

Wodzisław Śląski, 2024-06-06

Apel TEK o zachowanie [odcinka linii kolejowej 104 Mordarka – Męcina](#)

Fragment linii kolejowej nr 104 (niedługo będziemy używać przymiotnika „dawnej”) na odcinku od kilometra ok. 50.270 (teren budowy przyszłego przystanku osobowego Mordarka) do km 59.920 (granica działki ewidencyjnej 1684/13 w Męcinie) zostanie odcięty od nowego przebiegu linii kolejowej bez kolizji z tą inwestycją w związku z czym warto wziąć pod uwagę zachowanie tego pojedynczego toru oraz uruchomienie na nim turystycznego ruchu drezynowego wzorem Bieszczadzkich Drezyn Rowerowych lub innych przedsięwzięć tego typu z całego kraju, względnie na przykładzie niemieckich lub szwedzkich kolei drezynowych, gdzie ten typ turystyki jest bardzo szeroko rozwinięty.

Dlaczego warto:

Wraz z przebudową linii nr 104 trafia się jedyna na całe lata okazja zachowania fragmentu górskiej linii kolejowej, który można wykorzystać do przedsięwzięcia turystycznego. Nigdy wcześniej w naszym kraju nie było takiej okazji, a druga może się nie trafić. Zachowany tor, po którym jeszcze niedawno jeździły pociągi turystyczne jeszcze przez długie lata nie będzie wymagał żadnych poważnych inwestycji w związku z niezauważalnym obciążeniem kursujących drezyn.

Gmina Limanowa/Powiat Limanowski może się reklamować na terenie całego kraju i za granicą, posiadaniem własnej linii kolejowej z niebanalnymi widokami na Beskid Wyspowy, co w dalszej perspektywie celowej szeroko pojętej informacji lub zwykłej poczty pantoflowej przyciągnie turystów, którzy w innym przypadku nigdy by nie przyjechali. Turyści ci zostawią pieniądze na terenie gminy, w sklepach i obiektach noclegowych oraz innych płatnych atrakcjach turystycznych. Samo posiadanie kolei drezynowej otwiera drogę do różnego rodzaju atrakcji z nią związanych: konkursów, wyścigów drezyn, wystaw z eksponatów kolejowych, rekonstrukcji wydarzeń historycznych, galerii zdjęć itp. Dzięki turystyce szynowej miejscowości Pisarzowa i Męcina mają szanse zaistnieć w szerokim rozumieniu tego słowa.

Po przekazaniu obowiązków zarządcy zachowanego fragmentu linii kolejowej podmiotowi zewnętrznemu, samorząd nie ponosi żadnych kosztów utrzymania zachowanego toru. Podmiot zewnętrzny (firma lub stowarzyszenie) sam utrzymuje linię kolejową z dochodów od turystów i będzie to jego umownym obowiązkiem z wyłączeniem np. katastrof naturalnych

Dowolny fragment linii kolejowej samorząd może przejąć bezpłatnie na podstawie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Koleje Państwowe” ([Dz. U. 2000 nr 84 poz. 948. art. 39 pkt. 3](#)). Ustawa nie ogranicza w żaden sposób starania się o linię kolejową, nawet jeśli został wydany na nią wyrok w postaci umowy na likwidację. Zarządca (PKP PLK) ma obowiązek przerwać procedurę likwidacji i rozpatrzyć nowy wniosek. Linię można przejąć na dwa sposoby. Pierwszy to wystąpienie z wnioskiem o nawierzchnię stalową do PKP PLK i o działki do PKP S.A., a drugi to procedowanie sprawy w całości przez PKP PLK.

Sprawy techniczne:

Na całym odcinku przewidzianej do zachowania linii kolejowej istnieją przeważnie szyny typu S49, niezniszczalne przez lekkie drezyny, które w perspektywie nawet i 100 lat będą wyglądać dokładnie tak samo. Podkłady drewniane przy obecnym stanie zachowania wytrzymają jeszcze około 40 lat, choć niezbędna będzie czasami

wymiana pojedynczych sztuk. Utrzymanie roślinności w granicach toru kolejowego będzie polegać na opryskach tłumiących rozrost chwastów, oprysk będzie prowadzony z drezyny roboczej. Pozostałe prace będą wykonywane ręcznie lub za pomocą sprzętu drogowego, np. czyszczenie rowów odwadniających, utrzymanie przepustów itp. Przy czym prace te będą wykonywane tylko w razie koniecznej niezbędności. Wraz z fragmentem linii kolejowej lub w przyszłości należałoby rozważyć przejęcie dworca w Piszczynie i jego adaptowanie na rzecz bazy socjalno-warsztatowej kolei drezynowej.

Ze względu na niekorzystny układ drogowy w Mordarce, likwidacji ulegnie istniejący tam wiadukt nad szosą (km 50.929), należy jednak rozważyć pozostawienie (wbrew wydanym już dokumentom) znajdującego się obok niego mostu nad potokiem (km 50.884), gdyż w chwili obecnej w żaden sposób jego istnienie nie koliduje z przebudową dróg powiatowych, a jest to most z czasów budowy linii i warto też taką konstrukcją się pochwalić gościom. Wraz z mostem powinno się rozważyć dalsze istnienie toru od km 50.270 do tego mostu, gdyż w przyszłości może stanowić on żywą reklamę kolei drezynowej dla pasażerów pociągów na nowej linii kolejowej. Ten kawałek toru również byłby utrzymywany przez operatora kolei drezynowej. Rzeczywista kolej drezynowa zaczynałaby się na nasypie przy rozebranym wiadukcie (tor zabezpieczony kozłem oporowym z zasypką piaskową), jednak kursy drezyn rozpoczynałyby się od dawnej stacji Piszczyna i/lub Męcina. Przęsto rozebranego wiaduktu należy zachować albo dla celów pomnikowych albo do innego wykorzystania przez Gminę/Powiat. Najlepiej złożyć je na nasypie na istniejącym torze, gdzie nikomu nie będzie wadzić (jest to dość częsta praktyka na sieci PKP). W przyszłości można pomyśleć o odbudowie wiaduktu ponad nowym układem dróg, co pozwoli zabierać pasażerów kolei drezynowej wprost z peronu przystanku Mordarka.

Absolutnie należy odstąpić od likwidacji małego stalowego wiaduktu na środku linii (km 55.019) gdyż nie koliduje on z niczym. Pod nim istnieje tylko droga polna, używana sporadycznie przez ciągniki lub furmanki, która nie stanie się nigdy przedmiotem żadnej inwestycji, gdyż prowadzi do tego samego miejsca co pobliska droga asfaltowa przez przejazd.

Sprawa linii telefonicznej: powinna zostać zachowana w całości ze względu na duże uatrakcyjnienie linii kolejowej i ciekawy motyw fotograficzny dla turystów, ale przede wszystkim dla licznych gatunków ptaków, które podczas swoich lotów non stop przysiadają na drutach i izolatorach odpoczywając przed dalszym lotem. W części słupów istnieją nawet dziuple. Utrzymanie nieczynnej linii telefonicznej nie pociąga za sobą wielkich kosztów, gdyż słupy są w dobrym stanie.

Sprawa przejazdów drogowych na kolei drezynowej, czyli tak naprawdę jedyne realnego niebezpieczeństwa dla kursujących drezyn: operator będzie zobowiązany do napisania i stosowania regulaminu ruchu drezyn, który musi być ściśle przestrzegany. Przejazdy o dużym iloczynie ruchu, czyli np. w Męcinie Miczakach (droga do kamieniołomu) zostaną zabezpieczone rogatekami obrotowymi zamykającymi tor lub drogę na przemian (rozwiązanie z niemieckich kolei drezynowych). Na pozostałych przejazdach wystarczy zatrzymanie drezyny przed wskaźnikiem „stój” lub przy dobrej widoczności i wykoszonym przepisowo trójkacie widoczności przejazd bez zatrzymania z podaniem sygnału „bacznosc”. Na przejazdach pozostaną krzyże Świętego Andrzeja i znaki STOP, a doposaży się je w tabliczkę „UWAGA DREZYNY!” Rozwiązania te sprawdzają się bardzo dobrze, gdyż mimo ponad dwudziestu lat istnienia w Polsce kolei drezynowych, nigdy na żadnym przejeździe nie zaistniał wypadek drogowy.

Likwidacja toru nie przynosi Gminie/Powiatowi żadnego pożytku. Patrząc po podobnych likwidacjach na terenie całego kraju, po linii kolejowej pozostanie nierówne to-

rowisko, którego mieszkańcy nie zaadaptują nawet na nieoficjalną drogę. A to z tego względu, że mapy projektowe przewidują rozbiórkę wszystkich obiektów inżynierskich, a więc także wiaduktów sklepionych! Ich odbudowa nie zmieściłaby się w żadnych budżecie. Budowa ścieżki rowerowej asfaltowej całkowicie od podstaw w miejscu toru jest drogą inwestycją nawet przy zachowaniu wiaduktów, o wiele taniej dałoby się ją zbudować wykorzystując polne lub leśne drogi w pobliżu linii kolejowej, co pozwoli połączyć dwa rodzaje turystyki w regionie. Taka ścieżka istnieje wzdłuż linii kolejowej na odcinku Kaczory – Piła i spełnia swoje zadanie doskonale. Dodatkowo nie każdy może wsiąść na rower, a na drezynach można przewieźć każdą osobę, również niepełnosprawną. Warto dodać, że można przewieźć na nich również rowery, co przy różnicy wysokości pomiędzy Męcina a Piszczowem (115 m) będzie przyjęte z radością przez zainteresowanych ominięciem takiego podjazdu.

Za Zarząd – wiceprezes TEK

opracował:  
[Sławomir Fedorowicz](#)  
 tel. 696 326 489

#### Wykaz kolei drezynowych w Polsce.

Nazwa kolei	Stacja główna	Długość toru	Liczba drezyn	L. pasażerów w sezonie 2023	Ceny biletów
<a href="#">Staniszczńska Kolej Drezy-nowa</a>	Staniszczce Wielkie	3,0 km	7	~1500	18 – 28 zł os.
<a href="#">Nadzalewowa Kolej Drezy-nowa</a>	Tolkmicko i Frombork	11,5 km	16+10	20 161	140 zł drezy-na/4 osoby
<a href="#">Bieszczadzkie Drezyny Rowerowe</a>	Uherce	11,2 km	70	~30 000	108 zł drezy-na
<a href="#">Wleńska Kolej Drezy-nowa</a>	Wleń	1,0 km	1	~500	b/d
<a href="#">Drezyny Stacja Nojewo</a>	Nojewo	7,6 km	3	~1500	15 – 60 zł
<a href="#">Mosińska Kolej Drezy-nowa</a>	Mosina Pożegowo	3,5 km		b/d	b/d
<a href="#">Grodziska Kolej Drezy-nowa</a>	Ujazd Wielkopolski	30,2 km	5	b/d	120 – 400 zł drezy-na
<a href="#">Lokalna Kolej Drezy-nowa – Drezyny Regulice</a>	Regulice	6,5 km	16	b/d	65 – 95 zł drezy-na=4 osoby
<a href="#">Słupska Powiatowa Kolej Drezy-nowa</a>	Bronowo	18 km	5	b/d	b/d
<a href="#">Kolej Drezy-nowa w Byto-wie</a>	Bytów	6 km	2	b/d	b/d
<a href="#">Łapino Stara Papiernia</a>	Łapino	8,2 km	10	b/d	b/d
<a href="#">Sierakowska Kolej Drezy-nowa</a>	Sieraków Wielkopolski	3,0 km	1	b/d	b/d
<a href="#">Puszczńska Kolej Drezy-nowa</a>	Białowieża	20,0 km	7	b/d	b/d
<a href="#">Kolej Drezy-nowa Gosty-cyn</a>	Gostycyn			b/d	b/d
<a href="#">Mogileńskie Stowarzy-szenie Sympatyków Kolei</a>	Gębice	21,0 km	5	~1000	b/d
<a href="#">Kolej Drezy-nowa Powiatu Ostrzeszowskiego</a>	Grabów n/Prosną	5,0 km	2	b/d	b/d