**UCHWAŁA Nr 8/2024**

**Małopolskiej Rady Działalności Pożytku Publicznego**

**z dnia 15 października 2024 r.**

**w sprawie wyrażenia opinii nt. projektu uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego** **w sprawie uchwalenia aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim”**

Na podstawie § 2 ust. 1 pkt. 7 Regulaminu określającego organizację i tryb działania Małopolskiej Rady Działalności Pożytku Publicznego będącego Załącznikiem nr 2 do Uchwały nr 874/22 Zarządu Województwa Małopolskiego z dnia 31 maja 2022 r. w sprawie trybu powołania członków Małopolskiej Rady Działalności Pożytku Publicznego, terminu i sposobu zgłaszania kandydatów oraz określenia organizacji i trybu jej działania, Małopolska Rada Działalności Pożytku Publicznego uchwala, co następuje:

**§ 1**

1. Opiniuje pozytywnie projekt uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego w sprawie uchwalenia aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim.”
2. Rekomenduje jednocześnie wprowadzenie zmian zaproponowanych w brzmieniu załącznika do niniejszej uchwały.
3. Wnioskuje o zabezpieczenie w przyszłości odpowiedniej ilości czasu na zapoznanie się i ustosunkowanie członków i członkiń MRDPP z przedłożonymi do konsultacji dokumentami – nie mniej niż 7 dni roboczych.

**§ 2**

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uprawnionych do głosowania:16

Biorących udział w głosowaniu: 9

Oddane głosy: „za”: 9; „przeciw”: 0, „wstrzymujący się”: 0

Załącznik

do uchwały 8/2024 MRDPP

z dnia 15.10.2024 r.

Stanowisko Małopolskiej Rady Działalności Pożytku Publicznego dotyczące projektu Uchwały SWM w sprawie uchwalenia aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim”:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Część projektu, do którego odnosi się zgłaszane stanowisko | Treść stanowiska (propozycja zmiany) | Uzasadnienie stanowiska |
| Uwaga ogólna | W dokumencie ani razu nie odniesiono się do kwestii zgodności zaplanowanych rozwiązań z Europejskim Zielonym Ładem, zasadą DSH, zasadami zrównoważonego rozwoju czy rozporządzeniem Nature Restoration Law | Wskazane dokumenty obowiązują na terenie Unii Europejskiej, tym samym należy się do nich odnieść, w szczególności, gdy planowane są inwestycje związane z dofinansowaniem ze środków UE. |
| Uwaga ogólna | Wnioskujemy o zapisanie w dokumencie odniesienia do realizacji inwestycji w zgodności ze „Standardem ochrony drzew i innych form zieleni w procesie inwestycyjnym” - <https://www.gov.pl/web/nfosigw/standardy-ochrony-drzew>  | Na przestrzeni ostatnich kilku lat szlaki kolejowe zostały ogołocone z jakichkolwiek drzew, nawet, gdy ich odległość od torów nie powodowała wzrostu zagrożenia w stosunku do trakcji kolejowych. Ma to również swoje koszty – pozbawione wiązania systemami korzeniowymi nasypy mogą już niedługo przy nawalnych deszczach stać się osuwiskami. Za dobrą praktykę należy uznać projektowanie przy budowie/modernizacji przystanków kolejowych rozwiązań z zakresu BZI, natomiast w pierwszej kolejności należy uwzględnić ochronę drzew i zakrzewień już rosnących w pobliżu stacji kolejowych i szlaków kolejowych. Zadrzewienia zmniejszają uciążliwość sąsiedztwa torów dla sąsiadujących z nimi domów.  |
| Uwaga ogólna | Uwzględnienie w zapisie dokumentu kwestii rezygnacji ze szlaków kolejowych w terenach potencjalnie zalewowych, osuwiskowych.  | W szczególności zaniechanie prowadzenia szlaków kolejowych po terenach cennych przyrodniczo, o charakterze potencjalnie retencyjnym. Biorąc pod uwagę tegoroczną sytuację w województwie dolnośląskim należy przygotować Małopolskę (region o podobnym charakterze – góry, potencjalnie silne opady nawalne, spływ w doliny itp.) na różne scenariusze związane ze zmianami klimatu.  |
| Uwaga ogólna | Należy zadbać o dobre skomunikowania kolei z innymi środkami transportu, przede wszystkim lokalną komunikacją autobusową. Obejmuje to zarówno zlokalizowanie przystanków i peronów względem siebie, ale i wygody pieszego przejścia między nimi.  | W wielu projektach budowy nowych lub przebudowy istniejących stacji kolejowych kładzie się nacisk na parkingi Park and Ride. O ile jest to również bardzo przydatny i potrzebny element, tak w wielu projektach nadmiernie przyćmiewa on skomunikowanie z autobusami. Np. przystanki autobusowe są zbyt daleko od peronów kolejowych, lub dojście piesze między nimi jest niewygodne, podczas gdy parkingi są niemal przy samym peronie (skrajnym przykładem jest projektowany przystanek Kraków Prądnik Czerwony). Tak samo trzeba zadbać o wygodę dojścia pieszo (wygodne i bezpieczne chodniki, najlepiej odsunięte od jezdni, wraz z drzewami dającymi cień w upalne dni) z okolicy przystanków. We wsiach i miasteczkach ze skoncentrowaną zabudową oraz w obszarach wiejskich gęstej zabudowy, to właśnie dojście z okolicy i dojazd autobusami zapewni większą liczbę pasażerów niż dojazd samochodem. |
| Uwaga ogólna | Konieczność uwzględnienia dostępności komunikacji zbiorowej wszelkiego typu oraz przestrzeni, w której ona funkcjonuje (dworce, perony, przystanki, itp.) dla osób ze szczególnymi potrzebami zgodnie z zapisami ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami. | Komunikacja zbiorowa oraz infrastruktura z nią związana powinna być dostępna dla wszystkich. Obiekty użyteczności publicznej muszą być zgodne z niniejszą ustawą, a pracownicy przeszkoleni do obsługi osób o szczególnych potrzebach. |
| Uwaga ogólna | Dążenie do rozbudowy odcinka Skawina-Kalwaria Zebrzydowska poprzez dobudowę mijanek lub drugiego toru na całym odcinku lub częściowo tak, aby umożliwić kursowanie tam pociągów aglomeracyjnych i regionalnych z odpowiednią częstotliwością (co 15 minut w jedną stronę). | Obecnie jest to odcinek o niskiej przepustowości, co drastycznie obniża możliwość prowadzenia pociągów w kierunku Kalwarii Z., Suchej Beskidzkiej, Bielska-Białej i Zakopanego. |