



# PLAN INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH

Informacja na posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej  
oraz Polityki Rozwoju Regionalnego i Gospodarki w dniu 1 grudnia 2020 r.



**DOLNY  
ŚLĄSK**

- **SPEŁNIENIE WARUNKU PODSTAWOWEGO UE**
  - kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie
  
- **WYPEŁNIENIE OBOWIĄZKU USTAWOWEGO**
  - planowanie rozwoju sieci drogowej
  
- **WYKONANIE STRATEGII ROZWOJU WD 2030**
  - efektywne zarządzanie rozwojem infrastruktury

## Wniosek

### ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójność i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu i Migracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Wiz

## ROZDZIAŁ II

### Warunki podstawowe i ramy wykonania

#### Artykuł 11

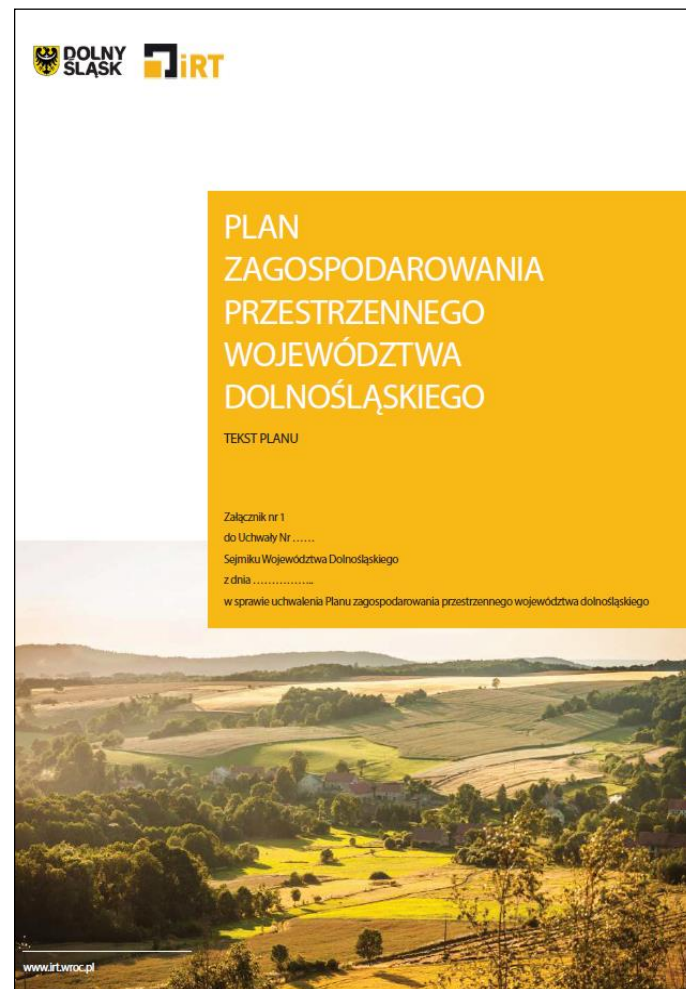
#### Warunki podstawowe

**W załączniku IV określono tematyczne warunki podstawowe odnoszące się do EFRR, Funduszu Spójności i EFS+ i kryteria niezbędne do oceny ich spełnienia**

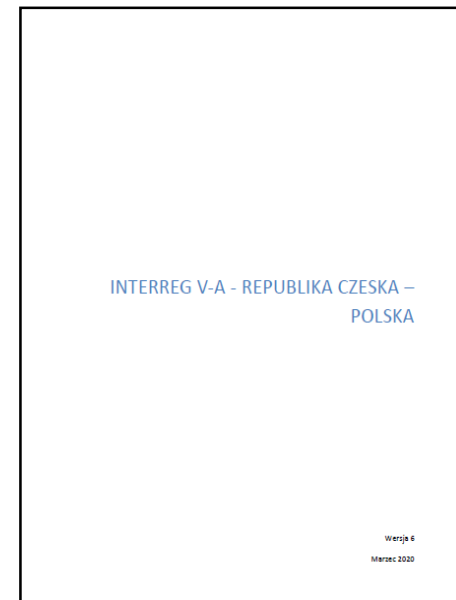
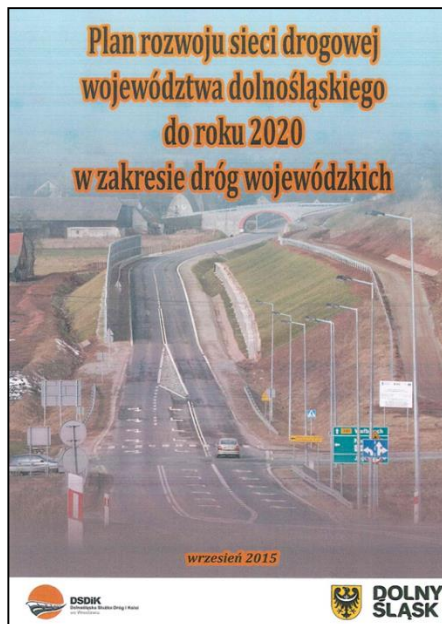
## Cele szczegółowe oraz warunek podstawowy

Cel polityki	Cel szczegółowy	Nazwa warunku podstawowego	Kryteria, które muszą być spełnione, przy warunku podstawowym
3. Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności i udoskonaleniu regionalnych połączeń teleinformatycznych	EFRR i Fundusz Spójności: 3.2. Rozwój zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej sieci TEN-T odpornej na zmianę klimatu	Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie	<p>Gotowe jest multimodalne tworzenie map istniejącej i planowanej infrastruktury do 2030 r., które:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zawiera uzasadnienie ekonomiczne planowanych inwestycji, poparte solidną analizą zapotrzebowania i modeli przepływów transportowych, które powinny uwzględniać spodziewany wpływ liberalizacji kolei</li> <li>2. Odzwierciedla plany ochrony powietrza, z uwzględnieniem w szczególności krajowych odchodzenia od paliw kopalnych</li> <li>3. Obejmuje inwestycje w korytarze sieci bazowej TEN-T zgodnie z definicją w rozporządzeniu (UE) nr 1316/2013, zgodnie z odpowiednimi planami prac TEN-T</li> <li>4. W przypadku inwestycji poza podstawową siecią TEN-T zapewnia komplementarność przez zapewnienie odpowiedniej łączności regionów i lokalnych społeczności w ramach sieci bazowej TEN-T i jej węzłów</li> <li>5. Zapewnia interoperacyjność sieci kolejowej przez wdrożenie ERTMS spełniającego wymagania wzroca-3 obejmującego co najmniej europejski plan wdrożenia</li> <li>6. Promuje multimodalność, określając potrzeby w zakresie transportu multimodalnego lub przeładunkowego oraz terminali pasażerskich i aktywnych sposobów przemieszczania się</li> <li>7. Obejmuje środki mające na celu promowanie paliw alternatywnych zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki</li> <li>8. Obejmuje ocenę zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z istniejącymi krajowymi strategiami bezpieczeństwa drogowego, wraz z zaznaczeniem dotkniętych dróg i odcinków oraz zapewnieniem kolejności odnośnych inwestycji</li> <li>9. Dostarcza informacji na temat środków budżetowych i finansowych odpowiadających planowanym inwestycjom, koniecznych do pokrycia kosztów eksploatacji i konserwacji istniejącej i planowanej infrastruktury</li> </ol>
	3.3 Zrównoważona, inteligentna i intermodalna mobilność odporna na zmianę klimatu na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym, obejmująca lepszy dostęp do sieci TEN-T i mobilności transgranicznej		

*SRWD oraz PZPWD*



## Zintegrowany plan rozwoju dróg wojewódzkich spełniający warunek podstawowy w ramach finansowania z EFRR na lata 2021 – 2027 oraz wypełniający art. 20 pkt 1 Ustawy o drogach publicznych





## Plan inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim

(docelowy plan treści – wersja 1.3 z dn. 19 XI 2020)

### 1. Wprowadzenie

- 1.1. Cel i zakres dokumentu
- 1.2. Zasadność i tryb aktualizacji. Historia dokumentu
- 1.3. Miejsce dokumentu w hierarchii planistycznej i ustalenia nadrzędne
- 1.4. Podstawy formalno-prawne
- 1.5. Metodologia opracowania

### 2. Uwarunkowania zewnętrzne

- 2.1. Powiązania przestrzenne w skali europejskiej
- 2.2. Sieć kolejowa
  - 2.2.1. Europejskie korytarze transportowe
  - 2.2.2. Linie o znaczeniu państwowym
  - 2.2.3. Tranzyt uprzywilejowany
- 2.3. Sieć drogowa
  - 2.3.1. Europejskie korytarze transportowe
  - 2.3.2. Drogi krajowe
- 2.4. Szlaki rowerowe
  - 2.4.1. Europejskie szlaki rowerowe
  - 2.4.2. Krajowe szlaki rowerowe
- 2.5. Żegluga śródlądowa
- 2.6. Żegluga powietrzna
- 2.7. Uwarunkowania przyrodnicze
- 2.8. Uwarunkowania kulturowe

### 3. Generatory ruchu i korytarze transportowe (analiza potrzeb)

- 3.1. Ruch pasażerski
  - 3.1.1. Ludność Dolnego Śląska – stan ob. i persp.
  - 3.1.2. Uwarunkowania osadnicze – ośrodki miejskie
  - 3.1.3. Rynek pracy i potrzeby przewozów pracowniczych
  - 3.1.4. Rynek nauki i potrzeby przewozów szkolnych
  - 3.1.5. Rynek usług i potrzeby przewozów turystycznych
  - 3.1.6. Tranzyt pasażerski
- 3.2. Ruch towarowy
  - 3.2.1. Przemysł wydobywczy
  - 3.2.2. Przemysł przetwórczy
  - 3.2.3. Handel
  - 3.2.4. Energetyka
  - 3.2.5. Tranzyt towarowy
- 3.3. Identyfikacja i hierarchizacja korytarzy

### 4. Diagnoza stanu infrastruktury

#### 4.1. Sieć kolejowa

- 4.1.1. Kształt sieci
- 4.1.2. Dostosowanie do paliw ekologicznych
- 4.1.3. Parametry konstrukcyjne
- 4.1.4. Stan techniczny
- 4.1.5. Bezpieczeństwo ruchu
- 4.1.6. Obciążenie ruchem pasażerskim
- 4.1.7. Obciążenie ruchem towarowym
- 4.1.8. Stopień wykorzystania przepustowości
- 4.1.9. Miejsca obsługi podróżnych
- 4.1.10. Terminale i tadownie
- 4.1.11. Analiza prowadzonych inwestycji
- 4.1.12. Analiza dostępności czasowej

#### 4.2. Sieć drogowa

- 4.2.1. Kształt sieci
- 4.2.2. Parametry konstrukcyjne
- 4.2.3. Stan techniczny
- 4.2.4. Bezpieczeństwo ruchu
- 4.2.5. Obciążenie ruchem pasażerskim
- 4.2.6. Obciążenie ruchem towarowym
- 4.2.7. Stopień wykorzystania przepustowości
- 4.2.8. Miejsca obsługi podróżnych
- 4.2.9. Dostosowanie do paliw ekologicznych
- 4.2.10. Terminale i dostawy
- 4.2.11. Analiza prowadzonych inwestycji
- 4.2.12. Analiza dostępności czasowej

#### 4.3. Sieć rowerowa

- 4.3.1. Kształt sieci
- 4.3.2. Dostosowanie do rowerów elektrycznych
- 4.3.3. Parametry konstrukcyjne
- 4.3.4. Stan techniczny
- 4.3.5. Bezpieczeństwo ruchu
- 4.3.6. Obciążenie ruchem na odcinkach wydzielonych
- 4.3.7. Obciążenie ruchem na odcinkach niewydzielonych
- 4.3.8. Stopień wykorzystania przepustowości
- 4.3.9. Miejsca obsługi podróżnych
- 4.3.10. Analiza prowadzonych inwestycji
- 4.3.11. Analiza dostępności wydzieleni
- 4.3.12. Analiza dostępności transportowej (transport kolejowy)

### 5. Logika interwencji – rekomendacje

- 5.1. Rekomendacje wyboru wspieranych korytarzy
- 5.2. Rekomendacje wyboru wspieranej gałęzi transportu
- 5.3. Rekomendacje kierunków wsparcia dla sieci kolejowej
- 5.4. Rekomendacje kierunków wsparcia dla sieci drogowej
- 5.5. Rekomendacje kierunków wsparcia dla sieci rowerowej

### 6. Określenie priorytetów inwestycyjnych

- 6.1. Ujęcie strategiczne na poziomie województwa
- 6.2. Struktura celów
- 6.3. Podział środków na projekty transportowe w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego
- 6.4. Określenie kryteriów wyboru inwestycji
  - 6.4.1. Kryteria wyboru projektów kolejowych w trybie pozakonkursowym
  - 6.4.2. Kryteria wyboru projektów kolejowych w trybie konkursowym
  - 6.4.3. Kryteria wyboru projektów drogowych w trybie pozakonkursowym
  - 6.4.4. Kryteria wyboru projektów drogowych w trybie konkursowym
  - 6.4.5. Kryteria wyboru projektów rowerowych w trybie pozakonkursowym
  - 6.4.6. Kryteria wyboru projektów rowerowych w trybie konkursowym
- 6.5. Wewnętrzne mechanizmy oceny
- 6.6. Wskazanie głównych kierunków rozwoju sieci transportowej o znaczeniu regionalnym
- 6.7. Pożądane efekty podjętych działań

### 7. Wyniki strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

### 8. Opis działań mających na celu zapewnienie zdolności instytucjonalnej do przygotowania i realizacji projektów

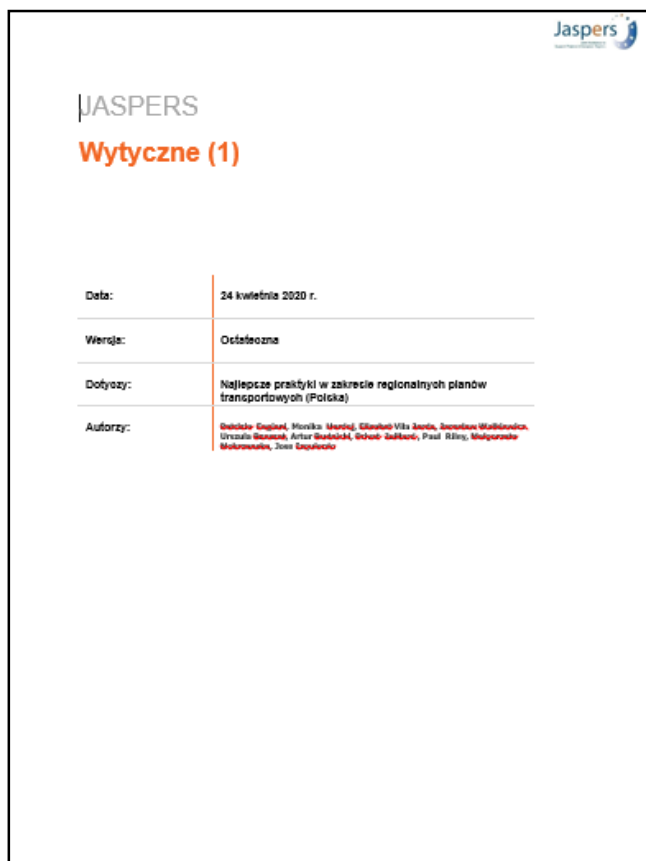
### 9. Monitoring i ewaluacja

## Kryteria służące priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury kolejowej i drogowej

Nazwa kryterium
1. Kryterium zgodności z dokumentami strategicznymi
2. Kryterium łączności z siecią TEN-T
3. Kryterium wzrostu ruchu wraz z analizą przewozów ładunków
4. Kryterium liczby wypadków w w latach 2017-2018
5. Kryterium stanu technicznego
6. Kryterium ujednolicenia parametrów technicznych
7. Kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi
8. Kryterium multimodalności/intermodalności
9. Kryterium społeczno-gospodarcze



## *Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów inwestycji transportowych*



The image shows the cover of a document titled "JASPERS Wytyczne (1)". It includes a table with the following information:

Data:	24 kwietnia 2020 r.
Wersja:	Ostateczna
Dotyczy:	Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska)
Autorzy:	Grzegorz Englert, Piotrka Wierzej, Katarzyna Włk, Anna, Zuzanna Włk, Urszula Szewczyk, Artur Szewczyk, Robert Szewczyk, Paul Róży, Magdalena Makarewicz, Jan Szewczyk

1. Identyfikacja uwarunkowań i problemów
  2. Sformułowanie celów, metod oceny i wskaźników
  3. Ocena scenariuszy – wybór wariantu do realizacji
  4. Określenie rankingu projektów w ramach scenariusza
- + prognoza oddziaływania na środowisko
- ♦ konsultacje (etap: 1, 2, 3, 4)

*Aktywne konsultacje interesariuszy w każdej fazie prac*

**1. Analiza i diagnoza**

◇ podejście do tworzenia PIT, identyfikacja uwarunkowań zewnętrznych i potrzeb transportowych

**2. Określenie celów**

◇ dyskusja nad wynikami analizy, określenie scenariuszy rozwoju infrastruktury, wskazanie celów do osiągnięcia

**3. Ocena scenariuszy**

◇ przedstawienie preferowanego scenariusza rozwoju, powiązanych z nim działań

**4. Ranking projektów**

◇ koordynacja przygotowania projektów i alokacji środków

*Wskazania do tworzenia Planu inwestycji transportowych*

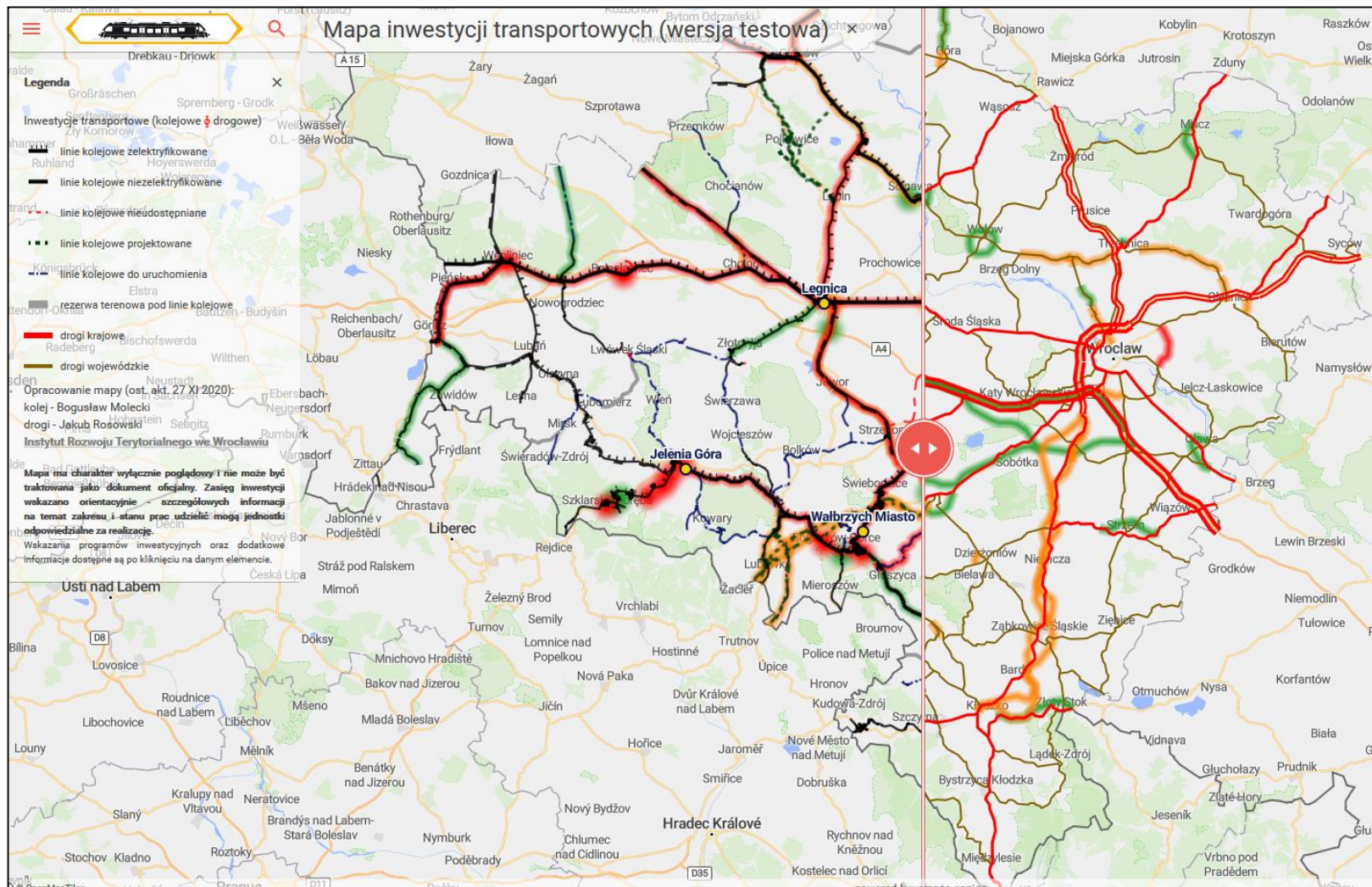
1. Podejście wielogałęziowe i kompleksowe (przewozy pasażerskie i towarowe)
2. Uwzględnienie analizy kosztów istniejących i planowanych, utrzymania i eksploatacji
3. Głęboka analiza skutków środowiskowych – jakość powietrza, zmiany klimatu, krajobrazy
4. Uwzględnienie kwestii bezpieczeństwa
5. Wykorzystanie analiz popytu – modeli ruchu

## *Wpływy niezależne od regionu*

1. Powiązania przestrzenne
2. Europejskie korytarze transportowe
3. Kolej – europejska, krajowa, tranzytowa
4. Sieć drogowa – europejska i krajowa
5. Szlaki rowerowe – europejska i krajowa
6. Żegluga śródlądowa
7. Żegluga powietrzna
8. Uwarunkowania przyrodnicze
9. Uwarunkowania kulturowe



## Geoportal - przegląd inwestycji transportowych



*Zakres analizy – całokształt czy elementy zależne od regionu?*

## 1. Ruch pasażerski

+ demografia i osadnictwo

① dojazdy do szkół i pracy

② podróże turystyczne

③ tranzyt

## 2. Ruch towarowy

+ wydobywanie

① wywóz kruszyw

② pozostałe przewozy ładunków

③ tranzyt

## 3. Identyfikacja i analiza korytarzy

\* brak Krajowego Modelu Ruchu



*Analiza stanu istniejącego*

1. Kształt sieci
2. Dostosowanie do paliw ekologicznych
3. Parametry konstrukcyjne
4. Stan techniczny
5. Bezpieczeństwo ruchu
6. Obciążenie ruchem pasażerskim
7. Obciążenie ruchem towarowym
8. Wykorzystanie przepustowości
9. Węzły przesiadkowe i miejsca obsługi
10. Terminale kontenerowe i ładownie
11. Analiza prowadzonych inwestycji
12. Analiza dostępności czasowej

***Dziękuję za uwagę!***

***[www.pit.irt.wroc.pl](http://www.pit.irt.wroc.pl)***