



PLAN INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH

Wstępny zarys planu rozwoju infrastruktury transportowej
w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030
- informacja o stanie prac



**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

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

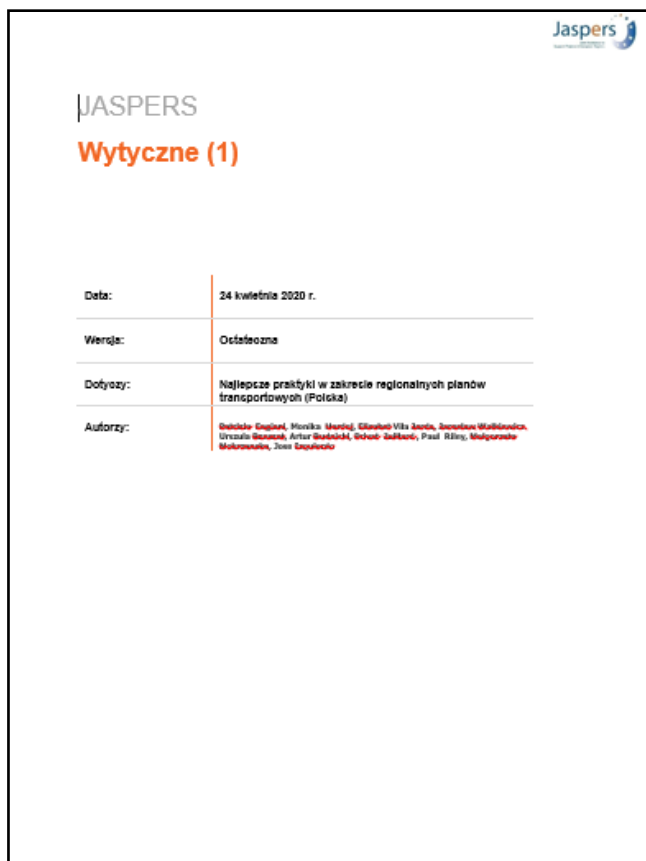
- 6.1. Ujęcie strategiczne na poziomie województwa
- 6.2. Struktura celów
- 6.3. Podział środków na projekty transportowe w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego
- 6.4. Określenie kryteriów wyboru inwestycji
 - 6.4.1. Kryteria wyboru projektów kolejowych w trybie pozakonkursowym
 - 6.4.2. Kryteria 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

Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów inwestycji transportowych



The image shows the cover of the 'JASPERS Wytyczne (1)' document. It features the JASPERS logo in the top right corner. The title 'JASPERS Wytyczne (1)' is prominently displayed. Below the title, there is a table with the following information:

Data:	24 kwietnia 2020 r.
Wersja:	Ostateczna
Dotyczy:	Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych (Polska)
Autorzy:	Beata Eglewicz, Piotrka Wierzej, Elżbieta Włażewska, Zdzisław Włodarczyk, Urszula Błaszczak, Artur Błaszczak, Robert Błaszczak, Piotr Błaszczak, Magdalena Błaszczak, Janusz Błaszczak

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 |

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

www.pit.irt.wroc.pl



Uwarunkowania zewnętrzne sieci transportowej regionu

Opracowanie stanowi pierwszy etap prac nad Planem inwestycji transportowych. Jest to analiza uwarunkowań zewnętrznych: infrastruktury o znaczeniu europejskim, krajowym i tranzytowym oraz czynników przyrodniczych i kulturowych.

[czytaj całość »](#)



Mapa inwestycji transportowych

W ramach prac nad Planem udostępniamy mapę zamierzeń inwestycyjnych (kolejowych i drogowych) ujętych w dokumentach krajowych i Regionalnym Programie Operacyjnym.

[czytaj całość »](#)



Obowiązujący Plan Transportowy (2014)

Uchwalony w 2014 roku Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, określający sieć komunikacji zbiorowej na poziomie regionalnym.

[czytaj całość »](#)



Mapa stanu sieci kolejowej (aktualna)

Mapa przedstawia aktualny stan sieci kolejowej - liczbę torów, zasięg trakcji elektrycznej, dopuszczalne prędkości ruchu, naciąg osiowe oraz charakterystykę stacji i przystanków.

[czytaj całość »](#)



Dotychczasowy Plan rozwoju dróg wojewódzkich (2015)

Uchwalony w 2015 roku Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego w zakresie dróg wojewódzkich.

[czytaj całość »](#)



Dotychczasowy Plan inwestycji transportowych (2017)

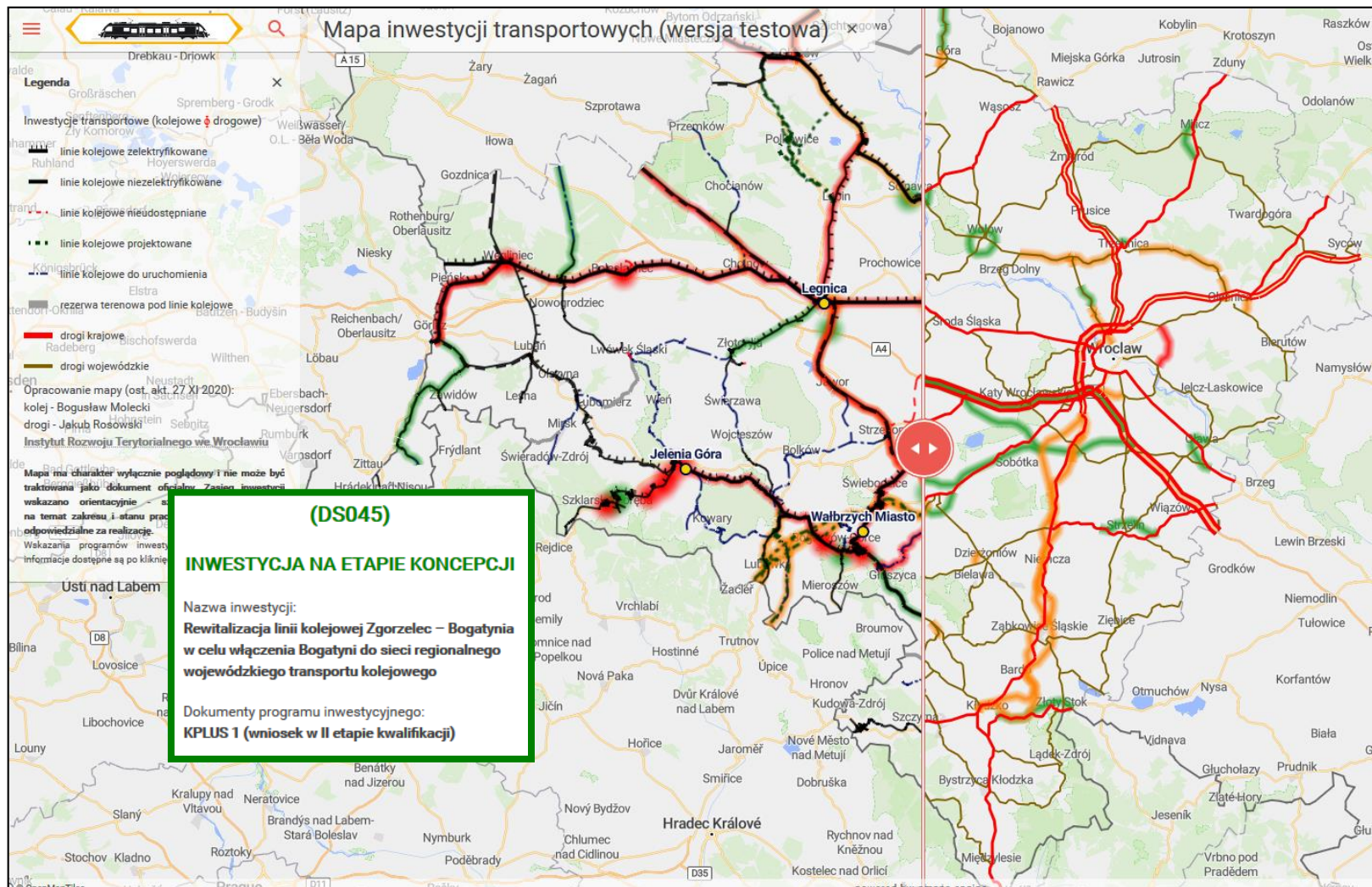
Znowelizowany w 2017 r. Plan inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR w latach 2014-2020.

[czytaj całość »](#)

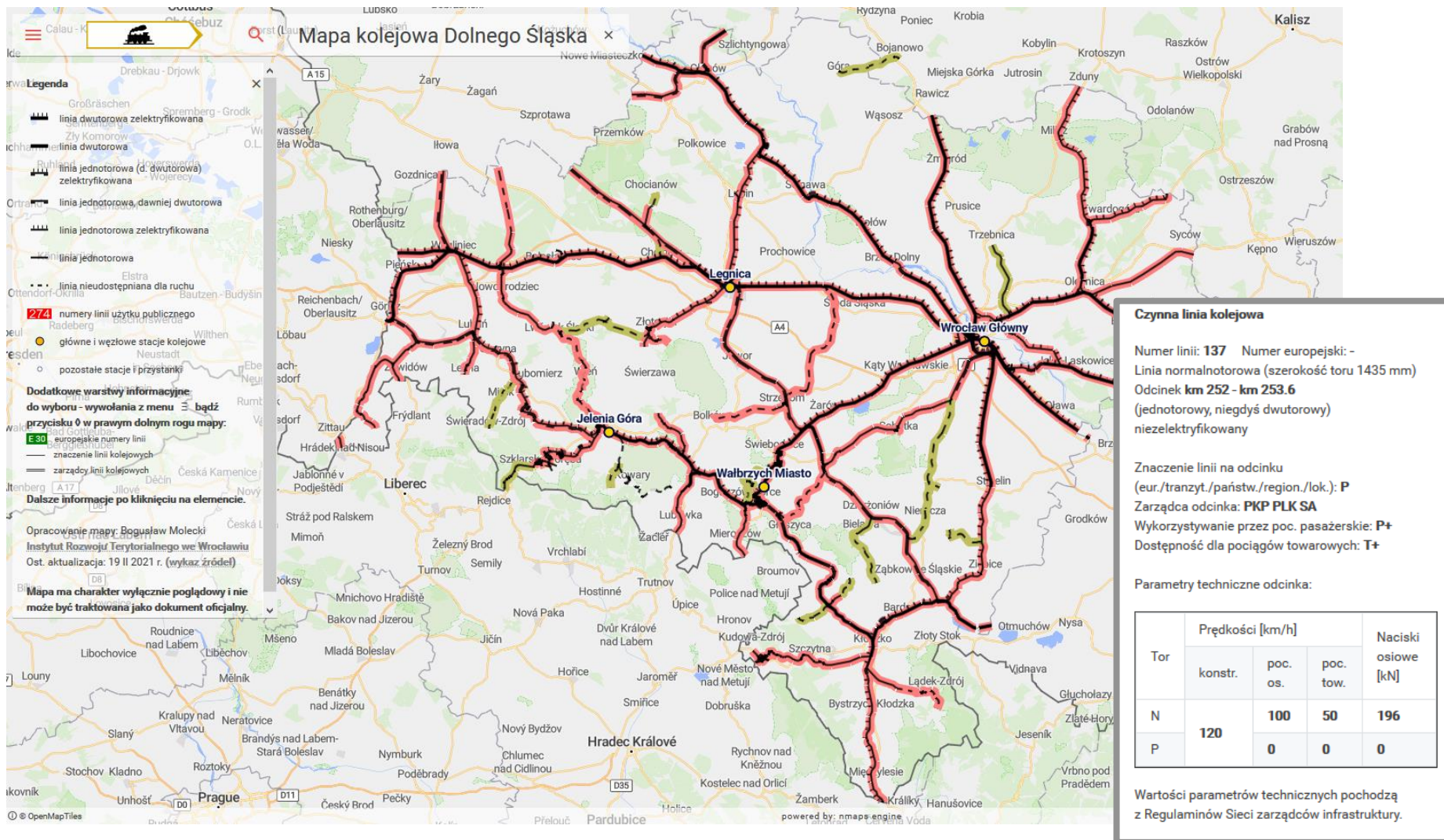
Strona zawiera pełne zestawienie obowiązujących dokumentów dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej regionu:

- analiza uwarunkowań zewnętrznych
- zestawienie inwestycji transportowych
- obowiązujący Plan Transportowy (2014)
- mapa stanu sieci kolejowej (aktualna)
- Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich (2015)
- Plan inwestycji transportowych (2017)

Geoportal – przegląd inwestycji transportowych



Geoportal – stan sieci kolejowej



Wytyczne Jaspers, Centrum Unijnych Projektów Transportowych: wymagania modelu

1. **Krajowy Model Transportowy** (KMT) jest obecnie opracowywany przez CUPT jako wkład do planowania i oceny projektów na poziomie krajowym.
2. **Regionalny Model Transportowy** (RMT): do oceny popytu w regionie można wykorzystać (jeśli już istnieje np. regionalny model transportowy) lub opracować różnego typu narzędzia do modelowania transportu. Narzędzia takie mogą przybierać różną formę, od prostych, stworzonych ad hoc modeli w formie arkuszy kalkulacyjnych koncentrujących się na poszczególnych kluczowych kierunkach lub punktach.
3. **Problematyczność przygotowania RMT** – ruch zaburzony przez COVID 19.

Jaspers i CUPT: zalecana struktura pełnego (docelowego) modelu

1. **Podział województwa na tzw. rejony komunikacyjne** – gmina jest jednym rejonem komunikacyjnym (z podziałem na część miejską i wiejską, szczegółowszy podział dla miast pow. 50 tys.).
2. **Część popytowa oparta o klasyczne podejście czterostopniowe:**
 - Generacja podróży (ile?)
 - Dystrybucja podróży (skąd?, dokąd?)
 - Wybór środka transportu (czym?)
 - Wybór trasy i rozkład ruchu (którędy?)
3. **Model wielogałęziowy, obejmujący:** drogi, kolej, lotnictwo, żeglugę.

Model uwzględnia badanie zachowań i preferencji transportowych mieszkańców (badania ankietowe) oraz pomiary i analizy ruchu (komunikacja indywidualna i zbiorowa) – w zależności od wielkości próby oraz szczegółowości pomiarów koszt przygotowania modelu wraz ze scenariuszami rozwoju to ponad 2 mln zł.

generatory i korytarze, powiązanie z nowelizacją Planu Transportowego

1. Ruch pasażerski

+ demografia i osadnictwo

1 dojazdy do szkół i pracy

2 podróże turystyczne

3 tranzyt

2. Ruch towarowy

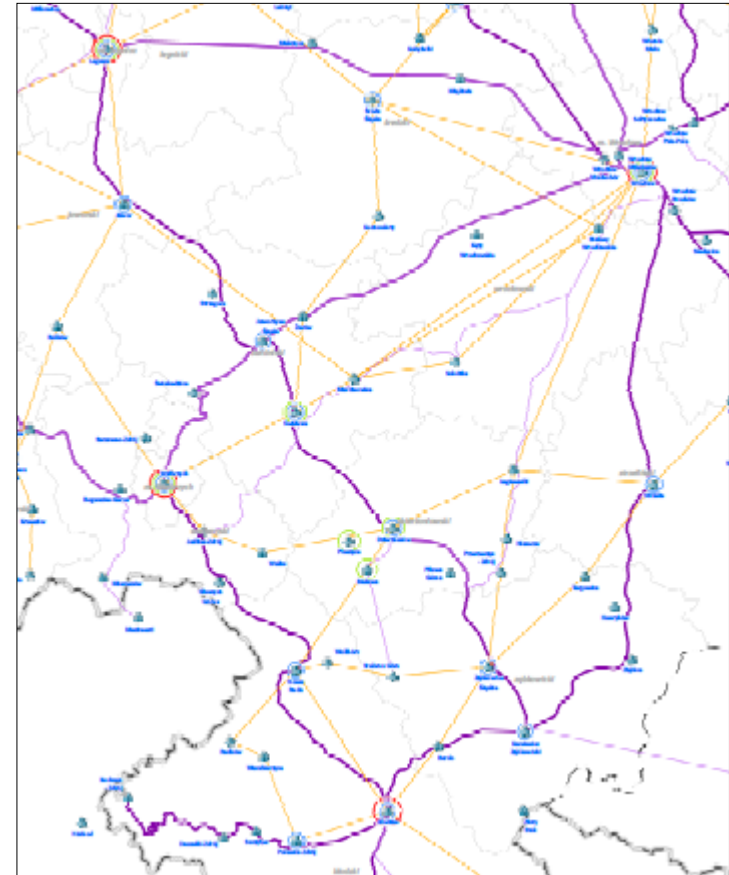
+ wydobywanie

1 wywóz kruszyw

2 pozostałe przewozy ładunków

3 tranzyt

3. Identyfikacja i analiza korytarzy



*** oczekujemy Krajowego Modelu Ruchu**

Jaspers i CUPT: zalecenia konstrukcji modelu

1. **Uwzględnienie aspektów utrzymania i eksploatacji infrastruktury** – zwłaszcza możliwych implikacji kosztowych utrzymania i eksploatacji badanych alternatyw dla regionalnego systemu transportowego.
2. **Analogiczna analiza systemu przewozów pasażerskich** – identyfikacja możliwości poprawy organizacji i funkcjonowania regionalnego transportu publicznego, integracji międzygałęziowej i taryfowej i zwiększenia trwałości.
3. **Łagodzenie zmian klimatu w transporcie** (tzn. redukcja emisji CO₂) ma być jednym z głównych celów każdej strategii transportowej; poszczególne wskaźniki RPT (zwane też KPI) muszą być powiązane z tym celem.

Europejski Zielony Ład

Jednym z 9 obszarów tematycznych/interwencji zawartych w dokumencie jest *przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność*, główne założenia to:

1. **osiągnięcie neutralności klimatycznej** – konieczne będzie ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050;
2. **zwiększenie roli kolei i śródlądowych dróg wodnych** w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy;
3. **cena transportu musi odzwierciedlać jego wpływ na środowisko i zdrowie** – likwidacja dopłaty do paliw kopalnych;
4. **wprowadzanie alternatywnych, zrównoważonych paliw** (stacje ładowania i tankowania do obsługi bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów);
5. **drastyczne ograniczenie poziomu zanieczyszczeń generowanych z transportu**, szczególnie w miastach.

Strategia na rzecz Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności

W Strategii znajduje się 10 kamieni milowych, które należy osiągnąć kolejno do 2030 r. (1÷6), 2035 r. (7) i 2050 r. (8÷10):

1. co najmniej 30 milionów samochodów zeroemisyjnych na drogach Europy,
2. 100 europejskich miast neutralnych klimatycznie,
3. szybki ruch kolejowy podwoi się w całej Europie,
4. **transport pasażerski na trasach poniżej 500 km neutralny klimatycznie,**
5. zautomatyzowana mobilność wdrożona na dużą skalę,
6. statki morskie o zerowej emisji zanieczyszczeń gotowe do wprowadzenia,
7. zeroemisyjne duże samoloty gotowe do wprowadzenia na rynek,
8. prawie wszystkie samochody i autobusy, także nowe ciężarówki bezemisyjne,
9. kolejowy ruch towarowy podwojony,
10. w pełni funkcjonalna, multimodalna transeuropejska sieć transportowa dla zrównoważonego i inteligentnego transportu o wysokiej prędkości połączeń.

Jaspers i CUPT: zalecenia konstrukcji modelu

0. **Kontynuacja obecnej polityki** – scenariusz oparty o obecnie przyjmowane kierunki rozwoju sieci drogowej i kolejowej, a także założenia konstrukcji oferty transportu zbiorowego.

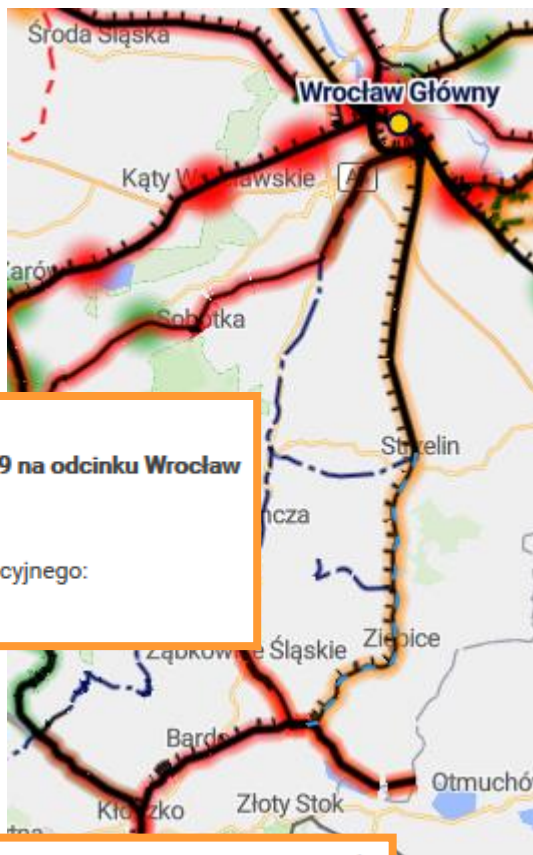
1. **Rozwój systemu kolejowego i wsparcia bezemisyjnego** – przejęcie szeregu linii kolejowych przez samorząd województwa, pojazdy autonomiczne, wsparcie rowerowe.

2. **Alternatywa autobusowa** – wskazanie Jaspers: *pożądane byłoby, aby warianty planistyczne oceniane w ramach planu badały takie scenariusze, w których kolej odgrywa główną rolę w przyszłym systemie regionalnym i porównywały je z innymi alternatywnymi scenariuszami koncentrującymi się wokół transportu autobusowego z pomocniczą rolą kolei, jeżeli byłaby ona uzasadniona.*

Jaspers i CUPT: zalecenia oceny wariantów

1. Ocena zostanie przeprowadzona na bazie kryteriów wywodzących się z ogólnych i szczegółowych celów RPT, a zmierzać będzie ona do stwierdzenia, w jaki sposób **te same cele mogą być osiągnięte różnymi działaniami** i do wyboru **najbardziej efektywnego** spośród nich (należy uwzględnić koszty cyklu życia oraz zaspokajania popytu bardziej zrównoważonymi gałęziami transportu).
2. Ocena powinna uwzględniać wydajność całego (krajowego) i wojewódzkiego systemu transportowego, w tym **aspekty utrzymania i eksploatacji oraz związany z nimi oczekiwany poziom wydatków** zamiast – na przykład – koncentrować się wyłącznie na nakładach inwestycyjnych na infrastrukturę.
3. Realizując to zadanie należy uwzględnić analizę bieżącej jakości infrastruktury oraz istniejących deficytów w zakresie jej utrzymania, co może prowadzić do zwiększenia wydatków na eksploatację i utrzymanie, a przez to ograniczać potencjał inwestycyjny (**zasada „najpierw napraw”**).

Plany powinny, na tyle, na ile to możliwe, promować mobilność zrównoważoną. Należy doprowadzić do optymalizacji podróżowania i unikania transportu samochodowego.

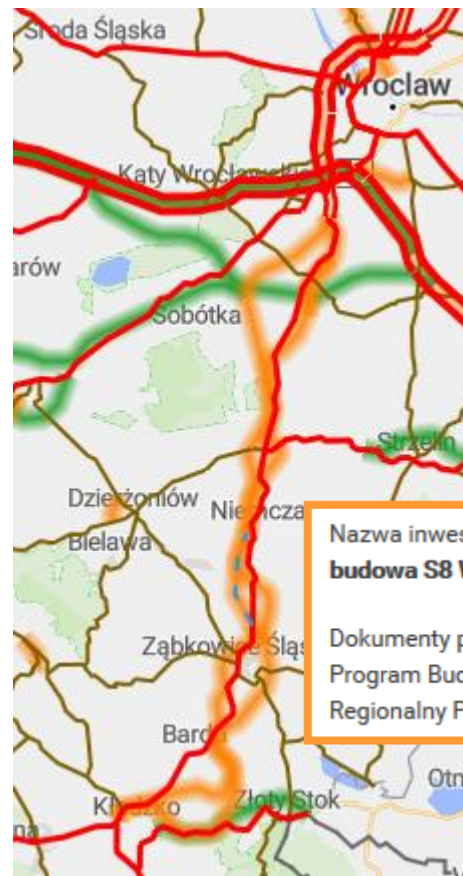


Nazwa inwestycji:

Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław – Kamieniec Ząbkowicki

Dokumenty programu inwestycyjnego:
KPK 1.125, POIŚ

Stan (planowany rok zak. i podmiot odpowiedzialny):
P: 2030; PKP PLK S.A. – SW z lat 2008-10, obecnie planowana jest realizacja SW Wrocław Gł. – Międzyzlesie w związku z przygotowaniami do nowej perspektywy 2021-27



Nazwa inwestycji:

budowa S8 Wrocław-Kłodzko

Dokumenty programu inwestycyjnego:
Program Budowy Dróg Krajowych: **TAK**
Regionalny Progr. Oper. Woj. Dolnośląskiego: **NIE**

Jaspers i CUPT: zalecenia programowania

1. W ramach programowania **projekty przypisywane są do właściwych systemów finansowania** zgodnie ze specyfiką funduszy (kwalifikowalność, wymagania w zakresie ekonomiki, struktura wdrażania, wymagania odnośnie dojrzałości projektu itd.).
2. Podczas formułowania strategicznych celów RPT należy odpowiednio uwzględnić kluczowe polityki poziomu europejskiego i krajowego, dzięki czemu **warianty planistyczne i działania będą mogły zostać zrealizowane w formie kwalifikowalnych projektów**.
3. Do RPT **nie należy włączać działań** lub projektów nieoptymalnych lub nieodpowiednich, których realizację proponuje się **wyłącznie ze względów programowych** (np. kryterium kwalifikowalności).

Dziękuję za uwagę!

www.pit.irt.wroc.pl