

Kraków, dnia 23 lutego 2010 r.

Prof. dr hab. inż. Kazimierz Flaga
Prof. dr hab. inż. Andrzej Rudnicki
Rada Naukowa Związku Podhalan

Opinia

o celowości odtworzenia linii kolejowej na trasie Nowy Targ – Sucha Hora – Trstena
jako elementu podtatrzańskiego węzła transportu szynowego

Po zapoznaniu się z materiałami dotyczącymi podtatrzańskiego węzła transportu szynowego, udostępnionymi na posiedzeniu Rady Naukowej Związku Podhalan w dniu 6 lutego 2010 r. w Nowym Targu, a także z wcześniejszymi opracowaniami dotyczącymi tego tematu, wykonywanymi m.in. w Politechnice Krakowskiej, a to:

- Transportowe studium przedolimpijskie „Zakopane 2008” (rok opracowania 1997)
- Polsko-słowacki projekt: „Tatrzański system komunikacyjny a ochrona przyrody”, realizowany w programie PHARE (2003÷2004).

prezentujemy następujące stanowisko w przedmiotowej sprawie:

- 1) Zaprzestanie funkcjonowania oraz rozbiórka torów na linii kolejowej Nowy Targ – Podczerwone tuż po transformacji ustrojowej 1989 r. było pochapne, nierozważne i nieuzasadnione, podjęte bez perspektywicznego spojrzenia w przyszłość. Opierało się na błędnym przekonaniu, że transport drogowy rozwiąże w bliższej, a zwłaszcza w dalszej przyszłości wszystkie problemy komunikacyjne Podtatrza.
- 2) Przywrócenie linii kolejowej na trasie Nowy Targ – Sucha Hora – Trstena wraz z istniejącym powiązaniem z magistralą kolejową w Kralovanach pozwoli na:
 - wzmocnienie integracji regionów przygranicznych, postulowanej jako jeden z najważniejszych priorytetów Unii Europejskiej;
 - reaktywowanie historycznego szlaku kolejowego integrującego od początku XX wieku tereny po obu stronach Tatr. Tereny te mają wybitne walory kulturowe i turystyczne, a zatem powinny być udostępnione jak najszerzej rzeszy społeczeństw obu sąsiadujących narodów;
 - stworzenie kanwy dla kulturowo-przyrodniczego szlaku krajoznawczego obejmującego tereny Podhala, Orawy, Spiszu, Pienin i Liptowa, z wielkim bogactwem ich architektury świeckiej i sakralnej, rezerwatów przyrody, stanowisk archeologicznych, itp.
 - kształtowanie proekologicznych zachowań komunikacyjnych mieszkańców tych ziem oraz turystów i wczasowiczów, skłaniających do rezygnacji z nadmiernego użytkowania samochodu na rzecz transportu szynowego, rowerowego i pieszego.
- 3) Przedmiotowa linia kolejowa stanowi element planowanych: dużej oraz małej obwodnicy szynowej Tatr, odciażającej ich centralną część od nadmiernego ruchu turystycznego, co staje się wymogiem współczesności. Zamierzonymi funkcjami tej linii byłyby realizacja powiązań lokalnych (np. w formule Podhalańskiej Szybkiej Kolei Miejskiej), jak i powiązań magistralnych, międzynarodowych.

- 4) Linia ta wpłynie na odciążenie równoległe biegnących dróg, przeciwdziałając tym samym narastaniu zatłoczenia ruchem, stanowiącego dotkliwą uciążliwość funkcjonalną dla użytkowników tych dróg oraz ich otoczenia. Poszerzenie dróg w celu podniesienia ich przepustowości nie jest możliwe ze względów środowiskowych i społecznych (m.in. protesty mieszkańców).
- 5) Rozbudowa sieci dróg rowerowych na Podtatrzu jest ze wszech miar uzasadniona, jednakże nie powinna się odbywać kosztem zajmowania pasu podtorza, który powinien zostać chroniony na potrzeby odbudowywanej linii kolejowej.
- 6) Realizacja zamierzonego odtworzenia linii kolejowej na trasie Nowy Targ – Sucha Hora wymaga sprawnego i skoordynowanego zarządzania tym przedsięwzięciem. Jednym z możliwych rozwiązań jest powołanie społecznego komitetu, który wyłoniłby zarządcę tego przedsięwzięcia. Zadaniem takiej struktury byłoby zlecenie opracowania: koncepcji funkcjonalno-przestrzennej; studium wykonalności, wraz analizą: techniczną, efektywności ekonomicznej i finansowej; przygotowanie aplikacji o wsparcie ze środków Unii Europejskiej oraz budżetów samorządów, wprowadzenie inwestycji do dokumentów z zakresu planowania przestrzennego i docelowo – zlecenie projektu budowlanego i wykonawczego.