



STOWARZYSZENIE GMIN I POWIATÓW MAŁOPOLSKI

z siedzibą w Krakowie
31-004 Kraków, Pl. Wszystkich Świętych 3/4
Biuro:
31-006 Kraków
ul. Grodzka 15/2

tel.: (0 12) 421 74 65, 421 53 89
tel./fax: (0 12) 421 93 12
www.sgpm.krakow.pl; e-mail: sgipm@neostrada.pl
nr konta: FKO SA 43 1240 4650 1111 0000 5149 2423
Regon 351011374 NIP 676-10-71-117 KRS 0000182275

Stanowisko Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Małopolski na Małopolską Konferencję Samorządową *Transport i komunikacja w Małopolsce do 2020 roku* – szanse i zagrożenia

w sprawie rozwoju transportu kolejowego w Małopolsce

Kraków, 16 października 2012 r.

Podstawowym celem działań samorządów wszystkich poziomów powinno być wspieranie rozwoju, modernizacji infrastruktury kolejowej i okołokolejowej (parkingi, przystanki, węzły komunikacyjne) w oparciu o fundusze Unii Europejskiej oraz zintegrowanie jej z trasami drogowymi, systemami komunikacji zbiorowej, aby **maksymalnie zwiększyć dostępność transportową peryferyjnych regionów do kluczowych centrów regionalnych Małopolski, z wykorzystaniem preferowanego przez UE ekologicznego, niskoemisyjnego transportu kolejowego.**

I. ZINTEGROWANY SYSTEM KOMUNIKACJI W KRAKOWSKIM OBSZARZE METROPOLITALNYM (KOM) jest kluczowym elementem sprawnego systemu kolejowego w regionie dla połowy mieszkańców Małopolski, muszą to być inwestycje realizowane w możliwie szybkim terminie:

1. Szybka Kolej Aglomeracyjna dla półtora miliona mieszkańców KOM.

- a. Studium Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Krakowie opracowane na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego przewiduje sześć linii kolei aglomeracyjnej.

W pierwszym etapie – w latach 2014/2015 uruchomienie 3 linii:

1) Trzebinia – Tarnów, 2) Sędziszów – Skawina (ew. Podbory Skawińskie) i **3) Wieliczka Rynek - Balice.**

W drugim etapie (po 2015 roku) planowane jest wykorzystanie obwodowych tras w Krakowie:

4) Kraków Główny - Batowice - Nowa Huta - Przylasek Rusiecki - Kraków Płaszów - Kraków Główny;

5) Mydlniki - Kraków Płaszów; 6) Mydlniki - Nowa Huta;

- b. Na terenie, ostatnio powiększonego, Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego znajduje się:

- ok. 350 km linii kolejowych, w tym 120 km na terenie Krakowa,

- 40 stacje, w tym 18 na terenie Krakowa,

- 50 przystanków osobowych, w tym 11 na terenie Krakowa.

W celu zwiększenia wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej w obsłudze miasta Krakowa należy wybudować 30 nowych przystanków osobowych.

2. Metro – premetro w Krakowie.

INNE KONIECZNE PRZDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNE

II. Zwiększenie dostępności transportowej Krakowa, Tarnowa i Nowego Sącza:

- szybkie połączenie kolejowe **Kraków – Tarnów** (do 35 minut) - budowa nowej linii kolejowej **Podłęże – Tymbark – Nowy Sącz.**

III. Zwiększenie dostępności transportowej dla obszarów peryferyjnych:

- modernizacja linii kolejowej **Kraków – Miechów**, w tym modernizacja stacji Tunel

- modernizacja linii kolejowej **Kraków – Skawina**, częściowo przeprowadzona ze środków Samorządu Województwa – jej istotnym przedsięwzięciem powinna być **budowa łącznicy Kraków – Zabłocie – Kraków – Krzemionki**, zwiększającej możliwości przewozowe Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej.

IV. Podniesienie jakości i szybkości połączeń kolejowych z województwami:

- śląskim – modernizacja linii **Kraków – Katowice** (do 35 minut)

- podkarpackim – modernizacja linii **Tarnów – Rzeszów**
- świętokrzyskim – modernizacja linii **Miechów – Psary**.

NAJPILNIEJSZE PRZEDSIĘWZIĘCIA POLSKICH LINII KOLEJOWYCH PKP

1. Opracowanie **Studium dla rozbudowy polskiego odcinka trasy kolejowej Kraków - Podłęże – Tymbark - Nowy Sącz - Zakopane - Krynica** w ramach nowego korytarza europejskiego prowadzącego przez Słowację **do Morza Czarnego i Adriatyku**.
2. W ramach przygotowania Małopolski do systemu kolei dużych prędkości zwracamy się Polskich Linii Kolejowych PKP o zmodernizowanie do 2014 r. trasy E30 i zapewnienie biegu pociągów do 160 km/h. Przejazd podobnymi 80-kilometrowymi odcinkami Kraków - Tarnów i Kraków - Katowice powinien zajmować 35 minut. Dzięki temu wraz z połączeniem autostradą A4 i dwupasmową drogą przez Olkusz realnie stanie się **połączenie aglomeracji Krakowskiej i Katowickiej w jeden współdziałający organizm – „KRAKOWICE”**.
3. W ramach systemu kolei dużych prędkości konieczne jest **przedłużenie Centralnej Magistrali Kolejowej aż do Olkusza z rozjazdem na Katowice i Kraków**, co pozwoli na utworzenie **dodatkowego połączenia kolejowego pomiędzy Małopolską i Śląskiem** z szybkością jazdy do 200km/h w perspektywie do 2020 i podniesienie w perspektywie do 2025 prędkości pociągów na CMK do 300 km/h.
4. Przeniesienie **łącznicy na linii przez Łagiewniki do Skawiny** (projekt o wartości 330 mln zł) z listy rezerwowej na listę indykatywną Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
5. **Budowa w Krakowie dodatkowej pary torów z Dworca Głównego do Płaszowa w celu zwiększenia przepustowości** - jako warunek konieczny dla pełnego funkcjonowania Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (obecna przepustowość w godz. 5 – 23 to prawie 90%, po uruchomieniu SKA 117%!).
6. **Modernizacja w perspektywie 2014-2020 odcinka linii E30 od Krakowa Towarowego do Podłęża**.
7. **Opracowanie w roku 2013 Studium Wykonalności Węzła Kolejowego Kraków**, uwzględniającego wykorzystanie linii i terenów kolejowych dla rozwoju Miasta - ważnego dla Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej z potencjałem bazującym na 120 km traktacji w Krakowie i ok. 350 km bezpośrednio wokół miasta.

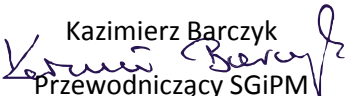
INWESTYCJE SAMORZĄDOWE

Budowa sieci parkingów w Krakowie i każdej gminie w Małopolsce oraz sieć Parkuj & Jedź w transporcie zbiorowym połączona z wprowadzeniem systemu zarządzania ruchem i miejscami parkingowymi wraz z systemem informacji dla pasażerów.

Konieczna jest budowa **sieci węzłów przesiadkowych** wraz z budową, przebudową istniejących stacji kolejowych i dworców autobusowych oraz zorganizowaniem atrakcyjnej przestrzeni publicznej porządkującej ruch pieszy i kołowy w rejonie dworców, stacji lub w rejonie ważnych miejsc użyteczności publicznej.

Pierwsze działania, które przybrały już konkretną formę współpracy, Samorząd Województwa podjął na początku 2012 roku inicjując rozmowy z czterema samorządami z terenu Małopolski, które wyraziły wolę przystąpienia do programu P&J. Na mocy zawartych porozumień intencyjnych, samorządy lokalne przystąpiły do opracowywania wstępnych koncepcji programowo – przestrzennych, na podstawie których prowadzone będą dalsze prace dokumentacyjne oraz rozpoczęty zostanie etap realizacji.

Samorządy powinny zaplanować w przestrzeni publicznej gmin i powiatów (w szczególności w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego) miejsce na niezbędne parkingi. Powinny być one zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowych, dworców autobusowych lub ważnych miejsc użyteczności publicznej, które stanowiąc będą punkty przesiadkowe w celu kontynuowania podróży przy pomocy środków komunikacji publicznej.

Kazimierz Barczyk

Przewodniczący SGiPM