie Muszyny z Krynica.

Na tych intensywnie budowanych obiektach mija kolejne dwudziestolecie i tym razem Druga Wojna Światowa przynosi kolejne zniszczenia i lata odbudowy. Nowe priorytety i nowe zadania.

W 1951 roku powstaje Biuro Projektów Kolejowych. Kadre stanowią inżynierowie którzy przeszli praktykę zawodową na kolei, a więc sprawy kolei znają z praktyki. Przez wiele lat biuro ma wyłączność na opracowania dla kolei. Oprócz wielu projektów związanych z odbudową i modernizacją, pojawiają się zlecenia na opracowania studyjne. Pod koniec lat 50-tych w zespole mgr inż. Zenona Idzikowskiego podjęty jest temat skrócenia dojazdu do Zakopanego przez Myślenice, doliną Raby, z przebudową stacji Zakopane, ukrycie jej „pod ziemią” w przewidywaniu, że kiedyś dojdzie do realizacji tunelu pod Tatrami na stronę Słowacką (jak doniosła prasa w miesiącu czerwcu 2016 r. w czasie wizyty roboczej Prezydenta A. Dudy na Słowacji powrócił ten temat). Rozważano też możliwość budowy linii na trasie: Bukowina-Witów-Chochołów zprzyszościowym połączeniem ze Słowacką linią podtatrzanską. Powstałaby możliwość objeżdżania wokół Tatr. Zespół profesora Czyczyły z Politechniki Krakowskiej zaproponował budowę kolejki wąskotorowej z Piwnicznej do Szczawnicy.

W 1981 w czasie gdy Dyrektorem Biura był mgr inż. Zbigniew Ślósarczyk roku pojawił się temat wyznaczenia trasy Podłęże-Piekielko. Zespół: mgr inż. Marek Setkowicz i Jerzy Bąkowski rozpoczęli realizację tego zadania. Zadanie polegało jedynie na wynalezieniu możliwego pokonania skomplikowanego górzystego terenu linią dla której założono szybkość 160 km/h. Zaproponowana trasa została zaakceptowana i na jej podstawie zostały zarezerwowane tereny. Bardzo wysoki koszt realizacji był przeszkodą dla rozpoczęcia inwestycji. W tym samym czasie zespół mgr inż. Stanisława Ruchałowskiego opracował koncepcję modernizacji linii Chabówka-Nowy Sącz.

Upłynęło kolejnych 10 lat konieczne było opracowanie aktualizacji projektu.

W 2001 roku Oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie zorganizował Konferencję Naukową nt. „Projekt połączeń kolejowych Kraków Muszyna/Zakopane. Celem Konferencji była: prezentacja i ocena koncepcji, studiów i projektów tras linii kolejowej Kraków-Nowy Sącz-Muszyna / Zakopane wraz z przejściem na Słowację, oraz przedstawienie uwarunkowań społecznych, gospodarczych i ekonomicznych poszczególnych tras.

Dociekliwe referaty są zamieszczone zostały w Zeszytach Naukowo-Technicznym Nr 44 Oddziału SITK RP w Krakowie w serii Materiały Konferencyjne.

Wreszcie po wielu latach linia kolejowa Podłęże-Tymbark-Nowy Sącz-Muszyna ujęta została w europejskiej „Umowie o ważniejszych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących» (Umowa AGTC), podpisanej w Genewie 1 lutego 1991 . oznakowana jako C 30/1 (odgałęzienie korytarza E 30 Drezno - Lwów).

W Mangalii (Rumunia) 7 lipca 2001 roku szefowie kolei Rumunii, Polski, Słowacji i Ukrainy podpisali „Memorandum w sprawie współpracy w celu modernizacji i rozwoju linii kolejowej Gdańsk-Muszyna-Konstanca” potwierdzając potrzebę usprawnienia transportu kolejowego na kierunku północ – południe (Bałkany). Po przyłączeniu Bułgarii i Rumunii do Unii Europejskiej sprawa ta nabrała nowego znaczenia.

Przedsięwzięcie zostało ponadto ujęte w wielu dokumentach strategicznych, takich jak:

- Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego,
- Planie Zagospodarowania Przestrzennego Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego,
- Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego – jako realizacja korytarza VI oraz jako najważniejszy obszar działania z zakresu infrastruktury kolejowej,
- Master Planie dla transportu kolejowego do roku 2030.

We wrześniu 1996 r. Dyrekcja Generalna PKP ujęła w programie modernizacji infrastruktury na lata 2000 ÷ 2010, budowę nowej linii kolejowej Kraków-Tymbark, jako uzupełnienie korytarza transportu kombinowanego C 30/1.

W ślad za tym, w 1999 r. ze środków ówczesnej Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej zostało zlecone firmie GiBB Polska sp.z o.o. studium wykonalności „Modernizacja i uzupełnienie układu kolejowego w obszarze: Kraków-Nowy Targ-Zakopane-Muszyna, wraz z przejściem na Słowację.” Studium zostało odebrane w 2001 r.

W studium szczegółowo przeanalizowano i dokonano oceny podstawowych rozwiązań technicznych i funkcjonalnych nowej linii oraz dla rekomendowanych wariantów trasowania w korytarzach: myślenickim (Kraków Bieżanów-Wieliczka-Myślenice-Mszana Dolna) iszczyrzyckim (Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark i Szczyrzyc-Mszana Dolna). Wyniki fazy II studium pozwoliły zweryfikować wybrane warianty trasowania pod względem niezbędnych nakładów na ich wdrożenie, jak i pod kątem końcowych ocen efektywności ekonomiczno finansowej. Wybrano przebieg nowoprojektowanej linii kolejowej zw. „Korytarz Szczyrzycki”.

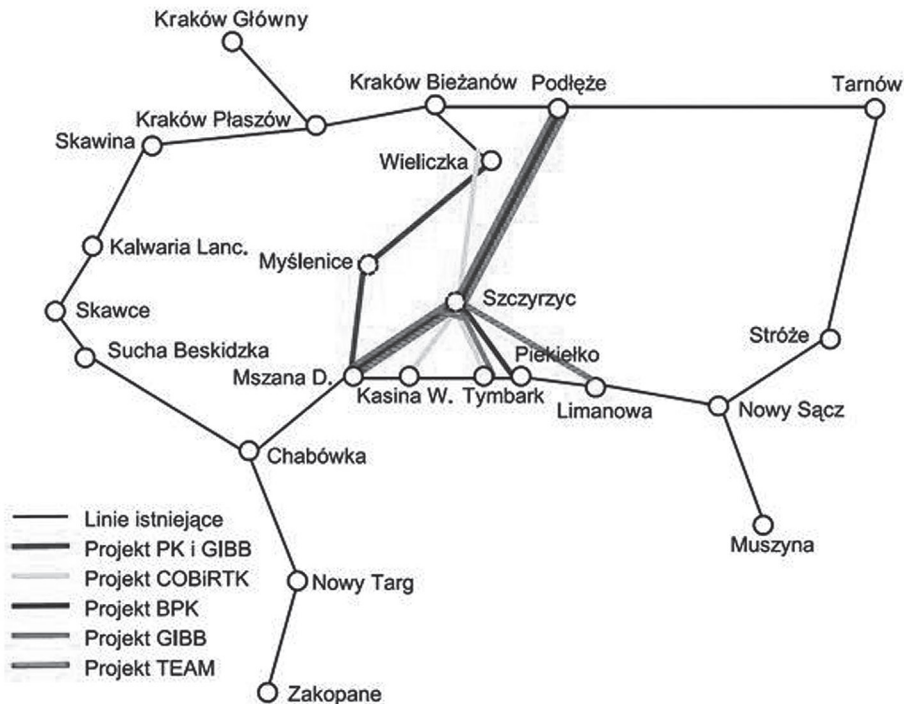
Prace nad projektami wstępnymi modernizacji linii kolejowych do Muszyny i do Zakopanego rozpoczęły się w 1998 roku. Ministerstwo Handlu Zagranicznego Włoch dekretem z dnia 20 maja 1998 r. przyznało wkład finansowy na projekt wstępny nowej linii kolejowej Podłęże-Piekielko oraz na projekt modernizacji linii Chabówka-Mszana Dolna-Tymbark. Prace projektowe trwały 1,5 roku i w marcu 2000 r. projekty zostały przekazane stronie polskiej.

Na kontynuację prac projektowych na odcinku Tymbark-Nowy Sącz-Muszyna Rząd Włoch w 1999 r. przyznał wkład finansowy (granty) dla dwóch projektów kolejowych dla Polski. Dekretem Ministerstwa Handlu Zagranicznego z dnia 21 lipca 1999 r. przyznano wkład finansowy dla wstępnych projektów modernizacji odcinków linii Piekielko-Stary Sącz i Stary Sącz-Muszyna. Projekty te zostały zakończone i przekazane stronie polskiej w 2001 roku.

W założeniach projektowych uwzględniono standardy techniczne zawarte w zał. nr III do Umowy AGTC. Dla nowo projektowanego odcinka przyjęto dla pociągów pasażerskich prędkość  $V_{\max} = 160$  km/h dla taboru klasycznego i 200 km/h – z wychylnym pudłem. Dla odcinków modernizowanych przyjęto  $V_{\max} = 120$  km/h dla taboru klasycznego i 160 km/h z– wychylnym pudłem.

### Na odcinku:

- Podłęże-Szczyrzyc-Piekiełko: linia dwutorowa  $V=160/200$  km/h, 225 kN/oś (250 kN/oś na obiektach inż.) o długości 50,136 km,
- Szczyrzyc-Mszana Dolna-Chabówka: linia dwutorowa  $V=120/160$  km/h, 225 kN/oś (250 kN/oś na obiektach inż.) o długości 30,000 km,
- Piekiełko-Limanowa-Stary Sącz: linia dwutorowa  $V=160/200$  km/h, 225 kN/oś (250 kN/oś na obiektach inż.) o długości 36,767 km,
- Stary Sącz-Muszyna: linia dwutorowa  $V=120/160$  km/h, 225 kN/oś.



Rys.1. Porównanie proponowanych przebiegów nowej linii w poszczególnych opracowaniach

Trasowanie linii kolejowej wielokrotnie zmieniano po konsultacjach społecznych wsamorządach gminnych. Ostatecznie wyznaczony i wytrasowany korytarz kolejowy przesłano do władz samorządowych, przez których tereny przebiega zaprojektowana linia kolejowa.

W 2010 roku władze Spółki PKP PLK S.A. podjęły decyzję o powołaniu Zespołu Kierownika Kontraktu dla realizacji zadania pt. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii Chabówka – Nowy Sącz”, który miał się zająć aktualizacją opracowanej wcześniej dokumentacji przedprojektowej, co w przyszłości miało umożliwić realizację projektu. Jako, że wcześniejsze (przedstawione powyżej) opracowania powstały w parciu o ówczesne uregulowania prawne oraz warunki techniczno-eksploatacyjne ich charakterystyki przewozów pochodzących z końca lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, dlatego też zachodziła konieczność ich aktualizacji.

W październiku 2010 roku rozpoczęto prace związane z analizą planów zagospodarowania przestrzennego, pod kątem aktualnego stanu prawnego gruntów znajdujących się w obszarze planowanego przebiegu nowej linii kolejowej. Ze wstępnych ustaleń wynika, iż przy założeniu, że przebieg nowej linii kolejowej będzie zbliżony do koncepcji TEAM Engineering, w dużym stopniu trasa ta została ujęta w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub studium uwarunkowań i planowania przestrzennego na terenach poszczególnych gmin co w znacznej mierze może ułatwić pozyskanie gruntów pod przedmiotową inwestycję.

Dnia 17 stycznia 2011 roku przesłano do Ministerstwa Infrastruktury wstępny harmonogram realizacji projektu. Dnia 14 marca 2011 Ministerstwo Infrastruktury przesłało w odpowiedzi pismo polecające rozpoczęcie prac przygotowawczych dla przedmiotowej inwestycji zgodnie z przedłożonym harmonogramem, jednocześnie informując o podjęciu decyzji w sprawie konieczności aktualizacji posiadanego studium wykonalności.

W ślad za tym, dnia 23 maja 2011 roku Uchwałą Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. została podjęta decyzja o zaciągnięciu zobowiązania pieniężnego spółki na wykonanie aktualizacji posiadanego studium wykonalności.

Jako, że realizacja zadania pt. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii Chabówka-Nowy Sącz” stanowi część realizacji planu modernizacji sieci transeuropejskich korytarzy transportowych (TEN) na terenie Polski i ma za zadanie usprawnienie oraz rozwój wymiany towarowej, poprawę warunków podróżowania pasażerów w Europie na kierunku Polska-Słowacja-Węgry-Rumunia, oraz wzmocnienie spójności gospodarczej i społecznej w regionie, a tym samym trwały rozwój obszarów aglomeracji miejskich i wiejskich zlokalizowanych wzdłuż tej linii, w dniu 20 grudnia 2010 roku Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął decyzję o przedłożeniu propozycji zmian do opracowywanego przez Ministerstwo Infrastruktury propozycji rewizji kolejowej sieci TEN-T, wśród których połączenie Podłęże-Tymbark-Nowy Sącz-Muszyna-granica państwa zostało oznaczone jako nowy element sieci bazowej (core) – HS.

19 października 2011 r. Komisja Europejska opublikowała 2 projekty legislacyjne, dotyczące kształtu oraz wdrażania sieci TEN-T w perspektywie finansowej 2014÷2020:

- projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej
- projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”

W przedmiotowym projekcie połączenie kolejowe Krakowa z przejściem granicznym Muszyna-Plavec, którego integralną częścią są zarówno planowana do budowy linia kolejowa Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark/Mszana Dolna, jak i planowana do modernizacji istniejąca linia kolejowa Chabówka-Nowy Sącz, zostało ujęte w ramach sieci TEN-T jako część sieci kompleksowej.





*Fot.1. Projekt kolejowej sieci TEN-T na terenie Polski*

W tym samym czasie rozpoczęły się prace związane z przygotowaniem dokumentacji przetargowej na wyłonienie wykonawcy aktualizacji przedmiotowego studium wykonalności. Wczerwcw zakończone zostały prace związane z opracowaniem Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ), który następnie został przesłany do Centrum Realizacji Inwestycji w celu akceptacji – trwa weryfikacja materiałów.

Głównymi założeniami do realizacji w/w opracowania stały się wyniki poprzednich analiz studialnych. Nowe zadanie pt. „Budowa nowej linii kolejowej Podlęż-Szczyrzyc-Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii Chabówka-Nowy Sącz” zakładało budowę ok. 57 km nowej linii kolejowej Podlęż-Szczyrzyc-Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizację istniejącej linii kolejowej Chabówka-Nowy Sącz (76 km).

Planowana do budowy nowa linia kolejowa Podlęż-Szczyrzyc-Tymbark (oznaczona numerem 622) o długości ok. 45 km ma odgałęziać się w rejonie stacji Podlęż od linii o znaczeniu państwowym nr 91 (Kraków-Medyka-korytarz E30), a następnie w rejonie miejscowości Tymbark połączyć się z istniejącą linią kolejową nr 104 (Chabówka-Nowy Sącz), Stanowić będzie część ciągu komunikacyjnego Kraków-Tymbark-Nowy Sącz-Muszyina-Granica Państwa.

Planowana do budowy nowa linia kolejowa Szczyrzyc-Mszana Dolna (oznaczona numerem 623) o długości ok. 12 km ma się odgałęziać od nowobudowanej linii Podłęże-Tymbark w rejonie miejscowości Szczyrzyc, następnie połączyć się z istniejącą linią kolejową nr 104 (Chabówka-Nowy Sącz) w miejscowości Mszana Dolna. Będzie stanowić część ciągu komunikacyjnego Kraków-Mszana Dolna-Chabówka-Nowy Targ-Zakopane.

W założeniach projektowych przyjęto standardy techniczne zawarte w zał. nr III do Umowy AGTC. Dla nowo projektowanych odcinków zakładano dla pociągów pasażerskich  $V_{\max} = 160 \text{ km/h}$  dla taboru klasycznego i  $200 \text{ km/h}$  dla taboru z wychylnym pudłem. Zarówno trudne warunki ukształtowania terenu, jak i konieczność spełnienia wymagań w zakresie standardów projektowych (prędkość, pochylenie) przewidzianych w umowach europejskich AGC i AGTC spowodowały, że wzdłuż przedmiotowych linii zaistniała potrzeba budowy tuneli i estakad na długości ok. 21 km co stanowi ok. 36% ich całkowitej długości.



Fot.2. Istniejące oraz projektowane połączenie Krakowa z Nowym Sączem oraz Chabówką

W związku z wysokimi kosztami realizacji przedsięwzięcia, a tym samym koniecznością szukania niestandardowych rozwiązań dla sfinansowania projektu podjęto decyzję o włączeniu do analiz finansowych modelu partnerstwa publiczno-prywatnego. W związku z tym od grudnia 2011 r. do lipca 2012 r. dla realizacji zadania pn. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii Chabówka-Nowy Sącz” w myśl Dyrektywy 2004/17/WE przeprowadzony został dialog techniczny, który miał na celu pozyskanie wszelkich informacji związanych z możliwością finansowania bądź współfinansowania przedmiotowego zadania przez sektor prywatny oraz wstępne



określenie warunków współpracy z potencjalnym partnerem prywatnym przy realizacji przedmiotowego zadania.

Z informacji otrzymanych w trakcie spotkań z przedstawicielami sektora prywatnego wynika, iż jest duże zainteresowanie projektem, tak po stronie potencjalnych partnerów prywatnych, jak i instytucji finansujących. Uzasadnione jest również, aby ze względu na obecną sytuację na rynkach finansowych oraz ograniczone możliwości finansowania tego typu projektów przez banki komercyjne, możliwe było pozyskanie środków z Unii Europejskiej w perspektywie 2014 ÷ 2020.

Jednym z wniosków nasuwających się po przeprowadzeniu dialogu technicznego było, aby poza planowaną aktualizacją studium wykonalności, Wykonawca opracował również modele finansowania i realizacji przedsięwzięcia z uwzględnieniem partnera prywatnego wraz z rekomendacją najkorzystniejszego modelu dla Zamawiającego. Wykonawca w ramach tego zamówienia miał również za zadanie udzielić wsparcia Zamawiającemu w trakcie ewentualnego postępowania przetargowego na wybór partnera prywatnego oraz procesu zamknięcia finansowego i prawnego projektu.

W ślad za tym, uzupełniona została dokumentacja przetargowa i w dniu 31 sierpnia 2012 roku zostało ogłoszone postępowanie w trybie przetargu nieograniczonego na wykonanie aktualizacji Studium Wykonalności dla przedmiotowego Przedsięwzięcia. Wymagania dla oferentów zostały postawione wysoko, zarówno w stosunku do wiedzy i doświadczenia Wykonawcy, jak i dla koordynatorów poszczególnych branż (w szczególności koordynatora ds. partnerstwa publiczno-prywatnego). Zainteresowanie postępowaniem zgłosiły firmy międzynarodowe mające duże doświadczenie przy realizacji projektów z udziałem PPP.

W dniu 15 maja 2013 roku została podpisana umowa na wykonanie Aktualizacji studium wykonalności dla zadania pt. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii Chabówka-Nowy Sącz” w ramach projektu „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowej Nowy Sącz-Muszyna-granica państwa i Chabówka-Nowy Sącz”. Wykonawcą w/w prac zostało Konsorcjum: Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o. (lider), WS Atkins-Polska Sp. z o.o (obecnie Multiconsult AS), Wierzbowski Eversheds Sp. k. („Wierzbowski Eversheds”).

Planowane do aktualizacji studium wykonalności zostało podzielone na Etapy:

- Etap I-Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych;
- Etap II - Analizy ruchowo-marketingowe wariantów modernizacyjnych;
- Etap III - Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru;
- Etap IV- Analizy techniczne wariantów realizacji zadania wraz z oszacowaniem kosztów;
- Etap V- Analiza środowiskowa (inventaryzacja środowiskowa);
- Etap VI- Analiza AKK i wybór wariantu;
- Etap VII- Opracowanie kompletnego wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych;

- Etap VIII -Uszczegółowienie analiz dla wybranego wariantu inwestycyjnego;
- Etap IX- Opracowanie analizy opcji realizacji przedsięwzięcia - modele finansowania;
- Etap X- Procedura wyboru partnera prywatnego dla przedsięwzięcia;
- Etap XI - Sporządzenie wniosków o dofinansowanie ze środków unii europejskiej zadania inwestycyjnego określonego w Etapie VIII;
- Etap XII- Opracowanie opisu przedmiotu zamówienia na wykonanie map do celówprojektowych, niezbędnych do realizacji zadania;
- Etap XIII - Opracowanie opisu przedmiotu zamówienia na wyłonienie wykonawcówokumentacji projektowej dla zadania inwestycyjnego określonego w ramach Etapu VIII.

W ramach prac studialnych zostały opracowane 3 warianty techniczne budowy nowych linii kolejowych nr 622 Podłęże-Tymbark i nr 623 Szczyrzyc-Mszana Dolna (W1, W2, W1A) oraz 4 opcje modernizacji istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka-Nowy Sącz (O1, O2, O3, O4).



*Fot.3. Warianty/Opcje trasowania, poddane analizie w ramach Studium Wykonalności*

#### Wariant 1.

- Linie dwutorowe na całym odcinku;
- Maksymalne pochylenia niwelety 12.5‰;
- Geometria umożliwiająca jazdę z prędkością 160 km/h;
- Ograniczenie prędkości wprowadzone w rejonie stacji Tymbark;

- Ograniczenie do minimum ilości obiektów inżynierskich przy zachowaniu przyjętych założeń.

#### Wariant 1A.

- Linia nr 622 na odcinku Podłęże-Szczyrzyc dwutorowa;
- Linia nr 622 na odcinku Szczyrzyc-Mszana Dolna oraz linia nr 623 jako jednotorowe;
- Maksymalne pochylenie niwelety 12.5‰;
- Geometria umożliwiająca jazdę z prędkością 160 km/h;
- Ograniczenie prędkości wprowadzone w rejonie stacji Tymbark;
- Ograniczenie do minimum ilości obiektów inżynierskich przy zachowaniu przyjętych założeń.

#### Wariant 2.

- Linie dwutorowe na całym odcinku;
- Maksymalne pochylenie niwelety 12.5‰;
- Geometria umożliwiająca jazdę z prędkością 160 km/h;
- Ograniczenie prędkości wprowadzone w rejonie stacji Tymbark;
- Łagodniejsza geometria trasy, związana z koniecznością budowy dłuższych obiektów inżynierskich.

#### Opcja 1.

- Prace związane z remontem linii;
- Prędkość pociągów 60 km/h, na długości około 30% linii – 80 km/h;
- Wykorzystanie istniejącego korytarza kolejowego i ograniczenie przebudowy istniejącej geometrii;
- Nie spełnia wymagań AGC, AGTC;
- Nie gwarantuje uzyskania konkurencyjnego czasu przejazdu w stosunku do innych środków komunikacji zbiorowej.

#### Opcja 2.

- Na odcinku Chabówka-Mszana Dolna linia jednotorowa, prędkość 60/80 km/h, brak zmian w układzie geometrycznym;
- Na odcinku Tymbark-Nowy Sącz linia dwutorowa, prędkość 120 km/h;
- Na odcinku Tymbark-Nowy Sącz złagodzenie niwelety do 12.5‰ (krótkie odcinki 20‰), co determinuje konieczność budowy obiektów inżynierskich (tuneli/estakad);
- Umożliwia uzyskanie konkurencyjnego czasu przejazdu w stosunku do pozostałych środków komunikacji zbiorowej.

#### Opcja 3.

- Na całej długości linii prędkość 120 km/h;
- Na odcinku Chabówka-Mszana Dolna linia jednotorowa;
- Na odcinku Tymbark-Nowy Sącz linia dwutorowa;

- Na całej długości linii złagodzenie niwelety do 12.5‰ (krótkie odcinki 20‰), co determinuje konieczność budowy obiektów inżynierskich (tuneli/estakad);
- Umożliwia uzyskanie konkurencyjnego czasu przejazdu w stosunku do pozostałych środków komunikacji zbiorowej.

Opcja 4.

- Na całej długości linii prędkość 120 km/h z lokalnymi ograniczeniami prędkości do 80 km/h;
- Na całej długości linia jednotorowa;
- Na odcinku Tymbark-Nowy Sącz złagodzenie niwelety do 12.5‰ (krótkie odcinki 20‰), co determinuje konieczność budowy obiektów inżynierskich (tuneli/estakad);
- Umożliwia uzyskanie konkurencyjnego czasu przejazdu w stosunku do pozostałych środków komunikacji zbiorowej przy jednoczesnej optymalizacji kosztów modernizacji.

Opcja 4 modernizacji linii nr 104 (O4) została zaproponowana przez Wykonawcę jako dodatkowa (nie wyszczególniona w OPZ). Na potrzeby Opcji 4 konieczne było stworzenie modyfikacji wariantu W1, w którym odcinki Szczyrzyc-Tymbark oraz Szczyrzyc-Mszana Dolna przewidziano jako linie jednotorowe (W1A).

Analizowane Warianty i Opcje mogą być ze sobą dowolnie zestawiane. Wyjątek stanowi Opcja 4, której realizacja możliwa jest tylko w połączeniu z Wariantem 1A. W związku z powyższym możliwych jest 7 wariantów inwestycyjnych stanowiących kombinacje Wariantów budowy i Opcji modernizacji, które przedstawione są w poniższej tabeli.

Tabela 1. Warianty budowy i opcje modernizacji

Wariant	Opcja 1	Opcja 2	Opcja 3	Opcja 4
Wariant 1	W1_01	W1_02	W1_03	
Wariant 2	W2_02	W2_02	W2_03	
Wariant 1A				W1A_04

Proponowane przez Wykonawcę warianty budowy nowych linii oraz opcje modernizacji linii istniejącej zostały szczegółowo przeanalizowane pod kątem kryteriów społecznych, środowiskowych, technicznych i ekonomicznych. Wybrany przebieg okazał się być najkorzystniejszym na podstawie tych właśnie kryteriów

Prognozy Społeczno - Gospodarcze i analizy rynku usług transportowych obejmowały:

- Analizy społeczno-gospodarcze w skali międzynarodowej, krajowej i regionalnej,
- Analizę strategii,
- Analizę potencjału rynku usług transportowych,
- Analizę podaży i prognozę rozwoju konkurencyjnych środków transportu,

- Analizę bieżącego popytu na usługi transportowe i prognozy oczekiwań klientów.

Opracowany materiał stanowił podstawę do wykonania szczegółowej prognozy ruchu dla analizowanej trasy tj:

- Prognozowanego tempa rozwoju gospodarczego,
- Prognozowanych zmian w rozmieszczeniu ludności,
- Kierunków rozwoju sieci transportowych,
- Przebiegu i parametrów projektowanej trasy,
- Wskaźników wzrostu ruchu,

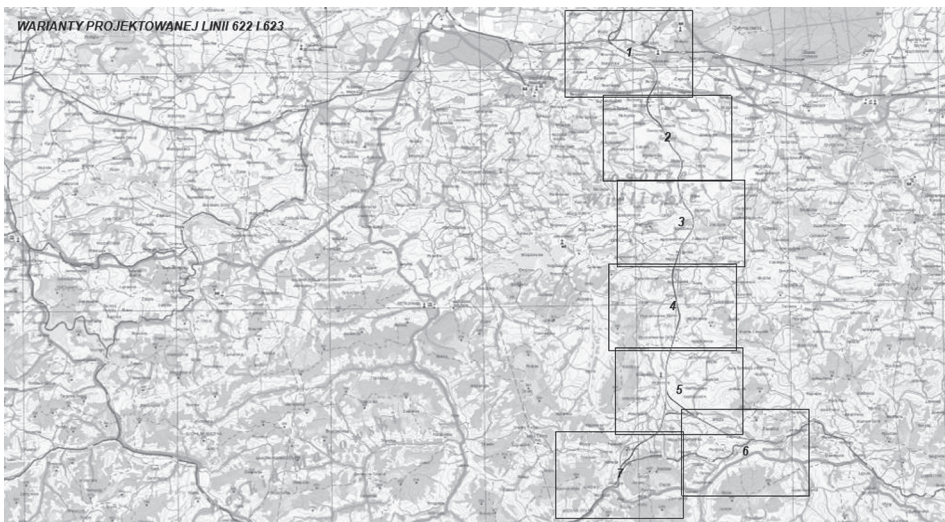
W wyniku w/w analiz zdiagnozowano duży wpływ Projektu na rozwój regionu, m. in. poprzez stworzenie nowych miejsc pracy oraz zwiększenie dostępności regionu, która bezpośrednio wpłynie na jego atrakcyjność turystyczną i biznesową.

W ramach analizy ruchowo-marketingowych wariantów realizacji zadania opracowano:

- Prognozę wielkości potoków pasażerskich i pracy przewozowej,
- Prognozę wielkości napelnienia pociągów,
- Prognozę liczby pociągów i pracy eksploatacyjnej,
- Opracowanie wstępnych rozkładów jazdy,
- Opracowanie wytycznych do analiz technicznych w Etapie IV (AKK).

Przewidywane obciążenie dobowe dla nowych linii w roku 2040 wyniesie:

- w okresie turystycznym (około 7 miesięcy - okresy letnie plus zima): minimum 43 pary pociągów pasażerskich (w tym 14 par pociągów międzyaglomeracyjnych i międzynarodowych)
- w pozostałym okresie: 28 par pociągów pasażerskich (w tym 9 par pociągów międzyaglomeracyjnych i międzynarodowych)



Fot.4. Budowa linii nr 622 Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark i linii 623 Tymbark – Mszana Dolna



W lipcu 2015 roku Komitet Inwestycyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął decyzję o wyborze najkorzystniejszego wariantu i opcji dla zadania pt.: „Budowa nowej linii na odcinku Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark/Mszana Dolna oraz Modernizacja linii na odcinku Chabówka-Nowy Sącz”. Do dalszych analiz wybrano rekomendowany przez Wykonawcę Wariant 1A budowy nowych linii nr 622 i 623 Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark/Mszana Dolna, oraz Opcję 4 modernizacji linii kolejowej nr 104 Chabówka-Nowy Sącz.

Wariant 1A budowy nowych linii kolejowych nr 622 i 623:

- Wariant 1A zakłada wybudowanie 58,5 km nowych torów kolejowych;
- Na przebiegu będzie zlokalizowane 11 tuneli o łącznej długości ok. 11,7 km oraz 7 estakad o łącznej długości ok. 6,4 km;
- Nowe linie kolejowe nr 622 i 623 będą liniami dwutorowymi z wyjątkiem jednotorowych odcinków Szczyrzyc-Tymbark oraz Szczyrzyc-Mszana Dolna;
- Parametry techniczne pozwolą na jazdę pociągów z prędkością 160 km/h;
- Trasowanie linii pozwoliło zminimalizować konflikty społeczne, wynikające z koniecznymi wyburzeniami obiektów cennych kulturowo – np. ominięcie wsi Gruszów z jej zabytkowymi zabudowaniami;
- Pomimo trudnych warunków ukształtowania terenu, Wariant 1A ogranicza długości tuneli pozytywnie wpływając na wynik ekonomiczny budowy linii;
- Odcinek nowej linii został zaprojektowany tak, aby ominąć jak najwięcej istniejących oraz planowanych zabudowań, jednocześnie nie ograniczając parametrów technicznych linii;
- Ograniczenie prędkości wprowadzono jedynie w rejonie stacji Tymbark.



Fot.5. Modernizacja linii nr 104 Chabówka – Nowy Sącz

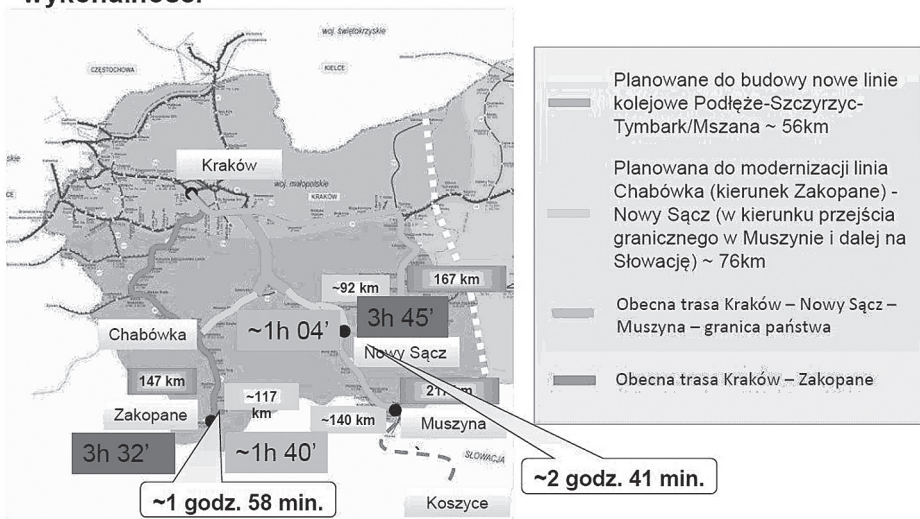
Opcja 4 modernizacji istniejącej linii kolejowej nr 104:

- Długość zmodernizowanego odcinka będzie wynosić 74,5 km;
- Na przebiegu Opcji 4 planowana jest budowa
  - Estakady o długości ok. 1,1 km (okolice Limanowej),
  - Dwóch tuneli o łącznej długości ok. 5,8 km (powiat limanowski);
- Opcja modernizacji istniejącej linii kolejowej na odcinku Chabówka-Nowy Sącz zakłada osiągnięcie prędkości przejazdu pociągu do 120 km/h. Na odcinku Tymbark-Nowy Sącz prędkość będzie wynosić do 120 km/h. Na od-

cinku Tymbark-Chabówka prędkość będzie wynosić do 120 km/h jednakże w celu optymalizacji kosztów (ograniczenie ilości estakad i tuneli oraz wyburzeń) proponuje się kilka krótkich odcinków lokalnymi ograniczeniami prędkości do 80 km/h (na odcinku Mszana Dolna-Tymbark do 60 km/h);

- Opcja ta uwzględni również budowę nowego szybkiego połączenia alternatywnego do 160 km/h dla przejazdu pomiędzy Mszaną Dolną Tymbarkiem w ramach linii 622/623 biegnącej na północ od linii 104;
- Głównymi założeniami modernizacji jest przybliżenie istniejącej linii do bieżących standardów podróży transportem kolejowym, aby zapewnić projektowane prędkości podróży oraz bezpieczeństwo planowane jest ograniczenie liczby przejazdów w poziomie szyn ze 139 do 70.
- W opcji 4 Wykonawca zaprojektował 2 tunele, które w znaczący sposób „prostują” przebieg istniejącej linii w trudnym, górzystym terenie.

### Podsumowanie dotychczasowych prac w ramach studium wykonalności



Fot.6. Efekty realizacji przedsięwzięcia

Głównymi rezultatami realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia będą:

- Skrócenie drogi kolejowej na odcinku Kraków-Nowy Sącz z 167 km do 92 km (45%) oraz skrócenie czasu przejazdu z obecnych 3h45' do ~ 1h;
- Skrócenie drogi kolejowej na odcinku Kraków-Zakopane z 147 km do 117 km (21%) oraz skrócenie czasu przejazdu z obecnych 3h32' do ~ 1h40';
- Podniesienie prędkości pociągów na linii 104 z 30/50 do 100/120 km/h;
- Rozwój turystyki w regionie;
- Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej regionu;
- Wzrost konkurencyjności transportu kolejowego (komfort i bezpieczeństwo podróży, znaczące skrócenie czasu przejazdu);

- Ochrona środowiska naturalnego poprzez odciążenie turystycznych i uzdrowiskowych ośrodków od bardzo uciążliwego dla otoczenia ruchu samochodowego;
- Aktywizacja regionu poprzez poprawę dostępności i osiągalności komunikacyjnej;
- Usprawnienie międzynarodowego tranzytu kolejowego.

Faza realizacji przedsięwzięcia została podzielona na trzy etapy gdzie:

Etap 1 – Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z wykupem gruntów.

Etap 2 – Realizacja robot budowlanych na linii nr 104

Etap 3 – Realizacja robot budowlanych związanych z budową nowych linii.

W chwili obecnej na ukończeniu są prace związane z aktualizacją studium Wykonalności. Jeszcze w tym roku planowane jest złożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia a w roku 2017 powinny rozpocząć się prace związane z opracowaniem dokumentacji projektowej. Wstępny harmonogram realizacji zakłada, że uzyskanie niezbędnych decyzji i pozwoleń na realizację projektu potrwa do roku 2020. Wtedy też możliwe będzie rozpoczęcie robot budowlanych, które potrwać 6 lat.

Budowa linii znajduje się cały czas w centrum uwagi społecznej, ukazało się bardzo dużo informacji w prasie codziennej i periodykach branżowych. W roku 2016 jest szansa, że realizacja staje się realna, znalazła się w Krajowym Programie Kolejowym, który został skierowany do konsultacji społecznych, które skończyły się 2 września 2016 r. Na pierwszy etap realizacji jest zabezpieczone (dokumentacja + wykupy gruntów) ~ 312mln zł.