

IRSK3/1/2-104-0703-04/19

Nowy Sącz, 19.06.2019 r.

*Dotyczy: Odpowiedź na wystąpienie ws. korekty przebiegu łącznika linii kolejowych nr 96 i nr 104 Nowy Sącz
Chelmiec – Nowy Sącz Biegonice na terenie miasta Nowy Sącz*

Szanowny Pan
Paweł Kukła
Prezes Sądeckiej Izby Gospodarczej
ul. Zielona 27, 33-300 Nowy Sącz

W nawiązaniu do Państwa wystąpienia z dnia 17.06.2019 r. dotyczącego planowanego przebiegu nowej linii kolejowej na terenie miasta Nowy Sącz stanowiącej łącznik linii kolejowych nr 96 i nr 104 (Nowy Sącz Chelmiec – Nowy Sącz Biegonice) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy pełniący nadzór nad realizacją zadania pn. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz” poniżej przedstawia swoje stanowisko w kontekście zgłoszonej uwagi.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy informuje, że szczegółowo przeanalizował posiadaną dokumentację w kontekście zgłoszonego zagadnienia. Opisany w Państwa piśmie korytarz łącznika kolejowego Nowy Sącz Chelmiec – Nowy Sącz Biegonice został umieszczony w Studium Uwarunkowań Przestrzennych Miasta Nowego Sącza w obecnej obowiązującej i utrzymanej formie około roku 2002. W latach 2000 – 2002 realizowane było zadanie pn. „Opracowanie studium wykonalności dla zadania „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – Granica Państwa i Chabówka – Nowy Sącz”” przez firmę Gibb (Polska) Sp. z o.o., które analizowało kilka z wariantów przebiegu projektowanej linii kolejowej na terenie Nowego Sącza. W latach 2000 – 2002 odbył się szereg spotkań (w tym w Urzędzie Miasta w Nowym Sączu) na temat rekomendowanego przebiegu wspomnianego wyżej korytarza. Efektem tych spotkań był zaproponowany przez Urząd Miasta Nowego Sącza (i zaakceptowany przez Radę Miasta) wprowadzony do SUIKZP Miasta Nowego Sącza Wariant nr 1, który w niezmienionym kształcie umieszczony jest w tym dokumencie do dnia dzisiejszego. Zarówno w piśmie RPP/7322/129/01 z dnia 5.07.2001 r., jak również w piśmie RPP.7328/185/02 z dnia 16.10.2002 r. Urząd Miasta Nowego Sącza uznaje za celowy przebieg łącznicy kolejowej według wariantu wskazanego obecnie SUIKZP. Należy w tym miejscu podkreślić, że jednym z wariantów był wariant przybliżony do rozwiązania przedstawionego przez Państwa. Został on jednak odrzucony przez Urząd Miasta Nowego Sącza między innymi przez istotne kolizje z planowaną do wykonania infrastrukturą drogową (m.in. z obecnie projektowanym przebiegiem alternatywnego połączenia DK87 z DW969 –

w spotkaniach w tamtym okresie brała również udział obecna Dyrektor ZDW Kraków – p. Marta Maj). Przedstawione rozwiązanie zostało wówczas również przekazane do wiadomości Urzędowi Gminy Chełmiec, GDDKiA Oddział w Krakowie, Miejskiemu Zarządowi Dróg w Nowym Sączu, a także pozytywnie zaopiniowane przez Wydział Planowania Urzędu Miasta w Nowym Sączu (w przeciwieństwie do innych wariantów). Co bardziej istotne już wówczas w tych planach wskazana przez Państwa strefa była wyznaczona pod tereny przemysłowe. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w roku 2002 poniosło nakłady wynikające z opracowania studium na którego podstawie doszło do wprowadzenia optymalnego z punktu widzenia Urzędu Miasta Nowego Sącza i satysfakcjonującego dla PKP PLK S.A. przebiegu do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Proszę w tym miejscu mieć na względzie, że p. Dyrektor Włodzimierz Zembol oraz p. Dyrektor Łukasz Bochniarz mogli nie dysponować informacją na temat podanych wyżej wiążących ustaleń z lat 2000-2002 w terminie spotkania z Państwem w dniu 6.06.2019 r.

Biorąc powyższe pod uwagę, a mając przede wszystkim wzgląd na stanowisko Urzędu Miasta Nowego Sącza nt. innych przebiegów proponowanych w roku 2002 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy w pierwszej kolejności rekomenduje zwrócić się do Wydziału Planowania Urzędu Miasta Nowego Sącza ws. opisanych wyżej pism i ustaleń.

Należy zaznaczyć, że wszelkie korekty w przebiegu projektowanej łącznicy kolejowej wymagałyby aktualizacji studium wykonalności, co wiąże się z poniesieniem nakładów finansowych i co wnioskujący o zmianę powinien mieć na uwadze przy dalszym procedowaniu zagadnienia.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy zwraca uwagę, że Państwa wystąpienie o zmianę przebiegu łącznicy przed decyzją o przystąpieniu do jakichkolwiek prac studialnych powinno zostać z Państwa inicjatywy poprzedzone uzgodnieniami przez Urząd Miasta Nowego Sącza, Urząd Gminy Chełmiec, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i PKP S.A.. Należy mieć na względzie, że obecnie procedowana jest koncepcja budowy łącznika DK87 z DW969 dla której PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji wydał pozytywną opinię dla przebiegu linii kolejowej w zakładanym w SUIKZP kształcie – wskazana przez Państwa wstępna propozycja wymagałaby podniesienia niwelety projektowanej drogi nad rzeką Dunajec o co najmniej 7 – 8 m w stosunku do obecnie proponowanych w koncepcji rozwiązań połączenia DK87 z DW969.

W nawiązaniu do powyższego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji pozostaje otwarte na dalsze informacje i uzgodnienia pozyskane przez Państwa z ww. instytucji.

Zaznacza się, że przebieg projektowanej łącznicy Nowy Sącz Chełmiec – Nowy Sącz Biegonice nabiera obecnie szczególnego znaczenia jako „wąskie gardło” w kontekście rozpoczęcia docelowych prac projektowych związanych z zadaniem pn. „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz”, brakiem możliwości rozbudowy długości torów stacyjnych w stacji Nowy Sącz dla przyjmowania składów o długości 750 m z kierunku ww. linii kolejowych, a przede wszystkim koniecznością zmiany kierunku jazdy w tej stacji w celu dojazdu do przejścia granicznego w stacji Muszyna w ciągu korytarza sieci kompleksowej TEN-T, korytarza AGTC C30/1 oraz nowoprojektowanego korytarza kolejowego transportu towarowego RFC11 „Amber”.

Dodatkowe ograniczenie eksploatacyjne dla możliwości sprawnego prowadzenia ruchu pociągów stwarza również, jak wynika z Państwa propozycji pominięcie stacji Nowy Sącz Biegonice, gdzie w obecnie planowanym przebiegu można realizować obsługę ruchu towarowego i pasażerskiego. Wydłużenie odcinka pomiędzy posterunkami ruchu, do odcinka Marcinkowice – Stary Sącz, spowoduje znaczne ograniczenie jego przepustowości, który po analizie kosztów i korzyści najprawdopodobniej nie uzyska wymaganych parametrów dla korytarza kolejowego transportu towarowego.

Z wyrazami szacunku

DYREKTOR, REGIONU

Wojciech Zachwieja

Do wiadomości:

- Urząd Miasta Nowy Sącz;
- Urząd Gminy Chelmiec;
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie;
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie;
- Biuro Strategii i Rozwoju PKP PLK S.A.

