

**Oświadczenie złożone  
przez senatorów  
Tadeusza Skorupę i Stanisława Koguta  
na 49. posiedzeniu Senatu  
w dniu 18 lutego 2010 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka

Szanowny Panie Ministrze!

W ostatnim czasie zwróciłem się do samorządów polskich i słowackich o rozważenie możliwości odbudowy linii kolejowej Nowy Targ – Trstená przez Podczerwone i Suchą Horę. Jest to sprawa strategiczna dla europejskiego tranzytu przez Polskę i Słowację i dla rozwoju turystyki polsko-słowackiej na polsko-słowackim Podtatrze. Oczywiście dodać należy, że brak tej inwestycji może zasadniczo ograniczyć pozyskiwanie środków unijnych na rozwój małopolskiej komunikacji kolejowej oraz na przykład na przebudowę obiektów stacji PKP Nowy Targ i stacji znajdujących się na tej trasie, co podkreślają eksperci z obu krajów. Co najważniejsze, jest to inwestycja, której potrzebę wskazują i którą popierają politycy obu krajów. Jak oceniam, już dawno nie było tak dobrej atmosfery dla tej inwestycji.

Zwróciłem się do dyrektora PKP PLK Oddział w Krakowie, pana magistra inżyniera Włodzimierza Żmudy, z prośbą o wstępne oszacowanie kosztów. W odpowiedzi wskazano, że koszt inwestycji – bez sieci trakcyjnej – wyniesie około 150 milionów zł i obejmie: odbudowę podtorza, nawierzchni torowej, obiektów inżynierskich i urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Kwota ta nie uwzględnia kosztów gruntów, odszkodowań za nieruchomości kolidujące z przebiegiem linii kolejowej, budowy dróg równoległych do linii kolejowej w celu ograniczenia liczby przejazdów w poziomie szyn przez tory kolejowe. Nasyp kolejowy po stronie polskiej ma około 20 km długości. Istnieje możliwość sfinansowania tej inwestycji w 85% przez Unię Europejską. Na całej długości nasypu kolejowego znajduje się tłuczeń, którego ilość i wartość przewyższa koszt budowy ścieżki rowerowej. Wartość istniejącego nasypu i zawartość tłucznia na nasypie szacowana jest w przybliżeniu na 1/4 kosztu inwestycji odbudowy szlaku kolejowego. Niewykorzystanie wartości nasypu i tłucznia byłoby marnotrawieniem majątku publicznego.

W związku z prowadzonymi pracami projektowymi dotyczącymi poprowadzenia ścieżki rowerowej po nasypie kolejowym zwracam się do samorządów i instytucji o analizę możliwości przeprowadzenia tej ścieżki istniejącymi drogami polnymi wzdłuż toru kolejowego, a także innymi drogami poprzez pola, obok lasów i rzeki, co w znacznym stopniu obniżyłoby koszty budowy ścieżki rowerowej i wpłynęło na uatrakcyjnienie jej przebiegu. Ścieżka rowerowa wzdłuż drogi wojewódzkiej nie jest dobrym pomysłem, gdyż rowerzyści będą zmuszeni do wdychania spalin wydzielanych przez przejeżdżające tuż obok samochody i do używania stoperów chroniących słuch przed hałasem, zamiast jechać, delektując się przyrodą i oddychając świeżym powietrzem. Kolejnym aspektem przemawiającym za zmianami przebiegu szlaku rowerowego jest też wysoki nasyp. Mogłoby zaistnieć niebezpieczeństwo częstych wypadków, to jest stoczenia się rowerzystów ze skarpy. Budowa szlaku rowerowego po nasypie wiązałaby się z dodatkową budową barier ochronnych i odbojnic zabezpieczających przed ewentualnymi wypadkami oraz ze zwiększeniem kosztów budowy ścieżki rowerowej.

Czy nie uważa pan, że budowa ścieżki rowerowej brzegiem uregulowanej rzeki Czarny Dunajec drogami polnymi wśród zagajników, lasów i pól byłaby lepszym rozwiązaniem, podczas gdy kolej by była uruchomiona po istniejącym nasypie?

Owe postulaty są zgodne z wynikami studiów prowadzonych na ten temat przez pracowników Politechniki Krakowskiej. Nadmieniam, że mocno zaangażowana w ten projekt Rada Naukowa Związku Podhalańskie te postulaty poparła jednogłośnie.

Apeluję do pana ministra o ustosunkowanie się do tej sprawy i o przeprowadzenie analiz opłacalności odbudowy linii kolejowej, co może wpłynąć na rozwój Podhala oraz całej Małopolski.

Zwracam się do pana ministra o kontakt w tej sprawie na szczeblu ministerstw ze stroną słowacką, jak też o zwrócenie się z tym do samorządów polskich: Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, powiatu nowotarskiego, miasta Nowy Targ, gmin Nowy Targ, Szaflary, Czarny Dunajec; a także do samorządów słowackich: miasta Trstená, gminy Suchá Hora, Hladovka, Liesek, Čimhová, Vitanová.

Oby sprzyjające okoliczności oraz warunki do odbudowy kolei i budowy ścieżek rowerowych nie zostały zmarnowane.

Tadeusz Skorupa  
Stanisław Kogut