

Wnioski z Forum Społeczno – Ekonomicznego Euroregionu TATRY, odbytego w dniu 25 listopada 2013 r. na temat dostępności transportowej pogranicza polsko – słowackiego

Rozwój sieci transportowej i transgranicznych połączeń komunikacyjnych warunkuje zrównoważony rozwój pogranicza polsko – słowackiego, a przede wszystkim:

- rozwój wymiany gospodarczej i kulturalnej,
- ułatwienie dostępu do atrakcji krajoznawczych i wypracowanie komplementarnej oferty turystycznej,
- rozwój transgranicznego rynku pracy oraz nowych możliwości edukacyjnych i podnoszenia kwalifikacji,
- eliminowanie sezonowego zatłoczenia na drogach oraz poprawa ochrony środowiska.

Realizację powyższych celów powinno ułatwić opracowanie, w ramach programu Współpracy Transgranicznej PL-SK 2014, systemu połączeń komunikacji publicznej na polsko – słowackim pograniczu oraz usuwanie ograniczeń przepustowości na sieci drogowej i kolejowej.

Euroregion TATRY obejmuje najbardziej atrakcyjny turystycznie obszar Słowacji i Polski, posiadający unikalne walory przyrodnicze i krajoznawczo – historyczne. Znajduje się także na głównym kierunku szlaku Morze Bałtyckie – Bałkany (Gdańsk – Warszawa – Kraków – Bańska Bystrzyca – Budapeszt – Belgrad – Skopje – Saloniki – Ateny). Bezpośrednie sąsiedztwo aglomeracji krakowskiej i górnośląskiej zwiększa znaczenie dostępności transportowej tego obszaru, który w skali europejskiej jest stosunkowo łatwo dostępny poprzez istniejące autostrady oraz równoległe szlaki kolejowe z zachodu na wschód. Wymagane jest natomiast podjęcie szeregu działań inwestycyjnych zmierzających do udroźnienia obszaru pomiędzy wymienionymi głównymi ciągami komunikacyjnymi. Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące przedsięwzięcia:

1. Aktualnie największe natężenie ruchu drogowego występuje na szlaku Kraków Chyżne – Ružomberok – Bańska Bystrzyca. Następuje tam kumulacja ruchu tranzytowego i turystycznego. Sytuacji tej nie zmieni w zasadniczy sposób modernizacja tzw. zakopianki do standardu drogi ekspresowej. Po stronie słowackiej droga przebiega przez chroniony obszar Niskich Tatr. Konieczne jest przerzucenie części ruchu drogowego na inne szlaki. Analiza przeprowadzona wspólnie przez instytuty geografii polskiej i słowackiej akademii nauk wskazuje, że najbardziej racjonalnym rozwiązaniem byłoby przekierowanie części obciążenia na kierunek Nowy Sącz – Piwniczna – Stara Lubownia. Wiąże się to jednak z odblokowaniem transportowym rejonu Nowego Sącza i modernizacją drogi Nowy Sącz – granica państwa.
2. Przejścia drogowe na granicy polsko – słowackiej zostały ukształtowane w okresie, gdy kontakty transgraniczne były w sposób zasadniczy ograniczane.

Część z nich znajduje się na obszarze lub w bezpośrednim sąsiedztwie parków narodowych. Likwidacja istniejących barier transportowych, która uwzględniłaby również potrzeby ochrony przyrody wymaga:

- ograniczenia ruchu towarowego na przejściu w Łysej Polanie i zwiększenia dopuszczalnego tonażu pojazdów na przejściu w Jurgowie,
- zasadniczego zwiększenia dopuszczalnego tonażu pojazdów na przejściach: Winiarczykówka, Niedzica i Konieczna,
- uruchomienia przejścia granicznego dla samochodów osobowych i innych lekkich pojazdów w Blecharce koło Wysowej Zdroju oraz kładki dla ruchu pieszego i rowerowego na rzece Poprad w rejonie Żegiestowa.

Propozycje zmian w układzie przejść na granicy polsko – słowackiej zawarte są w załączniku.

3. Transport kolejowy pomiędzy Polską a Słowacją uległ praktycznie prawie całkowitej likwidacji. Dojazd koleją na Podhale lub do Nowego Sącza jest bardzo utrudniony. W związku z tym modernizacja i rozbudowa istniejącej sieci kolejowej jest konieczna tym bardziej, że Komisja Europejska modernizacji sieci kolejowej nadała priorytet. Dlatego proponuje się:
 - włączenie do planów inwestycyjnych do roku 2020 budowy nowej linii kolejowej Podłęże – Piekiełko wraz z modernizacją istniejących szlaków do Muszyny przez Nowy Sącz i Zakopanego przez Mszanę Dolną, co powinno przynieść zmniejszenie odległości z Krakowa do Nowego Sącza i Muszyny o 100 km, a do Nowego Targu i Zakopanego o 30 km oraz zasadnicze skrócenie czasu przejazdu,
 - poszerzenie planów modernizacji linii kolejowej Zwardoń – Żywiec – Bielsko Białą o odcinek Żywiec – Sucha Beskidzka, co spowodowałoby otwarcie najkrótszego połączenia pomiędzy Bratysławą, a Krakowem,
 - opracowanie koncepcji komunikacji kolejowej wokół Tatr z wykorzystaniem linii istniejących i pozostałości zlikwidowanych.
4. System stałych połączeń w komunikacji publicznej powinien przede wszystkim dotyczyć transportu wokół Tatr oraz połączeń Nowego Sącza ze Starą Lubownią i Gorlic z Bardejowem. Powinny być one skorelowane z planami transportowymi województwa małopolskiego i poszczególnych powiatów w Euroregionie, a także wykorzystaniem możliwości komunikacyjnych portów lotniczych w Krakowie i Popradzie. ,

Nowy Targ, styczeń 2014

Komisja Gospodarcza Euroregionu