

INFRASTRUKTURA W MAŁOPOLSCE

- **Problemy infrastruktury drogowej w Małopolsce:**
 - Niska przepustowość (brak obwodnic miast i miejscowości, itp.).
 - Wyższa kapitałochłonność inwestycji - zróżnicowana rzeźba terenu wymusza budowę złożonych obiektów inżynierskich, np. wiadukty, tunele.
 - Niedostosowanie dróg do nośności 115 kN/oś. Do nacisku 115 kN/oś dostosowanych jest niewielka część dróg. W tej sytuacji można się spodziewać, dalszej szybkiej degradacji dróg i pogorszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

- **Kierunki rozwoju sieci drogowej:**
 - Poprawa parametrów użytkowych (zwiększenie przepustowości).
 - Przebudowa dróg pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu.
 - Wzmacnianie nośności dróg krajowych do 115 kN/oś.
 - Budowa obwodnic drogowych miast i miejscowości dotkniętych wysoką uciążliwością ruchu tranzytowego z **zachowaniem dbałości o ochronę tych obejść przed nową zabudową.**
 - Poprawa warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu w Krakowie (północna obwodnica) i dużych miastach województwa.

- **Scenariusze rozwojowe i struktura transportu** oraz rozwoju sieci transportowych mogą być rozpatrywane w trzech scenariuszach rozwojowych:
 - Rozwój wg aktualnych, pro-samochodowych trendów. Trendy te są identyczne z doświadczeniami krajów Unii Europejskiej z ostatnich dziesięciu lat, gdzie notowano rozwój motoryzacji i przewozów towarowych i pasażerskich.
 - Rozwój przyjazny środowisku, który nie spowoduje strukturalnych zmian w transporcie pasażerów i towarów (nie ograniczy planów budowy autostrad i dróg ekspresowych) ale wymusi szczególną ochronę przyrody i wzrost kosztów inwestycji o kilkadziesiąt procent.
 - Rozwój przy skokowym wzroście cen paliw i energii (podobnie w przypadku kryzysu gospodarczego lub politycznego).

- Dotychczasowe próby rozwoju innych środków transportu zalecanego przez władze unijne nie znajdują praktycznych i znaczących wdrożeń.
- Rozwój wg aktualnych trendów należy utożsamiać z rozwojem pro-samochodowym.
- Należy oczekiwać, że społeczeństwo polskie pójdzie w ślady zachodnich państw unijnych i osiągnie, w niedalekiej przyszłości poziom 500 samochodów osobowych/1000 mieszkańców. W dalszym ciągu więc będzie występowała silna presja na inwestycje w infrastrukturę transportu drogowego.

- UWAGA: Wydaje się zasadne zastąpienie dróg ekspresowych autostradami:
- drogi ekspresowe jako klasę funkcjonalno-techniczną wprowadzono w 1976 r., kiedy w Polsce był jeden milion pojazdów samochodowych,
- nie zwracano wówczas większej uwagi na ochronę środowiska,
- bardzo zbliżone wymagania techniczne do autostrad,
- wzrastające wymaganie w zakresie ochrony środowiska,
- maksymalne wykorzystywanie istniejących dróg przez drogi ekspresowe powoduje bardzo poważne utrudnienia w dostępie do tych dróg.

- W przypadku pozostawienia dotychczasowych zasad podziału na autostrady i drogi ekspresowe należy bezwzględnie przyjąć taką samą zasadę jak dla autostrad tzn.:

**DROGI EKSPRESOWE NALEŻY PLANOWAĆ,
PROJEKTOWAĆ I BUDOWAĆ NA NOWYM TERENIE.**

- W dalszej perspektywie tj. po roku 2020 przewiduje się, że nastąpi przebudowa dróg ekspresowych na autostrady. W szczególności powinno to nastąpić w przypadku drogi krajowej S 7, Gdańsk - Elbląg - Olsztynek- Warszawa - Jędrzejów -Kraków - Myślenice – Lubień – Rabka.

- **Transport kolejowy**
- **Transport kolejowy ma niższe koszty zewnętrzne i mniejsze oddziaływanie na środowisko niż transport drogowy.** Zajmuje więc ważne miejsce w idei zrównoważonego rozwoju, również ze względu na bardzo niski stan polskiej sieci dróg kołowych.
- W nakładach i zaangażowaniu inwestycyjnym pomiędzy infrastrukturą drogową a kolejową istnieje dysproporcja, będąca w sprzeczności z dyrektywami Unii Europejskiej. W krajach UE nakłady na kolej i drogi kształtują się na poziomie 60 do 40%, natomiast w Polsce występuje sytuacja odwrotna, mimo iż z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju, transport kolejowy ma podstawowe znaczenie.
- Płatne autostrady będą powodować opór przed modernizacją konkurencyjnych połączeń kolejowych. Wyrażany jest pogląd, że budowę nowych połączeń kolejowych typu TGV należy planować po wybudowaniu autostrad.

- **Kierunki rozwoju:**
- dostosowywanie potencjału zdolności przewozowej, pod względem ilości i jakości do oczekiwań społecznych,
- najważniejszymi elementami modernizacji sieci kolejowej będzie wyeliminowanie ograniczeń prędkości i zwiększenie prędkości przewozowej,
- najważniejszymi elementami unowocześnienia sieci kolejowej będzie stworzenie terminali kontenerowych i centrów logistycznych oraz poprawa obsługi klienta i zapewnienie bezpieczeństwa przewozu towarów,
- przestrzeganie zasady zrównoważonego rozwoju transportu, w tym wspierania transportu kolejowego jako posiadającego zdecydowanie najniższe koszty zewnętrzne.

- . Transport kombinowany

Małopolska ma dobre warunki do rozwoju transportu kombinowanego. Przez nasze województwo przebiegają ważne europejskie trasy kolejowe z zachodu na wschód i z północy na południe kontynentu. Terminal Kraków-Krzyszów jest korzystnie ulokowany, konieczna jest jednak jego rozbudowa i modernizacja.

W naszym kraju przewozy kombinowane stanowią zaledwie 0,2 proc. przewozów ogółem (w krajach UE od 5 do 15 proc.) i ponad 1 proc. przewozów kolejowych (w UE od 15 do 25 proc.). Z tego 95 proc. to transport kontenerów.

Transport lotniczy

- Port lotniczy Kraków Balice:
- zwiększenie przepustowości lotniska.
- powiększanie liczby bezpośrednich połączeń lotniczych do/z portu Kraków Balice,
- poprawa dostępności lotniska.
- Sieć lotnisk regionalnych (Stary Sącz lub Łosina Dolna, Nowy Targ) należy rozwijać w tempie wynikającym z prognoz zapotrzebowania na podróże lotnicze.

- Uwagi końcowe:
- Dalszy rozrost sieci drogowej (pozbawionej alternatyw) spowoduje: wzrost uzależnienia od transportu samochodowego, straty środowiskowe i krajobrazowe, obniżenie atrakcyjności turystycznej.
- Alternatywą dla rozbudowy tej sieci, korzystną m.in. dla turystyki, będzie: realizacja nowych i modernizacja istniejących połączeń kolejowych, rozwój transportu lotniczego.

- DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ