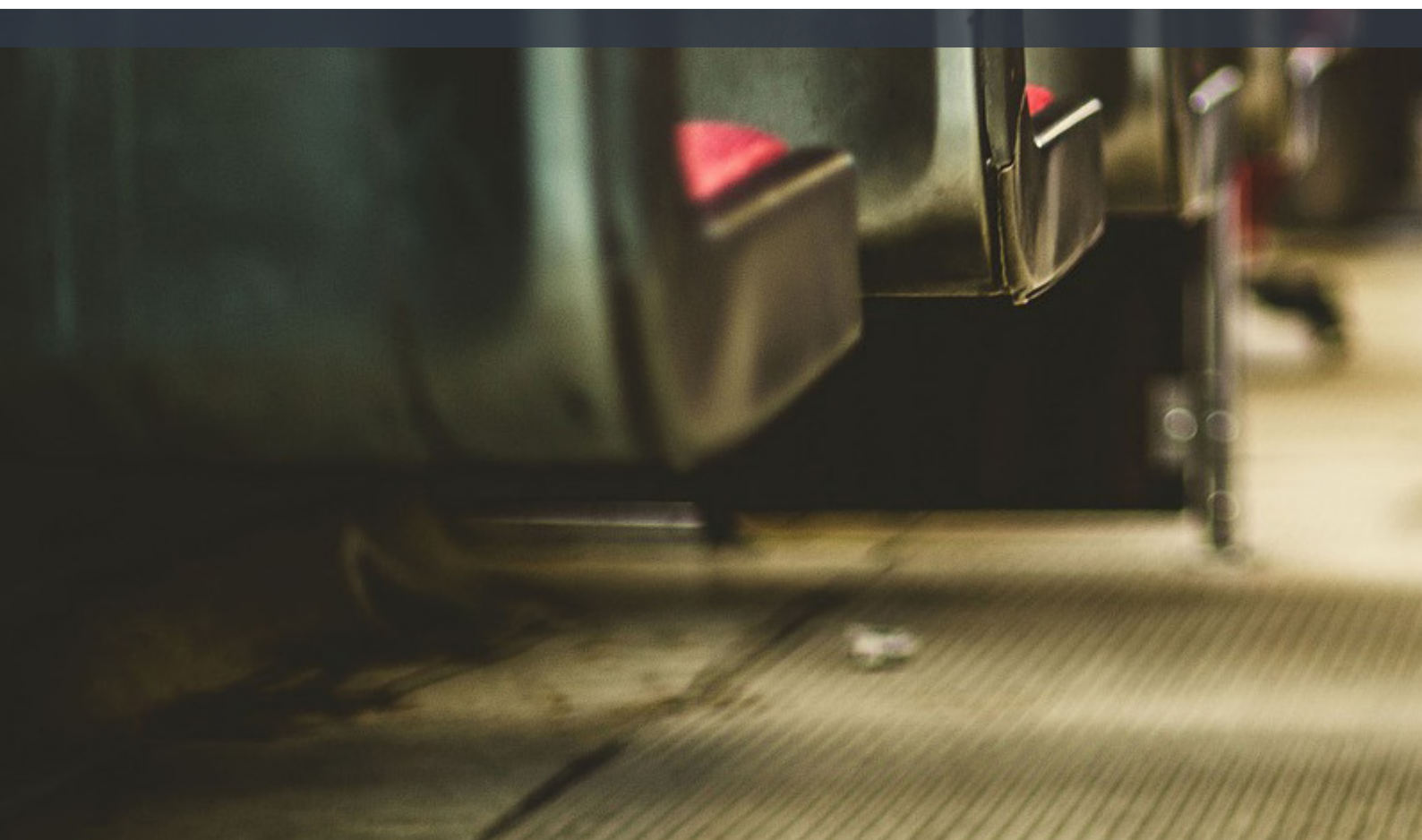




Maciej Dulak
Paweł Grzegorzczak

Niepotrzebny region

Wykluczenie transportowe Małopolski Wschodniej



Redakcja: Maciej Dulak, Paweł Grzegorzczak

Projekt graficzny: Rafał Gawlikowski

Korekta: Karolina Wyciślik

Fotografie: Pixabay (CCo Public Domain)

**Publikacja powstała na zamówienie:
poseł Elżbiety Borowskiej**

Kontakt:

<http://www.elzbietaborowska.pl>

798-277-942

elzbieta.borowska@sejm.pl

Serdecznie dziękujemy:

**Łukaszowi Bochniarzowi,
Bartoszowi Jakubowskiemu,
Antoniemu Koszykowi,
Marcinowi Kreisowi,
Jerzemu Olszowskiemu,
Bartłomiejowi Orłowi,
Łukaszowi Połomskiemu,
Markowi Pławiakowi,
Jeremiemu Rychlewskiemu,
Dariuszowi Rysiowi,
Alicji Stolarczyk,
Karolowi Trammerowi,**

**dzięki którym niniejsza publikacja nabrała
pełniejszego wymiaru.**

SPIS TREŚCI

06 | NIEPOTRZEBNY REGION

09 | SPECYFIKA REGIONU

12 | SŁABOŚĆ LOKALNYCH ELIT

15 | INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

23 | ANALIZA OFERTY PRZEWOŹNIKÓW

30 | WARIANTY ROZWOJU
INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

36 | JAK NIEPOTRZEBNY REGION
UCZYNIĆ POTRZEBNYM?



NIEPOTRZEBNY

REGION

Kluczowym czynnikiem rozwojowym dla miast, a także całych regionów jest odpowiednia infrastruktura kolejowa i drogową, wraz z bogatą ofertą połączeń funkcjonujących na tychże drogach i liniach kolejowych. Ich jakość zwiększa w konsekwencji dostępność edukacji i kultury, ułatwia korzystanie z urzędów w stolicach regionów, tworzy dodatkowe miejsca pracy i zachęca młodych ludzi do pozostania na stałe w rodzinnych okolicach.

Należy jednocześnie pamiętać, że transport to jedynie środek do osiągnięcia innych celów, a nie cel sam w sobie. W Polsce istnieje szereg dobrze skomunikowanych miejscowości powiatowych, leżących wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych, a jednak trudno mówić o ich prężnym rozwoju. Z drugiej jednak strony mamy szereg przykładów miejscowości, takich jak Kutno czy Zawiercie, których głównym bodźcem rozwojowym było właśnie bardzo dobre skomunikowanie, i dzisiaj stanowią one skupiska przedsiębiorczości. Wszystko zależy od tego, na czym ma zostać oparty rozwój regionu. Przemysł będzie wymagał infrastruktury transportowej, ale w innych sektorach gospodarki nowe połączenia nie muszą być warunkiem koniecznym do rozwoju.

W przypadku Nowego Sącza, Gorlic i innych gmin leżących w obrębie Małopolski Wschodniej nie postawiono tego pytania. Samorządowcy nie potrafią określić, na czym zamierzają oprzeć rozwój gminy, co wyklucza spójne działania prowadzące do budowy nowych odcinków komunikacyjnych, a nawet modernizację już istniejących.

Zdaniem Łukasza Połomskiego, historyka specjalizującego się w przeszłości Sądecczyzny, ostatnią inwestycją, która istotnie wpłynęła na rozwój regionu, było otwarcie linii kolejowej w dzień urodzin cesarza Franza Josepha w 1876 roku. Chodzi dokładnie o kolej tarnowsko-lełuchowską, a w 1884 roku połączenie Nowy Sącz – Chabówka, które „zmieniło totalnie mentalność Sądeczan, którzy wyszli wówczas z galicyjskiego grajdołka. To było otwarcie na cały świat. Pojawili się socjaliści, nowe prądy umysłowe – był to ważny impuls także dla rozwoju miasta. Wytyczenie szlaku kolejowego i dworca na południowych rubieżach miasta ukierunkowało w tę stronę rozrost regionu. To przykre, że tyle musimy czekać na kolejne inwestycje” – argumentuje historyk.

Niedostatek konkurencyjnej infrastruktury transportowej pociąga za sobą brak zainteresowania potencjalnych inwestorów, chcących wywozić produkty ze swoich firm również do innych regionów kraju. To w konsekwencji skutkuje niższymi płacami w regionie zmonopolizowanym przez lokalnych producentów, a w kolejnym kroku – wyjazdem młodych

mieszkańców z miast powiatowych do dużych aglomeracji, gdzie perspektywy zatrudnienia są o wiele bardziej atrakcyjne finansowo. Niestety młodzi mieszkańcy przy wykluczeniu i stagnacji małych miast powiatowych często zmuszeni są do emigracji do dużych miast. Powoduje to odpływ młodych, wykształconych, inteligentnych ludzi, którym duże miasta oferują karierę i większe dochody.

W powszechnej opinii Nowy Sącz i Gorlice borykają się z wyżej wymienionymi problemami, typowymi dla ośrodków powiatowych tej wielkości, co zdaniem lokalnych elit wynika z wykluczenia transportowego regionu. Na łamach tejże publikacji weryfikujemy tę tezę. Analizujemy stan infrastruktury kolejowej, jak i drogowej w Małopolsce Wschodniej, pytamy o konsekwencje wykluczenia transportowego tego regionu oraz szukamy wariantów poprawy sytuacji – zarówno tych bardziej i mniej inwazyjnych, a także konkretnych rozwiązań politycznych, które przybliżą mieszkańców regionu do poprawy kondycji infrastruktury w ich regionie.



SPECYFIKA REGIONU

Nowy Sącz stanowi najważniejszy ośrodek w regionie i największy ośrodek uwzględniony w raporcie. Pod względem liczby mieszkańców oraz powierzchni plasuje się na trzecim miejscu w województwie małopolskim – tuż za Krakowem i Tarnowem. Jednocześnie w granicach miasta znajduje się siedziba ziemskiego powiatu nowosądeckiego i przez nią przebiega największy węzeł komunikacyjny na Sądecczyźnie.

niższa w całej Małopolsce i wynosi 3000 zł brutto. Nawet w Nysie, 40 tysięcznym mieście w województwie opolskim, gdzie nie ma większego zakładu pracy, mediana jest wyższa o 150 zł. Nowy Sącz, z przeciętnymi zarobkami na poziomie 3193 złotych, zajmuje względem innych małopolskich powiatów dopiero 10. miejsce. Nie pomaga nawet fakt, że właśnie w tym mieście przypada najwięcej milionerów w Polsce w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Stopa

Według ostatnich dostępnych badań, w stolicy Sądecczyzny mieszka blisko 84 tys. osób. W ostatnich latach zanotowano jedynie nieznaczny spadek ludności – poniżej tysiąca obywateli. Warto jednak mieć świadomość, że Nowy Sącz, przy dzisiejszym modelu rozwoju, w perspektywie 2050 roku czeka wyludnienie. Prognozy ludności przygotowane przez Główny Urząd Statystyczny jednoznacznie wskazują, że do 2030 roku liczba mieszkańców Nowego Sącza spadnie do 78 tys., a w perspektywie 2050 roku – nawet do 67 tys. W ciągu dwudziestu lat miasto może zmniejszyć się o 11 tysięcy mieszkańców.

W Nowym Sączu mieszka aż 104 milionerów. To mniej więcej tyle, co w ponad dwukrotnie większym Rzeszowie. Szczególne znaczenie dla regionu mają zwłaszcza cztery firmy zatrudniające ponad 500 osób: Fakro (drugi największy producent okien dachowych w Europie), Konspol (największy w Polsce producent drobiu), Newag (producent taboru kolejowego) i Wiśniowski (producent bram garażowych). Możemy zatem mówić o pewnym fenomenie.

Jednocześnie, co paradoksalne, mediana zarobków w Nowym Sączu jest naj-

bezrobocia na 30 września 2016 wyniosła 6,3% przy 6,7% w samej Małopolsce i 8,3% w skali kraju.

Jeśli chodzi o sytuację wyborczą, stolica Sądecczyzny – podobnie jak inne powiaty uwzględnione w raporcie – wchodzi w skład okręgu wyborczego numer 14 (obok powiatu gorlickiego, limanowskiego, nowosądeckiego, nowotarskiego i tatrzańskiego), co stanowi istotną informację w przypadku starań poprawy jakości infrastruktury w regionie, gdyż można tego dokonać jedynie wspólnymi siłami, uwzględniając również aspekt wyborczy.

W Nowym Sączu swoje siedziby posiadają aż dwie uczelnie wyższe, co znacznie podnosi status regionu. Jedną z pierwszych prywatnych uczelni w kraju, założoną w 1991 roku – Wyższa Szkoła Biznesu – National-Louis University oraz publiczna Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa założona w 1998 rok.

W ramach raportu uwzględniony został także powiat nowosądecki, w skład którego wchodzi 16 gmin (jedna miejska – Grybów i 15 wiejskich, jak Stary Sącz, Muszyna czy Krynica Zdrój), który zamieszkuje blisko 198 tys. mieszkańców (160 tys. na terenie miast i 38 tys. na terenie wsi). Ważną rolę gospodarczą w regionie odgrywa rolnictwo; użytki rolne zajmują 47,1% ziemi. Stopa bezrobocia wynosi 10,2%, czyli aż 3,9 punkty procentowe więcej niż w Nowym Sączu. Powiat ten należy także do trzech najgorzej plasujących się terenów w Małopolsce pod względem zarobków (2989 zł brutto). Płace w tych regionach stanowią około 73% średniej dla całej Polski.

Oprócz tego, uwzględnione zostały Gorlice wraz z powiatem gorlickim. Miasto liczy 28 243 mieszkańców (stan na 31 grudnia 2015), natomiast cały powiat blisko 107 tys. mieszkańców. W skład powiatu wchodzi: gmina miejska: Gorlice, gminy miejsko-wiejskie: Biecz, Bobowa, gminy wiejskie: Gorlice, Lipinki, Łużna, Moszczenica, Ropa, Sękowa, Uście Gorlickie. Trzy miejscowości powiatu posiadają prawa miejskie. Są to: Biecz, Bobowa i Gorlice. Zarobki w powiecie gorlickim wynoszą średnio 2 952 zł brut-

to, co powoduje, że ludzie mieszkający na tych terenach stanowią przedostatni najgorzej opłacany powiat w województwie małopolskim. Stopa bezrobocia także wypada gorzej niż w Nowym Sączu, ale lepiej niż w powiecie nowosądeckim, gdyż wynosi 9,1%.



SŁABOŚĆ
LOKALNYCH
ELIT

Przyczyny braku prac nad nowymi rozwiązaniami infrastrukturalnymi na Sądecczyźnie są powszechnie znane. Sami utwierdziliśmy się w tym przekonaniu w trakcie przygotowania raportu. Po wysłaniu ankiet z pytaniami na temat przyczyn transportowego wykluczenia regionu do najbardziej opiniotwórczych dziennikarzy, najważniejszych samorządowców oraz polityków ze szczebla centralnego, otrzymaliśmy od właściwie wszystkich prawie identyczną odpowiedź.

Dla mieszkańców regionu właściwie bez znaczenia pozostaje fakt, która partia polityczna rządzi w danym momencie w kraju, ponieważ nie przekładają się bezpośrednio na korzyści w skali lokalnej. Co istotne, odpowiedzialność za obecny stan rzeczy nie ogranicza się jedynie do niedojrzałej, niepotrafiącej się porozumieć i działać dla obopólnego dobra klasy politycznej, wybranej z tego regionu i rezydującej przy Wiejskiej.

„Dlaczego po 26 latach od transformacji ustrojowej i 12 latach od wejścia do Unii Europejskiej, przy ogromnym dopływie kapitału, nie udało się połączyć Nowego Sącza drogą szybkiego ruchu lub połączeniem kolejowym z Krakowem?” – pytaliśmy. „Słabość lokalnych elit politycznych” – usłyszeliśmy kategorycznie od Alicji Stolarczyk, redaktor naczelnej radia RDN Nowy Sącz. „Nie było woli współpracy. Za dużo podziałów na każdym szczeblu – administracji rządowej i samorządowej. Za mało skuteczności ze strony polityków” – dodał Dariusz Ryś, kierownik redakcji Radia Eska w Nowym Sączu. Inne odpowiedzi tylko wpisywały się w ten sposób myślenia.

Paradoksalnie dyskusja na temat budowy „Sądeczanki” (nowej drogi łączącej Sądecczyznę z Brzeskiem) czy nowego połączenia kolejowego Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark / Mszana Dolna trwa w najlepsze od wielu lat. Niestety działania najbardziej aktywnych medialnie w tym zakresie polityków jak Stanisław Kogut, senator z ramienia Prawa i Sprawiedliwości oraz Andrzej Czerwiński, były prezydent Nowego Sącza, minister skarbu z ramienia Platformy Obywatelskiej i poseł kilku kadencji, przynoszą mizerne efekty.

Swój udział w niedostatku rozwiązań infrastrukturalnych mają także samorządowcy, którzy nie traktują ich priorytetowo, posiadają ograniczone horyzonty, a często nawet formalnie nie wpisują ich w strategię rozwoju gmin. Wreszcie – lokalni dziennikarze, których głos przestał być słyszalny, ponieważ w swojej działalności bardziej skupiają się na relacjonowaniu bieżących „biwakowych tematów” kosztem tych najistotniejszych z punktu widzenia mieszkańców oraz biznesowych elit, które wydają się nie zainteresowane tym rozwiązaniem.

Oczywiście pisząc to wszystko mamy świadomość, że w przypadku kluczowych decyzji istnieje duża zależność od centralnych elit, które decydują o rozdziale środków publicznych na inwestycje. Jesteśmy jednak przekonani, że istota problemu tkwi w słabości elit lokalnych, które zajęte same sobą, nie są w stanie wymyślić roli, jaką ich miasta powinny odgrywać w strategii rozwoju kraju i regionu. Nie mówiąc już o przekonaniu władz państwowych do ich wizji. Bez takiej synergii – współpracy elit państwowych i lokalnych ta „średnia Polska” nie ruszy z miejsca. W przypadku nowej propozycji inwestycji drogowej projekt musi zostać najpierw zatwierdzony przez Ministerstwo Budownictwa i Infrastruktury w Programie Budowy Dróg Krajowych, a następnie potwierdzony przez Radę Ministrów. Sytuacja wygląda podobnie w przypadku budowy szlaków kolejowych, których propozycje zawarte zostały w Krajowym Programie Kolejowym. Natomiast decyzje dotyczące rozkładu jazdy pociągów podejmuje marszałek województwa (w przypadku Przewozów Regionalnych i Kolei Małopolskich, których jest właścicielem), przy rozkładach jazdy PKP IC – sama spółka.

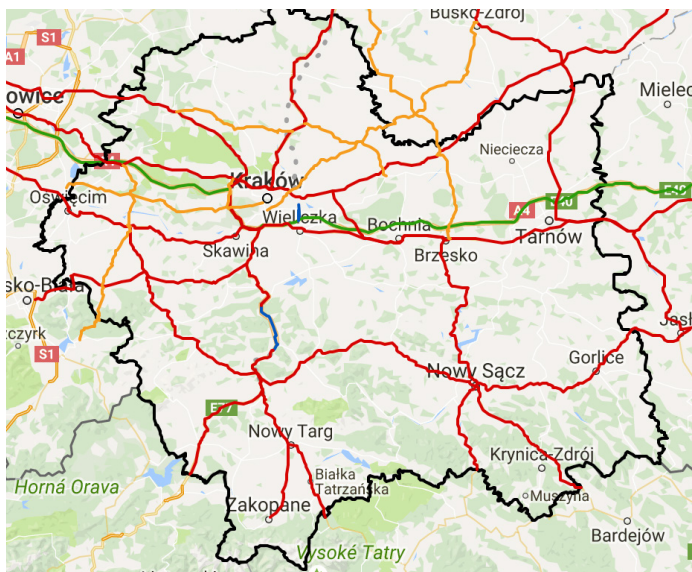
The background of the image is a blurred, high-speed photograph of a road curving to the right, with trees and foliage on the left side. The overall color palette is dark and monochromatic, with shades of grey and black.

INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

Infrastruktura drogowa

Infrastruktura drogowa na terenie Małopolski, choć mocno zróżnicowana, pod kątem dostępności dróg szybkiego ruchu i krajowych, faworyzuje miasta oraz miejscowości położone w północnej oraz północno-zachodniej części województwa.

Świadczy o tym fakt, że szkielet całego układu drogowej sieci transportowej w Małopolsce tworzą dwa międzynarodowe ciągi komunikacyjne. Po pierwsze, europejska trasa E40 (Wschód-Zachód), której część na terenie województwa małopolskiego stanowi autostrada A4 (Chrzanów – Kraków – Brzesko – Tarnów). Po drugie, europejska trasa E77 (Północ-Południe), którą na terenie województwa jest droga krajowa numer 7 (Miechów, Kraków, Myślenice, Rabka Zdrój). Oba odcinki pomijają terytorium Małopolski Wschodniej i miasta takie jak Nowy Sącz czy Gorlice, do których w skali makroregionalnej docierają jedynie droga krajowa numer 75 oraz droga krajowa numer 28. Na mapie numer 1 przedstawiono sieć dróg krajowych (na czerwono), autostrad (na zielono) oraz dróg ekspresowych (na niebiesko).



Mapa 1. Sieć dróg krajowych na terenie województwa małopolskiego, źródło: GDDKiA.

Trudno wytłumaczyć fakt, iż na 172,8 kilometrów sieci dróg szybkiego ruchu, jakie powstały w Małopolsce, nawet jeden kilometr nie prowadzi bezpośrednio do trzeciego pod względem liczby mieszkańców – Nowego Sącza. Sytuacja może dziwić tym bardziej, iż w porównaniu z rokiem 2005, długość dróg publicznych w województwie uległa zwiększeniu o 2 421 kilometrów, a ich gęstość w przeliczeniu na 100 km. kw. powierzchni wynosi ponad 160 kilometrów i jest drugim najlepszym wynikiem wśród wszystkich województw. Jak więc możliwe, że przy bardzo wysokich wskaźnikach świadczących o rozbudowie infrastruktury transportowej, nadal nie możemy przełamać wykluczenia transportowego Małopolski Południowo - Wschodniej?

Sytuacja, w której czas dojazdu z Nowego Sącza oraz Gorlic do Krakowa (110 i 125 kilometrów) wynosi odpowiednio 1,5 godziny i prawie 2 godziny, jest nie do zaakceptowania, zarówno dla mieszkańców, czy firm funkcjonujących na tym terenie.

Powiat nowosądecki

Powiat nowosądecki leży w południowo-wschodniej części Małopolski i pod względem powierzchni jest największym powiatem w województwie. Przez powiat przebiegają trzy drogi krajowe: 28 (Zator – Przemyśl), 75 (Kraków – Muszyna) i 87 (Nowy Sącz – Piwniczna-Zdrój) oraz cztery drogi wojewódzkie: 969 (Nowy Targ – Stary Sącz), 981 (Zboro-

wice–Krynica), 871 (Stalowa Wola–Tarnobrzeg) oraz 875 (Mielec–Kolbuszowa–Sokołów Małopolski–Leżajsk).

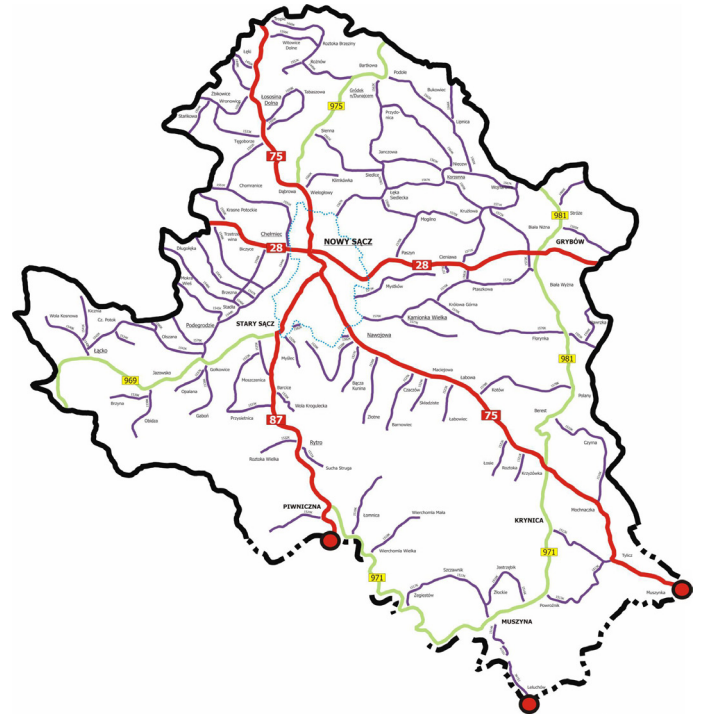
Inne miasta powiatowe o podobnej liczebności w większości przypadków posiadają dużo lepszą infrastrukturę drogową w połączeniach ze stolicą województwa.

Przykładem może być połączenie Jastrzębie–Zdrój z Katowicami (70 kilometrów w 50 minut), Konin–Poznań (105 kilometrów w 66 minut) czy – z naszego podwórka – połączenie Tarnów–Kraków (80 kilometrów w niecałe 60 minut). Jednocześnie należy pamiętać, że istnieją też inne miasta powiatowe, które borykają się z podobnymi problemami – m.in. Jelenia Góra, Siedlce czy Sopot.

Drogi krajowe pełnią w powiecie strategiczną funkcję, łącząc Nowy Sącz z Krakowem i autostradą A4 w Brzesku (DK 75) oraz z przejściami granicznymi w Piwnicznej (DK 87) i Muszynie (DK 75). Nie należy również bagatelizować znaczenia DK 28, która umożliwia przemieszczanie się do dwóch sąsiednich powiatów – limanowskiego i gorlickiego.

Sieć dróg krajowych przecina się w Nowym Sączu i rozbiega we wszystkich kierunkach, tworząc podstawowy szkielet infrastruktury drogowej powiatu. Żaden z krajowych szlaków nie posiada statusu drogi szybkiego ruchu, są one dwukierunkowymi drogami jednojezdniowymi, z wydzielonymi dwoma pasami ruchu, po jednym dla danego kierunku. Do-

datkowo drogi krajowe na całej swojej długości przebiegają przez obszary zabudowane, kręte odcinki oraz pokonują wysokie wzniesienia i spadki, co wymusza zastosowanie ograniczeń prędkości oraz naraża pieszych jak i uczestników ruchu na niebezpieczeństwa.



Mapa 2. Drogi na terenie powiatu nowosądeckiego, źródło: Powiatowy Zarząd Dróg w Nowym Sączu.

Droga krajowa numer 75 łączy północ z południem województwa, umożliwiając transport towarów i pasażerów w kierunku stolicy województwa oraz polsko-słowackiego przejścia granicznego w Muszynie. Droga ta umożliwia również dojazd (za pośrednictwem DW 971) do kurortów uzdrowiskowych takich jak Krynica-Zdrój czy Muszyna, które szczególnie w okresie wakacyjnym i zimowym stają się celem podróży dla wielu Polaków. Z punktu widzenia mieszkańców regionu sądeckiego, 130-kilometrowy szlak uznawany jest za najważniejszy. Jest on bowiem najczęściej wybieraną drogą, która umożliwia

przedostanie się do Brzeska i dalej autostradą A4 w kierunku Krakowa, Katowic, Warszawy czy też Rzeszowa. Dane GDDKiA dotyczące natężenia ruchu jakie na nim panuje, wskazują, że dobową liczbą pojazdów, które korzystają z DK 75 prawie na całym odcinku przekracza 10 tys. pojazdów.

Wynika to z kilku faktów. Po pierwsze, DK 75 pełni funkcję głównego korytarza dla osób udających się do największego miasta w województwie, czyli Krakowa. Stolica Małopolski, jako jeden z największych ośrodków akademickich w Polsce, jest miejscem zdobywania wyższego wykształcenia przez wielu Sądectan, którzy szczególnie w okresie weekendów przemieszczają się między aktualnym miejscem zamieszkania a miasteczkiem rodzinnym. Młode osoby w większości podróżują wykorzystując transport publiczny, stąd duża liczba kursujących autobusów. Po drugie, trasa jest mocno eksploatowana przez pojazdy ciężarowe, wykonujące pracę przewozową dla sądeckich zakładów jak Fakro, Wiśniowski, Newag, Bogdański czy Dako, które swoje produkty sprzedają nie tylko w Polsce, ale także za granicą. Należy tutaj również wspomnieć o dużej liczbie firm transportowych, których flota przekracza kilkaset pojazdów, jak Zet Transport czy Batima. Spora liczba przewoźników sprawia, iż Nowy Sącz jest często nazywany „zagłębem transportowym”. Po trzecie, specyfika rynku pracy sprawia, że wielu okolicznych mieszkańców ma możliwość pracy jedynie na terenie miasta, a przez słabość komunikacji miejskiej i regionalnego transportu publicznego dociera do niej wykorzystując

własny samochód i najszybszą z możliwych dróg, czyli DK 75. Po czwarte, należy pamiętać, iż jest to główna droga, która wobec kiepskich połączeń kolejowych jest najlepszym wariantem dotarcia do uzdrowisk takich jak Krynica czy Muszyna.

Kierowanie ruchu o charakterze miejskim jak i wojewódzkim na jedną drogę doprowadza do powstawania kongestii, znacząco obniża prędkość jazdy oraz stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa podróży. Wszystkim powyższym zjawiskom sprzyja kręty i pełen wzniesień charakter drogi oraz brak odcinków umożliwiających wyprzedzanie pojazdów, które ze względu na swoją specyfikę poruszają się wolniej (autobusy, ciężarówki).

Cała trasa jest bowiem dwukierunkową drogą jednojezdniową, z wydzielonymi dwoma pasami ruchu, po jednym dla danego kierunku, co właściwie uniemożliwia dokonywanie manewrów wyprzedzania. Czas przejazdu odcinka z Nowego Sącza do Brzeska, przy niskim natężeniu ruchu wynosi około 60 minut, pojazdy poruszają się więc ze średnią prędkością 55 km/h.

Droga krajowa numer 28 umożliwia transport ze wschodu na zachód województwa, natomiast w skali regionu łą-

czy trzy największe miasta: Nowy Sącz, Gorlice oraz Limanową. Mimo że w granicach samego powiatu nie graniczy z innym państwem, na Podkarpaciu zakończona jest polsko-ukraińskim przejściem granicznym w Medyce. Cała trasa posiada blisko 350 kilometrów długości i biegnie wzdłuż Karpat. Do bardziej znaczących ośrodków na jej trasie można zaliczyć Wadowice, Rabkę-Zdrój, Mszanę Dolną, Limanową, Nowy Sącz, Grybów, Gorlice, Jasło, Krosno i Przemyśl. Biegnie równolegle do DK 94 oraz autostrady A4, przez co jest w dużo mniejszym stopniu eksploatowana, głównie ze względu na gorsze uwarunkowania techniczno-geograficzne. Na terenie Nowego Sącza przecina się z DK 75 oraz DK 87, w Jasle – z DK 73.

Ten 28-kilometrowy odcinek odznacza się dużym natężeniem ruchu szczególnie na trasie między Nowym a Starym Sączem. Główny ruch generują osoby dojeżdżające do pracy ze Starego Sącza, a także mniejszych miejscowości jak Rytró, Barcice czy Piwniczna. Droga krajowa 87 daje również możliwość przejazdu drogą wojewódzką 969 do Łącka i dalej na Podhale.

Drogi wojewódzkie stanowią uzupełnienie sieci dróg krajowych. Do kluczowych należy droga wojewódzka 971 będąca przedłużeniem DK 75 do Krynicy, Muszyny i dalej łącząca się w Piwnicznej z DK 87. Kolejnym kluczowym odcinkiem jest wspomniana DW 969 biegnąca do Łącka i dalej do Nowego Targu. Ostatnie DW 975 (odchodząca od DK 75 w kierunku Tarnowa) i DW 981 (łącząca DK 75 z Grybowem i biegnąca dalej do Tuchowa w stronę

Tarnowa) charakteryzują się najniższym dobowym natężeniem pojazdów.

Powiat gorlicki

Powiat gorlicki, podobnie jak nowosądecki, leży w południowo-wschodniej części Małopolski. Przebiega przez niego jedna droga krajowa nr 28 oraz drogi wojewódzkie: nr 977 Tarnów–Konieczna, nr 993 Gorlice–Dukla, nr 979 Moszczenica–Gorlice i nr 980 Biecz–Jurków. Uzupełnieniem dróg krajowych i wojewódzkich jest 310 kilometrów dróg powiatowych oraz 715 kilometrów dróg gminnych. Średnia długość dróg powiatowych w przeliczeniu na 100 km. kw wynosi 32,2 kilometra (średnia województwa 43 kilometry). Dla dróg gminnych współczynnik ten wynosi 74,1 kilometra (średnia województwa 100,8 kilometra), co jest drugim najgorszym wynikiem w województwie.

Mimo że infrastruktura drogowana terenie powiatu sądeckiego nie należy do najlepiej rozwiniętych, w przypadku powiatu gorlickiego mamy do czynienia z jeszcze większym deficytem dróg. Obecność jednej trasy o charakterze krajowym (droga numer 28 została opisana przy analizie infrastruktury w powiecie nowosądeckim) automatycznie wyklucza jakąkolwiek drogę szybkiego ruchu.

Cała infrastruktura drogowa oparta jest o właściwie jeden odcinek drogi krajowej numer 28 łączącej Gorlice od zachodu z Nowym Sączem, a od wschodu biegnącej w kierunku największych miast województwa podkarpackiego.

Ze względu na swoje położenie na granicy województwa małopolskiego oraz podkarpackiego, Gorlice znajdują się w trudnej sytuacji. Aby dotrzeć do Krakowa należy poświęcić dwie godziny i – w zależności od warunków – mamy do wyboru dwa warianty. Pierwszy wykorzystuje DW 977 i DW 980 by, podobnie jak w przypadku Sądeczian, dotrzeć na autostradę A4 w Brzesku. Drugi wariant przewiduje te same drogi wojewódzkie, jednak omija Brzesko na rzecz Tarnowa, gdzie następuje możliwość dojazdu przy wykorzystaniu A4. Oba warianty posiadają podobną długość oraz podobny czas przejazdu. Podróż do Rzeszowa zajmuje natomiast około 1,5 godziny i tak, jak w przypadku stolicy Małopolski, podróżujący mają do wyboru dwa warianty trasy. Pierwszy przy wykorzystaniu DK 28 i DW 988 (95 km). Drugi, nieco dłuższy (113 km), ale bardziej korzystny czasowo wymaga dojazdu do autostrady A4 w Dębicy przez DK 28 oraz DK 73 i DK 94.

Wkluczenie transportowe jest więc zjawiskiem różnorodnym, wynika często z odległości od najbliższego istotnego ośrodka wojewódzkiego. Należy jednak z tym fenomenem walczyć oraz skutecznie ograniczać, gdyż, biorąc pod uwagę kończącą się perspektywę unijną, może to być ostatnia szansa na jej poprawę.

Infrastruktura kolejowa

O ile w kwestii połączeń drogowych możemy mówić o wykluczeniu transportowym, o tyle w kwestii istniejącej infrastruktury kolejowej mamy do czynienia dosłownie z wyeliminowaniem terytorium Małopolski Południowo-Wschodniej z kolejowej mapy Polski. Podobnie jak w przypadku dróg, największe zagęszczenie kolejowych szlaków występuje w północno-zachodniej części województwa, a jedyna linia umożliwiająca podróż z prędkością 160 km/h, podobnie jak autostrada A4, prowadzi przez Bochnię i Tarnów. Zarówno w skali województwa, jak i samej Sądectczyzny czy powiatu gorlickiego mamy do czynienia z szeregiem patologii.

Z regularnego ruchu kolejowego wyłączone są odcinki z Suchej Beskidzkiej do Żywca czy też z Chabówki do Nowego Sącza. Należy tutaj zaznaczyć, że w pierwszym przypadku trwają prace nad studium wykonalności, w drugim natomiast, gdyby nie podjęte działania modernizacyjne, linia nie mogłaby pełnić nawet funkcji turystycznej.

Zdegradowane linie kolejowe, wybrażkowana infrastruktura punktowa oraz wąskie gardła wydłużają czasy przejazdu kilkudziesięciu kilometrów do kilku godzin. Na linii numer 99 z Chabówki do Zakopanego połowa trasy posiada

ograniczenia wynoszące od 50 do 60 km/h, czego efektem jest podróż z Krakowa do stolicy Tatr trwająca prawie 5 godzin. Drugim ciekawym przypadkiem jest połączenie Krakowa z Żywcem, na którym pasażer jest zmuszony do trzech przesiadek, a czas podróży przekracza 3 h 40 min.

Aktualnie przez teren powiatu nowosądeckiego biega trzy linie kolejowe: nr 96 (Tarnów-Leluchów), nr 105 (Krynica-Zdrój-Muszyna) oraz nr 104 (Chabówka-Nowy Sącz). Pierwsza o długości 139 kilometrów przebiega przez Tarnów, Stróże, Nowy Sącz i Muszynę. Z punktu widzenia regionu jest to najważniejszy szlak umożliwiający przemieszczanie się pociągów między Nowym Sączem i uzdrowiskami leżącymi w powiecie a Krakowem oraz resztą Polski. Linia należy do kategorii drugorzędnych i umożliwia poruszanie się pociągów, których nacisk na oś nie przekracza 20 ton. Jest w pełni zelektryfikowana, a między 56 a 88 kilometrem posiada dwa tory. Linia na większości trasy umożliwia poruszanie się pociągów z prędkością od 60 do 100 km/h. Na całym odcinku prędkości te ulegają jednak dużym wahaniom, przez co większość czasu kursują one około 60-70 km/h. Czas przejazdu z Tarnowa do Nowego Sącza wynosi niecałe 2 godziny, a do Muszyny nieco ponad 3 godziny.

Należy jednak zwrócić uwagę, że większość pasażerów przemieszcza się nie od Tarnowa, lecz od Krakowa, z którego przejazd do Nowego Sącza trwa od 3,15 do 3,5 godziny, zaś do Muszyny od 4,5 do nawet 5 godzin.

Linia kolejowa 105 umożliwia przejazd z biegnącego od Nowego Sącza szlaku 96 do Krynicy-Zdrój. Ma 10 kilometrów długości i jest w pełni zelektryfikowana. Z regularnego kursowania pociągów pasażerskich jest natomiast całkowicie wyłączona linia numer 104 Chabówka-

Nowy Sącz, która pełni jedynie funkcję turystyczną i jest wykorzystywana okazjonalnie przez pociągi retro. Gdyby nie podjęte w tym roku działania modernizacyjne, po szlaku nie mogłyby poruszać się nawet parowozy. Połączenie z Chabówki do Nowego Sącza jest uwzględniane jako element łączący Nowy Sącz z planowaną linią kolejową Podłęże-Piekietko.

Chociaż stan infrastruktury kolejowej w całym województwie jest marny, to w regionie Gorlic i Nowego Sącza jest on jeszcze słabszy.

Ze wszystkich 16 linii kolejowych, które przebiegają lub w całości są usytuowane na terenie Małopolski, jedynie 5 z nich usytuowanych jest w powiecie gorlickim oraz nowosądeckim, z czego jedna, wspomniana wyżej, (numer 104) jest całkowicie wyłączona z regularnego ruchu pociągów (Nowy Sącz-Chabówka), a druga – 108 (Stróże-Krościenko) częściowo, jednocześnie uniemożliwiając połączenie do granicy polsko-ukraińskiej w Krościenku.

Powiat gorlicki posiada dwa szlaki kolejowe: numer 108 (Stróże - Krościenko) oraz 110 (Gorlice Zagórzany-Gorlice).

Pierwszy ze szlaków przecina linie kolejową 96 (Tarnów–Muszna) i biegnie w kierunku wschodu przez Stróże, Gorlice, Jasło, Sanok do Zagórza. Od 2013 roku zawieszony jest ostatni odcinek między Nowym Zagórzem a Krościenkiem. Na całej długości linia posiada jeden tor ze zelektryfikowanym odcinkiem Stróże–Gorlice–Jasło. Prędkość maksymalna 80 km/h osiągnięta jest jedynie na 5-kilometrowym odcinku, na pozostałej części szlaku pociągi mogą kursować w granicach 30-70 km/h. Mimo tego, że istnieją możliwości połączenia zarówno Gorlic jak i reszty regionu z Krakowem, nie są one prowadzone w żaden regularny sposób (wyjątek PKP IC „Luna”). Linia ta łączy głównie największe miasta, które leżą na jej szlaku. Łącząc się z linią kolejową 106 umożliwia odbywanie kursów z Gorlic/Jasła do Rzeszowa. Linia numer 110 łączy natomiast stację Gorlice Zagórzany ze stacją Gorlice i przebiega od Fabryki Maszyn Górniczych Glinik, Rafinerii Nafty Glimar do centrum Gorlic. Jest w całości zelektryfikowana i posiada jeden tor, umożliwiający jazdę z prędkością 50 km/h.



ANALIZA

OFERTY

PRZEWOŹNIKÓW

ET22-1137

3 150 070-3

150 15

Analiza oferty przewoźników drogowych i kolejowych

Na terenie województwa małopolskiego funkcjonuje obecnie kilkaset przewoźników osobowych wykonujących regularne połączenia. Na samym portalu e-podróżnik swój rozkład jazdy opublikowały 93 przedsiębiorstwa, ale należy także pamiętać o mniejszych spółkach, wykonujących przewozy na terenie gmin (przykładem jest kilkaset busów przemieszczających się codziennie w Krakowie).

Mimo dużej ilości przewoźników i wysokiej konkurencji, w skali województwa na trasach łączących Nowy Sącz oraz Gorlice ze stolicą województwa mamy do czynienia z pewnego rodzaju monopolem prywatnych przewoźników autobusowych.

Niewystarczająca infrastruktura drogową oraz kolejowa sprawia, że mieszkańcy mają do wyboru w zasadzie dwie możliwości: podróż własnym samochodem lub autobusem. Pierwszy wariant wymaga posiadania własnego samochodu (co w przypadku studentów jest często problemem), po drugie ponoszenia kosztów benzyny oraz po trzecie – zarezerwowania 1,5-2 godzin na pokonanie męczącego odcinka drogą krajową numer 75 (w przypadku Nowego Sącza) lub drogami wojewódzkimi (w przypadku Gorlic). Osobom, które nie zaakceptują powyższych wymogów pozostaje więc wariant drugi, czyli podróż autobusem,

która sprowadza się do wyboru jednego z dwóch monopolistów w naszym regionie: firmy Szwagropol bądź Voyager. Warto w tym miejscu wspomnieć, że obecne połączenia kolejowe ze względu na czas, standard oraz częstotliwość nie stanowią żadnej alternatywy.

Połączenia autobusowe między Nowym Sączem a Krakowem

Koronnym przykładem opisanej powyżej sytuacji jest trasa między Nowym Sączem a Krakowem, gdzie pasażerskie przewozy drogowe oferują wspomniane wyżej dwa przedsiębiorstwa. Pierwsze z nich (Szwagropol) na trasie z Krakowa do Nowego Sącza proponuje 35 kursów, z częstotliwością odjazdów co 30 minut (od 6:00 do 22:00). Najpóźniejszy kurs prowadzony jest jedynie w niedzielę, a przez resztę dni pasażerowie muszą zadowolić się ostatnim połączeniem o 21:30. Odjazdy autobusów odbywają się przez 7 dni w tygodniu, poza trzema wyjątkami, z których dwa prowadzone są od piątku do soboty, a jeden (wspomniany wyżej) tylko w niedzielę. Trasa prowadzi od Małopolskiego Dworca Autobusowego w Krakowie przez autostradę A4 do Brzeska, i dalej DK 75 w kierunku Nowego Sącza. Część kursów daje także możliwość dojazdu przez Nowy Sącz do innych miast w regionie, m.in. Muszyny, Gorlic, Piwnicznej-Zdroju czy Krynicy-Zdroju. W stronę Krakowa przewoźnik oferuje 36 kursów, z których 33 kursuje przez 7 dni w tygodniu (od 4:30 do 19:25). Podobnie jak w przypadku trasy Kraków–Nowy Sącz, część kursów rozpoczyna się w miastach położonych dalej, o których mowa wyżej. Deklarowany przez przewoźnika

czas przejazdu wynosi od 2 godzin 7 minut do 2 godzin 20 minut, w zależności od pory dnia.

Drugi z przewoźników – firma Voyager oferuje na trasie z Krakowa do Nowego Sącza 32 połączenia autobusowe, z częstotliwością odjazdów średnio co 30 minut. Pierwszy z kursów odjeżdża o godzinie 6:45 natomiast ostatni o 23:05. Niestety dwa ostatnie połączenia w godzinach 22:25 i 23:05 odbywają się jedynie w niedziele i poniedziałki. Zasadniczo autobusy kursują przez 6 lub 7 dni w tygodniu. Na trasie powrotnej funkcjonuje o jedno połączenie mniej, a przewozy odbywają się od godziny 04:20 do godziny 20:15. Podobnie jak w przypadku połączeń z Krakowa do Nowego Sącza, częstotliwość kursowania wynosi 30 minut, a trzy ostatnie kursy (17:30, 18:00, 18:20) mają charakter weekendowy, z czego dwa pierwsze dostępne są jedynie w niedziele, a trzeci – w piątki i niedziele. Trasa przebiega z dworca MDA w Krakowie przez autostradę A4 do Nowego Sącza. Deklarowany przez przewoźnika czas przejazdu wynosi 2 godziny 5 minut.

Oferta przewoźników autobusowych jest wystarczająca, lecz wątpliwości budzą najwcześniejsze i najpóźniejsze odjazdy, które – z braku alternatywy w postaci połączeń kolejowych – uniemożliwiają powrót do Nowego Sącza. Pasażer zostaje pozostawiony właściwie sam sobie.

Połączenia autobusowe między Gorlicami a Krakowem

Na trasie z Krakowa do Gorlic przewoźnik realizuje 4 przewoźników: Voyager,

Szwagropol, Dartur oraz Europol Połec. Niewątpliwie największą liczbę połączeń oferuje przewoźnik Voyager, który udostępnia pasażerom 17 połączeń (pierwsze o 08:30, ostatnie o 23:20). Połączenia realizowane są na 2 trasach: pierwsze przez Tarnów z czasem 2 godzin 52 minut, drugie przez Nowy Sącz z czasem 3 godzin 15 minut. Średnia częstotliwość kursowania wynosi około godziny. Drugą największą liczbę połączeń oferuje przewoźnik Europol Połec, który swoje kursy realizuje z Krakowa przez Brzesko, Jurków, Zakliczyn do Gorlic. Z 10 dostępnych połączeń pierwszy odjazd odbywa się o 09:50, natomiast ostatni o 20:30. Tak jak w przypadku innych przewoźników, ostatni kurs odbywa się w piątki oraz niedziele. Czas podróży Europolem jest najkrótszy i wynosi 2 godziny 23 minuty. Trzy połączenia (11:15, 15:45, 20:00) oferuje natomiast przewoźnik Szwagropol, z czego wszystkie odbywają się przez Nowy Sącz, przez 7 dni w tygodniu. Deklarowany przez przewoźnika czas wynosi od 3 godzin 15 minut do 3 godzin 19 minut. Jedno połączenie od poniedziałku do soboty oferuje również firma Dartur (odjazd 12:30).

W kierunku Krakowa, podobnie jak na trasie przeciwnej, największą liczbę połączeń oferuje firma Voyager (15) z czego pierwsze odbywa się o 04:15, a ostatnie o 19:30. Siedem z nich realizowanych jest przez Tarnów z czasem przejazdu wynoszącym 2 godziny 55 minut, pozostałe przez Nowy Sącz z czasem wynoszącym 3 godziny 20 minut. Odjazdy odbywają się średnio co godzinę, z czego dwa w piątki i niedziele, a dwa od poniedziałku do soboty. Firma Szwagropol oferuje pasażerom trzy kursy (5:10, 5:30, 15:30),

wszystkie przez Nowy Sącz, z czasem podróży 3 godziny 25 minut. Przewoźnik Europol Połęcz posiada na trasie 11 połączeń (od 04:30 do 16:15), przy czym poszczególne kursy odbywają się w różne dni tygodnia. Przewoźnik Dartur posiada jedynie jedno połączenie, w poniedziałki o godzinie 7:00

Połączenia kolejowe do Nowego Sącza

Połączenia kolejowe z Nowego Sącza do Krakowa oferowane są przez PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne. Pociągi PKP IC prowadzone są nieregularnie. Pierwszy „Malinowski” kursuje jedynie w soboty i niedziele, dając możliwość dotarcia z Warszawy do Krynicy. W tabeli uwzględniono czas przejazdu z Nowego Sącza do Krakowa (2:52) natomiast pokonanie całej trasy zajmuje około 7 godzin. Drugim pociągiem PKP IC jest „Luna”, który kursuje jedynie przez kilka dni w roku do Krynicy oraz Zagórza (pociąg jest dzielony w Stróżach) i umożliwia przejazd z Krakowa do Nowego Sącza w czasie 2 godzin 47 minut.

Przewozy regionalne w stronę Nowego Sącza oferują 3 regularne połączenia, odbywające się przez 7 dni w tygodniu oraz jedno, które jest niedostępne jedynie w niedziele. W stronę Krakowa pasażer może skorzystać natomiast z 4 pociągów, które kursują przez 7 dni w tygodniu. Czas przejazdu wynosi około 3 godzin 17 minut. Przejazdy odbywają się na jedynej możliwej trasie za pośrednictwem linii kolejowej nr 96 oraz 91.

O ile w przypadku kursów oferowanych przez przewoźników autobusowych ich liczba jest wystarczająco duża, o tyle częstotliwość kursowania pociągów po-

zostawia wiele do życzenia. Cztery kursy dziennie w porównaniu z blisko siedemdziesięcioma oferowanymi przez autobusy determinuje wybór, jaki podejmują potencjalni pasażerowie. W połączeniu z niskim standardem podróży oraz dłuższym czasem przejazdu trudno mówić o jakiegokolwiek konkurencji ze strony kolei.

Połączenia kolejowe do Gorlic

Powiat Gorlicki oraz samo miasto Gorlice posiada linie kolejowe zarówno z Krakowem, jak i Nowym Sączem, natomiast nie uświadczymy na nich żadnych połączeń. Pociągi kursują jedynie z Gorlic do Rzeszowa oraz do Jasła. Przy czym warto zwrócić uwagę, iż połączenie do Rzeszowa odbywa się raz w tygodniu, w poniedziałek o 05:01. Trudno pojąć powody, dla których jest ono utrzymywane. Do Jasła natomiast kursują 3 połączenia, pierwsze tylko w niedziele, drugie tylko w piątki. Czas przejazdu do Rzeszowa wynosi 2 godziny 14 min., do Jasła zaś – 50 minut. Pociągi kursujące na trasie Jasło–Rzeszów funkcjonują w ramach tzw. Bieszczadzkiego Żaczka – oferty skierowanej dla studentów uczących się w Rzeszowie. Z Rzeszowa w kierunku Gorlic obsługuje linię (jedynie w piątki) drugi natomiast wyłącznie w niedziele. Wszystkie połączenia między Gorlicami oraz Jasłem uwzględnione są w poniższej tabeli. Jedynym operatorem połączeń kolejowych są Przewozy Regionalne. Biorąc pod uwagę fakt, że dworzec w Gorlicach został reaktywowany niedawno, cieszyć może istnienie jakichkolwiek połączeń. Bieżący rozkład jazdy, podobnie jak w przypadku Nowego Sącza, nie jest alternatywą ani dla samochodów, ani autobusów, tym bardziej, że większość połączeń odbywa się jedynie w weekendy.

Rozkład jazdy pociągów na trasie: Kraków–Nowy Sącz

| godzina odjazdu | godzina przyjazdu | czas podróży | przewoźnik | dni kursowania |
|-----------------|-------------------|--------------|-------------------------|------------------------------------|
| 03:00 | 05:51 | 2h 51min | IC TLK | 29 X-01 XI, 11-13 XI |
| 06:14 | 09:34 | 3h 20min | Przewozy Regionalne [R] | Poniedziałek–Niedziela |
| 08:34 | 11:21 | 2h 47min | IC TLK | Sobota – Niedziela, 1 XI, 11 XI |
| 14:30 | 17:46 | 3h 16min | Przewozy Regionalne [R] | Poniedziałek–Niedziela |
| 16:45 | 20:03 | 3h 18min | Przewozy Regionalne [R] | Poniedziałek–Niedziela |
| 20:14 | 23:31 | 3h 17 min | Przewozy Regionalne [R] | Poniedziałek–Piątek, Niedziela |

Rozkład jazdy pociągów na trasie: Nowy Sącz–Kraków

| godzina odjazdu | godzina przyjazdu | czas podróży | przewoźnik | dni kursowania |
|-----------------|-------------------|--------------|-------------------------|----------------------------------|
| 03:20 | 06:33 | 3h 13min | Przewozy Regionalne [R] | Poniedziałek–Niedziela |
| 04:43 | 07:54 | 3h 11min | Przewozy Regionalne [R] | Poniedziałek–Niedziela |
| 14:41 | 17:54 | 3h 13min | Przewozy Regionalne [R] | Poniedziałek–Niedziela |
| 17:08 | 20:03 | 2h 55min | IC TLK | Sobota–Niedziela, 1 XI, 11 XI |
| 17:31 | 21:02 | 3h 31min | Przewozy Regionalne [R] | Poniedziałek–Niedziela |
| 22:15 | 00:59 | 2h 44 min | IC TLK | 30 X–1 XI, 11–13 XI |

Rozkład jazdy pociągów na trasie: Gorlice–Rzeszów

| godzina odjazdu | godzina przyjazdu | czas podróży | przewoźnik | dni kursowania |
|-----------------|-------------------|--------------|-------------------------|----------------------|
| 05:01 | 07:15 | 2h 14min | Przewozy Regionalne [R] | 29 X-01 XI, 11-13 XI |

Rozkład jazdy pociągów na trasie: Rzeszów–Gorlice

| godzina odjazdu | godzina przyjazdu | czas podróży | przewoźnik | dni kursowania |
|-----------------|-------------------|--------------|-------------------------|--------------------------------------|
| 14:30 | 16:43 | 2h 13min | Przewozy Regionalne [R] | Niedziele: 16 X; 23 X; 6 XI-4 XII |
| 15:19 | 17:32 | 2h 13min | Przewozy Regionalne [R] | Piątek, 10 XI |

Rozkład jazdy pociągów na trasie: Gorlice–Jasło

| godzina odjazdu | godzina przyjazdu | czas podróży | przewoźnik | dni kursowania |
|-----------------|-------------------|--------------|-------------------------|--------------------------------------|
| 05:01 | 05:51 | 50min | Przewozy Regionalne [R] | Poniedziałek, 2 XI |
| 16:55 | 17:45 | 50min | Przewozy Regionalne [R] | Niedziele: 16 X, 23 X, 6 XI-4 XII |
| 17:42 | 18:32 | 50min | Przewozy Regionalne [R] | Piątek, 10 XI |

Rozkład jazdy pociągów na trasie: Jasło–Gorlice

| godzina odjazdu | godzina przyjazdu | czas podróży | przewoźnik | dni kursowania |
|-----------------|-------------------|--------------|-------------------------|--------------------------------------|
| 15:54 | 16:43 | 49min | Przewozy Regionalne [R] | Niedziele: 16 X; 23 X; 6 XI-4 XII |
| 16:43 | 17:32 | 49min | Przewozy Regionalne [R] | Piątek, 10 XI |

Rozkład jazdy pociągów na trasie: Rzeszów–Jasło

| godzina odjazdu | godzina przyjazdu | czas podróży | przewoźnik | dni kursowania |
|-----------------|-------------------|--------------|-------------------------|--------------------------------------|
| 16:14 | 17:38 | 1h 24min | Przewozy Regionalne [R] | 10 XI, 18 XI, 25 XI, 2 XII,9 XIII |

Rozkład jazdy pociągów na trasie: Jasło–Rzeszów

| godzina odjazdu | godzina przyjazdu | czas podróży | przewoźnik | dni kursowania |
|-----------------|-------------------|--------------|-------------------------|---|
| 17:55 | 19:20 | 1h 25min | Przewozy Regionalne [R] | 23 X, 13 XI, 20 XI,27 XI, 4 XII,16 X |



WARIANTY

ROZWOJU

INFRASTRUKTURY

TRANSPORTOWEJ

Infrastruktura drogowa

Nowy Sącz

Najbardziej obciążonym a jednocześnie kluczowym dla regionu Sądecki odcinkiem drogowym jest droga krajowa numer 75. Zarówno jej możliwości przepustowe, jak i stan oraz uwarunkowania techniczne w sposób istotny ograniczają transport towarów oraz osób na trasie z Muszynki do Brzeska i dalej do Krakowa. Potrzeba zmian jest dostrzegana od kilkunastu lat, a historia projektów związanych z budową „Sądeczanki” (nazwa nowej drogi łączącej region Sądecki z Brzeskiem) czy przebudową DK 75 jest bardzo złożona.

Za poprzednich rządów, przed ogłoszeniem Programu Budowy Dróg Krajowych, wstępne założenia sprowadzały się do budowy całkowicie nowej drogi mającej połączyć Sądecki z Brzeskiem. Wydano nawet 2 miliony złotych na sporządzenie analizy technicznej uwarunkowań środowiskowych kilku wariantów przebiegu tej drogi. Kolejnym pomysłem było ograniczenie prac do odcinka Nowy Sącz–Łososina Dolna, jednak ostatecznie do PBDK trafiła cała 49,4 kilometrowa droga. Aktualnie w PBDK znajduje się zapis o przebudowie odcinka DK 75, a przetarg na opracowanie studium wykonalności tego odcinka już rozstrzygnięto. Zadanie to polega na „przebudowie drogi krajowej nr 75 (DK75) klasy GP na odcinku Brzesko–Nowy Sącz”, która ma sprowadzać się do dodania kolejnego pasa oraz złagodzenia zakrętów. Brak jednak szczegółów planowanej modernizacji, stąd trudno przewidzieć jej wpływ na poprawę efektywno-

ści szlaku Muszynka–Brzesko. Pierwszy etap zakłada budowę obwodnicy Brzeska oraz stworzenie dodatkowych pasów do wyprzedzania na trasach z Gnojnika do Gosprzydowej–Tymowej oraz z Gosprzydowej do Bilska. Drugim etap ma być natomiast przebudowa drogi na długości 47,1 km, a planowany koszt inwestycji to prawie 1,5 miliarda złotych.

Wracając jednak do samego połączenia drogowego między Nowym Sączem a Brzeskiem – od początku istniały dwa warianty, pierwszy związany z budową całkowicie nowego odcinka oraz drugi, związany z modernizacją istniejącej DK 75.

Wariant pierwszy, najbardziej optymistyczny, od początku był negowany przez wszelkie środowiska eksperckie, które twierdziły, że budowa całkowicie nowej drogi jest z przyczyn technicznych, środowiskowych oraz finansowych niemożliwa. Wszelkie inicjatywy podejmowane od kilkunastu lat przez przedstawicieli władz były z góry skazane na porażkę, co wynikało z katastrofalnej sytuacji polskich dróg i potrzeby budowy autostrad czy dróg ekspresowych (choćby ze względu na EURO 2012) oraz stale niewystarczającego budżetu.

Niemniej jednak budowa nowej drogi ekspresowej byłaby dla regionu silnym bodźcem rozwojowym.

Po pierwsze, szacowane skrócenie czasu jazdy do około 60 minut umożliwiłoby przyciągnięcie do miasta nowych

inwestorów, co wiąże się z powstaniem dodatkowych miejsc pracy. Po drugie, mieszkańcy regionu sądeckiego otrzymaliby alternatywę rozpoczęcia pracy czy studiów na terenie Krakowa, bez zmiany miejsca zamieszkania. Godzinna podróż nie jest bowiem rzeczą nadzwyczajną, a w miastach takich jak Warszawa czy wspomniany wcześniej Kraków jest codziennością. Po trzecie, podniesienie standardu drogi poprawiłoby bezpieczeństwo podróżnych, bowiem na drogach szybkiego ruchu występuje mniej wypadków drogowych. Po czwarte, nowa droga ekspresowa ułatwiłaby dalszy rozwój przedsiębiorstw funkcjonujących w Nowym Sączu, które większość swoich produktów sprzedają w innych regionach Polski czy nawet Europy. Realia są jednak takie, że do 2025 roku zakłada się jedynie przebudowę DK 75, co najprawdopodobniej spowodowane jest brakiem środków finansowych na całkowicie nową trasę, której koszt przekraczałby 3 miliardy złotych.

Drugim realnym, a zarazem osiągalnym pomysłem jest wspomniana wyżej przebudowa DK 75. O tym, czy remont drogi może przynieść efekt, zadecyduje zakres prac, miejsca oraz długość budowy trzeciego pasa (2+1) czy też likwidacja wąskich gardeł (np. wyeliminowanie przejazdów przez centra małych miejscowości). Efekt samej przebudowy na pewno nie będzie mieć tak wielkiego przełożenia na rozwój regionu jak budowa nowej trasy, na którą (trzeba to jasno powiedzieć) nie mamy co liczyć. Jeśli rozpatrujemy wariant przebudowy, warto dodać, że nie należy skupiać się na jednej trasie, jaką jest DK 75, ale stworzyć realne alternatywy dla przecię-

żonego odcinka. Zwiększona przepustowość jednego odcinka spowoduje przekierowanie ruchu z dróg o gorszej jakości, co będzie skutkowało natychmiastowym wzrostem natężenia ruchu. Aby uniknąć takiej sytuacji można wykorzystać drogę wojewódzką 975, dla osób docelowo zmierzających w kierunku Tarnowa / Rzeszowa od strony Nowego Sącza, drogę wojewódzką 981 i 977 dla osób zmierzających od strony Grybowa w kierunku Krakowa (przez Tarnów) lub drogę wojewódzką numer 966 dla kierowców podążających z Limanowej. Stworzenie kilku istotnych alternatyw, z czego pierwsza i najważniejsza na DK 75 z pasami 2+1 oraz trzy pozostałe na drogach wojewódzkich z odpowiednio przystosowaną infrastrukturą, pozwoli osiągnąć podobny efekt jak budowa całkowicie nowej drogi ekspresowej. W celu kierowania ruchem pojazdów można wykorzystać systemy inteligentnego transportu, które, zbierając dane z poszczególnych odcinków, na bieżąco proponowałyby za pomocą elektronicznych znaków drogowych najmniej obciążoną trasę.

Gorlice

Jeśli chodzi o połączenia drogowe, sytuacja Gorlic oraz całego regionu jest o tyle gorsza, o ile plany dotyczące budowy drogi szybkiego ruchu (Kielce-Tarnów-Gorlice-Barwinek) łączącej miasto z autostradą A4 w Tarnowie zostały zawieszono. Region w najbliższych latach pod względem ewentualnych inwestycji drogowych związanych z połączeniem z Krakowem jest więc uzależniony od Nowego Sącza. Wpływa na to fakt dużo niższego natężenia ruchu występującego

na terenie Gorlic oraz mniejszych możliwości lobbingowych. Skoro sama przebudowa DK 75 do dużo większego Nowego Sącza odkładana jest od kilkunastu lat, o tyle mniejsze Gorlice mogą mieć problem z wynegocjowaniem własnej drogi ekspresowej lub nawet przebudowy DW 977 czy DW 980. Niemniej jednak przebudowa DK 75 pośrednio przyniesie korzyści także Gorlicom. Ze pośrednictwem DK 28 oraz DW 977 i DW 980 kierowcy będą mogli dotrzeć do głównego szlaku (w Nowym Sączu bądź Jurkowie) łączącego Nowy Sącz z Brzeskiem. Podobnie jak w przypadku opisanym powyżej, należałoby zastosować ITS, które kierowałyby ruchem pojazdów.

Teza ta zakłada jednak poprawę infrastruktury dróg wojewódzkich, a te na liście zadań planowanych do realizacji do 2020 przez urząd województwa małopolskiego mają mieć charakter modernizacyjny, uwzględniający jedynie poszczególne odcinki. Ważne jednak, że – jak wskazano w opracowaniu – natężenie ruchu zarówno w okolicach Nowego Sącza jak i Gorlic jest nierównomierne, przez co poszczególne trasy nie są w 100% wykorzystywane.

Zastosowanie ITS, rozbudowa DK 75 oraz dróg wojewódzkich mogłoby kompensować brak drogi szybkiego ruchu, przy stosunkowo niższych nakładach finansowych.

To, że inwestycja łącząca Gorlice z Tarnowem nie została wpisana do PBDK, nie oznacza, iż należy z niej zrezygnować. Po

przebudowie DK 75, miasto stanie przed innymi zadaniami, którymi będzie m.in. rozwój DK 28 oraz poprawa połączenia Gorlic z A4. Należy więc przygotować odpowiednią dokumentację, zastanowić się nad jednym wariantem, aby ewentualne oszczędności jakie pozostaną przy budowie innych tras przeznaczyć na trasę do Gorlic. W gestii władz miasta oraz Urzędu Marszałkowskiego leży również pozyskanie środków z innych źródeł. Do tego czasu inwestycja będzie musiała poczekać, ze względu na konieczność rozbudowy DK 75, która zarówno pod względem ilości przejeżdżających samochodów, jak i potrzeb dużych firm znajdujących się w Nowym Sączu posiada priorytet względem innych inwestycji w regionie.

Infrastruktura kolejowa

W przypadku infrastruktury drogowej, o ile z przyczyn oczywistych, istnieją trasy umożliwiające dotarcie do Krakowa, o tyle jeśli chodzi o infrastrukturę kolejową, trasa łącząca Nowy Sącz z Krakowem przebiega drogą okrężną przez Tarnów; Gorlice zaś takiego połączenie nie posiadają wcale. Dla obu miast istnieją zasadniczo dwa rozwiązania: budowa nowego połączenia Podłęże–Piekielko wraz z modernizacją linii 104 Chabówka–Nowy Sącz lub modernizacja istniejącego i eksploatowanego szlaku kolejowego o numerze 96.

Wydaje się jednak, że decyzja co do kierunku zmian została dokonana, pozostaje tylko pytanie – czy jest ona słuszna. Najważniejszym dokumentem określającym jakie prace zostaną wykonane w ramach budowy lub modernizacji polskich linii kolejowych jest Krajowy Program Kolejo-

wy, który określa terminy oraz zakres prac do 2023 roku. Po poprawkach wprowadzonych przez rząd Prawa i Sprawiedliwości na liście zadań podstawowych znalazła się budowa nowej linii kolejowej Podłęże–Szczyrzyc Tymbark / Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka–Nowy Sącz. Prace zostały podzielone na 3 etapy, z czego pierwszy obejmuje działania przygotowawcze. Na które zarezerwowane na nie środki finansowe będą pozyskane z obligacji emitowanych przez PKP PLK SA. Drugi etap obejmuje modernizację linii numer 104 – zostało na niego zarezerwowane 685,5 miliona złotych, przy koszcie projektu rzędu 3 miliardów złotych. Pozostała część przewidywana jest z oszczędności z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Trzeci etap obejmujący budowę nowej linii Podłęże–Szczyrzyc–Tymbark / Mszana Dolna wpisany został na listę rezerwową. Wykonanie będzie uzależnione od pozyskania finansowania z Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS). Koszt ostatniego etapu przekracza 3 miliardy 800 milionów

prowadzące w stronę Krakowa, co z kolei przyczyniłoby się do wzrostu szybkości przejazdu. Problemem, podobnie jak w przypadku budowy „Sądeczanki”, mogą być pieniądze. Z wszystkich trzech etapów środki zostały zarezerwowane jedynie na pierwszy oraz 1/5 drugiego etapu realizacji. Pozostała część ma pochodzić

Problem polega jednak na tym, że o ile same oszczędności faktycznie mogą się pojawić, o tyle może zabraknąć czasu, aby je wykorzystać. W roku 2017 minie już trzeci rok od rozpoczęcia najnowszej perspektywy unijnej, kiedy na kolei wciąż wykorzystujemy środki z poprzedniej, która zakończyła się cztery lata temu.

z ewentualnych oszczędności przy budowie innych odcinków oraz z Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strate-

Trudno negocjować samą koncepcję budowy nowej linii kolejowej łączącej region z Krakowem. Jeśli zrezygnujemy z budowy „Sądeczanki”, nowa linia kolejowa obniżająca czas przejazdu do 1 godziny byłoby olbrzymim motorem napędowym i umożliwiłaby, w jeszcze większym stopniu co nowa droga, codzienny dojazd do pracy, na uczelnie czy do szkół na terenie Krakowa.

złotych.

Dodatkowo odciążone zostałyby drogi

gicznych.

Należy pamiętać, iż same prace przygotowawcze, ogłoszenie przetargu, projekto-

wanie oraz uzyskanie stosownych pozwoleń może zająć kilka lat, przez co wobec braku kolejnych konkursów na budowę poszczególnych odcinków uwzględnionych w KPK środki mogą być przesuwane na remonty dworców czy zakup taboru kolejowego. Efektem takich działań będzie brak czasu na przygotowanie inwestycji znajdujących się na liście rezerwowej (jak 3 etap budowy linii Podłęże –Szczyrzyc- Tymbark / Mszana Dolna) bez której wszelkie inne działania są bezużyteczne. Biorąc pod uwagę specyfikę EFIS-u oraz dotychczasowe projekty, które były z niego realizowane, liczenie na jego środki jest nieco naiwne (dotacje otrzymywały głównie projekty proponowane przez państwa zachodnie).

Na liście rezerwowej znalazły się natomiast Rewitalizacja linii kolejowej nr 96 na odcinku Stróże–Muszyna (wartość 200 milionów złotych) oraz Rewitalizacja linii kolejowej nr 108 na odcinku Stróże – granica województwa (wartość 92 miliony złotych). W tym miejscu należy przejść do porzuconej, drugiej możliwości rozwoju infrastruktury kolejowej w Małopolsce Wschodniej. W grudniu bieżącego roku do eksploatacji zostanie oddana linia numer 108 łącząca Kraków z Tarnowem. W ramach SKA pociągi będą wozić pasażerów na dwóch nowych trasach z Krakowa do Tarnowa (30 pociągów) i z Tarnowa przez Nowy Sącz do Krynicy (10 pociągów). Dzięki pracom na linii pociągi przyśpieszone będą dojeżdżać do Tarnowa w około 60 minut (aglomeracyjne w 70-80 minut), natomiast czas podróży pociągiem pospiesznym (pomijającym małe stacje) do Nowego Sącza będzie wynosił 2 godziny 36-40 minut, a do Krynicy – 3 godziny i 54-

58 minut. Zakładając więc – zamiast prac rewitalizacyjnych – pełną modernizację, wprowadzenie drugiego toru na liniach 96 oraz 108 może ten czas jeszcze obniżyć. O ile sam czas 2 godzin 36 minut jest o kilka minut dłuższy od czasu podróży autobusem, o tyle duże znaczenie może mieć komfort podróży i wprowadzenie nowoczesnego taboru, co będzie dodatkowym czynnikiem przemawiającym za wyborem kolei. Trudno stwierdzić jak dokładnie (po usprawnieniu siatki połączeń od grudnia tego roku) będzie wyglądać częstotliwość kursów, niemniej jednak jeśli okaże się spora, sama modernizacja bez budowy nowej linii byłaby pewnego rodzaju alternatywą.



JAK

NIEPOTRZEBNY

REGION

UCZYNIĆ

POTRZEBNYM?

Po pierwsze, należy zacząć od fundamentów.

Elity regionalne powinny wspólnie usiąść do jednego stołu i zdefiniować główne bariery oraz wizję rozwoju dla Małopolski Wschodniej (najważniejsza z nich została już wskazana na łamach tej publikacji).

Dotychczas na Sądecczyźnie taka praca nie została wykonana. Pozwoli to określić potrzeby infrastrukturalne regionu, podjąć wspólne zobowiązania oraz określić plan działań. Gospodarzem takich rozmów powinien być władarz największego miasta, jednak biorąc pod uwagę bierność lokalnej elity politycznej, rolę tę mogą przejąć też organizacje pozarządowe lub media lokalne.

Po drugie, zdaniem autorów raportu wykluczenie transportowe Małopolski Wschodniej jest największym problemem regionu, a zwłaszcza odcinek z Nowego Sącza i Gorlic do Brzeska i dalej – Krakowa. Wieloletnie zaniedbania w tym zakresie z roku na rok będą rodzić coraz większe konsekwencje. Należy więc do tego podejść zdroworozsądkowo, odrzucając pomysł budowania „Sądeczanki”.

W pierwszej kolejności należy zacząć od wzbogacenia ofert przewoźnika kolejowego na tym odcinku oraz przebudowy drogi DK 75. Następnie należy

podjąć temat budowy linii kolejowej Podłęże–Piekiełko, która co prawda została wpisana do Krajowego Programu Kolejowego, ale – zważając na duży koszt budowy tej inwestycji – pozostaje pod znakiem zapytania.

Najważniejsze jednak, aby na dzień dzisiejszy nie zastanawiać się już nad kolejnymi koncepcjami, ale naciskać na władzę, aby realizacja obu projektów została wykonana jak najszybciej i w jak największym zakresie. Skoro obie inwestycje znajdują się w planach rządowych, powinniśmy skupić się na ich realizacji. W przyszłości należy dodatkowo przygotować plany oraz koncepcje dotyczące innych inwestycji, jak np. DK 28, tak, aby przy pojawieniu się dostępnych środków móc przedstawić konkretne plany na rozwój innych strategicznych inwestycji z punktu widzenia regionu.

Dodatkowo wobec przebudowy linii kolejowej między Krakowem a Tarnowem oraz faktu, iż przewozy kolejowe będą wykonywane przez dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne i Koleje Małopolskie, powinniśmy dążyć do zwiększenia częstotliwości pociągów poruszających się z Krakowa do Nowego Sącza i dalej, do Krynicy. Jak wspomniano w raporcie, skrócony czas – zbliżony do podróży autobusem oraz większy komfort (w przypadku wykorzystania lepszego taboru jak np. Impulsy, które powstały właśnie w Newagu w Nowym Sączu) mogą przyciągnąć pasażerów na kolej. Pięć czy siedem połączeń w ciągu

dnia nie zmieniają tej sytuacji, kiedy autobusy proponują 70.

Po trzecie, politycy pozostawieni sami sobie nic nie działają. Ich aktywność w naszym regionie widoczna jest jedynie w kampaniach wyborczych, dlatego potrzeba wspólnej mobilizacji elit lokalnych.

Dziennikarze powinni choć częściowo zrezygnować z „biwakowych” tematów na rzecz tych większego kalibru (jak wykluczenia transportowe). Stowarzyszenia pozarządowe powinny motywować lokalnych włodarzy do podejmowania działań w tym obszarze i informować opinię publiczną o ich bierności. Natomiast lokalni politycy powinni mówić w tej sprawie jednym głosem i przekonywać zarówno na poziomie wojewódzkim (dodatkowe połączenia kolejowe), jak i ogólnopolskim (budowa nowych odcinków infrastrukturalnych) do rozwiązań korzystnych dla swoich wyborców. Siłą rzeczy więcej do powiedzenia w tym momencie mają politycy należący do formacji sprawującej władzę. Ostateczna weryfikacja powinna nastąpić przed urną wyborczą.

Niepodjęcie odpowiednich działań doprowadzi do wyludnienia i całkowitej marginalizacji regionu, który stanie się niepotrzebny. Misja nie jest jednak stracona. Już raz w historii Nowego Sącza dzięki oddolnej inicjatywie doszło do wydarzenia, które korzystnie wpłynę-

ło na rozwój miasta, a poprzeczka była postawiona znacznie wyżej. Po odwilży w roku 1956 w powiecie nowotarskim, dzięki lokalnym władzom, którym zamarzył się samorząd z prawdziwego zdarzenia, przygotowano projekt zwany „eksperymentem sądeckim”. Doszło do tego z tego względu, że, że autorzy pomysłu przysiedli się do Józefa Cyranekiewicza, premiera w czasach PRL, który pod Grybowem koło Nowego Sącza odwiedzał swoją babcię, i przekonali go do swojego projektu. Od tego czasu procedury się skomplikowały, ale determinacji potrzeba tej samej.

Bibliografia

- Główny Urząd Statystyczny, Transport – wyniki działalności w 2015 roku.
Urząd Statystyczny w Krakowie, Podregiony, Powiaty i Gminy w Województwie Małopolskim 2015.
- Urząd Statystyczny w Krakowie, Rocznik statystyczny województwa małopolskiego, 2015.
- Ministerstwo Rozwoju, Sektor Kolejowy w Polsce.
- Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Krajowy Program Kolejowy.
- Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Program Budowy Dróg Krajowych.
- Urząd Transportu Kolejowego, Ocena funkcjonowania transportu kolejowego w 2015 roku.
- Główny Urząd Statystyczny, Statystyczne Vademecum Samorządowca: Nowy Sącz, Gorlice, powiat nowosądecki, powiat gorlicki.
- Filip Springer, Archipelag miast.
- PKP PLK, Wykaz maksymalnych prędkości – pociągi pasażerskie



Maciej Dulak – rocznik 94; redaktor portalu Jagielloński24 i szef działu „Dobre, bo Polskie”, członek Klubu Jagiellońskiego. Sądectanin, specjalizuje się w zagadnieniach związanych z rynkiem kolejowym, ekonomiką transportu oraz patriotyzmem gospodarczym.



Paweł Grzegorzczak – rocznik 93; redaktor naczelny portalu jagielloński24, członek Klubu Jagielloński. Wcześniej współpracownik kilku sądeckich mediów. Sądectanin, zainteresowany sektorem TMT (telekomunikacja-media-technologie), ochroną zdrowia i polityką miejską.