

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

PISMO – ZGŁOSZNIENIE PETYCJI - 07/17/2026

**Dotyczy: konieczności dalszych analiz i realizacji połączenia kolejowego
Zwardoń – Istebna – Wisła Głębcze w ramach Zintegrowanej Sieci
Kolejowej oraz strategicznego rozwoju transportu kolejowego w Beskidach**

Szanowni Państwo,

w imieniu redakcji „Kolejowe Beskidy”, jako lokalnego medium społecznego zajmującego się rozwojem transportu kolejowego na obszarze Beskidu Żywieckiego i Śląskiego, zwracamy się z apelem o szczegółową analizę oraz dalsze procedowanie projektu połączenia kolejowego Zwardoń – Istebna – Wisła Głębcze, zgłoszonego przez Województwo Śląskie do analiz w ramach koncepcji Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK).

Pragniemy podkreślić, że przedmiotowy projekt nie jest wyłącznie lokalną inicjatywą mieszkańców górskich miejscowości. Jest to przedsięwzięcie o znaczeniu regionalnym, krajowym, a w przyszłości również międzynarodowym, które może stworzyć zupełnie nowy korytarz komunikacyjny łączący południową część województwa śląskiego z siecią krajową oraz europejską.

Województwo Śląskie, samorządy lokalne, gminy oraz powiaty z terenu Beskidu Żywieckiego i Śląskiego wielokrotnie wskazywały na potrzebę rozwoju infrastruktury kolejowej w tym kierunku oraz zwiększenia dostępności komunikacyjnej terenów górskich. Projekt spotyka się z dużym zainteresowaniem mieszkańców oraz lokalnych władz, które widzą w nim szansę na rozwój gospodarczy, turystyczny i społeczny regionu.

Do niniejszego pisma dołączamy petycję mieszkańców oraz osób związanych z obszarem Trójwsi Beskidzkiej, popierającą realizację tego kierunku kolejowego. Dokument został podpisany przez ponad 470 osób, co jednoznacznie pokazuje społeczne oczekiwanie na powrót kolei w rejon Istebnej, Koniakowa oraz dalsze połączenie z istniejącą siecią kolejową.

Strategiczne znaczenie połączenia Zwardoń – Istebna – Wisła Głębce

Realizacja tego projektu stworzyłaby możliwość powstania nowego korytarza kolejowego łączącego:

- LK 139 Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń,
- planowaną odbudowę i rozwój LK 191 Wisła Głębce – Istebna – Koniaków – Zwardoń,
- sieć kolejową województwa śląskiego,
- połączenia krajowe oraz międzynarodowe przez Republikę Czeską i Słowację.

Połączenie tych dwóch obecnie odseparowanych obszarów kolejowych stworzyłoby możliwość budowy nowej osi transportowej przez Beskidy, która mogłaby obsługiwać:

- ✓ ruch regionalny,
- ✓ połączenia wojewódzkie,
- ✓ połączenia dalekobieżne,
- ✓ przewozy komercyjne,
- ✓ ruch turystyczny,
- ✓ w przyszłości również przewozy międzynarodowe.

Znaczenie dla sieci krajowej i europejskiej

Projekt należy rozpatrywać również w kontekście strategicznych dokumentów transportowych państwa, w tym:

- Krajowego Programu Kolejowego (KPK),
- założeń Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK),
- rozwoju korytarzy transportowych związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym (CPK),
- europejskiej polityki wzmacniania transportu kolejowego w ramach sieci TEN-T.

Połączenie przez Zwardoń posiada szczególny potencjał ze względu na położenie przy granicy polsko-słowackiej. Istnieje możliwość stworzenia w przyszłości nowych relacji międzynarodowych w kierunku:

- Čadcy,
- Žyliny,
- Bratysławy,
- Wiednia,
- Budapesztu.

Obecnie region Beskidów posiada ogromny potencjał turystyczny, jednak dostępność kolejowa wielu miejscowości pozostaje niewystarczająca. Przywrócenie kolejowego dostępu do Trójwsi Beskidzkiej pozwoliłoby ograniczyć transport indywidualny, zwiększyć atrakcyjność turystyczną oraz poprawić jakość życia mieszkańców.

Argument społeczny i gospodarczy

Obszar bezpośrednio zainteresowany inwestycją obejmuje między innymi powiat żywiecki oraz powiat cieszyński, zamieszkwane łącznie przez około 320 tysięcy mieszkańców.

Są to tereny o dużym znaczeniu turystycznym, kulturowym i gospodarczym, które potrzebują nowoczesnego, ekologicznego i niezawodnego transportu publicznego.

Brak odpowiedniego połączenia kolejowego powoduje wykluczenie komunikacyjne wielu mieszkańców oraz ogranicza możliwości rozwoju gospodarczego regionu.

Należy również zauważyć, że obecnie prowadzone i planowane inwestycje na LK 139 Bielsko-Biała – Zwardoń, w tym modernizacja infrastruktury kolejowej, poprawa parametrów technicznych oraz zwiększenie atrakcyjności połączeń, tworzą wyjątkową możliwość dalszego rozwoju całego korytarza południowego.

Apel Redakcji „Kolejowe Beskidy”

Zwracamy się z prośbą o:

- **kontynuowanie szczegółowych analiz wariantów połączenia Zwardoń – Istebna – Wisła Głębcze, zgłoszonych przez Województwo Śląskie aby doszło do realizacji tego ważnego projektu,**
- **uwzględnienie tego kierunku w pracach nad rozwojem Zintegrowanej Sieci Kolejowej,**
- **przeanalizowanie potencjału tego połączenia jako elementu przyszłego krajowego i międzynarodowego systemu transportowego,**
- **uwzględnienie głosu mieszkańców, samorządów oraz lokalnych organizacji społecznych popierających rozwój kolei w Beskidach.**
- **Jako redakcja „Kolejowe Beskidy” wierzymy, że kolej nie powinna omijać regionów górskich, lecz stać się jednym z głównych narzędzi ich rozwoju.**

Szczególne uwagę należy zwrócić na możliwość wykorzystania **zewnętrznych źródeł finansowania, w tym środków Unii Europejskiej**, które od wielu lat

wspierają rozwój obszaru Beskidów, zarówno w zakresie infrastruktury, turystyki, ochrony dziedzictwa kulturowego, jak również poprawy dostępności komunikacyjnej regionów górskich.

Obszar obejmujący **Wisłę, Istebną, Koniaków, Jaworzynkę oraz Zwardoń** jest jednym z najdynamiczniej rozwijających się terenów turystycznych południowej Polski. W ostatnich latach realizowane są tam liczne projekty współfinansowane ze środków europejskich, które mają na celu zwiększenie atrakcyjności regionu, rozwój infrastruktury oraz poprawę jakości życia mieszkańców.

W związku z tym należy podkreślić, że budowa nowego połączenia kolejowego **Zwardoń – Istebna – Wisła Głębcze** powinna być rozpatrywana jako projekt wpisujący się w cele europejskiej polityki transportowej, w szczególności dotyczącej:

- zrównoważonego transportu,
- ograniczania wykluczenia komunikacyjnego,
- przenoszenia ruchu z transportu indywidualnego na kolej,
- poprawy dostępności obszarów górskich,
- rozwoju turystyki przyjaznej środowisku.

Należy również zaznaczyć, że środki europejskie wielokrotnie były i nadal są kierowane do regionów o podobnym charakterze, gdzie inwestycje kolejowe stanowią fundament rozwoju gospodarczego i turystycznego. Przykłady z innych państw europejskich pokazują, że przywracanie oraz rozwój połączeń kolejowych w obszarach górskich zwiększa konkurencyjność regionów, poprawia mobilność mieszkańców oraz tworzy nowe możliwości dla lokalnych przedsiębiorców.

Dlatego też apelujemy, aby w dalszych analizach dotyczących tego projektu szczegółowo uwzględnić możliwość pozyskania finansowania z programów Unii Europejskiej oraz krajowych instrumentów wsparcia, ponieważ inwestycja ta posiada wszystkie cechy projektu strategicznego: łączy rozwój transportu publicznego, turystyki, gospodarki i integracji europejskiej.

Należy również zwrócić szczególną uwagę, że sama modernizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Bielsko-Biała – Skoczów, choć jest bardzo

potrzebną i oczekiwaną inwestycją, nie rozwiąże w pełni problemu dostępności kolejowej południowej części województwa śląskiego.

Bez zapewnienia dalszej kontynuacji korytarza transportowego w kierunku Wisły, Istebnej, Koniakowa, Jaworzynki oraz Zwardonia, inwestycja ta pozostanie jedynie częściowym rozwiązaniem, które nie wykorzysta pełnego potencjału regionu Beskidów.

Nowoczesna infrastruktura kolejowa powinna być planowana w sposób kompleksowy, tworząc spójną sieć połączeń, a nie kończąc się na granicach pojedynczych odcinków. Samo doprowadzenie kolei do Skoczowa bez dalszego rozwoju kierunku beskidzkiego nie pozwoli w pełni wykorzystać potencjału turystycznego, gospodarczego oraz społecznego tego obszaru.

Przykładem takiego strategicznego podejścia jest realizowany w województwie małopolskim projekt Podłęże – Piekiełko, który pokazuje, że państwo dostrzega potrzebę budowy dużych inwestycji kolejowych otwierających całe regiony na nowe możliwości komunikacyjne.

Skoro województwo małopolskie otrzymuje możliwość realizacji tak znaczącego przedsięwzięcia, które ma na celu poprawę dostępności komunikacyjnej terenów górskich, skrócenie czasu przejazdu oraz stworzenie nowoczesnego korytarza kolejowego, to również Beskid Śląski i Beskid Żywiecki zasługują na podobne, strategiczne potraktowanie.

Region ten posiada porównywalny potencjał turystyczny, gospodarczy i społeczny. Wisła, Istebna, Koniaków, Jaworzynka, Zwardoń oraz cały obszar Beskidów przyciągają każdego roku ogromną liczbę turystów, jednak ich rozwój jest ograniczony przez brak pełnej dostępności kolejowej.

Dlatego projekt połączenia Zwardoń – Istebna – Wisła Głębce powinien być rozpatrywany jako inwestycja o znaczeniu ponadregionalnym, będąca odpowiednikiem działań podejmowanych w innych częściach kraju na rzecz rozwoju obszarów górskich.

Beskidy Śląskie i Żywieckie nie mogą pozostawać białą plamą na kolejowej mapie Polski – analitycznie reasumując góry to nie tylko Zakopane. Równomierny rozwój kraju wymaga, aby również południowa część województwa śląskiego otrzymała możliwość skorzystania z inwestycji kolejowych na poziomie odpowiadającym jej potencjałowi oraz znaczeniu.

Liczymy na pozytywne rozpatrzenie naszego stanowiska oraz dalsze działania zmierzające do realizacji tego strategicznego połączenia.

W załączniku przesyłamy dot. Sprawy petycję oraz mapę i pismo województwa śląskiego.

Z poważaniem

REDAKTORZY :

KONTAKT:



kolejowe-beskidy.eu



kolejowebeskidy139@gmail.com

