

Jolanta Żurowska

Modernizacja i budowa układu kolejowego w obszarze Kraków – Muszyna – Zakopane

Obszar Kraków – Muszyna – Zakopane ma unikalne walory przyrodnicze, turystyczne i uzdrowiskowe. Transport kolejowy, zwłaszcza w obszarach górskich, ma olbrzymią przewagę nad transportem samochodowym w zakresie ochrony środowiska. Jest on również mniej wrażliwy na występujące w tym rejonie zmienne i trudne warunki atmosferyczne. Przeniesienie przewozów osób i towarów w tym obszarze na kolej zmniejszy koszty zewnętrzne transportu, wypadkowość w transporcie drogowym oraz zwiększy mobilność społeczeństwa. Istniejąca infrastruktura kolejowa i jej zły stan techniczny nie pozwalają wykorzystać tych walorów. Linie kolejowe wymagają pilnie kapitalnego remontu. Jednak nawet kosztowny remont nie poprawi standardów eksploatacyjnych. Jedynie modernizacja linii i budowa brakującego połączenia pozwolą na poprawę konkurencyjności transportu kolejowego i aktywizację przewozów kolejowych w tym obszarze.

Rys historyczny projektów rozbudowy sieci kolejowej na południe od Krakowa

Inwestycja rozwoju sieci kolejowej z Krakowa na południe Małopolski ma już swoją długoletnią historię. Już na początku XIX w. Austriacy planowali budowę odcinka Podtęże – Piekietko, skracającego linię kolejową z Wiednia do Krakowa [9]. Planom tym przeszkodziła I wojna światowa.

Dokumenty z okresu międzywojennego świadczą o dużym zainteresowaniu ówczesnych władz powiatu sądeckiego tym projektem. W publikowanych w latach trzydziestych projektach pojawiła się koncepcja nowej linii do Zakopanego trasowanej wzdłuż doliny Raby [6].

Po II wojnie światowej do projektu rozbudowy sieci kolejowej na południe od Krakowa wrócono na początku lat siedemdziesiątych. W opracowaniach Centralnego Ośrodka Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa (COBiRTK, obecne CNTK) w ramach tematu nr 3070/16 *Studium kierunkowe infrastruktury komunikacyjnej regionu Zakopanego* przewidywano budowę nowego odcinka jednotorowej linii, łączącego najkrótszą drogą istniejące linie: Kraków – Wieliczka i Chabówka – Nowy Sącz na odcinku Kasina Wielka – Tymbark. Koncepcja ta zakładała rozgałęzienie linii, w rejonie Szczyrzyc i jej połączenie z istniejącą linią Chabówka – Nowy Sącz odcinkiem do Kasiny Wielkiej (kierunek Chabówka) i odcinkiem do Tymbaru (kierunek Nowy Sącz). Prace studialne zakończyły się opracowaniem *Koncepcji rozwoju transportu kolejowego na lata 1976–1998*. Na przełomie lat 70. i 80. dokonano już nawet rezerwacji odpowiednich terenów w planach miejscowych gmin ówczesnych województw krakowskiego i nowosądeckiego.

W 1981 r., na zlecenie Południowej DOKP, Biuro Projektów Kolejowych wykonało opracowanie *Koncepcja nowej linii kolejowej, odcinek Podtęże – Szczyrzyc, z włączeniem do linii Chabówka – Nowy Sącz*, a w 1990 r. opracowanie *Podtęże – Piekietko – budowa odcinka linii kolejowej – studium przewozowo-ekonomiczne*. Opracowania te zawierają warunki techniczno-eksploatacyjne i charakterystyki przewozów na istniejących liniach Tarnów – Muszyna, Skawina – Zakopane i Chabówka – Nowy Sącz, wariantowe propozycje przebiegu projektowanego odcinka Podtęże – Piekietko z odgałęzieniem do Mszany Dolnej, analizę porównawczą proponowanych wariantów z punktu widzenia skrócenia odległości i czasów jazdy oraz kosztów (na podstawie [8]).

W podpisanej 1 lutego 1991 r. w Genewie *Umowie o ważniejszych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących* (umowa AGTC) oznakowano linię Kraków – Tymbark – Nowy Sącz – Muszyna jako ciąg C30/1, czyli odgałęzienie korytarza E 30 Drezno – Lwów.

Prace nad projektem modernizacji połączenia Kraków – Zakopane nabrały tempa w związku z inicjatywą Zakopanego organizacji Zimowych Igrzysk Olimpijskich, która była wynikiem pochlebnych opinii po zorganizowanej w 1993 r. Zimowej Uniwersjadzie. Powołanie przez gminy: Zakopane, Kraków, Nowy Targ, Szczyrk, Poronin i Kościelisko w 1995 r. na podstawie prawa samorządowego Komitetu Kandydatury pod nazwą „Zimowa Olimpiada Zakopane 2006”, spowodowało zaktywizowanie całego środowiska transportowego.

W czerwcu 1996 r. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji (SITK) Oddział w Krakowie zorganizowało konferencję naukowo-techniczną *Problemy transportowe związane z organizacją Zimowych Igrzysk Olimpijskich w 2006 r.* Materiały z tej konferencji zawiera Zeszyt Naukowo-Techniczny nr 45 Oddziału SITK w Krakowie. Wygłoszone na konferencji referaty [4, 7, 9, 10] poruszały temat budowy nowego odcinka linii kolejowej skracającego trasę na linii Kraków – Zakopane oraz na linii Kraków – Krynica (na tym etapie przygotowano brano pod uwagę lokalizację zawodów saneczkowych w Krynicy).

We wrześniu 1996 r. Dyrekcja Generalna PKP w programie modernizacji infrastruktury PKP ujęła na lata 2000–2010 budowę linii kolejowej Kraków – Tymbark, jako fragmentu międzynarodowego ciągu transportu kombinowanego nr C 30/1.

W listopadzie 1996 r., na zlecenie Biura Strategii i Restrukturyzacji Dyrekcji Generalnej PKP, zespół pod kierunkiem prof. A. Rudnickiego z Politechniki Krakowskiej opracował *Wstępne studium obsługi transportem kolejowym obszaru ciągnącego do kompleksu miejscowości potencjalnej zimowej olimpiady ZAKOPANE 2006* [8]. W opracowaniu tym scharakteryzowano istniejącą infrastrukturę, przewozy osób i towarów oraz zaproponowano dwa warianty rozbudowy sieci kolejowej w tym obszarze: budowę

odcinka Wieliczka – Mszana Dolna lub Podtężę – Piekietko/Mszana Dolna. Załączono również zestawienie nakładów wraz z harmonogramem realizacji inwestycji.

W 1997 r. w przygotowanym przez Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu opracowaniu *Wstępny program inwestycyjny dla nowych linii PKP* ciąg transportowy AGTC nr C 30/1: Kraków – Tymbark – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa został ujęty w wykazie linii ważnych z punktu widzenia połączeń międzynarodowych oraz polskich zobowiązań międzynarodowych.

W marcu 1998 r. włoska firma TEAM Engineering S.r.l przekazała stronie polskiej wykonany ze środków finansowych przyznanych przez Rząd Republiki Włoskiej *Projekt wstępny nowej linii kolejowej Podtężę – Piekietko oraz modernizacji linii Chabówka – Mszana Dolna – Tymbark* [6]. Projekt ten przewiduje budowę nowej linii Podtężę – Szczyrzyc – Limanowa z odgałęzieniem Szczyrzyc – Mszana Dolna.

Również w 1998 r. zespół pracowników Politechniki Krakowskiej pod kierunkiem prof. W. Czyczuty, na zlecenie Biura Inwestycji, Techniki i Rozwoju Południowej DOKP, opracował *Studium rozpoznawcze ze wstępnym trasowaniem linii kolejowej Kraków – Tymbark z zapewnieniem warunków umowy AGTC* [1]. W opracowaniu tym określono prognozy potoków pasażerów i ładunków na 2005 r. i 2015 r., przedstawiono przebieg tras nowych linii (Wieliczka – Myślenice – Mszana Dolna i Podtężę – Tymbark/Mszana Dolna), oszacowano nakłady inwestycyjne, uogólnione koszty eksploatacyjne oraz korzyści wraz z podstawową analizą ekonomiczną i finansową. Do dalszych studiów zarekomendowano korytarz Wieliczka – Myślenice – Mszana Dolna. Dla przejścia na Słowację zaproponowano budowę linii Nowy Targ – Jurgów – Podspady (stacja graniczna) – Tatrzańska Dolina – Spiska Bela.

W sierpniu 1998 r. w siedzibie MKOI w Lozannie zostały złożone 3-tomowe Akta Kandydatury Zakopanego jako Gospodarza XX Zimowych Igrzysk Olimpijskich w 2006 r. W tomie III [12], zarówno w rozdziale omawiającym Temat 14. Transport, jak i w końcowych wnioskach uwzględniono modernizację i budowę linii kolejowej w ramach Programu Zrównoważonego Rozwoju Regionu. W czerwcu 1999 r., na 109 Sesji MKOI w Seulu, na Gospodarza XX Zimowych Igrzysk Olimpijskich wybrano włoskie miasto Turyn. Mimo tego historia rozbudowy sieci kolejowej miała ciąg dalszy.

Opublikowany 15 października 1999 r. Raport Komisji Europejskiej wymienia linię kolejową Podtężę – Nowy Sącz – Muszyna jako linię wspomagającą europejską sieć kolejową. Budowa nowej linii została również określona zadaniem strategicznym w opracowanej przez MTiGM w 1999 r. Polityce transportowej.

7 lipca 2001r. podpisano w Mangalii (Rumunia) *Memorandum w sprawie współpracy w celu modernizacji i rozwoju linii kolejowej Gdańsk – Constanca*. Stronami porozumienia byli szefowie kolei Rumunii (CFR), Polski (PKP S.A.), Słowacji (ZSR) i Ukrainy (Uz). Porozumienie to dotyczy zasad rozwoju linii kolejowej Gdańsk – Warszawa – Kraków – Muszyna (Polska) – Plawec – Cierna nad Tisou (Słowacja) – Czop – Djakovo (Ukraina) – Halmeu – Dej/Oradea – Teius – Braszow – Bukareszt – Constanca (Rumunia) mającego na celu wzrost konkurencyjnych przewozów pasażerskich i towarowych na osi północ–południe oraz integrację wymienionej linii łączącej Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym w ramach paneuropejskiej sieci transportowej.

W 2001 r. włoska firma TEAM Engineering S.r.l przekazała stronie polskiej *Projekt modernizacji odcinka Piekietko – Stary Sącz oraz Stary Sącz – Muszyna*, który był kontynuacją wcześniej opracowanego przez tą firmę *Projektu wstępnego nowej linii kolejowej Podtężę – Piekietko oraz modernizacji linii Chabówka – Mszana Dolna – Tymbark*. Wykonanie tego projektu było również finansowane przez Rząd Republiki Włoskiej [6].

W 2001 r. firma GIBB (Polska) opracowała Studium Wykonalności modernizacji i uzupełnienia układu kolejowego w obszarze: Kraków – Nowy Targ – Muszyna – Zakopane wraz z przejściem na Słowację [3], które zawiera analizę techniczną, organizacyjną, finansową i ekonomiczną usprawnienia infrastruktury kolejowej wraz z oceną oddziaływania inwestycji i modernizacji na środowisko. Uwzględniono przy tym 2 warianty trasowania nowej linii: w korytarzu myślenickim (Wieliczka – Myślenice – Mszana Dolna) oraz w korytarzu szczyrzyckim (Podtężę – Szczyrzyc – Tymbark oraz Szczyrzyc – Mszana Dolna). W sumie przeanalizowano 13 opcji inwestycyjnych: 6 dla korytarza myślenickiego i 7 dla korytarza szczyrzyckiego. Przeprowadzona analiza wskazała na przewagę wariantu szczyrzyckiego.

W październiku 2001 r. odbyła się w Rabie Niżnej Ogólnopolska Konferencja Naukowo-Techniczna *Projekt połączeń kolejowych Kraków – Muszyna/Zakopane*, w całości poświęcona tym zagadnieniom. Skład Komitetu Organizacyjnego tej konferencji (Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, PKP S.A., PLK S.A., Oddział SITK w Krakowie) świadczy o dużym zainteresowaniu tym projektem zarówno administracji rządowej, jak i władz kolejowych. Referaty przygotowane na tę konferencję wydrukowano w Zeszytach Naukowo-Technicznym nr 89 Oddziału SITK w Krakowie [2, 5, 11].

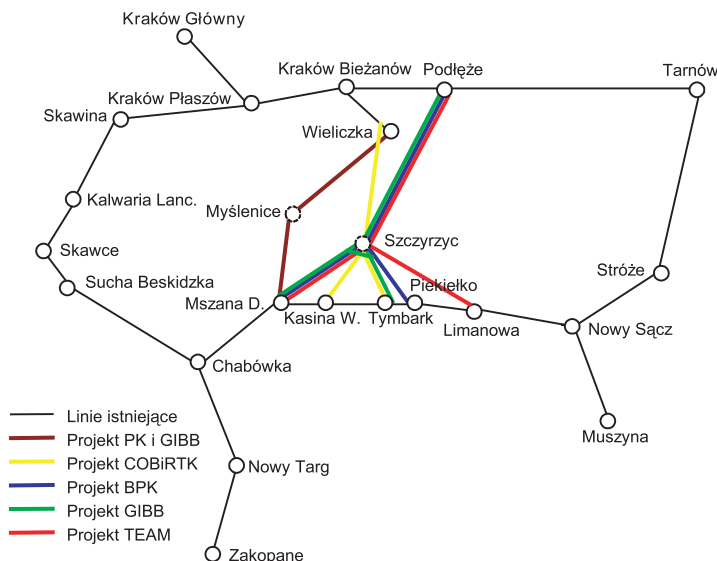
5 grudnia 2003 r. w Małopolskim Urzędzie Wojewódzkim odbyło się spotkanie dotyczące budowy linii kolejowej Kraków – Muszyna – Zakopane. W programie spotkania przewidziano omówienie 3 tematów¹⁾:

1. Stan przygotowań dokumentacyjnych i organizacyjnych dla realizacji budowy linii kolejowej Kraków – Muszyna – Zakopane (ref. L. Tabaka – pełnomocnik Prezydenta m. Nowy Sącz ds. Nadzoru Właścicielskiego);
2. Efektywność przedsięwzięć budowy linii kolejowej Kraków – Muszyna – Zakopane (ref. J. Jeżewicz – zastępca dyrektora PKP PLK S.A. Oddział Regionalny w Krakowie);
3. Informacja firmy TEAM Engineering nt. projektu budowy i modernizacji linii kolejowej Kraków – Muszyna – Zakopane (ref. L. Marenzi – dyrektor firmy TEAM Engineering).

W spotkaniu uczestniczyli posłowie Ziemi Krakowskiej oraz przedstawiciele: Ministerstwa Infrastruktury, Rady Nadzorczej PKP S.A., Zarządu i Oddziału Regionalnego w Krakowie PKP PLK S.A., Urzędu Marszałkowskiego, Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego, SITK RP oraz starostowie powiatów limanowskiego i nowosądeckiego. W dyskusji członek zarządu PKP PLK S.A., Pani G. Liberadzka poinformowała, że:

- w chwili obecnej szczupłość środków własnych PKP, jak również skierowanie środków unijnych na rozpoczęte w poprzednich latach modernizacje układu sieci TINA i AGTC nie pozwala w najbliższych latach na rozpoczęcie budowy tej linii;
- nie można umieścić tej inwestycji w Narodowym Planie Rozwoju na lata 2004–2006, ponieważ prace nad nim zostały zakończone i uzgodnione z Unią Europejską;

¹⁾ Na podstawie notatki ze spotkania.



Rys. 1. Warianty trasowania nowego odcinka

- istnieje możliwość i zasadność finansowania tego zamierzenia w 2007 r., pod warunkiem przygotowania i opracowania w latach 2004–2006 z regionalnych funduszy unijnych projektów budowlanych; przy tym założeniu PKP deklaruje zapewnienie pomocy technicznej w 2006 r. oraz sfinansowanie przedsięwzięcia w wysokości $\frac{3}{4}$ kosztów budowy w 2007 r.

Warianty budowy i modernizacji linii kolejowej

Ogólnie można powiedzieć, że w wymienionych opracowaniach i projektach rozpatrywane są różne warianty zarówno trasowania nowej linii, jak i modernizacji linii istniejących.

Jeżeli chodzi o trasowanie nowej linii, rozpatrywane są dwa warianty:

- 1) korytarz myślenicki,
- 2) korytarz szczyrzycki.

W wariantcie pierwszym proponuje się wybudowanie nowego połączenia na trasie: Kraków Bieżanów – Wieliczka – Myślenice – Mszana Dolna. Projekt nowej linii z Krakowa do Zakopanego, trasowanej wzdłuż doliny Raby, pojawił się już w latach 30. ubiegłego wieku (na podstawie [7]). Jest on proponowany w opracowaniach pracowników Politechniki Krakowskiej [1, 2, 8] oraz rozważany w analizach firmy GIBB (Polska) [3].

Przebiegi trasy dla drugiego wariantu (czyli korytarza szczyrzyckiego) w poszczególnych opracowaniach różnią się między sobą.

W opracowanej przez COBiRTK *Koncepcji rozwoju transportu kolejowego na lata 1976–1998* (według [7]) przewiduje się budowę odgańczenia od linii Kraków – Wieliczka (przed Wieliczką) do Szczyrzyc (odcinek 28 km), skąd linia rozgałęzia się w kierunku na Chabówkę do Kasiny Wielkiej (odcinek 7 km) oraz w kierunku na Nowy Sącz do Tymbarku (odcinek 10 km). Tak więc łącznie przewiduje się wybudowanie nowej linii długości 48 km.

W późniejszym okresie proponowana jest najczęściej trasa: Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark oraz Szczyrzyc – Mszana Dolna, z tym, że Biuro Projektów Kolejowych przewidywało zakończenie pierwszego odcinka w Piekietku, a włoska firma TEAM – w Limanowej.

Poszczególne propozycje tras nowych odcinków przedstawiono schematycznie na rysunku 1, a ich długości zestawiono w tabelicy 1.

Tablica 1

Długości odcinków przewidzianych do budowy

		Korytarz myślenicki	Korytarz szczyrzycki
COBiRTK	[km]	—	45,000
BPK	[km]	—	57,160
PK	[km]	42,260–42,660	55,393–70,005
TEAM	[km]	—	57,048
GIBB	[km]	47,900	64,930

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1, 3, 6, 7, 8]

Z przedstawionych propozycji najbardziej szczegółowo opracowane są projekty zespołu pracowników z Politechniki Krakowskiej [1, 8] oraz firm TEAM [6] i GIBB [3, 5]. Projekty te różnią się między sobą nie tylko przebiegiem nowego odcinka, lecz również parametrami toru (tabl. 2) oraz liczbą i długością budowli inżynierskich (tabl. 3).

Tablica 2

Parametry toru

	Maksymalne pochylenie [%o]	Minimalny promień łuku poziomego [m]
PK	30,0	1500
TEAM	12,5	1353
GIBB	12,0	1500

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1, 3, 6, 8]

Budowle inżynierskie

Tablica 3

		Całkowita długość tuneli	Całkowita długość estakad
<i>Korytarz myślenicki</i>			
PK	[m]	6864–11 231	4301–4969
TEAM	[m]	—	—
GIBB	[m]	13 740	3890
<i>Korytarz szczyrzycki</i>			
PK	[m]	7027–14 077	7875–15 492
TEAM	[m]	—	—
GIBB	[m]	10 804	2340

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1, 3, 6, 8]

W opracowaniu PK rozważono budowę nowego połączenia w obu korytarzach. Na podstawie długości nowego odcinka, całkowitej długości tuneli i wiaduktów wybrano korytarz myślenicki (budowa odcinka Wieliczka – Mszana Dolna) [8]. Rozważono 3 warianty modernizacji układu kolejowego w regionie:

- I – podstawowy w świetle wymagań umowy AGTC,
- II – zubożony w świetle wymagań umowy AGTC,
- III – udoskonalony użytkowo w stosunku do wariantu I w świetle wymagań umowy AGTC.

Z punktu widzenia racjonalności ekonomicznej oraz spełnienia docelowych parametrów technicznych umowy AGTC, do dalszych studiów rozwoju infrastruktury w regionie zarekomendowano wariant III, który można opisać następująco:

- a) budowa nowej dwutorowej linii Wieliczka – Myślenice – Mszana Dolna;
- b) modernizacja do pełnych parametrów AGTC odcinków Mszana Dolna – Nowy Targ – Zakopane oraz Kraków Bieżanów – Wieliczka (120 km/h, dobudowa na prawie całej długości drugiego toru);

- c) dostosowanie do prędkości maksymalnej 80 km/h i elektryfikacja linii Mszana Dolna – Nowy Sącz;
 d) budowa nowej linii dwutorowej Nowy Targ – Jurgów – Podspady (stacja graniczna) – Tatrzańska Kotlina – Spisska Bela (łącznie 51 km, w tym do granicy państwa 21 km).

Wariant ten umożliwi powstanie w regionie dwóch korytarzy transportowych spełniających umowę AGTC: Kraków – Myślenice – Nowy Targ – Spisska Bela (jako podstawowy) i Kraków – Myślenice – Mszana Dolna – Nowy Sącz – Muszyna – Plavec. Łączne nakłady inwestycyjne na budowę i modernizację linii oszacowano na 3017 mln zł (w tym w Polsce 2392 mln zł).

Projekty opracowane przez firmę TEAM przewidują budowę i modernizację linii kolejowych²⁾:

- Podłęże – Szczyrzyc – Limanowa (dwutorowa, $v = 160-200$ km/h);
- Szczyrzyc – Mszana Dolna – Chabówka (dwutorowa, $v = 120-160$ km/h);
- Limanowa – Stary Sącz (dwutorowa, $v = 120-160$ km/h);
- Stary Sącz – Muszyna (dwutorowa, $v = 120-160$ km/h).

Koszty budowy i modernizacji oszacowano na 5,8 mld zł.

W przygotowanym przez firmę GIBB Studium Wykonalności [3] przeprowadzono analizę techniczną, organizacyjną, finansową i ekonomiczną usprawnienia infrastruktury kolejowej wraz z oceną oddziaływania inwestycji i modernizacji na środowisko, rozpatrując 6 wariantów dla korytarza myślenickiego i 7 wariantów dla korytarza szczyrzyckiego. Warianty te uwzględniały:

- wybór trasy i związane z tym liczby obiektów inżynierskich,
- opcje modernizacyjno-rozwojowe:
 - opcja 0: „nic nie robić” – utrzymanie aktualnej sytuacji i jedynie doprowadzenie istniejących linii do prawidłowego stanu technicznego,
 - opcja 1: prędkość maksymalna dla nowych linii – 160 km/h, dla linii modernizowanych – 120 km/h,
 - opcja 2: prędkość maksymalna dla nowych i modernizowanych linii 120 km/h.

Wykazano, że pod względem wielkości niezbędnych nakładów inwestycyjnych korytarz szczyrzycki jest istotnie tańszy we wszystkich rozpatrywanych wariantach i zarekomendowano do wdrożenia 4 i 7 wariant, dla których wielkość nakładów oszacowano na ponad 6,6 mld zł. Obydwa warianty spełniają wymogi umowy AGTC, umożliwiając przejazd na trasie Kraków – Nowy Sącz z prędkością maksymalną 160 km/h. Mankamentem wariantu 7 jest odsunięcie trasy od centrum Limanowej o około 4,5 km.

Porównanie wariantów trasowania nowego odcinka linii kolejowej

W zakresie oceny efektywności finansowej i ekonomicznej dla proponowanych wariantów trasowania nowej linii występują duże rozbieżności w wymienionych opracowaniach. Wynikają one zarówno ze stosowania różnych metod przy szacunku potoków pasażerskich i towarowych, jak również różnych okresów przygotowywanych opracowań (a więc innego poziomu kosztów). Jedno jest pewne – jest to inwestycja bardzo kosztowna.

Proponowane warianty korytarzy dla ruchu pasażerskiego z dalszych odległości nie różnią się w sposób zasadniczy, jeżeli chodzi o czasy przejazdu. W tabelicy 4 zestawiono minimalne cza-

sy przejazdu najszybszych pociągów według obecnego rozkładu jazdy i przewidywanych w opracowaniach Politechniki Krakowskiej i firmy GIBB.

Tablica 4

Porównanie minimalnych czasów przejazdu ze stanem obecnym

		Kraków – Zakopane	Kraków – Nowy Sącz
Obecny według rozkładu 2003/2004		3 h 08 min	2 h 42 min
Korytarz myślenicki	PK	1 h 28 min	1 h 28 min
	GIBB	1 h 18 min	1 h 21 min
Korytarz szczyrzycki	PK	1 h 35 min	1 h 17 min
	GIBB	1 h 28 min	1 h 00 min

Źródło: opracowanie własne na podstawie [1, 5]

W zakresie ruchu regionalnego wariant szczyrzycki jest bardziej atrakcyjny dla kierunku do Muszyny, ale jednocześnie jest atrakcyjny dla kierunku do Zakopanego, natomiast wariant myślenicki jest jedynie atrakcyjny dla kierunku do Zakopanego (szczególnie dla odcinka Kraków – Myślenice).

W przypadku ruchu towarowego czas przejazdu nie odgrywa takiej roli, tak więc jeżeli organizacyjnie będzie możliwe prowadzenie ruchu po obu trasach w zbliżony sposób, to oferta dla ruchu towarowego będzie praktycznie taka sama.

Mniej kontrowersyjne są uwarunkowania społeczne w kontekście wyboru korytarza transportowego dla budowy nowej linii z Krakowa na południe.

Z punktu widzenia równowagi rozwoju regionalnego wybór korytarza szczyrzyckiego jest bardziej racjonalny. Region położony na południe od Podłęża jest znacznie biedniejszy i gorzej zagospodarowany niż otoczenie Wieliczki i Myślenic oraz ma znacznie uboższą ofertę komunikacyjną. Budowa tego połączenia przyczyni się do zaktywizowania tego regionu, a jednocześnie do pewnego rozładowania ruchu rekreacyjnego skupionego dotąd w Zakopanem, nie tylko na Gorce, ale i bardzo atrakcyjną dolinę Popradu i Krynicę.

Budowa nowych odcinków wymaga pozytywnego stosunku społeczności lokalnych. Rady gmin znajdujących się na trasie korytarza szczyrzyckiego już podjęły uchwały wyrażające poparcie dla tego przedsięwzięcia.

Wnioski

1. Zły stan infrastruktury kolejowej na liniach Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa oraz Kraków – Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane wymaga podjęcia szybkich działań.
2. Pilne podjęcie decyzji odnośnie budowy nowej linii wynika z potrzeby podtrzymania rezerwacji terenów pod tę budowę – brak działania w tym zakresie spowoduje nieodwracalne, lub bardzo kosztowne, skutki w przyszłości.
3. Jedynie najbardziej efektywne rozwiązanie rozwojowe i modernizacyjne ma szansę realizacji z finansową pomocą Unii Europejskiej.



Dokończenie na s. 72 ➤

²⁾ Na podstawie materiałów na spotkanie w UM w dniu 5.12.2003 r.

i aby zrezygnował z wykorzystania jego oferty. Według Bechera nieregulowana konkurencja w kolejowych przewozach pasażerskich prowadzi do nieefektywnej alokacji zasobów poprzez wywołane walką konkurencyjną zmniejszenie wypełnienia pociągów pasażerskich w relacjach objętych konkurencją na jednej linii i prawdopodobne zwiększenie kosztów pasażerokilometra.

Natomiast znacznie większy zakres konkurencji występował w przewozach towarowych: konkurent długofalowo osiągnął na 60% sieci udział w rynku powyżej 30%. Nie odnotowano zwiększenia poziomu kosztów ruchu, ani też zmniejszenia wskaźnika

wypełnienia. W przewozach tych zaobserwowano wywołany konkurencją spadek taryf i wzrost przewozów na liniach z silną konkurencją i efekt ten oceniono w tej publikacji jako wysoce zadowalający, kierujący na sieć kolejową dodatkowe nowe przewozy.

Adam Fularz

Frank Becher: *Wettbewerb auf dem Schienennetz*. Frankfurt am Main, Berlin, Bern, Bruxelles, New York, Wien.: wyd. P. Lang 2000

➤ *Dokończenie ze s. 59*

Literatura

- [1] Czyczula W. i inni: *Studium rozpoznawcze ze wstępnym trasowaniem linii kolejowej Kraków–Tymbark z zapewnieniem warunków umowy AGTC*. Prace Politechniki Krakowskiej. Kraków 1998.
- [2] Czyczula W.: *Racjonalizacja zakresu modernizacji i uzupełnienia układu kolejowego w obszarze Kraków–Podtatrze/Ziemia Sądecka*. Zeszyt Naukowo-Techniczny nr 89 Oddziału SITK w Krakowie. Kraków 2001.
- [3] GIBB (Polska) Sp. z o.o.: *Modernizacja i uzupełnienie układu kolejowego w obszarze: Kraków–Nowy Targ–Muszyna–Zakopane wraz z przejściem na Słowację*. Studium wykonalności. Raport główny. Warszawa 2001.
- [4] Hydzik J., Żurowski K.: *Zadania inwestycyjne usprawniające połączenia kolejowe na terenie Południowej DOKP w kontekście planowanej olimpiady 2006*. Zeszyt Naukowo-Techniczny nr 45 Oddziału SITK w Krakowie. Kraków 1996.
- [5] Kożuchowski K., Onderka E.: *Modernizacja i uzupełnienie układu kolejowego w obszarze: Kraków–Nowy Targ–Muszyna–Zakopane wraz z przejściem na Słowację*. Zeszyt Naukowo-Techniczny nr 89 Oddziału SITK w Krakowie. Kraków 2001.
- [6] Mainenti M., De Guz P., Marusarz K.: *Nowa „włoska” linia przez Małopolskę do Europy*. Zeszyt Naukowo-Techniczny nr 89 Oddziału SITK w Krakowie. Kraków 2001.
- [7] Rościszewski L.M.: *Dostępność Podtatrza bez zagrożenia środowiska naturalnego*. Zeszyt Naukowo-Techniczny nr 45 Oddziału SITK w Krakowie. Kraków 1996.
- [8] Rudnicki A., Czyczula W. i inni: *Wstępne studium obsługi transportem kolejowym obszaru ciężącego do kompleksu miejscowości potencjalnej zimowej olimpiady Zakopane 2006*. Prace Politechniki Krakowskiej. Kraków 1996.
- [9] Rudziński L.: *Możliwości nowej oferty kolei na południe od Krakowa*. Zeszyt Naukowo-Techniczny nr 45 Oddziału SITK w Krakowie., Kraków 1996.
- [10] Sus L.: *Szanse i zagrożenia rozwoju transportu w województwie nowosądeckim*. Zeszyt Naukowo-Techniczny nr 45 Oddziału SITK w Krakowie. Kraków 1996.
- [11] Tabaka L.: Referat wprowadzający. Ogólnopolska Konferencja Naukowo-Techniczna „Projekt połączeń kolejowych Kraków–Muszyna/Zakopane”. Zeszyt Naukowo-Techniczny nr 89 Oddziału SITK w Krakowie. Kraków 2001.
- [12] *Zakopane 2006 Candidate City-Poland*. Tom III. Kraków-Zakopane 1998.

Autorka

dr inż. Jolanta Żurowska

Politechnika Krakowska

Zakład Organizacji i Ekonomiki Transportu

Na okładce: Zmodernizowana lokomotywa elektryczna serii EM10

Fot. J. Raczyński

W najbliższych numerach: Lokomotywy spalinowe – przegląd konstrukcji ■ Utrzymanie taboru kolejowego w prawie i normach europejskich ■ Organizacja utrzymania infrastruktury kolejowej w Europie ■ Normalizacja europejska w dziedzinie techniki kolejowej ■ Problematyka zmniejszenia emisji spalin silników spalinowych ■ Standardy unijne i zagadnienia zmniejszenia poziomu hałasu od taboru kolejowego ■ Dostęp do infrastruktury kolejowej w prawie i praktyce ■ Jakość przewozów pasażerskich i towarowych – normy i propozycje nowych regulacji unijnych ■ Przegląd konstrukcji tramwajów na świecie