

Adresaci:

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Komisja Infrastruktury
Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
ul. Wiejska 4/6/8
00-902 Warszawa

Sejmik Województwa Małopolskiego
ul. Raclawicka 56
30-017 Kraków

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
ul. Raclawicka 56
30-017 Kraków

Petycja w imieniu

Niniejszą petycję wysyła ^{^^^^^H} [redacted], działając jako mój pełnomocnik na podstawie udzielonego pełnomocnictwa.

PETYCJA

złożona w trybie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach Dz.U. 2014 poz. 1195

Przedmiot petycji:

Podjęcie działań skutkujących rewitalizacją i odbudową linii kolejowej nr 103 Wadowice - Spytkowice - Trzebinia oraz pozyskanie niezbędnych funduszy na realizację tego przedsięwzięcia, a w konsekwencji odbudowę linii kolejowej nr 103. Jesteśmy przekonani, że odbudowa tej linii przyniesie liczne korzyści dla mieszkańców i całego regionu.

Niniejsza petycja nabiera kluczowego znaczenia w kontekście finalizacji „Wstępnego Studium Wykonalności” dla linii kolejowej nr 103, zaplanowanej na IV kwartał 2025 roku. Pozytywne wyniki tego Studium, potwierdzające zasadność i opłacalność inwestycji, będą stanowić **wiążący mandat do działania**.

Wymagają one natychmiastowej, konkretnej reakcji ze strony organów odpowiedzialnych za rozwój infrastruktury w regionie. Dlatego też, wnosimy nie tylko o rewitalizację linii, ale o **podjęcie przez Adresatów petycji natychmiastowych kroków proceduralnych niezbędnych do przekształcenia wniosków Studium w rzeczywistość inwestycyjną.**

Wnoszę o podjęcie działań zmierzających do odbudowy i rewitalizacji linii kolejowej nr 103, która łączy Wadowice ze Spytkowicami i Trzebiną. Linia ta, zbudowana w 1899 roku, miała ogromne znaczenie dla lokalnego transportu, jednak w ostatnich latach została zaniedbana i przestała być użytkowana. Linia kolejowa nr 103 była ważnym szlakiem komunikacyjnym już od czasu swojego powstania, łącząc wiele miejscowości Małopolski Zachodniej. W okresie międzywojennym oraz powojennym pełniła kluczową rolę w transporcie pasażerskim, łącząc Górny Śląsk i Warszawę z Zakopanem. Zamknięcie tej linii spowodowało znaczące wykluczenie komunikacyjne wielu miejscowości w regionie, co negatywnie wpłynęło na rozwój gospodarczy i społeczny. Rewitalizacja linii nr 103 przyczyni się do zwiększenia mobilności mieszkańców, umożliwiając łatwiejszy dostęp do większych miast takich jak Kraków czy Katowice. Przywrócenie połączeń kolejowych stworzy nowe możliwości dla lokalnych przedsiębiorstw, ułatwiając transport towarów i zwiększając atrakcyjność inwestycyjną regionu. Kolej jest jednym z najbardziej ekologicznych środków transportu, a jej rozwój przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin i zanieczyszczenia powietrza. Przywrócenie połączeń kolejowych zwiększy również dostępność turystyczną regionu, co może przyciągnąć więcej odwiedzających i wpłynąć pozytywnie na rozwój lokalnej turystyki.

Linia kolejowa nr 103 biegnie w pobliżu zakładów chemicznych Alventa S.A. Włączenie tego odcinka do użytku umożliwiłoby transport towarów koleją, co zminimalizuje ruch ciężarówek na lokalnych drogach. Taki krok przyczyniłby się do poprawy bezpieczeństwa, zmniejszenia korków oraz redukcji zanieczyszczenia powietrza spalinami z pojazdów.

Korki w Wadowicach, szczególnie w godzinach szczytu, stanowią poważny problem komunikacyjny. Odbudowa linii kolejowej mogłaby stanowić atrakcyjną alternatywę dla dojazdów samochodowych, skracając czas podróży i podnosząc komfort życia mieszkańców. W kontekście planowanej budowy drogi ekspresowej - która może dodatkowo zwiększyć natężenie ruchu - przywrócenie połączeń kolejowych zyskuje jeszcze większe znaczenie.

Co więcej, rewitalizacja linii kolejowej nr 103 nie może ograniczać się jedynie do odtworzenia historycznego przebiegu i infrastruktury. Od czasu zawieszenia ruchu pasażerskiego, krajobraz urbanistyczny i demograficzny przyległych gmin uległ fundamentalnym zmianom. Powstały nowe osiedla mieszkaniowe oraz strefy aktywności gospodarczej, które często są znacznie oddalone od lokalizacji starych, niefunkcjonalnych już dworców. Dlatego integralną częścią projektu musi być budowa nowych przystanków kolejowych oraz relokacja niektórych istniejących, tak aby były one w pełni dostosowane do potrzeb współczesnych, zurbanizowanych wsi i miast. Przykładowo, nowe przystanki mogłyby powstać w dynamicznie rozwijających się sołectwach Gminy Tomice, w rejonie nowych osiedli mieszkaniowych w Alwerni, czy też w pobliżu stref przemysłowych, które obecnie są pozbawione dogodnego dostępu do transportu szynowego. Nowe stacje, zlokalizowane w strategicznych punktach, zapewnią maksymalną dostępność transportu kolejowego dla jak największej liczby mieszkańców. Niezbędne jest również, aby nowa infrastruktura pasażerska spełniała najwyższe standardy: była w pełni dostępna dla osób z ograniczoną mobilnością, zintegrowana z parkingami typu „Park & Ride” oraz połączona z siecią ścieżek rowerowych i przystanków komunikacji autobusowej. Tylko takie kompleksowe podejście sprawi, że odnowiona linia kolejowa stanie się realną, atrakcyjną i konkurencyjną alternatywą dla transportu indywidualnego, w pełni odpowiadając na wyzwania XXI wieku.

Analiza natężenia ruchu drogowego w oparciu o oficjalne pomiary i statystyki

Konieczność pilnej rewitalizacji linii kolejowej nr 103 Trzebinia - Spytkowice - Wadowice znajduje swoje pełne uzasadnienie w oficjalnych danych dotyczących alarmującego natężenia ruchu drogowego w regionie oraz w wyraźnie rosnących potrzebach społecznych i środowiskowych.

Zgodnie z informacją uzyskaną z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Krakowie (pismo OKR.D-4.0130.151.2025.pg z dnia 21 sierpnia 2025 r.), najnowsze dostępne dane z Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021 wskazują na krytyczne przekroczenie przepustowości dróg w Wadowicach. Średni Dobowy Ruch Roczny (SDRR) na odcinku DK28 pomiędzy ul. Piłsudskiego a ul. Konstytucji 3 Maja wynosi aż **20 538 pojazdów na dobę**, a na sąsiednim odcinku - **19 445 pojazdów na dobę**. Są to wartości jednoznacznie wskazujące na niewydolność istniejącej infrastruktury drogowej, która jest dodatkowo obciążana przez **1 535 samochodów ciężarowych** przejeżdżających przez miasto każdego dnia.

Obecny paraliż komunikacyjny nie jest zjawiskiem nagłym, lecz skutkiem wieloletnich zaniedbań i systematycznego wzrostu ruchu. Problem ten najlepiej obrazują dane dla trasy Zator - Wadowice, **wzdłuż której biegnie nieczynna linia kolejowa nr 103, stanowiąca jej naturalną alternatywę**. Konieczność jej rewitalizacji potwierdzają oficjalne, wieloletnie pomiary ruchu drogowego prowadzone przez GDDKiA, które pokazują nieustanny i dynamiczny wzrost liczby pojazdów. Analiza wyników dla odcinka drogi krajowej nr 28 Zator - Wadowice przedstawia następujący wzrost Średniego Dobowego Ruchu Roczno (SDRR):

- **Rok 2000: 6 043** pojazdy na dobę
- **Rok 2005: 7 029** pojazdów na dobę
- **Rok 2010: 7 382** pojazdy na dobę
- **Rok 2015: 7 889** pojazdów na dobę
- **Lata 2020/2021: 8 787** pojazdów na dobę

Przedstawione dane są bezdyskusyjne. **W ciągu ostatnich dwudziestu lat ruch na odcinku Zator - Wadowice wzrósł o ponad 45%**. Ten stały trend jednoznacznie wskazuje, że poleganie wyłącznie na infrastrukturze drogowej jest rozwiązaniem krótkowzrocznym i prowadzi do nieuchronnego paraliżu komunikacyjnego.

Dziś mieszkańcy powiatu wadowickiego, a szczególnie młodzież ucząca się w szkołach średnich w Wadowicach, pozbawieni są realnej alternatywy komunikacyjnej. Linia kolejowa nr 103, choć istnieje, pozostaje nieczynna. Jej rewitalizacja umożliwiłaby powrót bezpiecznego, szybszego i bardziej ekologicznego środka transportu, jednocześnie zwiększając dostępność komunikacyjną całego regionu.

Istotnym aspektem jest także możliwość wykorzystania linii nr 103 do obsługi połączeń dalekobieżnych. Dzięki przywróceniu ruchu kolejowego, możliwe byłoby skierowanie przez tę trasę pociągów jadących z zachodniej Polski w stronę Podhala i Zakopanego. Rozwiązanie to skróciłoby obecne czasy przejazdu, które dziś prowadzone są przez Bielsko-Białą i wydłużają podróż. Szczególne znaczenie miałoby to w okresie wakacyjnym i podczas ferii zimowych, kiedy tysiące turystów udaje się do Zakopanego i okolic. Szybsze i sprawniejsze połączenia kolejowe mogłyby zachęcić podróżnych do rezygnacji z samochodów na rzecz transportu zbiorowego, odciążając ruch drogowy i poprawiając bezpieczeństwo na trasach wiodących na Podhale.

Nie do przecenienia są także względy środowiskowe. Codzienny ruch przekraczający 20 tysięcy pojazdów w centrum Wadowic generuje istotne zanieczyszczenie powietrza, hałas i emisję CO₂. Przywrócenie połączeń kolejowych pozwoliłoby na znaczną redukcję emisji szkodliwych substancji, wspierając realizację krajowej i regionalnej polityki klimatycznej oraz celów zrównoważonego transportu. Byłaby to inwestycja w zdrowie mieszkańców, w jakość ich życia oraz w przyszłość regionu.

Należy na koniec podkreślić, że wszystkie przytoczone dane pochodzą z lat 2020/2021, a kolejne wyniki pomiarów zostaną opublikowane dopiero w 2026 roku. Oznacza to, że decyzje podejmowane są dziś w oparciu o dane historyczne, które nie odzwierciedlają obecnej, bez wątpienia jeszcze trudniejszej sytuacji. Przekładanie realizacji działań na kolejne lata tylko pogłębi narastający kryzys komunikacyjny w powiecie.

Oficjalne dane oraz realne potrzeby społeczne nie pozostawiają wątpliwości: istniejąca sieć drogowa w powiecie wadowickim jest niewydolna i przeciążona. Rewitalizacja linii kolejowej nr 103 stanowi kluczową

i niezbędną alternatywę, która pozwoli skutecznie odciążać drogi, poprawić bezpieczeństwo, ograniczyć emisję spalin i zapewnić mieszkańcom sprawny oraz bezpieczny transport.

Szacowane oszczędności emisji CO₂ w przypadku przejęcia części ruchu drogowego przez kolej

(dla odcinka DK28 Zator-Wadowice)

Źródła danych i założenia:

- Dane o natężeniu ruchu (SDRR):** Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021, pismo GDDKiA (Oddział Kraków).
Odcinek: **DK28 km 1+064 -12+667 (Zator-Wadowice)**, długość **11,603 km**.
Struktura ruchu (średniodobowy ruch pojazdów - SDRR):
 - o Samochody osobowe i mikrobusy: **6 839 poj./dobę**
 - o Samochody ciężarowe lekkie: **919 poj./dobę**
 - o Samochody ciężarowe bez przyczep: **270 poj./dobę**
 - o Samochody ciężarowe z przyczepami: **672 poj./dobę**
 - o Autobusy: **22 poj./dobę**
(motocykle i ciągniki rolnicze pominięte z uwagi na marginalny udział oraz brak odpowiednich wskaźników emisji)

Wskaźniki emisji (wg literatury i raportów transportowych, m.in. Europejska Agencja Środowiska, KOBiZE):

- Samochód osobowy: **0,18 kg CCh/km** (180 g/km)
- Samochód ciężarowy/autobus: **0,80 kg CO₂/km** (800 g/km)

Metoda obliczeń:

- Liczbę pojazdów w danej kategorii przemnożono przez długość odcinka i wskaźnik emisji.
- Wyniki zsumowano dla pojazdów osobowych oraz ciężarowych + autobusów.
- Otrzymano całkowitą emisję bazową dla jednego dnia (kg CO₂/dobę).
- Wynik przeliczono na roczną emisję (*365 dni, w tonach CO₂).
- Następnie obliczono oszczędności dla scenariuszy przejęcia przez kolej 5%, 10%, 20%, 30% i 40% ruchu drogowego.

Wyniki obliczeń

Udział przejętego ruchu	Oszczędność emisji dziennie [kg CO ₂]	Oszczędność emisji rocznie [t CO ₂]
5%	761	278
10%	1522	556
20%	3 044	1111
30%	4 566	1667
40%	6 088	2 222

Emisja bazowa (bez przejęcia ruchu):

ok. **15 221 kg CO₂ dziennie = 5 556 t CO₂ rocznie.**

Nawet przejęcie przez kolej jedynie 10% ruchu z odcinka DK28 Zator-Wadowice pozwoliłoby ograniczyć emisję dwutlenku węgla o ponad **0,5 tys. ton rocznie**, a w scenariuszu 40% oszczędności sięgają ponad **2,2 tys. ton rocznie**.

Przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu i stagnacji demograficznej

Zamknięcie linii kolejowej nr 103 spowodowało powstanie rozległego obszaru wykluczenia komunikacyjnego w sercu Małopolski Zachodniej. Mieszkańcy gmin położonych wzdłuż trasy zostali pozbawieni dostępu do efektywnego, niezawodnego i bezpiecznego transportu publicznego, co w sposób bezpośredni obniżyło jakość ich życia i ograniczyło możliwości rozwoju. Linia przebiega przez gminy o łącznej liczbie mieszkańców przekraczającej 90 tysięcy osób, co świadczy o bardzo dużym potencjale pasażerskim i społecznym jej reaktywacji. Oznacza to, że jej reaktywacja zapewniłaby dostęp do szybkiego transportu zbiorowego dziesiątkom tysięcy osób codziennie podróżujących do Krakowa, Katowic, Oświęcimia czy Bielska-Białej.

Szczególnie ważne jest, że linia ta mogłaby współtworzyć alternatywny korytarz komunikacyjny wobec istniejącej trasy Kraków - Kalwaria - Bielsko-Biała, która już dziś jest przeciążona ruchem. W perspektywie oddania do użytku nowej linii kolejowej Podłęże - Piekietko, część połączeń Kraków - Zakopane zostanie przeniesiona na nową infrastrukturę, co może spowodować efekt tzw. „starorzeczka” - marginalizację starego ciągu komunikacyjnego. Reaktywacja linii 103 pozwoliłaby temu zapobiec, przekształcając dawny szlak w nowoczesną arterię łączącą Małopolskę Zachodnią z Górnym Śląskiem i Podhalem.

Odbudowa linii kolejowej 103 to więc nie tylko inwestycja w lokalny transport, ale część większej sieci kolejowej o znaczeniu regionalnym i ogólnopolskim, spójnej z polityką państwa i Linii Europejskiej w zakresie mobilności i rozwoju infrastruktury.

Zależność od zawodnych połączeń autobusowych oraz konieczność korzystania z prywatnych samochodów generuje codzienne problemy - m.in. dotkliwe korki w Wadowicach - i stanowi barierę dla osób bez dostępu do własnego pojazdu, w tym młodzieży, seniorów oraz osób z niepełnosprawnościami. Problem ten jest szczególnie dotkliwy w kontekście niekorzystnych trendów demograficznych, które zagrażają stabilności społecznej regionu. Odbudowa linii kolejowej jest zatem nie tylko projektem transportowym, ale również fundamentalnym narzędziem polityki demograficznej i społecznej.

Tabela 1. Profil demograficzny gmin w korytarzu linii kolejowej nr 103

Gmina	Populacja (rok danych)	Zmiana populacji (okres)	Główne kierunki dojazdów do pracy	Wyzwania transportowe w dokumentach strategicznych
Trzebinia	31 545(2023)	Spadek z 34 088 (2004)	Aglomeracja krakowska, konurbacja górnośląska	Położenie między metropoliami jako wyzwanie i szansa
Alwernia	12 361 (2022)	Spadek z 12 641 (2017)	Powiat chrzanowski, Kraków	Potencjalna rewitalizacja linii 103 jako szansa rozwoju
Spytkowice	10 068 (2022)	Wzrost z 10 121 (2011)	Kraków, Oświęcim, Wadowice	Przywrócenie linii kolejowej jako kluczowe przedsięwzięcie
Wadowice	37 421 (2021)	Spadek z ~38 500 (2011)	Kraków, Bielsko-Biała	Problem korków, potrzeba alternatywy dla transportu drogowego

Prezentowane dane demograficzne jednoznacznie wskazują, że gminy położone w korytarzu linii kolejowej nr 103 zmagają się z problemami depopulacji (Trzebinia, Alwernia, Wadowice) lub bardzo niskiego wzrostu ludności (Spytkowice). Jednocześnie dokumenty strategiczne tych samorządów podkreślają wyzwania transportowe, dla których rewitalizacja linii nr 103 postrzegana jest jako kluczowe przedsięwzięcie rozwojowe.

Odwrócenie trendu wyludniania

Jednym z najsilniejszych argumentów przemawiających za odbudową linii kolejowej nr 103 jest jej potencjał do odwrócenia negatywnych trendów demograficznych dotyczących gminy wzdłuż jej trasy. Problem ten jest szczególnie widoczny w gminie Wadowice, która od lat boryka się ze zjawiskiem depopulacji.

W ciągu zaledwie dekady liczba mieszkańców gminy spadła o ponad 2 500 osób - z około 38 500 w 2011 roku do 36 404 w 2023 roku. Jeszcze bardziej niepokojące są dane dotyczące samego miasta, którego populacja zmniejszyła się do 17 150 osób. Sytuację pogarsza ujemny przyrost naturalny - w 2024 roku odnotowano 398 zgonów przy zaledwie 230 urodzeniach. Prognozy są pesymistyczne i wskazują, że jeśli obecne tendencje się utrzymają, do 2032 roku liczba mieszkańców Wadowic może spaść poniżej 10 000.

Główną przyczyną tego zjawiska, obok ogólnopolskich trendów starzenia się społeczeństwa, jest migracja zarobkowa, napędzana brakiem dogodnych i szybkich połączeń komunikacyjnych z głównymi ośrodkami gospodarczymi regionu - Krakowem i aglomeracją śląską. Dane GUS z 2021 roku pokazują, że w województwie małopolskim aż **490,6 tys. pracowników najemnych (39,5% ogółu zatrudnionych) dojeżdżało do pracy poza gminę swojego zamieszkania**. Ujemne saldo migracji dla powiatu wadowickiego potwierdza, że więcej osób opuszcza ten teren, niż się na nim osiedla. Rewitalizacja linii 103 i jej włączenie do systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) stanowi bezpośrednią odpowiedź na te wyzwania. Stworzenie efektywnego połączenia kolejowego, które umożliwi mieszkańcom Wadowic, Spytkowic czy Alwerni szybki i niezawodny dojazd do pracy w Krakowie lub na Śląsku, może całkowicie zmienić dynamikę demograficzną regionu. Miejscowości te - dzięki atrakcyjnym cenom nieruchomości i wysokiej jakości życia - mogłyby stać się pożądanymi „sypialniami” dla aglomeracji, przyciągając nowych mieszkańców i zatrzymując obecnych. **Inwestycja w kolej to zatem nie tylko kwestia transportu, ale strategiczna decyzja na rzecz stabilności demograficznej i przyszłego rozwoju Małopolski Zachodniej.**

W celu przeciwdziałania zjawisku wykluczenia kolejowego, niezbędna jest odbudowa linii kolejowej nr 103, liczącej 38 km długości Wadowice - Spytkowice - Trzebinia, przynajmniej w pierwszej kolejności na odcinku Wadowice - Spytkowice, a następnie (w perspektywie czasowej do 2032 r.) na całej długości. Kilka lat temu jeden z prywatnych przewoźników kolejowych, mających aktualną licencję na prowadzenie przewozów pasażerskich, zamierzał przejąć tę linię od PKP PLK SA, uruchamiając na niej regularny ruch pasażerski, pod warunkiem dofinansowania rewitalizacji tej linii ze strony lokalnych samorządów, które jednak nie były zainteresowane tym tematem. O ile mi wiadomo, przy przebudowie stacji Trzebinia pozostawiono układ torowy i rozjazdy, umożliwiające w przyszłości wznowienie ruchu na tej linii. Obecnie w trakcie opracowania znajduje się studium wykonalności odbudowy tej linii, którego zakończenie planowane jest na IV kwartał 2025 roku.

Linia kolejowa nr 103 od lat pełniła kluczową rolę w transporcie towarowym. Jej odbudowa umożliwiłaby przewóz ciężkich ładunków, co odciążałoby ruch drogowy i poprawiłoby stan lokalnych dróg. Ponadto, linia ta stanowiła istotny element infrastruktury obronnej, a jej przywrócenie zwiększyłoby bezpieczeństwo i mobilność wojskową w regionie.

W kontekście zmian klimatycznych i globalnych wysiłków na rzecz zrównoważonego rozwoju, rozwój transportu kolejowego jest niezbędny. Odbudowa linii kolejowej nr 103 wpisuje się w politykę Unii Europejskiej, która promuje transport kolejowy jako ekologiczny i efektywny środek transportu. Ponadto, linia ta może stanowić element strategicznych inwestycji w ramach polityki spójności Unii Europejskiej, co przyczyni się do zrównoważonego rozwoju regionu. Rewitalizacja linii kolejowej nr 103 jest niezbędna dla poprawy jakości życia mieszkańców regionu. Umożliwiłaby ona łatwiejszy dostęp do edukacji, służby zdrowia i miejsc pracy, co jest kluczowe dla zrównoważonego rozwoju społecznego i gospodarczego. Ponadto, przywrócenie linii kolejowej stworzy nowe miejsca pracy w sektorze budowlanym i transportowym, co przyczyni się do zmniejszenia bezrobocia w regionie.

Zdaję sobie sprawę, że obecnie trwa opracowywanie wstępnego studium wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w województwie małopolskim, którego zakończenie planowane jest na IV kwartał 2025 roku. Niniejsza petycja ma na celu wzmocnienie społecznego głosu poparcia dla odbudowy linii kolejowej nr 103, wskazanie na znaczenie tej inwestycji dla lokalnych społeczności oraz zachęcenie organów publicznych do priorytetowego traktowania tej linii w dalszych etapach decyzyjnych - szczególnie przy pozyskiwaniu i alokacji środków finansowych.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 103 jako klucz do poprawy dostępności edukacyjnej

Ponad **670 uczniów z gmin Tomice, Spytkowice, Brzeźnica i Zator** codziennie dojeżdżają do szkół ponadpodstawowych w Wadowicach i Radoczy. Dane ze szkół średnich w regionie jednoznacznie potwierdzają, że młodzież z gmin położonych wzdłuż linii 103 stanowi istotny odsetek uczniów, a liczba ta w rzeczywistości jest jeszcze wyższa, jeśli uwzględnić inne placówki edukacyjne. Obecnie uczniowie są zdani wyłącznie na transport drogowy, który w praktyce nie zapewnia stabilności i bezpieczeństwa. Prywatni przewoźnicy często zmieniają rozkłady jazdy lub odwołują kursy, busy w godzinach szczytu są przepełnione, a narastające korki na DK28 i DK44 powodują, że czas podróży jest nieprzewidywalny. Dla wielu rodzin dodatkowym obciążeniem są wysokie koszty biletów miesięcznych. To wszystko przekłada się na spóźnienia, stres i trudności w codziennym funkcjonowaniu młodzieży.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 103 stworzyłaby **bezpieczną, punktualną i komfortową alternatywę**. Pociągi kursujące według stałego rozkładu uniezależniłyby dojazdy od warunków drogowych, zwiększyłyby poczucie bezpieczeństwa i komfortu podróży oraz umożliwiły uczniom wykorzystanie czasu w drodze na naukę lub odpoczynek. Łatwy dostęp do transportu kolejowego w Tomicach, Spytkowicach, Radoczy i Zatorze dodatkowo ułatwiłby codzienną komunikację, a ekologiczny charakter kolei pozwoliłby ograniczyć emisję spalin i ruch samochodowy w regionie. **Rewitalizacja linii 103 nie jest wyłącznie kwestią infrastruktury - to realne działanie na rzecz wyrównywania szans edukacyjnych, poprawy mobilności młodzieży i podniesienia jakości życia mieszkańców regionu.**

Uzasadnienie Inwestycji w Kontekście Dynamicznego Rozwoju Rynku Kolejowego - Dane UTK za 2024 r.

1. Odbudowa Linii 103 wpisuje się w ogólnopolski trend dynamicznego rozwoju kolei i rekordowego zainteresowania pasażerów. Petycja dotycząca rewitalizacji Linii nr 103 nie jest jedynie lokalną inicjatywą, ale wpisuje się w ogólnopolski renesans transportu kolejowego. Raport UTK jednoznacznie wskazuje, że Polacy coraz chętniej wybierają kolej, a inwestycje w tym sektorze przynoszą wymierne rezultaty.

- **Dane:** W 2024 roku łączna wymiana pasażerska w Polsce przekroczyła 810 milionów pasażerów, osiągając rekordowy poziom w historii pomiarów prowadzonych przez UTK.
- **Wzrost:** Liczba pasażerów (wsiadających i wysiadających) wzrosła o 8,9% w stosunku do roku 2023.
- **Kontekst:** Jak stwierdził Prezes UTK, dr inż. Ignacy Góra, "rok 2024 pokazał, że kolej w Polsce nie tylko odzyskuje swój dawny potencjał, ale i wkracza w nowy etap rozwoju - jako nowoczesny, dostępny i ważny filar transportu publicznego". Odbudowa Linii 103 jest szansą, by mieszkańcy naszego regionu stali się beneficjentami tego pozytywnego trendu.

2. Inwestycja jest kluczowa w walce z wykluczeniem komunikacyjnym, co jest priorytetem państwa i celem strategicznym UTK. Petycja bezpośrednio odpowiada na zdiagnozowany w raporcie problem braku dostępu do transportu publicznego na terenach wiejskich i w mniejszych miejscowościach. Zamknięcie Linii 103 było przykładem procesu, który obecnie jest odwracany w całej Polsce.

- **Cel strategiczny:** Raport UTK podkreśla, że "jeszcze dwie dekady temu wiele społeczności lokalnych zostało pozbawionych dostępu do transportu zbiorowego. Dziś obserwujemy proces odwrotny: powrót pociągów do mniejszych miejscowości". Rewitalizacja naszej linii jest modelowym przykładem realizacji tej polityki.

- **Zdiagnozowany problem:** Opracowanie Głównego Urzędu Statystycznego, cytowane w raporcie UTK, "uwidacznia też problem małych miejscowości i obszarów wiejskich w zakresie transportu publicznego".
- **Rekomendacja UTK:** We wnioskach strategicznych raport wprost wskazuje na konieczność identyfikacji "ośrodków o niższym poziomie rozwoju infrastruktury i oferty przewozowej (...) i ich dalszy rozwój". Tereny położone wzdłuż Linii 103 idealnie pasują do tej definicji.

3. Rewitalizacja Linii 103 to realizacja polityki zrównoważonego rozwoju i spójności terytorialnej.

Odbudowa połączenia kolejowego to inwestycja w ekologiczną przyszłość i fundament równomiernego rozwoju, co jest zgodne z polityką klimatyczną i społeczną państwa.

- **Zrównoważony rozwój:** Raport UTK stwierdza, że transport kolejowy "stanowi dziś (...) jeden z kluczowych elementów polityki zrównoważonego rozwoju i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu".
- **Rola ekologiczna:** W obliczu rosnących cen paliw i konieczności ograniczania emisji, "kolej - jako jeden z najbardziej ekologicznych środków transportu - pełni kluczową rolę w realizacji polityk klimatycznych i społecznych".
- **Spójność terytorialna:** Inwestycje w infrastrukturę kolejową to "fundament nowoczesnego państwa, które stawia na równomierny rozwój i spójność terytorialną". Przywrócenie Linii 103 wzmocni spójność transportową zachodniej Małopolski.

4. Istnieje ogromny i dynamicznie rosnący popyt na transport kolejowy w Małopolsce. Dane regionalne potwierdzają, że mieszkańcy naszego województwa są gotowi, by jeszcze częściej korzystać z pociągów. Brak linii 103 jest barierą, która uniemożliwia wykorzystanie tego potencjału.

- **Dane dla Krakowa:** W 2024 roku miasto Kraków odnotowało jeden z największych wzrostów wymiany pasażerskiej w kraju - aż o 21,3% (do 35,17 mln pasażerów).
- **Pozycja lidera:** Stacja Kraków Główny, z wymianą pasażerską na poziomie 26,9 mln osób, zajęła drugie miejsce w Polsce, wyprzedzając Poznań Główny.
- **Wniosek:** Powyższe dane świadczą o ogromnym, niezaspokojonym popycie na sprawne połączenia kolejowe w regionie. Odbudowa Linii 103 pozwoli włączyć mieszkańców powiatów wadowickiego, oświęcimskiego i chrzanowskiego w ten dynamicznie rozwijający się system transportowy.

5. Proponowane działania są zgodne ze strategiami, które - według UTK - przynoszą największy sukces.

Raport UTK jasno wskazuje, co jest przyczyną rekordowych wyników polskiej kolei. Postulaty zawarte w petycji są wprost zbieżne z tymi czynnikami sukcesu.

- **Sprawdzone metody:** Do czynników sprzyjających dynamicznemu wzrostowi liczby pasażerów UTK zalicza m.in.: "reaktywację połączeń zawieszonych", "modernizację infrastruktury - zarówno torowej, jak i przystankowej" oraz "zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów". Nasza petycja domaga się wdrożenia dokładnie tych działań.
- **Efekt synergii:** Ogólnopolski sukces kolei w 2024 roku to "efekt synergii wielu działań: intensywnych inwestycji, poprawy jakości usług i skutecznego zarządzania transportem publicznym". Wnioskujemy o zastosowanie tego samego, sprawdzonego modelu dla Linii Kolejowej nr 103.

Wyjątkowa zbieżność celów - linia 103 jako realizacja nowej polityki transportowej państwa

Rewitalizacja linii kolejowej nr 103 nie jest jedynie lokalną potrzebą - idealnie wpisuje się w strategiczny kierunek rozwoju transportu kolejowego realizowany obecnie przez Ministerstwo Infrastruktury. Projekt nowelizacji ustaw kolejowych (UD292) stwarza historyczną szansę i dostarcza gotowych narzędzi, aby modernizacja naszej linii mogła stać się jednym z pierwszych modelowych projektów korzystających z nowych rozwiązań legislacyjnych i finansowych.

Stworzenie nowych ram finansowych: Ministerstwo planuje wprowadzenie systemowego dofinansowania przewozów kolejowych lokalnych i sezonowych w przeliczeniu na „pociągokilometr” oraz włączenie takich linii do wieloletnich programów inwestycyjnych (art. 38 ustawy o transporcie kolejowym, Dz.U. z 2024 r. poz. 697). Oznacza to, że linia 103 ma realną możliwość uzyskania środków nie tylko na remont, ale także na późniejsze, regularne funkcjonowanie przewozów. Projekt ten wpisuje się w nowy model finansowy, a nie stanowi obciążenia dla budżetu państwa. Wsparcie może obejmować również modernizację taboru i infrastruktury, zgodnie z ustawą o Funduszu Kolejowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1133).

Ułatwienia prawne dla samorządów: Nowelizacja UD292 przewiduje przyznanie samorządom oraz powoływanym przez nie spółkom prawa do składania wniosków o ustalenie lokalizacji linii kolejowych (art. 9o ustawy o transporcie kolejowym). Jest to bezpośrednia odpowiedź na postulaty i inicjatywy gmin Tomice i Spytkowice, które aktywnie wspierają rewitalizację linii 103. Samorządy stają się faktycznymi partnerami w realizacji inwestycji, co pozwala wykorzystać ich wiedzę o lokalnych potrzebach i znaczeniu połączenia kolejowego dla mieszkańców.

Linia 103 jako projekt pilotażowy: Ministerstwo wskazuje, że linie zlokalizowane blisko „generatorów ruchu”, które można włączyć w regionalny system transportu publicznego, mają najwyższy potencjał operacyjny. Linia 103, łącząca aglomerację śląską i krakowską z ośrodkami turystycznymi i lokalnymi centrami (Wadowice, Zator), doskonale spełnia te kryteria. Jej szybka rewitalizacja może stać się ogólnopolskim wzorem skutecznego wdrożenia nowej polityki transportowej, pokazując, jak przywrócić życie lokalnym połączeniom kolejowym i poprawić mobilność mieszkańców. Wobec jasno określonej strategii państwa, przyspieszenie prac planistyczno-decyzyjnych w sprawie linii 103 jest krokiem naturalnym i logicznym. Nie postulujemy tworzenia nowej polityki, lecz wykorzystania istniejących instrumentów prawnych i finansowych, czyniąc z lokalnej inwestycji modelowy przykład realizacji narodowych priorytetów transportowych. Linia 103 ma potencjał, aby stać się projektem pilotażowym pokazującym, jak skutecznie przywrócić życie lokalnym połączeniom kolejowym i zwiększyć mobilność mieszkańców regionu.

Niewykorzystany potencjał transportowy powiatu Wadowickiego - czas na odbudowę linii 103

Stan wyjściowy i diagnoza z 2022 roku (Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gmin: Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Korczyna, Krościenko Wyżne, Krosno i Wojaszówka.) wskazywały, że oferta kolejowa na linii nr 117 (Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona - Bielsko-Biała Główna) nie zaspokajała potrzeb mieszkańców w minimalnym zakresie. W tamtym okresie z Wadowic odjeżdżało zaledwie 13 pociągów na dobę (6 w kierunku Bielska-Białej i 7 w kierunku Krakowa). Już wtedy częstotliwość ta została oceniona jako nieatrakcyjna i niedostosowana do codziennych potrzeb podróży. Obecna oferta przewozowa (lato 2025) pokazuje pewną poprawę - z Wadowic do Krakowa Głównego kursuje 9 pociągów dziennie. Jednak wciąż jest to liczba niewystarczająca wobec realnych potrzeb mieszkańców Powiatu Wadowickiego.

Skalę zapotrzebowania na transport publiczny dobrze obrazują dane dotyczące sprzedaży biletów na liniach autobusowych dotowanych przez Powiat Wadowicki:

- **Linia Wadowice - Bachowice - Miejsce:**
 - w 2024 roku sprzedano **11 339 biletów jednorazowych**,
 - w okresie styczeń-lipiec 2025 roku sprzedano już **6 762 bilety jednorazowe**.
- **Linia Wadowice - Radocza - Wadowice:**
 - w 2024 roku sprzedano **3 020 biletów jednorazowych**,
 - w okresie styczeń-lipiec 2025 roku sprzedano **1 038 biletów jednorazowych**.

Dane te przedstawiają, że na trasie Wadowice - Spytkowice i w innych kierunkach przewozy realizują także prywatni przewoźnicy, działający bez dotacji powiatowych. To dowód, że popyt na transport w regionie jest na tyle wysoki, iż działalność przewozowa jest opłacalna rynkowo. Mieszkańcy potrzebują sprawniejszego i

bardziej konkurencyjnego systemu, a rewitalizacja linii nr 103 mogłaby pełnić rolę alternatywnej trasy do Krakowa, odciążając linię 117. Zapewniłaby szybsze i bardziej niezawodne połączenie, zwiększyła dostępność kolei i zintegrowała transport publiczny w regionie, realizując cele „Planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego”.

1. Przeciwdziałanie Wykluczeniu Komunikacyjnemu Mniejszych Gmin

Obecna siatka połączeń autobusowych, choć istnieje, w dużej mierze uzależniona jest od dni nauki szkolnej, co prowadzi do okresowego wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców.

- **Dominacja Kursów Szkolnych:** Wiele kluczowych połączeń wzdłuż trasy przyszłej linii kolejowej, obsługiwanych przez firmę Mieczysław Byrski, kursuje niemal wyłącznie w dni nauki szkolnej (oznaczenie "S"). Oznacza to drastyczne ograniczenie lub całkowity brak transportu w weekendy, ferie, wakacje i dni świąteczne.
- **Ograniczona Oferta Weekendowa:** Połączenia realizowane przez firmę BAKO również koncentrują się na dniach roboczych (oznaczenie "D"). Kursy w soboty (oznaczenie "6") są rzadkością, a w niedziele praktycznie nie istnieją.
- **Stabilność Połączeń Kolejowych:** Pociąg jako transport o charakterze użyteczności publicznej, zapewniłby stały, codzienny i całoroczny rozkład jazdy. Mieszkańcy gmin Tomice, Spytkowice i Brzeźnica zyskaliby pewność transportu niezależnie od kalendarza szkolnego, co jest kluczowe dla osób pracujących, studentów, seniorów i turystów.

2. Stworzenie Regionalnego Węzła Przesiadkowego w Spytkowicach

Reaktywacja linii 103 i budowa peronu w Spytkowicach na skrzyżowaniu z czynną linią nr 94 (Kraków - Oświęcim) ma strategiczne znaczenie dla całego regionu. Spytkowice stałyby się kluczowym węzłem przesiadkowym, integrującym siatkę połączeń w Małopolsce Zachodniej.

- **Nowe Możliwości Podróży:**
 - **Z Wadowic i Gminy Tomice:** Pasażerowie uzyskaliby szybki dojazd do Spytkowic, a tam możliwość przesiadki na pociągi w kierunku **Krakowa, Skawiny, Zatora i Oświęcimia**,
 - **Z Oświęcimia, Zatora i Skawiny:** Podróżnicy mogliby przesiąść się w Spytkowicach na pociąg do **Wadowic** lub w przeciwnym kierunku - do **Trzebini i Chrzanowa**.
- **Integracja Transportu:** Taki węzeł tworzy spójny system, w którym dwie linie kolejowe wzajemnie zasilają się pasażerami. Zamiast ograniczać się do pojedynczych relacji, mieszkańcy zyskują dostęp do całej sieci połączeń kolejowych Małopolski.

3. Znaczące Skrócenie Czasu Podróży na Trasie Oświęcim - Zator - Wadowice

Obecne połączenie autobusowe między dwoma miastami powiatowymi - Oświęcimiem a Wadowicami - jest powolne. Linia kolejowa mogłaby zaoferować znacznie bardziej konkurencyjny czas przejazdu.

- **Czas Przejazdu Autobusem:** Zgodnie z rozkładem jazdy firmy BAKO, podróż autobusem z Oświęcimia (Dworzec PKP) do Wadowic (Dworzec Autobusowy) na dystansie 36,1 km zajmuje 58 minut.
- **Potencjał Kolei:** Pociąg, poruszający się po zmodernizowanym torowisku, mógłby pokonać tę trasę w czasie około 30-35 minut. Skrócenie czasu podróży o blisko 40-50% byłoby potężnym argumentem dla pasażerów.
- **Obsługa Energylandii:** Trasa ta obejmuje przystanek **Zator Park Rozrywki**. Szybkie połączenie kolejowe z Oświęcimia i Wadowic (węzłów przesiadkowych dla turystów z aglomeracji śląskiej i krakowskiej) jest kluczowe dla obsługi ruchu turystycznego i ograniczenia korków na drodze krajowej nr 44.

4. Integracja Regionu z Aglomeracjami Krakowa i Śląska

Finalnym celem odbudowy linii jest doprowadzenie jej do Trzebini, co otworzyłoby cały region na dwa potężne rynki pracy i ośrodki akademickie.

- **Brama na Śląsk i do Krakowa:** Trzebinia leży na magistrali kolejowej E30, oferującej częste i szybkie połączenia w kierunku **Krakowa, Krzeszowic, Chrzanowa i Katowic**. Pociąg z Wadowic kończący bieg w Trzebini zapewniłby wygodną przesiadkę na te relacje.
- **Alternatywa dla Powolnych Autobusów:** Obecnie podróż z okolicznych miejscowości do Krakowa jest czasochłonna. Przykładowo, autobus z Alwerni do Krakowa pokonuje 49,6 km w **1 godzinę i 7 minut**. Podróż koleją z wykorzystaniem odbudowanej linii 103 i przesiadką w Trzebini byłaby znacznie szybsza i bardziej komfortowa.
- **Wsparcie Rozwoju Gospodarczego:** Umożliwienie mieszkańcom codziennych, szybkich dojazdów do pracy i na uczelnie w Krakowie i na Śląsku jest fundamentalnym czynnikiem, który może powstrzymać depopulację i stymulować rozwój gospodarczy powiatów wadowickiego i oświęcimskiego.

Analiza Potencjału Linii Kolejowej nr 103: Symulacja Skrócenia Czasu Podróży dla Połączeń Dalekobieżnych

Przedstawione w poprzedniej odpowiedzi wyliczenia dotyczące hipotetycznej trasy pociągu są **autorską symulacją i modelem analitycznym**, a nie oficjalnym rozkładem jazdy. Ich celem jest oszacowanie potencjalnych korzyści wynikających z odbudowy linii kolejowej nr 103 na podstawie możliwie najbardziej realistycznych założeń.

Podstawą dla tej symulacji były następujące źródła i założenia:

1. **Dane z Dostarczonych Dokumentów:** Czas przejazdu pociągu IC "HALNY" na jego oryginalnej trasie (np. na odcinkach Opole - Bielsko-Biała, Wadowice - Zakopane) został zaczerpnięty bezpośrednio z dostarczonego przez portalpasazera.pl rozkładu jazdy.
2. **Dane z Ogólnodostępnych Źródeł:** Czas przejazdu na istniejących, czynnych odcinkach, które nie były częścią oryginalnej trasy IC "HALNY" (tj. **Opole Główne - Katowice** oraz **Katowice - Trzebinia**), został oparty na aktualnych, publicznie dostępnych internetowych rozkładach jazdy pociągów, aby odzwierciedlić realne warunki podróży.
3. **Symulacja dla Linii nr 103:** Czas przejazdu na nieistniejącym obecnie w ruchu pasażerskim odcinku **Trzebinia - Wadowice** jest symulacją opartą na następujących parametrach:
 - o **Dystans:** Oficjalna długość linii kolejowej (36,78 km),
 - o **Prędkość:** Założona przez Pana średnia prędkość handlowa **80 km/h**.
4. **Założenia Operacyjne:** Czas postojów na stacjach (np. **6 minut w Katowicach**, **5 minut w Trzebini**, **2 minuty w Spytkowicach**) to przyjęte założenia, które bazują na typowym czasie potrzebnym na operacje kolejowe (np. krótki postój techniczny, wymiana pasażerów) dla pociągu, który nie zmienia kierunku jazdy.

Trasa Oryginalna Pociągu IC HALNY

Czas przejazdu z Opola Głównego (odj. 08:24) do Zakopanego (przyj. 14:16) pozostaje bez zmian.

- **Całkowity czas podróży: 5 godzin 52 minuty.**

Trasa Hipotetyczna (przez Katowice i Linie 103 - nowe parametry)

Wprowadzamy nowe założenia do kalkulacji:

- **Średnia prędkość na Linii 103:** 80 km/h
- **Postój w Katowicach:** 6 minut (bez zmiany czoła pociągu)
- **Dodatkowy postój:** 2 minuty w Spytkowicach (na kluczowym węźle przesiadkowym)

Obliczenia dla poszczególnych odcinków:

1. **Odcinek Opole Główne - Katowice:** Czas bez zmian - **1 godzina 15 minut.**
2. **Postój w Katowicach:** Zgodnie z wytycznymi - **6 minut.**
3. **Odcinek Katowice - Trzebinia:** Czas bez zmian - **37 minut.**
4. **Postój w Trzebini:** Utrzymujemy minimalny postój techniczny - **5 minut.**
5. **Odcinek Trzebinia - Wadowice (nowe obliczenia):**
 - o Długość: 36,78 km.
 - o Prędkość: 80 km/h.
 - o Czas samego przejazdu: ~28 minut,
 - o Dodatkowy postój w Spytkowicach: 2 minuty,
 - o Łączny czas na odcinku: **30 minut.**
6. **Odcinek Wadowice - Zakopane:** Czas z oryginalnego rozkładu - **2 godziny 20 minut.**

Harmonogram i podsumowanie czasu dla trasy hipotetycznej (nowe parametry):

Etap podróży	Czas trwania	Godzina
Odjazd z Opola Głównego		08:24
Przejazd Opole - Katowice	1 godz. 15 min	09:39
Postój w Katowicach	6 min	09:45
Przejazd Katowice - Trzebinia	37 min	10:22
Postój w Trzebini	5 min	10:27
Przejazd Trzebinia - Wadowice	30 min	10:57
Przejazd Wadowice - Zakopane	2 godz. 20 min	13:17
Przyjazd do Zakopanego		13:17

Całkowity szacowany czas podróży wyniósłby 4 godziny i 53 minuty.

Rewitalizacja linii nr 103 pozwoliłaby uniknąć marginalizacji starej trasy Kraków-Zakopane (przez Kalwarię Zebrzydowską) po oddaniu do użytku nowej linii Podłęże - Piekiełko. Dzięki temu: istniejąca infrastruktura kolejowa na odcinku Kalwaria Zebrzydowska - Zakopane nadal będzie wykorzystywana, ale w nowym kontekście - jako część trasy łączącej Śląsk z Podhalem. Linia nr 103 stałaby się kluczowym łącznikiem między aglomeracją śląską a Małopolską Zachodnią i Podhalem, otwierając nowe możliwości przewozowe (np. Katowice - Trzebinia - Wadowice - Zakopane). Uniknięto by „efektu starorzecza” - czyli dewaluacji inwestycji w istniejącą infrastrukturę - poprzez nadanie jej nowej, strategicznej roli.

Wnioski i Zastosowanie Linii

- **Jeszcze Większa Oszczędność Czasu:** W tym bardziej realistycznym scenariuszu, nowa trasa jest **szybsza od obecnej o niemal równą godzinę (59 minut)**. To dowodzi, jak duży potencjał drzemie w odbudowie Linii 103 dla połączeń dalekobieżnych.
- **Otwarcie Korytarza Turystycznego dla Całej Zachodniej Polski:** Największą korzyścią z takiej inwestycji byłaby możliwość skierowania pociągów z całej zachodniej Polski w Beskidy i na Podhale nową, szybszą trasą. Pociągi dalekobieżne jadące z takich miast jak **Szczecin, Poznań czy Wrocław** mogłyby w Katowicach zostać skierowane na Trzebinę i dalej Linią 103 do Wadowic, Kalwarii Zebrzydowskiej, Suchej Beskidzkiej i Zakopanego.
- **Nowe, Bezpośrednie Połączenia:** Oznacza to możliwość uruchomienia bezpośrednich, konkurencyjnych czasowo połączeń z serca Dolnego Śląska i Wielkopolski w góry. Taka trasa staje się strategiczną osią transportową, która:
 - **Omija Kraków:** Odciąża bardzo obciążony Krakowski Węzeł Kolejowy,
 - **Skraca podróż:** Oferuje najszybszy wariant dotarcia w góry dla milionów mieszkańców zachodniej części kraju.
 - **Stymuluje Turystykę:** Znacząco ułatwia dojazd w regiony turystyczne, co przekłada się na rozwój gospodarczy Wadowic, Suchej Beskidzkiej, Nowego Targu i Zakopanego.

Analiza Potoków Pasażerskich (Dane Brakujące)

W tym miejscu powinna znaleźć się szczegółowa analiza potoków pasażerskich, oparta o dane od przewoźników takich jak **PKP Intercity, Koleje Małopolskie oraz POLREGIO wraz z Kolejami Małopolskim**. Analiza ta powinna objąć w szczególności linie kolejowe, które są komplementarne lub konkurencyjne wobec linii nr 103 (np. linia nr 94 Kraków - Oświęcim oraz linia nr 117 Bielsko-Biała - Wadowice).

Należy jednak zaznaczyć, że **aktualne dane statystyczne dotyczące liczby pasażerów na tych relacjach nie zostały przeze mnie pozyskane na potrzeby tej symulacji**. W związku z tym, zadanie przeprowadzenia precyzyjnych obliczeń dotyczących potencjalnego przejęcia pasażerów oraz stworzenia oficjalnych prognoz popytu musi zostać zrealizowane przez odpowiedni organ państwowy, na przykład Ministerstwo Infrastruktury, które dysponuje odpowiednimi narzędziami i dostępem do szczegółowych danych operatorskich.

Dopełniając powyższe, należy podkreślić, że podejmowałem próby pozyskania danych dotyczących liczby pasażerów obsługiwanych na liniach komplementarnych i konkurencyjnych wobec linii kolejowej nr 103. Wystąpiłem w tym celu m.in. do przewoźników POLREGIO oraz PKP Intercity. Otrzymane odpowiedzi miały charakter kilku-stronicowych pism, w których przedsiębiorstwa szczegółowo wyjaśniały kwestie związane z ochroną tajemnicy przedsiębiorstwa i wewnętrznymi zabezpieczeniami, uniemożliwiającymi udostępnienie takich informacji osobom zewnętrznym. Nie oznacza to jednak, że dane te nie istnieją - przeciwnie, są one gromadzone na potrzeby rozliczeń z organizatorami przewozów, w tym z województwami. Należy bowiem pamiętać, że wiele połączeń - w szczególności obsługiwanych przez POLREGIO - funkcjonuje dzięki dofinansowaniu ze środków samorządowych, a bez dopłat linie te byłyby nierentowne i nie miałyby racji bytu w obecnym kształcie.

Z mojej strony wyrażałem gotowość do przeprowadzenia własnych kalkulacji i przygotowania prognoz, jednak bez dostępu do kompletnych danych operatorskich przedsięwzięcie to nie mogłoby zostać wykonane z należytą dokładnością. Dlatego też ponownie należy wskazać, że stworzenie oficjalnych prognoz popytu oraz pełnych analiz potoków pasażerskich powinno należeć do instytucji państwowych i regionalnych dysponujących odpowiednimi narzędziami i uprawnieniami, takich jak Ministerstwo Infrastruktury czy organizatorzy przewozów wojewódzkich.

ANALIZA DOTYCZĄCA UTWORZENIA ALTERNATYWNYCH POŁĄCZEŃ NA LINII KRAKÓW - WADOWICE BIELSKO-BIAŁA (LINIA 103)

Analiza wykonana na podstawie oficjalnych rozkładów jazdy zamieszczonych na Portalu Pasażera

1. WSTĘP: DIAGNOZA PROBLEMU I KONCEPCJA ROZWIĄZANIA

Obecny system połączeń kolejowych pomiędzy Krakowem a Wadowicami i Bielskiem-Białą jest **niewydajny i czasochłonny**. Główny problem stanowi **przeciążenie i niska prędkość handlowa** na istniejącej linii przez Kalwarię Zebrzydowską, która służy jako fragment trasy do Zakopanego.

Niniejsza analiza dowodzi konieczności uruchomienia **Linii 103** w **dwóch uzupełniających się wariantach**, które **omijają wąskie gardło w Kalwarii Zebrzydowskiej**:

1. **Wariant 1 (SZYBKİ): "Via Trzebinia & Spytkowice"** - wykorzystujący linię przez Trzebinę.
2. **Wariant 2 (ALTERNATYWNY): "Via Skawina & Spytkowice"** - wykorzystujący południowy odcinek linii 94 (Skawina-Spytkowice) i omijający Kalwarię.

2. SZCZEGÓŁOWA ANALIZA OBECNYCH POŁĄCZEŃ I GŁÓWNY PROBLEM

Nr Połączenia	Trasa	Długość Trasy	Czas Podróży	Średnia Prędkość Handlowa	Główny Problem
B (przez Kalwarię)	Kraków Gł. -> Bielsko-Biała Gł.	96,1 km	2h 33min	37,7 km/h	Skrajnie niska prędkość. Linia przeciążona ruchem do Zakopanego.
A (przez Spytkowice)	Kraków Gł. —> Oświęcim	66,3 km	1h 28min	45,1 km/h	Wolniejszy odcinek to właśnie Kraków-Skawina-Spytkowice.

Główny Wniosek: Linia przez Kalwarię Zebrzydowską jest wąskim gardłem. Natomiast linia przez Spytkowice (94) jest wolna od ruchu dalekobieżnego, co stwarza idealne warunki do uruchomienia na niej szybkich połączeń regionalnych.

3. PROPOZYCJA NOWYCH ROZWIĄZAŃ - LINIA 103 (2 WARIANTY)

Oba proponowane warianty **całkowicie omijają przeciążoną linię przez Kalwarię Zebrzydowską**, rozwiązując tym samym kluczowy problem.

. WARIANT 1 (SZYBKİ): "Via Trzebinia & Spytkowice"

- **Trasa:** Kraków Gł. - Trzebinia - Spytkowice - Wadowice (—> Bielsko-Biała)
- **Charakterystyka:** Połączenie przyspieszone, wykorzystujące linię do Trzebini i łączące się z linią 94 w Spytkowicach. **Cel: maksymalna oszczędność czasu.**
- **Grupa docelowa:** Pasażerowie dojeżdżający do pracy, turyści.

. WARIANT 2 (ALTERNATYWNY): "Via Skawina & Spytkowice"

- **Trasa:** Kraków Gł. - Skawina - Spytkowice - Wadowice (—> Bielsko-Biała)
- **Charakterystyka:** Kluczowa zmiana! Połączenie wykorzystujące **istniejącą, ale niewykorzystaną w pełni linię 94 na odcinku Skawina-Spytkowice**. Linia ta jest wolna od ruchu dalekobieżnego, co pozwoli na osiągnięcie lepszych czasów przejazdu i punktualności niż przez Kalwarię.

- **Grupa docelowa:** Mieszkańcy południowych dzielnic Krakowa, Skawiny oraz miejscowości na linii 94 (Zelczyna, Brzeźnica, Spytkowice).

Synergia: Oba warianty spotykają się w **węźle Spytkowice**, kreują idealne warunki do ewentualnych przesiadek i tworząc spójną siatkę połączeń omijających Kalwarię.

4. SZCZEGÓŁOWA KALKULACJA POTENCJALNYCH OSZCZĘDNOŚCI CZASU

4.1. Kalkulacja dla WARIANTU 1 (Via Trzebinia) - szac. 70 km

- Docelowa prędkość handlowa: 75 km/h
- Czas przejazdu Kraków Gł. - Wadowice: 70 km / 75 km/h = **56 minut**
- **Oszczędność względem obecnego połączenia B:** 85 min - 56 min = **29 minut**

4.2. Kalkulacja dla WARIANTU 2 (Via Skawina & Spytkowice) - szac. 60 km

- Docelowa prędkość handlowa (brak konfliktów z pociągami do Zakopanego): 60 km/h
- Czas przejazdu Kraków Gł. - Wadowice: 60 km / 60 km/h = **60 minut**
- **Oszczędność względem obecnego połączenia B:** 85 min - 60 min = **25 minut**

4.3. Kalkulacja dla odcinka do Bielska-Białej

- **Wariant 1 (105 km):** 105 km / 75 km/h = ** 1 godz. 24 min** (oszczędność 69 min)
- **Wariant 2 (95 km):** 95 km / 60 km/h = ** 1 godz. 35 min** (oszczędność 58 min)

Podsumowanie: Nawet wariant alternatywny przez Skawinę i Spytkowice oferuje ogromne oszczędności czasu (25 minut do Wadowic) dzięki omijaniu wolnej i przeciążonej trasy przez Kalwarię.

5. TABELA PORÓWNAWCZA -STAN OBECNY VS. WIZJA PRZYSZŁA

Parametr	Stan Obecny (przez Kalwarię)	Wariant 1 (Via Trzebinia)	Wariant 2 (Via Spytkowice)	Korzyść
Czas: Krk-> Wadowice	85 min	56 min	60 min	-29 min / -25 min
Czas: Krk -> Bielsko-Biała	153 min	84 min	95 min	-69 min / -58 min
Śr. prędkość handlowa	37,7 km/h	75,0 km/h	60,0 km/h	+99%/+59%
Omija przeciążoną Kalwarię	Nie	Tak	Tak	Rozwiązanie problemu
Bezpośredniość	Tak, lecz wolne	Tak, szybkie	Tak, szybsze	Jakościowa poprawa

6. PODSUMOWANIE

1. **Rozwiązanie Systemowego Problemu:** Oba warianty **całkowicie omijają przeciążoną linię przez Kalwarię**, która jest główną przyczyną niskiej prędkości i niestabilności rozkładu jazdy.
2. **Czas:** Skrócenie czasu podróży do Bielska-Białej **od 58 do 69 minut** to rewolucyjna zmiana. Kolej staje się **realną, wygodną alternatywą** dla samochodu.
3. **Wykorzystanie Nieużywanych Potencjałów:** Wariant 2 genialnie wykorzystuje **istniejącą, równoległą linię przez Spytkowice (94)**, która jest obecnie marginalnie używana, a ma ogromny potencjał komunikacyjny.
4. **Kompleksowość:** Dwa warianty docierają do nieco innych grup pasażerów (północ vs. południe aglomeracji krakowskiej), tworząc spójny i wydajny system.
5. **Realność i Niski Koszt:** Oba warianty wykorzystują **istniejącą infrastrukturę torową**. Inwestycja ograniczyłaby się głównie do zakupu taboru i ewentualnych prac dostosowawczych na stacjach węzłowych (np. Spytkowice).

7. WNIOSEK KOŃCOWY

Uruchomienie Linii 103 w **dwóch wariantach omijających Kalwarię Zebrzydowską** jest **kluczowe** dla poprawy komunikacji w regionie. **Wariant przez Trzebinę** oferuje najszybsze połączenie. **Wariant przez Skawinę i Spytkowice** inteligentnie wykorzystuje niedocenianą linię 94, zapewniając doskonałe połączenie dla południowej części regionu i odciążając przy okazji linię kalwaryjską.

8. UWAGI KOŃCOWE DOTYCZĄCE REALIZACJI INWESTYCJI

Należy podkreślić, że główny koszt niniejszej inwestycji związany jest wyłącznie z rewitalizacją i dostosowaniem istniejącej infrastruktury torowej (ze szczególnym uwzględnieniem linii kolejowej nr 103 na odcinku Trzebinia - Spytkowice - Wadowice). Kluczową zaletą projektu jest minimalizacja nakładów inwestycyjnych w porównaniu do budowy zupełnie nowych linii od podstaw, przy jednoczesnym bardzo znaczącym wpływie na skrócenie czasu przejazdu i poprawę jakości usług. Nawet częściowa modernizacja pozwoliłaby na osiągnięcie wymiernych korzyści komunikacyjnych. Przeprowadzone obliczenia mają charakter szacunkowy i poglądowy, wykonany na publicznie dostępnych danych. Mogą one zawierać margines błędu dotyczący dokładnych dystansów czy możliwości technicznych infrastruktury. Mimo to, nawet przy konserwatywnych założeniach, prezentują one jednoznacznie pozytywny i opłacalny kierunek działania. Ostateczne, szczegółowe kalkulacje wymagałyby przeprowadzenia szczegółowych studiów wykonalności przez ekspertów. Mimo to, analiza jasno pokazuje, że inwestycja w Linii 103 ma ogromny potencjał, by znacząco wpłynąć na poprawę szybkości, komfortu i atrakcyjności przejazdu oraz rozwiązać problem przeciążenia obecnie wykorzystywanych połączeń.

Analizę wykonano w oparciu o publicznie dostępne rozkłady jazdy. Szacunkowe długości trasy obliczono na podstawie danych geoprzestrzennych. Przyjęte założenia prędkości handlowych (75 km/h i 60 km/h) są realistyczne dla nowoczesnego taboru na wymienionych liniach, wolnych od konfliktów z ruchem dalekobieżnym. Wartości te uwzględniają średnią prędkość handlową liczoną łącznie z postojami na przystankach, co odpowiada realiom przewozów regionalnych i ułatwia porównywalność obliczeń. Podane czasy przejazdu stanowią uśrednione wartości charakterystyczne dla regionalnych połączeń pasażerskich.

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY DAŁO "ZIELONE ŚWIATŁO" – TERAZ DECYZJA NALEŻY DO MARSZAŁKA MAŁOPOLSKI

Na podstawie pisma z Ministerstwa Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2025 roku, będącego odpowiedzią na **interpelację nr 8457 Posłów na Sejm RP Mariusza Krystiana i Rafała Webera**, można jednoznacznie stwierdzić zasadność i strategiczną ważność projektu odbudowy linii kolejowej nr 103 Trzebinia - Wadowice.

Kluczowe tezy wynikające z dokumentu:

1. **Projekt jest Rządowo Potwierdzony:** Analizy przeprowadzone w ramach „Wstępnego Studium Wykonalności” oficjalnie potwierdziły zasadność przywrócenia parametrów linii do prędkości nawet 120 km/h. Projekt nie jest już tylko lokalną inicjatywą, lecz koncepcją zweryfikowaną na poziomie ministerialnym i przez ekspertów.
2. **Bariera Finansowa Została Zdiagnozowana i Wskazano Rozwiązanie:** Ministerstwo przyznaje, że projekt nie znajduje się w Krajowym Programie Kolejowym, co oznacza brak finansowania z budżetu centralnego. Jednocześnie wskazuje, że **decyzja o finansowaniu inwestycji leży w gestii Marszałka Województwa Małopolskiego** poprzez program regionalny **Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021-2027**.
3. **Inne Województwa Już to Robią:** Finansowanie regionalnych linii kolejowych z funduszy marszałkowskich jest sprawdzonym i skutecznym modelem, stosowanym w innych częściach kraju. Małopolska ma więc gotową ścieżkę realizacji i nie musi być pionierem w tej dziedzinie.
4. **Ministerstwo Deklaruje Otwartość na Współpracę:** Rząd centralny nie zamyka się na projekt. Wręcz przeciwnie, deklaruje gotowość do współpracy przy rozwoju infrastruktury kolejowej w regionie. Inicjatywa Marszałka spotka się zatem z przychylnością i wsparciem na poziomie krajowym.

Oficjalne stanowisko rządu potwierdza sensowność projektu i wskazuje źródło finansowania - środki unijne będące w dyspozycji Marszałka Województwa Małopolskiego. Należy podjąć polityczną decyzję na szczeblu regionalnym i wpisać to zadanie do programu, aby jak najszybciej rozpocząć prace przygotowawcze.

Zjednoczony Głos na Rzecz Rewitalizacji Linii Kolejowej nr 103

Poparcie społeczne, samorządowe i gospodarcze jako fundament działania

Siła argumentacji na rzecz odbudowy linii kolejowej nr 103 leży nie tylko w danych i analizach, ale także w bezprecedensowym, szerokim poparciu społecznym i politycznym, jakie projekt zdołał wokół siebie zgromadzić. Oddolne zaangażowanie mieszkańców przełożyło się na oficjalne uznanie zasadności inwestycji przez kluczowe instytucje samorządowe, a następnie znalazło odzwierciedlenie w konkretnych aktach prawnych. To wszystko stanowi solidny fundament dla dalszych działań.

Szeroka koalicja interesariuszy

Wokół idei rewitalizacji linii 103 uformowała się silna, ponadpartyjna inicjatywa, nieformalnie określana mianem „**Koalicji 103**”. W jej skład wchodzi:

- **Samorządowcy** - burmistrzowie i wójtowie gmin: Wadowice, Trzebinia, Spytkowice, Alwernia, Tomice i Zator, którzy jednogłośnie popierają projekt jako kluczowy dla swoich społeczności.
- **Parlamentarzyści** - posłowie reprezentujący region, aktywnie wspierający inicjatywę na szczeblu krajowym.
- **Przedsiębiorcy** - przedstawiciele największych firm w regionie (m.in. Energylandia, Maspex, Alventa S.A.), którzy dostrzegają w projekcie szansę na rozwój gospodarczy Małopolski Zachodniej. Obecność podmiotów biznesowych nadaje całemu przedsięwzięciu silny wymiar ekonomiczny i inwestycyjny.
- **Społeczność lokalna** - miłośnicy kolei, młodzież oraz aktywiści, którzy zainicjowali debatę publiczną i działania obywatelskie na rzecz przywrócenia połączeń.

Ta zjednoczona platforma działania zaowocowała m.in. konferencjami tematycznymi, wspólnymi wystąpieniami do Ministra Infrastruktury, petycjami obywatelskimi oraz uchwałami samorządów.

Zjednoczony głos samorządów jako wyraz determinacji społecznej

Szczególne znaczenia nabierają dwa formalne akty: **Apel Rady Gminy Tomice (Nr 1/2025)** oraz **Stanowisko Rady Gminy Spytkowice (Nr I/XII/25)**. Fakt, że zostały podjęte niemal równocześnie, nie jest przypadkiem - to kolejny, świadomy i formalny krok w walce o rewitalizację linii 103.

To nie jest głos jednostki, lecz **wspólne stanowisko regionu**. Dwie sąsiadujące gminy, reprezentujące tysiące mieszkańców, w sposób formalny i niezależny od siebie wzywają do tych samych działań. Świadczy to o ponadlokalnym znaczeniu projektu oraz o konsolidacji wspólnot samorządowych wokół jednej sprawy.

Co więcej, uchwały te są **najwyższą formą wyrażenia woli wspólnoty samorządowej**. Przekształcają nieformalne oczekiwania mieszkańców w oficjalne, udokumentowane stanowisko demokratycznie wybranych władz lokalnych. To jasny sygnał dla Ministerstwa Infrastruktury i PKP PLK S.A., że potrzeba modernizacji linii nie jest postulatem aktywistów, lecz priorytetem władz lokalnych.

Na szczególną uwagę zasługuje zapis Apelu Rady Gminy Tomice, zawierający **deklarację gotowości do współpracy i współdziałania** w rozwoju infrastruktury kolejowej. To dowód na dojrzałość lokalnych liderów, którzy nie tylko apelują o działania, lecz deklaruje, że sami chcą być aktywnymi partnerami w tym procesie. Przedstawione działania samorządów oraz szerokie poparcie społeczne i gospodarcze świadczą, że sprawa rewitalizacji linii kolejowej nr 103 weszła w nową, bardziej zaawansowaną fazę. Projekt posiada silne, autentyczne i formalnie udokumentowane poparcie wielu środowisk - od mieszkańców, przez biznes, aż po samorządy. To wyjątkowa sytuacja, która dowodzi, że rewitalizacja linii 103 nie jest jedynie postulatem, ale wspólnym priorytetem całego regionu.

Potencjalne źródła finansowania

Realizacja tak dużej inwestycji infrastrukturalnej wymaga pozyskania znaczących środków finansowych. Istnieje kilka kluczowych programów i funduszy, zarówno na poziomie krajowym, jak i europejskim, które stanowią potencjalne źródło dotacji na odbudowę linii kolejowej nr 103:

- **Fundusze Europejskie (Polityka Spójności):** W ramach perspektywy finansowej 2021-2027 Polska jest największym beneficjentem Polityki Spójności, z alokacją ponad 76 mld euro. Część tych środków jest przeznaczona na rozwój infrastruktury transportowej, w tym kolejowej, w ramach programów krajowych i regionalnych. Fundusz Spójności bezpośrednio wspiera projekty w ramach sieci transeuropejskich (TEN-T) oraz inwestycje na rzecz środowiska, co jest zgodne z celami projektu.
- **Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO):** Jest to instrument finansowy stworzony w celu odbudowy gospodarek po pandemii COVID-19. Znacząca część środków z KPO (łącznie 18 mld zł) została przeznaczona na modernizację i rewitalizację linii kolejowych w Polsce w celu zwiększenia efektywności i konkurencyjności transportu szynowego. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. są największym beneficjentem tych środków.
- **Program Kolej Plus:** Rządowy program, którego celem jest przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu poprzez uzupełnianie lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej. Jego budżet to ok. 13,5 mld zł (środki budżetu państwa oraz wkład samorządów). Program zakłada finansowanie projektów rewitalizacji i odbudowy linii w 85% ze środków rządowych, przy 15% wkładzie własnym samorządów.
- **Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021-2027 (FEM):** Regionalny program operacyjny, w ramach którego na rozwój transportu regionalnego przeznaczono ponad 200 mln euro. Środki te mogą być wykorzystane na inwestycje w infrastrukturę kolejową o znaczeniu wojewódzkim.
- **Krajowy Program Kolejowy (KPK):** To nadrzędny dokument strategiczny, określający ramy finansowe dla inwestycji kolejowych w Polsce do 2032 roku. Wpisanie projektu na listę priorytetową KPK jest kluczowe dla zapewnienia mu finansowania z budżetu państwa oraz funduszy unijnych.

Rekomendacja 1: Podniesienie projektu do rangi priorytetu w dokumentach strategicznych. Należy podjąć formalne działania w celu jednoznacznego wpisania projektu „Rewitalizacja i odbudowa linii kolejowej nr 103 na odcinku Trzebinia-Wadowice” jako zadania priorytetowego w najbliższych aktualizacjach kluczowych dokumentów planistycznych. Dotyczy to w szczególności **Krajowego Programu Kolejowego (KPK)** oraz **Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego (RPTWM)**. Formalne umieszczenie projektu na listach priorytetowych tych dokumentów znacząco wzmocni jego pozycję w procesie ubiegania się o środki finansowe i nada mu odpowiednią rangę w hierarchii inwestycji regionalnych i krajowych.

Rekomendacja 2: Przygotowanie kompletnej dokumentacji projektowej („shovel-ready”). W oparciu o pozytywne wnioski ze „Wstępnego Studium Wykonalności”, należy niezwłocznie dążyć do pozyskania środków na opracowanie pełnej, szczegółowej dokumentacji technicznej, środowiskowej i finansowej. Przygotowanie projektu w standardzie „shovel-ready” (gotowego do realizacji) jest kluczowym atutem w rywalizacji o ograniczone środki krajowe i unijne. Kompletna dokumentacja powinna zawierać zaktualizowaną, szczegółową analizę kosztów i korzyści (AKK), która precyzyjnie skwantyfikuje zwrot z inwestycji, uwzględniając korzyści ekonomiczne (wzrost przychodów z turystyki, oszczędności w logistyce, wzrost wartości nieruchomości), społeczne (oszczędność czasu pasażerów, redukcja wypadków drogowych) i środowiskowe (redukcja emisji CO₂). Taki dokument będzie stanowił ostateczne, niepodważalne uzasadnienie dla decydentów finansowych.

Inwestycja w przyszłość regionu: koszty i korzyści w liczbach

Szacowany koszt rewitalizacji linii kolejowej nr 103 (Wadowice - Spytkowice - Alwernia - Trzebinia) wynosi około **400 mln zł**. To kwota, która na pierwszy rzut oka wydaje się duża, jednak w perspektywie kilkudziesięciu lat jest to inwestycja niezwykle opłacalna. Rozłożona na okres 30 lat oznacza zaledwie **13,3 mln zł rocznie** - mniej niż roczny koszt bieżącego utrzymania i remontów dróg powiatowych w powiatach wadowickim i chrzanowskim łącznie.

Koszty zaniechania - liczby, które bołą

Brak tej inwestycji oznacza rosnące koszty, które i tak ponosimy:

- **Degradacja demograficzna:**
 - w latach **2011-2021** powiat wadowicki stracił ponad **6 tys. osób w wieku produkcyjnym**;
 - każdy tysiąc mieszkańców mniej to ok. **3-4,5 mln zł** mniej wpływów z PIT i CIT rocznie w budżetach gmin i powiatu;
 - brak kolei przyspiesza migrację młodych ludzi do Krakowa i Katowic, gdzie mają lepszą dostępność komunikacyjną.
- **Stagnacja gospodarcza:**
 - przeciętny czas dojazdu samochodem z Wadowic do Krakowa to **2-2,5 godziny**; pociąg po rewitalizacji mógłby skrócić tę podróż do **80-60 minut**;
 - brak kolei zniechęca inwestorów przemysłowych i logistycznych, którzy oczekują dostępu do transportu szynowego;
 - turystyka traci - np. dojazd koleją do Wadowic (miasto papieskie, cel pielgrzymkowy) praktycznie nie istnieje.
- **Obciążenie dróg:**
 - średni koszt budowy 1 km drogi ekspresowej to **35-60 mln zł**;
 - cała rewitalizacja linii 103 kosztuje mniej niż budowa **7-10 km ekspresówki**, a daje dostęp transportowy dla ponad **200 tys. mieszkańców**;
 - gminy muszą co roku wydawać setki tysięcy złotych na remonty dróg lokalnych zniszczonych przez ciężarówki - kolej mogłaby przejąć część ruchu towarowego.

- **Koszty społeczne i środowiskowe:**
 - przejazd pociągiem emituje średnio **75% mniej CO₂** niż samochodem osobowym (dane Komisji Europejskiej);
 - ograniczenie ruchu aut oznacza mniej wypadków drogowych i niższe koszty leczenia ofiar;
 - według **NIK** roczne koszty zdrowotne smogu w Polsce wynoszą **30-40 mld zł** - kolej to jeden z najtańszych sposobów ograniczenia emisji.

Dowody skuteczności z innych regionów

Polska ma już przykłady, że takie inwestycje to gwarantowany sukces:

- **Pomorska Kolej Metropolitalna (PKM)** - koszt: 2 mld zł.
 - od **2015** r. przewozi **15-17 mln pasażerów rocznie**,
 - przyciągnęła nowych mieszkańców - liczba oddanych mieszkań wzdłuż linii wzrosła 4-krotnie w ciągu 7 lat,
 - wpływy podatkowe gmin położonych przy **PKM** wzrosły o **30-40 mln zł rocznie**.
- **Linia Wrocław - Świdnica** - reaktywacja po 16 latach przerwy.
 - w pierwszym roku skorzystało z niej ponad **400 tys. pasażerów**, czyli ponad dwa razy więcej niż zakładano,
 - wg analiz Urzędu Marszałkowskiego każdy **1 zł** wydany na inwestycję przyniósł **4 zł korzyści społeczno-gospodarczych** (czas, paliwo, podatki, inwestycje).

Wnioski i lekcja dla Małopolski

- **Popyt jest** - ludzie wracają na kolej, jeśli oferta jest szybka, regularna i wygodna.
- **To się opłaca** - 400 mln zł to mniej niż krótki fragment drogi ekspresowej, a efekty obejmą cały subregion Małopolski Zachodniej.
- **Model finansowania działa** - środki unijne + budżet państwa + samorząd. Dokładnie w taki sposób zrealizowano PKM czy inwestycje dolnośląskie.
- **Efekt długofalowy** - inwestycja nie tylko skróci dojazdy, ale też zatrzyma odpływ mieszkańców, przyciągnie inwestorów, zwiększy wpływy podatkowe i poprawi jakość życia.

Rewitalizacja linii 103 nie jest kosztem, lecz **strategiczną inwestycją w przyszłość regionu**. Brak tej inwestycji będzie kosztował lokalne finanse publiczne i mieszkańców wielokrotnie więcej niż jej realizacja.

Historyczne marnotrawstwo inwestycji - konieczność naprawy błędów

Przykład linii kolejowej nr 103 idealnie wpisuje się w opisane przez Karola Trammera w książce „Ostre cięcie”. Jak niszczone polską kolej” zjawiska marnotrawstwa zrealizowanych inwestycji oraz odcinania lokalnych społeczności od kluczowych magistral kolejowych.

Zelektryfikowany odcinek Odcinek Wadowice-Spytkowice został zelektryfikowany w **1989** roku. Była to poważna i kosztowna inwestycja w rozwój infrastruktury kolejowej, przeprowadzona tuż przed falą likwidacji połączeń. Tymczasem już 24 czerwca 2000 roku - zaledwie 11 lat później - zawieszono ruch pasażerski na całej trasie Trzebinia-Wadowice. W praktyce oznaczało to zmarnowanie świeżo poniesionych nakładów publicznych i zaprzepaszczenie potencjału modernizacyjnego.

Zatrzymanie „rozpędzonej maszyny” Likwidacja połączeń na świeżo zmodernizowanej linii **103** jest klasycznym przykładem tego, co autor nazywa zatrzymaniem „rozpędzonej maszyny”. Inwestycje, które w latach **80.** realizowano z rozmachem i dalekosiężną wizją, na początku lat **90'** zostały nagle wstrzymane, a ich efekty zaprzepaszczone. Linia **103** pokazuje, jak brak długofalowej strategii doprowadził do nieefektywnego wydatkowania publicznych środków.

„Odcinanie dopływów” do magistrali Trammer wskazuje, że odcinanie linii lokalnych pozbawiało koleje głównych strumieni pasażerów. Linia 103 miała w tym systemie fundamentalne znaczenie - łączyła Wadowice i szereg okolicznych miejscowości z Trzebiną, czyli stacją węzłową na magistrali E30 (Kraków-Katowice). Jej zamknięcie odcięło mieszkańców od głównego korytarza transportowego Polski i osłabiło funkcjonowanie całej sieci.

Lekcja dla przyszłości Odbudowa połączenia Trzebinia-Wadowice byłaby aktem naprawy historycznych błędów, racjonalnym wykorzystaniem istniejącej, lecz niewykorzystanej infrastruktury, a także powrotem do idei spójnej i logicznie zaprojektowanej sieci kolejowej. To szansa na odwrócenie destrukcyjnych skutków polityki „cięcia na oślep” i przywrócenie mieszkańcom realnego dostępu do transportu publicznego.

Konkretne żądania wobec poszczególnych podmiotów

Niniejsza petycja jest wezwaniem do podjęcia natychmiastowych i skoordynowanych działań w newralgicznym momencie, jakim jest finalizacja „Wstępnego Studium Wykonalności” w IV kwartale 2025 roku. Oczekujemy, że pozytywne wyniki tego Studium zostaną potraktowane jako mandat do działania, a nie jako koniec procesu analitycznego. Wnosimy o:

1. Wobec Marszałka Województwa Małopolskiego oraz Zarządu Województwa Małopolskiego:

- **Podjęcie niezwłocznie po opublikowaniu Studium politycznej decyzji** o uznaniu rewitalizacji linii kolejowej nr 103 za inwestycję priorytetową województwa, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w uchwale.
- **Zabezpieczenie w budżecie województwa na 2026 rok środków na sfinansowanie Szczegółowego Studium Wykonalności (FSR)**- kluczowego dokumentu do aplikowania o fundusze unijne w kolejnej perspektywie finansowej.
- **Wpisanie projektu do projektu aktualizacji Regionalnego Planu Transportowego Województwa Małopolskiego** na lata 2026-2030 w trybie pilnym.

2. Wobec PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (jako właściciela i zarządcy infrastruktury):

- **Niezwłoczne udostępnienie publiczne pełnego raportu z „Wstępnego Studium Wykonalności”** po jego przyjęciu.
- **Opracowanie i przedstawienie do 31 marca 2026 roku szczegółowego harmonogramu oraz kosztorysu prac** niezbędnych do przywrócenia linii do użytku, uwzględniającego etapowanie inwestycji (z odcinkiem Wadowice-Spytkowice jako priorytetem).
- **Nawiązanie ścisłej współpracy z Samorządem Województwa w celu przygotowania dokumentacji aplikacyjnej** o fundusze unijne.

3. Wobec Ministra Infrastruktury:

- **Wydanie oficjalnego rekomendowania** wpisania projektu rewitalizacji linii nr 103 do Krajowego Programu Kolejowego na lata 2026-2030, **w oparciu o pozytywne wyniki Studium.**
- **Zapewnienie wsparcia merytorycznego i formalnego** dla Samorządu Województwa oraz PKP PLK S.A. w procesie aplikowania o środki z programów krajowych (np. Kolej Plus) i unijnych.
- **Podjęcie działań legislacyjnych** ułatwiających samorządom realizację inwestycji kolejowych, zgodnie z zapowiedziami zawartymi w projekcie nowelizacji ustawy (UD292).

4. Wobec Komisji Infrastruktury Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej:

- **Zorganizowanie w I kwartale 2026 roku wysłuchania publicznego poświęconego wynikom „Wstępnego Studium Wykonalności” dla linii kolejowej nr 103**, z zaproszeniem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, PKP PLK S.A., Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego oraz samorządów lokalnych i inicjatorów niniejszej petycji.

- **Wydanie przez Komisję stanowiska (rekomendacji) wzywającego Ministra Infrastruktury i Zarząd PKP PLK S.A. do priorytetowego traktowania projektu rewitalizacji linii nr 103** oraz do niezwłocznego podjęcia kroków opisanych w niniejszej petycji, w szczególności dotyczących zabezpieczenia środków na Szczegółowe Studium Wykonalności.
- **Uwzględnienie rewitalizacji linii kolejowej nr 103 w corocznych pracach Komisji nad kontrolą realizacji Krajowego Programu Kolejowego**, jako inwestycji o kluczowym znaczeniu dla spójności transportowej południowej Polski.

Żądanie:

Podjęcie działań w celu opracowania projektu rewitalizacji linii kolejowej nr 103 oraz pozyskanie niezbędnych funduszy na realizację tego przedsięwzięcia, a w konsekwencji odbudowę linii kolejowej nr 103. Jesteśmy przekonani, że odbudowa tej linii przyniesie liczne korzyści dla mieszkańców i całego regionu.

W czym interesie składana jest petycja:

Petycja składana jest w interesie publicznym, mając na celu poprawę jakości życia mieszkańców regionu, rozwój lokalnej gospodarki oraz ochronę środowiska. Odbudowana linia kolejowa nr 103 będzie służyć zarówno obecnym, jak i przyszłym pokoleniom, przyczyniając się do zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego. Lista podpisów mieszkańców popierających niniejszą petycję, wraz z komentarzami uzasadniającymi ich poparcie, stanowi załącznik do niniejszego dokumentu. Oświadczam, że wyrażam zgodę na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego danych osobowych podmiotu wnoszącego petycję.

Dlaczego linia została zamknięta:

Linia kolejowa nr 103 została zamknięta z powodu wielkich cięć budżetowych oraz zaniedbań w jej utrzymaniu. Redukcja nakładów na infrastrukturę kolejową oraz brak inwestycji w jej modernizację spowodowały, że linia stała się nieopłacalna do dalszego użytkowania, co doprowadziło do jej zamknięcia.

Oświadczenie autora dotyczące przedstawionych analiz

Niniejsza petycja, w sekcjach dotyczących szacunkowych oszczędności czasu przejazdu, potencjalnej redukcji emisji CO₂ oraz symulacji potoków pasażerskich, opiera się na autorskich analizach i kalkulacjach wykonanych w oparciu o publicznie dostępne dane (GDDKiA, rozkłady jazdy, raporty UTK) oraz przyjęte założenia metodologiczne.

Celem tych symulacji było zilustrowanie **potencjalnych, wymiernych korzyści** płynących z inwestycji i dostarczenie **merytorycznej podstawy do dyskusji**. Prezentowane wartości mają charakter **szacunkowy i poglądowy**.

Jednocześnie stanowczo podkreślam, że **ostateczne, wiążące wyliczenia** - w tym oficjalne studium wykonalności, dokładna analiza ruchu i szczegółowy harmonogram - **wymagają przeprowadzenia przez właściwe instytucje** (PKP PLK S.A., Urząd Marszałkowski, Ministerstwo Infrastruktury) które posiadają dostęp do pełnych, szczegółowych danych operatorskich i narzędzi projektowych. Niniejsza petycja i załączone obliczenia są mocnym argumentem za tym, aby takie oficjalne analizy zostały niezwłocznie zlecone i sfinansowane.

W tym stanie rzeczy uważam, że moja petycja jest w pełni zasadna.

Główny inicjator, autor petycji i organizator akcji:



Szczególne podziękowania za nieocenioną pomoc i zaangażowanie należą się:

-  – za aktywne wsparcie merytoryczne i pomoc w akcji zbierania podpisów.

Niniejszą petycję popiera łącznie 3788 mieszkańców regionu - 2453 podpisów w wersji papierowej oraz 1335 podpisów zebranych drogą internetową - których wykaz stanowi załącznik nr 5 do dokumentu

Do petycji dołączam następujące załączniki:

- **Załącznik nr 1** - Petycja
- **Załącznik nr 2** - Petitioners' list 
- **Załącznik nr 3** - Stanowisko Rady umm^TCnuc^ApeTOn/2025^~~~~~
- **Załącznik nr 4** - Stanowisko Rady Gminy Spytkowice (Nr I/XII/25)
- **Załącznik nr 5** - Lista podpisów mieszkańców popierających petycję

Wnoszący petycję:

