

Polityka zrównoważonego rozwoju na Dolnym Śląsku

Posiedzenie Komisji
Polityki Rozwoju Regionalnego i Gospodarki,
Wrocław, 18 kwietnia 2023 r.

Rozwój zrównoważony jako
globalne wyzwanie!

*Ziemi nie dziedziczymy
po naszych rodzicach –
pożyczamy ją od naszych
dzieci.*

Antoine de Saint-Exupéry.



Przekształcamy nasz świat:

Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030

Rezolucja przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne ONZ w dniu 25 września 2015 r.



1 KONIEC Z UBÓSTWEM
Wyliminować ubóstwo na całym świecie



2 ZERO GŁODU
Koniec z głodem, osiągnąć bezpieczeństwo żywnościowe i zrównoważone rolnictwo



3 DOBRE ZDROWIE I JAKOŚĆ ŻYCIA
Zapewnić wszystkim ludziom zdrowe życie i dobrobyt



4 DOBRA JAKOŚĆ EDUKACJI
Wysokiej jakości edukacja dla wszystkich, uczenie się przez całe życie



5 RÓWNOŚĆ PŁCI
Osiągnąć równość płci, wzmocnić pozycję kobiet i dziewcząt



6 CZYSTA WODA I WARUNKI SANITARNE
Zapewnić wszystkim dostęp do wody i warunków sanitarnych



7 CZYSTA I DOSTĘPNA ENERGIA
Zapewnić wszystkim dostęp do stabilnej i nowoczesnej energii po przystępnej cenie



8 WZROST GOSPODARCZY I GODNA PRACA
Inkluzywny wzrost gospodarczy, produktywno zatrudnienie, godna praca dla wszystkich



9 INNOWACYJNOŚĆ, PRZEMYSŁ, INFRASTRUKTURA
Stabilna infrastruktura, zrównoważony przemysł, wspieranie innowacyjności



10 MNIEJ NIERÓWNOŚCI
Zmniejszyć nierówności w krajach i między krajami



11 ZRÓWNOWAŻONE MIASTA I SPOŁECZNOŚCI
Bezpieczne miasta i osiedla ludzkie sprzyjające włączeniu społecznemu



12 ODPOWIEDZIALNA KONSUMPCJA I PRODUKCJA
Zapewnić wzorce zrównoważonej konsumpcji i produkcji



13 DZIAŁANIA W DZIEDZINIE KLIMATU
Pilne działania zwalczające zmiany klimatyczne i ich skutki



14 ŻYCIE POD WODĄ
Chronić oceany, morza i zasoby morskie



15 ŻYCIE NA LĄDZIE
Ochrona zrównoważonych ekosystemów lądowych i różnorodności biologicznej



16 POKÓJ, SPRAWIEDLIWOŚĆ I SILNE INSTYTUCJE
Pokojowe i inkluzywne społeczeństwa, silne i odpowiedzialne instytucje



17 PARTNERSTWA NA RZECZ CEŁÓW
Ożywić globalne partnerstwo na rzecz zrównoważonego rozwoju

CELE
ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU

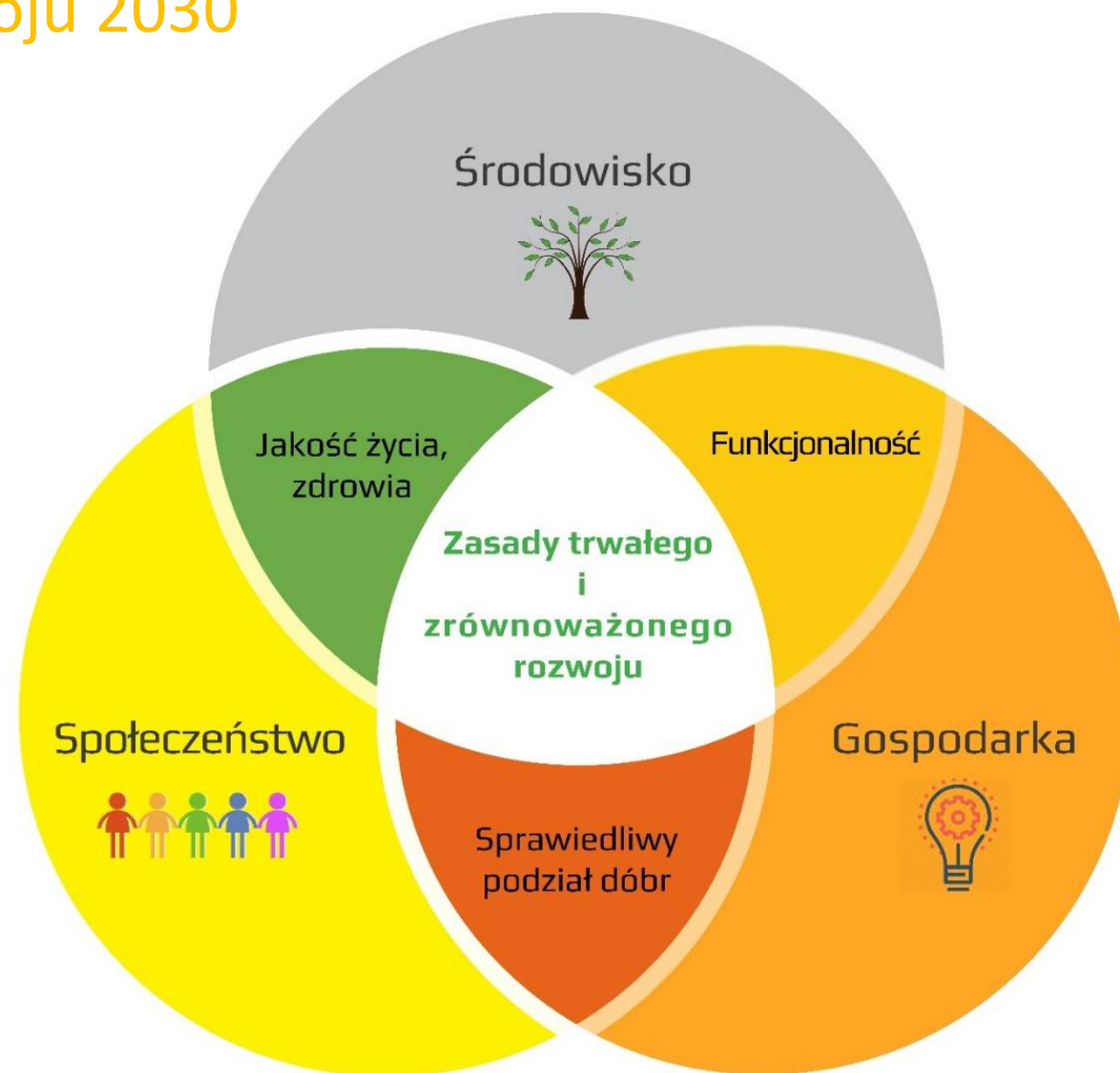
źródło: <http://www.un.org.pl/>

Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030

Cele Zrównoważonego Rozwoju i powiązane z nimi zadania są współzależne i niepodzielne oraz zapewniają równowagę pomiędzy trzema aspektami zrównoważonego rozwoju: gospodarczym, społecznym i środowiskowym.

Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska

zrównoważony rozwój - to taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.



Europejski Zielony Ład poprawi dobrostan i zdrowie obywateli i przyszłych pokoleń



świeże powietrze, czysta woda,
zdrowa gleba i różnorodność
biologiczna



poddane renowacji i
energooszczędne budynki



zdrowa i przystępna cenowo
żywność



większa dostępność transportu
publicznego



czystsza energia i najnowsze
ekologiczne innowacje
technologiczne



trwalsze produkty, które można
naprawić, poddać recyklingowi i
ponownie wykorzystać



miejsca pracy dostosowane do
przyszłych wyzwań i nabywanie
umiejętności na potrzeby
transformacji



konkurencyjny i odporny w skali
światowej przemysł

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego (Pzpwd)

- Uchwała nr XIX/482/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 czerwca 2020 r.
- Dziennik Urzędowy Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 czerwca 2020 r., poz. 4036.



- www.umwd.dolnyslask.pl
- www.irt.wroc.pl
- www.geoportal.dolnyslask.pl

Czy Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego może się przyczynić do zrównoważonego rozwoju?

https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pl#relatedlinks

Europejski Zielony Ład zawiera plan działań umożliwiających:

- bardziej efektywne wykorzystanie zasobów dzięki przejściu na czystą gospodarkę o obiegu zamkniętym,
- przeciwdziałanie utracie różnorodności biologicznej i zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń.



Pzpwd:

Prowadząc politykę zagospodarowania przestrzennego trzeba mieć na uwadze fakt, że przestrzeń stanowi ograniczony zasób i powinna być wykorzystywana w sposób racjonalny, zapewniający zrównoważony rozwój. To oznacza wykorzystanie przestrzeni zgodnie z jej najlepszymi predyspozycjami, z uwzględnieniem aspektów społecznych, ekonomicznych i środowiskowych, ale jednocześnie z poszanowaniem zasobów wymagających ochrony dla przyszłych pokoleń oraz z uwzględnieniem zagrożeń i konfliktów przestrzennych.

Stosując się do tej reguły należy m.in.:

- zachować potencjał ekologiczny,
- chronić bioróżnorodność ekosystemową,
- respektować ograniczenia zasobów naturalnych,
- zapewnić wysoki poziom ochrony środowiska naturalnego i poprawę jego jakości,
- przeciwdziałać zanieczyszczeniu środowiska i ograniczać wielkość tego zjawiska;
- propagować zrównoważoną konsumpcję i produkcję.

Przełożenie planu na lokalną politykę przestrzenną

Ustalenia planu obowiązujące dla gmin

Ustalenia planu obowiązujące dla gmin przy sporządzaniu Studium zostały wyszczególnione w części D. Kierunki oraz w części E. Plan zagospodarowania przestrzennego Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz części F. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, a także na rysunkach planu. Są one podstawą formułowania wniosków do studium gminy oraz podstawą uzgadniania projektu studium przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego.

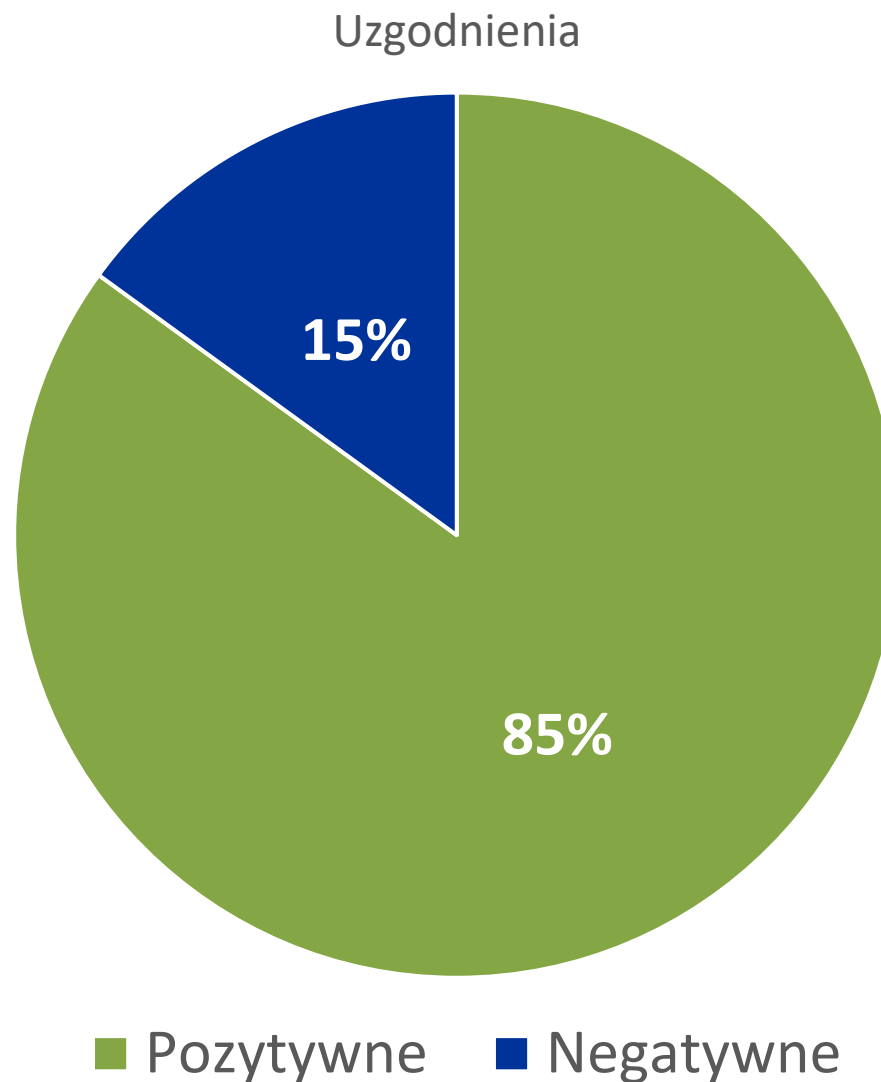
**Gminy są zobowiązane do uwzględniania ustaleń planu
zagospodarowania przestrzennego województwa przy sporządzaniu
studiów uwarunkowań
i kierunków zagospodarowania przestrzennego.**

**Zarząd województwa jest organem, który składa wnioski do projektu
studium gminy oraz uzgadnia projekt tego studium w zakresie jego
zgodności
z ustaleniami planu.**

Realizacja planu

Wg stanu na dzień 31 marca 2023r., dokonano łącznie 265 uzgodnień projektów studiów gminnych pod kątem zgodności z nowym Pzpwd, z czego:

- 95 negatywnych,
- 170 pozytywnych - w tym 39 były to uzgodnienia ponowne.



Dlaczego osiągnięcie zgodności z Pzpwd stwarza niektórym gminom problemy?

W większości przypadków problemy związane są z uwzględnieniem **granic i zasad zagospodarowania obszarów funkcjonalnych**.

Obszary funkcjonalne ustalone w Pzpwd:

1) Miejskie obszary funkcjonalne:

- Wrocławski (WrOF),
- Jeleniogórski (JOF),
- Legnicko-Głogowski (LGOF),
- Wałbrzyski (WOF);

2) Przygraniczny obszar funkcjonalny,

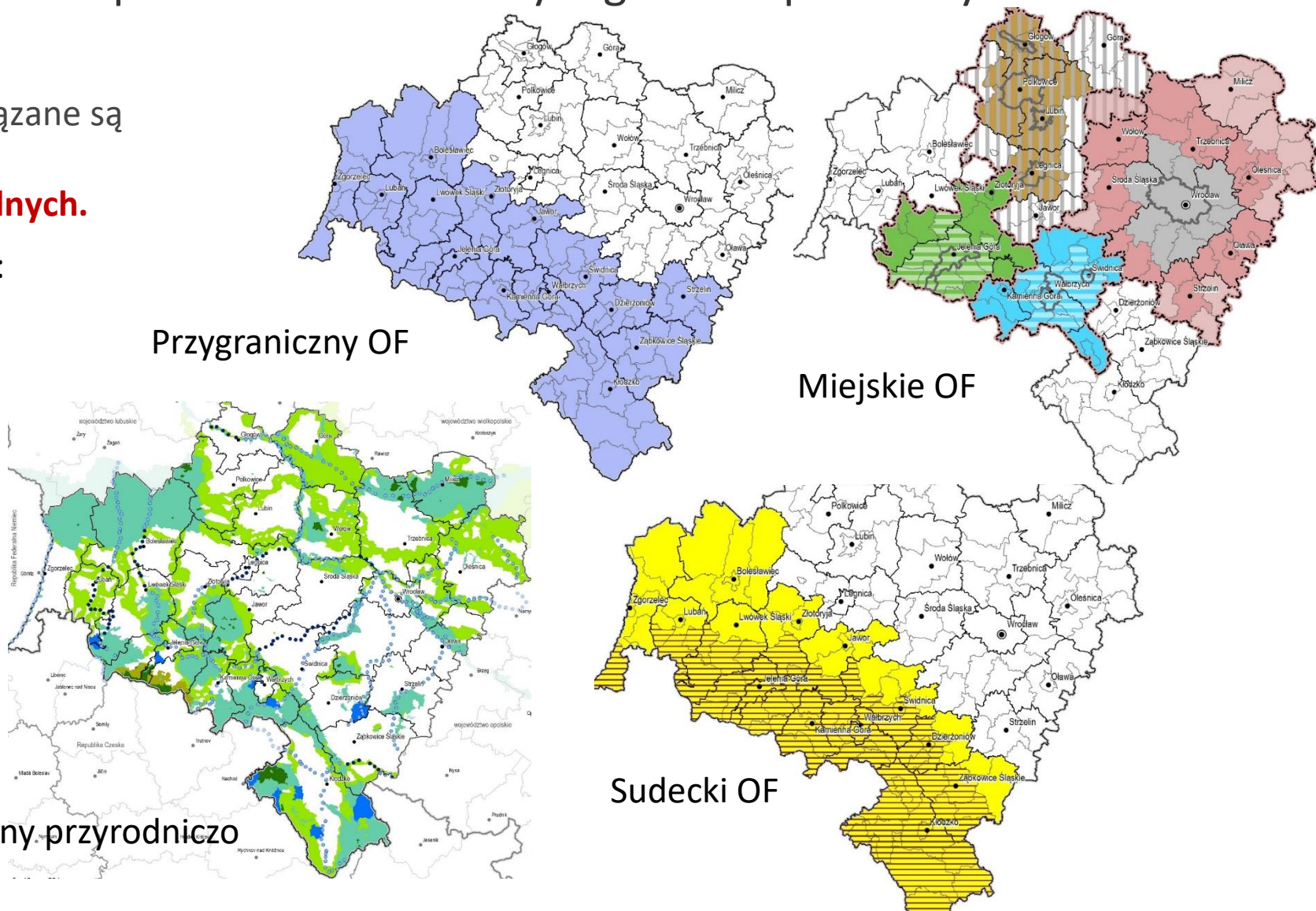
3) Sudecki Obszar Funkcjonalny (SOF),

4) Obszar funkcjonalny cenny przyrodniczo.






Przygraniczny OF

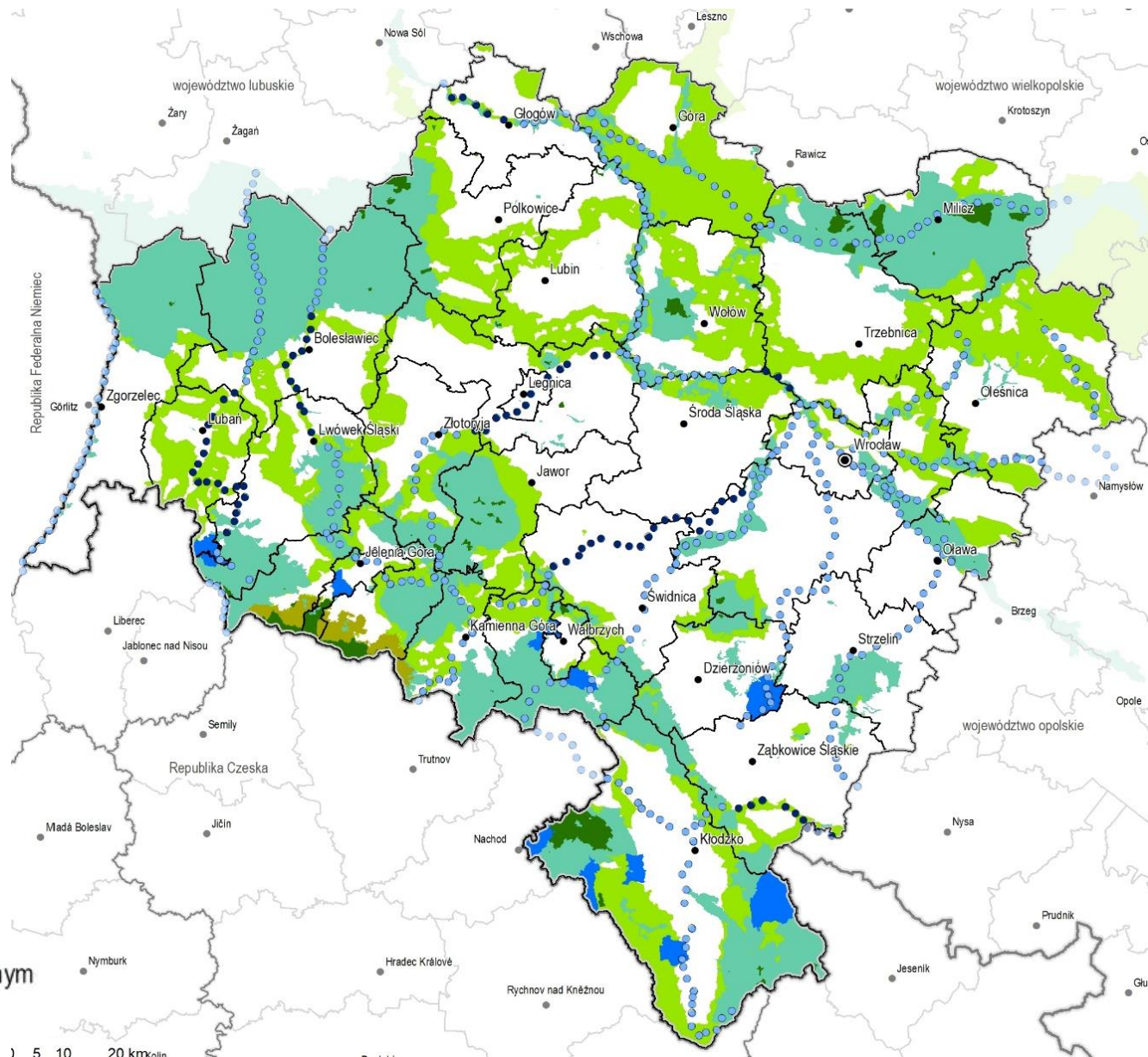
Miejskie OF

OF cenny przyrodniczo



Utworzone dotychczas elementy krajowego (w tym regionalnego) systemu ochrony przyrody oraz obszary NATURA 2000, m.in. wskutek ww. procesów fragmentacji przyrodniczej, nie zapewnią należytej ochrony różnorodności gatunkowej i genetycznej w Polsce, bez właściwego zabezpieczenia i odtworzenia wzajemnej łączności elementów tego systemu. Tworzenie spójnych sieci ekologicznych może skutecznie przeciwdziałać temu negatywnemu zjawisku.

- obszary węzłowe**
-  obszary najwyższej ochrony w tym informacja o proponowanym powiększeniu Karkonoskiego Parku Narodowego
 -  obszary wysokiej ochrony
 -  strefy ABC ochrony uzdrowiskowej
 -  obszary uzupełniające
 -  rzeczne korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadlokalnym w tym odcinki wymagające szczególnej ochrony



➤ Różnorodność biologiczna - Ochrona naszego wrażliwego ekosystemu (Zielony Ład)

Ustalenia obowiązujące dla gmin przy sporządzaniu Studium, w zakresie zasad zagospodarowania obszaru funkcjonalnego cennego przyrodniczo:

Cel 2 racjonalny i zrównoważony sposób wykorzystania zasobów środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu:

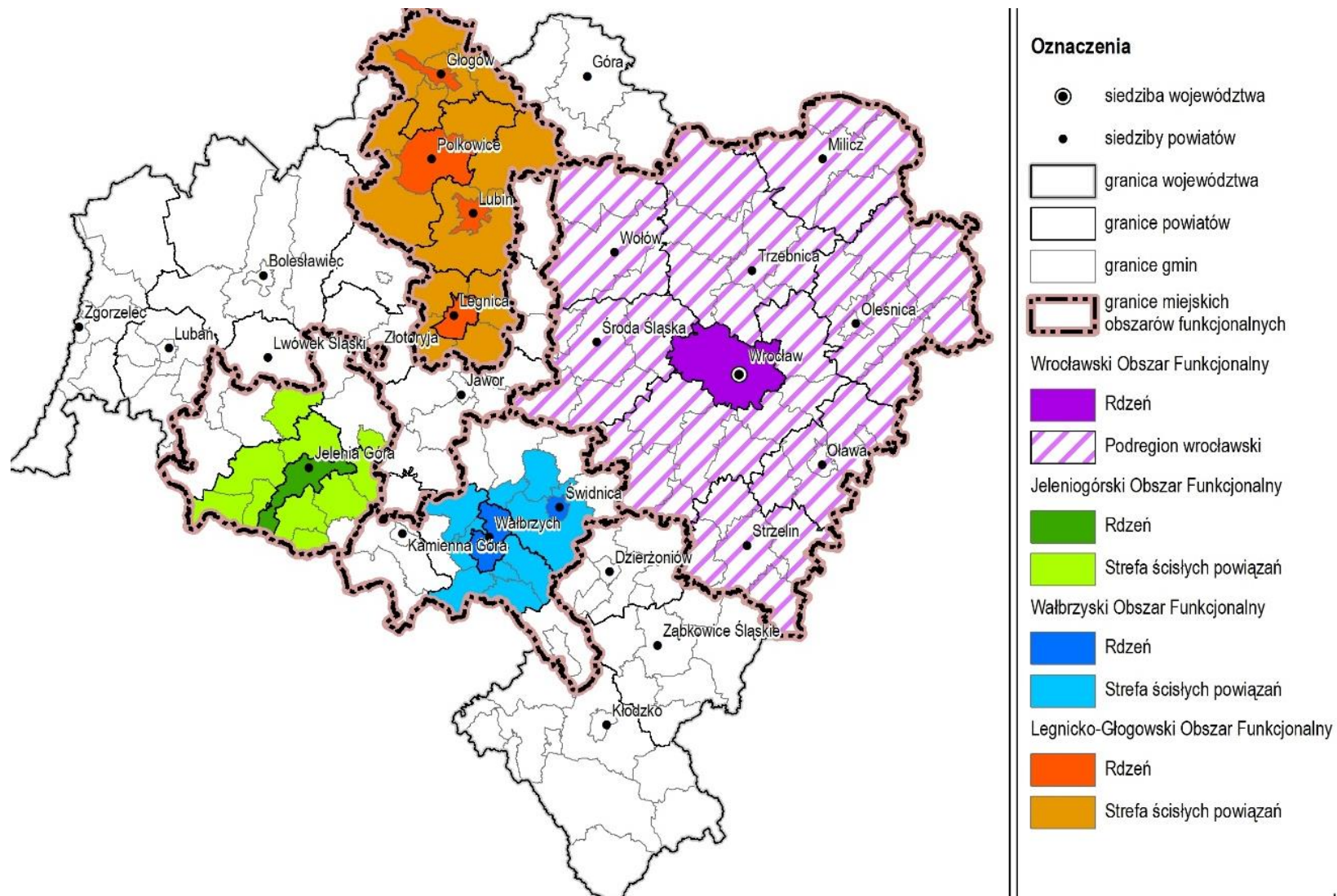
➤ **stworzenie spójnego regionalnego systemu ochrony przyrody, funkcjonującego w ramach struktur krajowych i europejskich.**

- Uwzględnienie przebiegu i funkcji **korytarzy ekologicznych** o znaczeniu ponadlokalnym w lokalnych dokumentach planistycznych oraz działaniach należących do kompetencji gminy. Wyznaczone na rysunkach Planu nr 2 i 3 korytarze ekologiczne mają przebieg orientacyjny - szczegółowy przebieg i szczegółowe zasady zagospodarowania korytarzy ekologicznych należy wyznaczać w lokalnych opracowaniach planistycznych w oparciu o aktualne opracowania ekofizjograficzne i inwentaryzacje przyrodnicze, z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań przestrzennych.
- **Zwiększanie lesistości** lądowych korytarzy ekologicznych w celu odzyskania ich drożności (docelowa odległość między płatami lasów, zadrzewień lub zakrzaczeń nie powinna przekraczać kilkuset metrów do 1 km i nie powinna być przecięta innymi barierami dla zwierząt); **nie należy zalesiać cennych przyrodniczo obszarów otwartych**, takich jak turzycowiska, bogate zespoły łąkowe, obszary podmokłe oraz osi i ciągów widokowych.

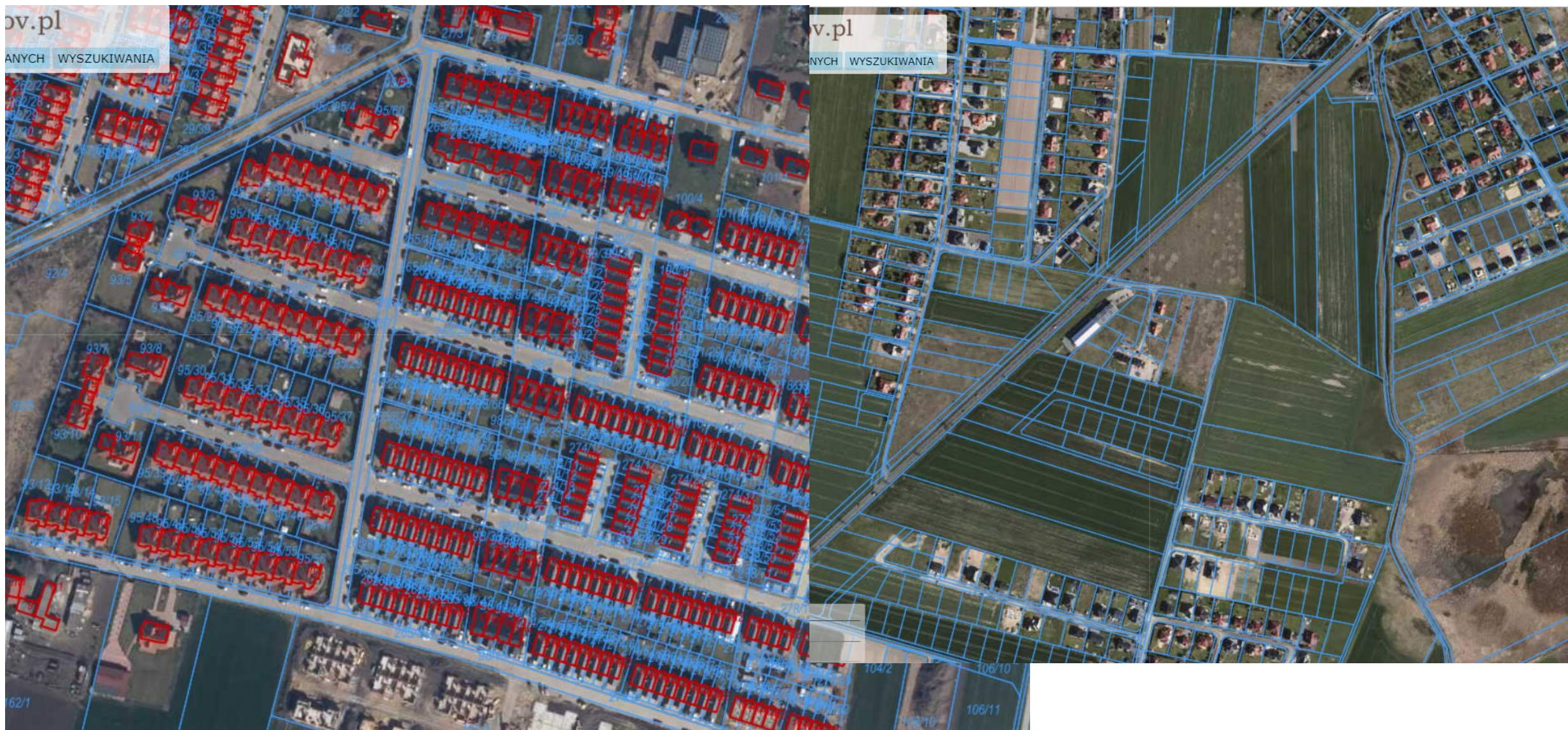
Miejskie obszary funkcjonalne

Trzy priorytetowe działania w MOF:

- Zintegrowany system transportu
- System zielonej infrastruktury
- Zrównoważony rozwój zabudowy



Jakie zjawiska zachodzą w przestrzeni województwa dolnośląskiego?



➤ System zielonej infrastruktury

Ustalenia obowiązujące dla gmin
w zakresie zasad zagospodarowania
Legnicko-Głogowskiego,
Jeleniogórskiego i Wałbrzyskiego
Obszaru Funkcjonalnego

CEL 1. Zapewnienie warunków zrównoważonego i równomiernego rozwoju społeczno-gospodarczego poprzez funkcjonalne kształtowanie hierarchicznej sieci osadniczej gwarantującej dostęp do usług i rynku pracy

➤ **Wzmocnienie potencjału ośrodka wojewódzkiego i ośrodków regionalnych poprzez integrację z ich obszarami funkcjonalnymi..**

- Zachowywanie pomiędzy jednostkami osadniczymi **wolnych od zabudowy terenów otwartych lub zalesionych**.
 - Zaleca się, aby miały one szerokość co najmniej 500 m.
- Zachowanie terenów otwartych, zagrożonych powodzią i podmokłych, jak również lasów, parków, alei drzew, obszarów tworzących korytarze ekologiczne, jako potencjału do budowy **systemu zielonej infrastruktury**.
- Wskazanie w studiach gmin **korytarzy ekologicznych**, w tym korytarzy rzecznych. Pozostawienie wzdłuż rzek, mniejszych cieków i urządzeń melioracji podstawowych pasów terenów zielonych, wolnych od zabudowy.
- Wskazanie w studiach gmin **powiązań (ciągłości) terenów zielonych** (otwartych), klasyfikowanych ze względu na sposób użytkowania jako obszary leśne, rolnicze, zadrzewione, parkowe, ogrody działkowe oraz związane z wodami powierzchniowymi – w tym mokradłowe.

16

ZWIĘKSZENIE SPRAWNOŚCI SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO I TRANSPORTU ZBIOROWEGO WE WROF

Działania z zakresu zwiększenia
udziału ruchu rowerowego w
transporcie WrOF

CEL 1. Zapewnienie
warunków zrównoważonego i
równomiernego rozwoju
społeczno-gospodarczego
poprzez funkcjonalne
kształtowanie hierarchicznej sieci
osadniczej gwarantującej dostęp
do usług i rynku pracy

- Zapobieganie peryferyzacji
ośrodków i obszarów
zagrożonych marginalizacją

➤ Zrównoważona mobilność - Promowanie bardziej zrównoważonych środków transportu

- Uwzględnienie głównych tras rowerowych, wyznaczonych w **Koncepcji sieci głównych tras rowerowych** województwa dolnośląskiego.
- Wyznaczenie elementów **systemu bike & ride** przy stacjach i przystankach kolejowych oraz pętlach tramwajowych a także dworcach autobusowych.
- Wyznaczenie tras rowerowych umożliwiających bezpośredni dojazd rowerem z punktów centralnych miejscowości położonych w promieniu do 7 km do **zintegrowanych węzłów przesiadkowych**.
- Utrzymanie rezerw terenowych na cele transportowe po **zlikwidowanych liniach kolejowych**, w celu zapewnienia możliwości realizacji inwestycji transportowych.
- Integrowanie transportu poprzez wyznaczanie w studiach gmin oraz budowę **gminnych i aglomeracyjnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych**.

➤ Zrównoważona mobilność - Promowanie bardziej zrównoważonych środków transportu

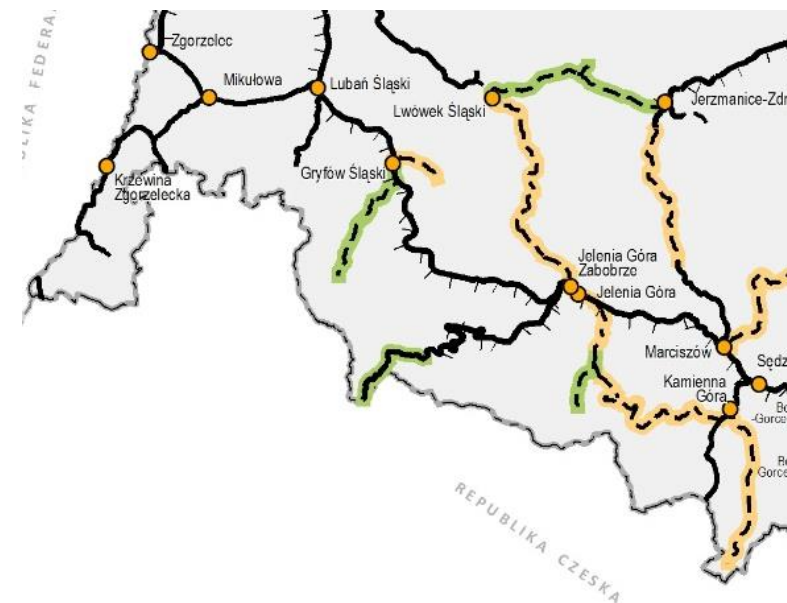
Postulaty kierowane do Rządu RP

CEL 1. Zapewnienie warunków zrównoważonego i równomiernego rozwoju społeczno-gospodarczego poprzez funkcjonalne kształtowanie hierarchicznej sieci osadniczej gwarantującej dostęp do usług i rynku pracy

➤ Zapobieganie peryferyzacji ośrodków i obszarów zagrożonych marginalizacją.

5. Zapobieganie peryferyzacji ośrodków względem głównych zespołów miejskich poprzez **multimodalny zrównoważony rozwój transportu**, w tym: rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych:

- 1) Kowary – Kamienna Góra,
- 2) Turoszów – Bogatynia,
- 3) Bielawa Zachodnia – Srebrna Góra,
- 4) Strzelin – Łagiewniki.



- linie kolejowe przejęte przez Samorząd Województwa
- linie kolejowe zaplanowane do przejęcia przez Samorząd Województwa
- główne i węzłowe stacje kolejowe
- linie kolejowe zelektryfikowane
- linie kolejowe nieelektryfikowane
- - - linie niedostępne dla ruchu

CEL 1. Zapewnienie warunków zrównoważonego i równomiernego rozwoju społeczno-gospodarczego poprzez funkcjonalne kształtowanie hierarchicznej sieci osadniczej gwarantującej dostęp do usług i rynku pracy

➤ zapewnienie odpowiedniego udziału terenów zieleni stanowiących przeciwwagę dla intensywnego zagospodarowania związanego z działalnością człowieka oraz służących codziennej rekreacji, w nowych oraz przekształcanych strukturach osadniczych

➤ Zrównoważony rozwój zabudowy

- Określenie odpowiednich **proporcji pomiędzy terenami zabudowy mieszkaniowej a publicznie dostępnymi terenami rekreacyjno-wypoczynkowymi**
- Ograniczenie przeznaczania pod zabudowę podlegającą **ochronie przed hałasem** terenów narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej.
- Planowanie rozwoju struktur przestrzennych w oparciu o metodę **Transit Oriented Development (TOD)**. Zaleca się:
 - lokalizowanie zabudowy mieszkaniowej wraz ze związanymi z nią usługami w pierwszej kolejności na terenach położonych w odległościach do: **800 m od stacji i przystanków kolejowych**, **400 m od przystanków autobusowych**,
 - wprowadzenie wytycznych zapewniających mieszkańcom jednostki osadniczej **pieszy dostęp o zasięgu do 800 m:**
 - do usług podstawowych** z zakresu oświaty, handlu, gastronomii, zdrowia, sportu i rekreacji – pozwalających na zaspokojenie większości codziennych potrzeb mieszkańców jednostki,
 - lub do przystanku komunikacji zbiorowej, szczególnie komunikacji kolejowej;**
 - wprowadzenie wytycznych pozwalających na ograniczenie zasięgu rozwoju przestrzennego jednostek osadniczych nieposiadających dostępu do stacji i przystanków kolejowych lub przystanków autobusowych lub niewyposażonych w szkołę.

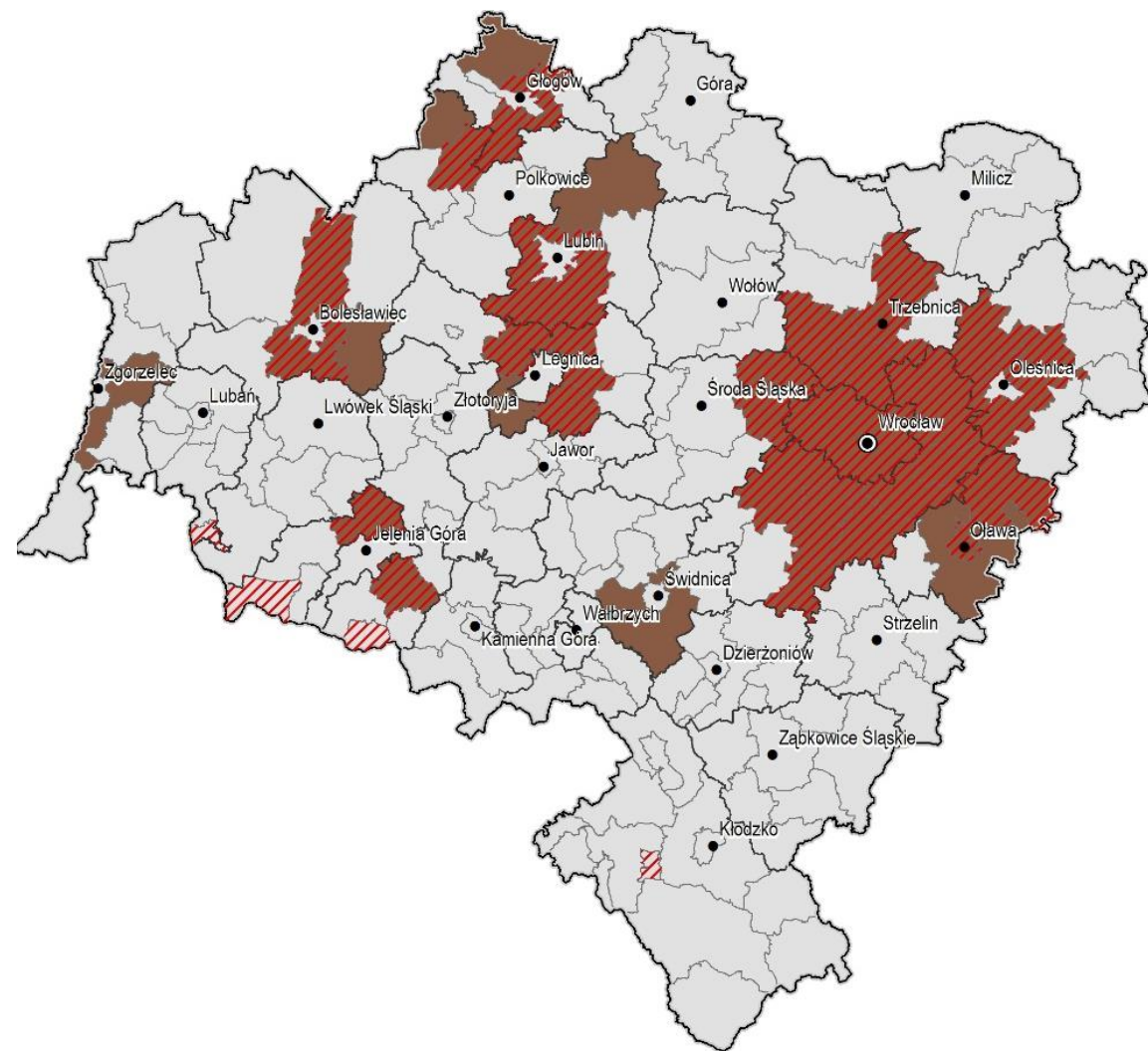
Tereny intensywnego rozwoju osadnictwa

27 gmin wiejskich, 5 miejsko-wiejskich, oraz dwa miasta:

Wrocław i Oława

- gminy podwrocławskie: Siechnice, Długołęka, Czernica, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Miękinia, Dobroszyce, Wisznia Mała, Oleśnica (wiejska), Oborniki Śląskie, Żórawina i Trzebnica, a także samo miasto Wrocław, miasto i gmina Oława, Jelcz-Laskowice i Jordanów Śląski.
- gminy wiejskie LGOF: Miłkowice, Kunice, Legnickie Pole, Lubin, Jerzmanowa, Głogów, Kotla,
- gminy wiejskie w otoczeniu niektórych miast powiatowych: Jeleniej Góry, Świdnicy, Bolesławca, Zgorzelca.

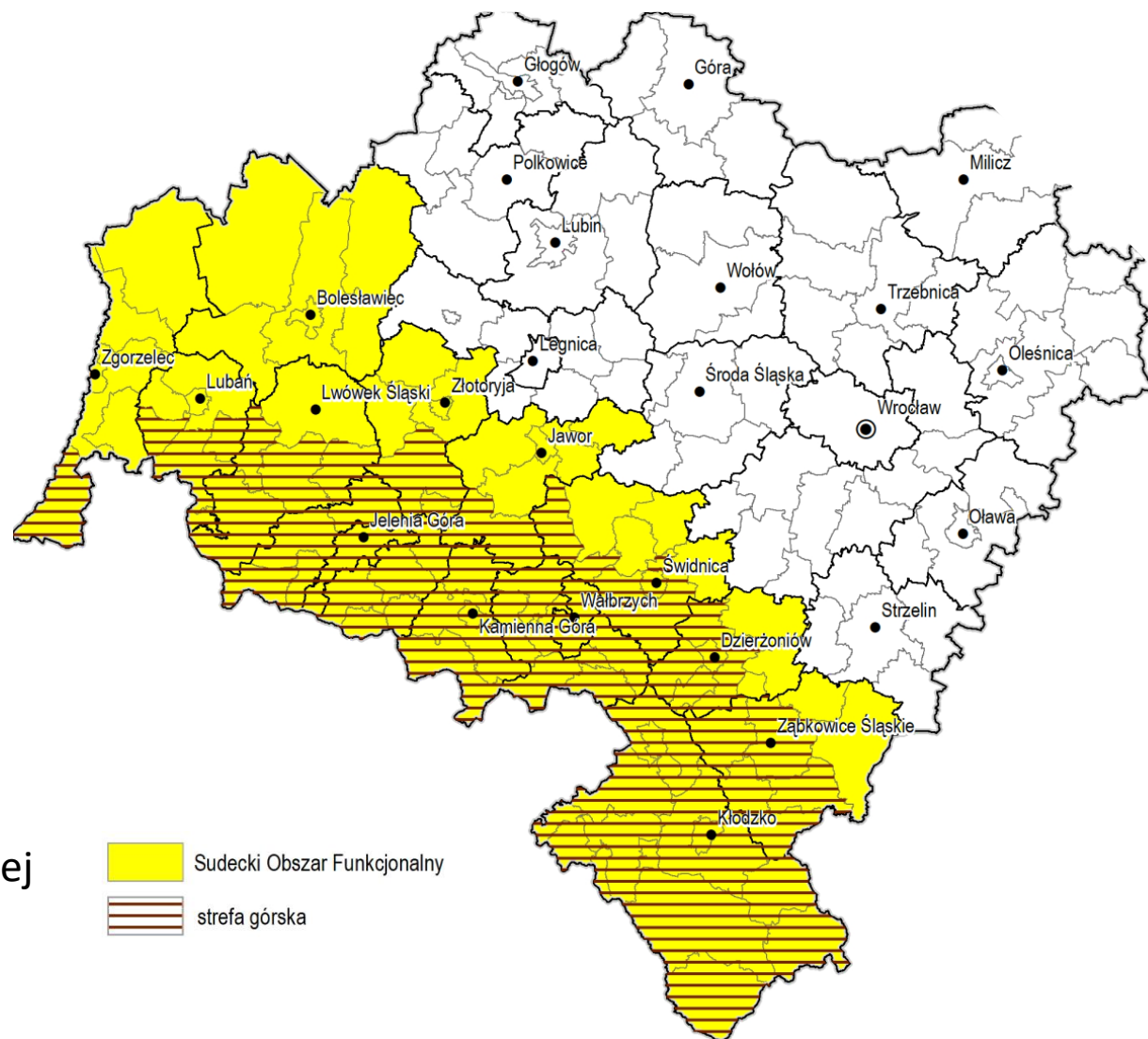
Intensywnością procesów osadniczych charakteryzują się również **gminy o charakterze turystyczno-wypoczynkowym**, tj.: Szklarska Poręba, Karpacz, Świeradów-Zdrój oraz Polanica-Zdrój. Jednakże intensywność tych procesów w większości opiera się wyłącznie na wzroście liczby mieszkań oddanych do użytku bez odnotowywanego w tym czasie napływu mieszkańców



Cel: sformułowanie rekomendacji dla kształtowania zrównoważonego rozwoju górskiego obszaru funkcjonalnego w województwie dolnośląskim w zakresie:

- prowadzenia racjonalnej gospodarki przestrzennej,
- zminimalizowania negatywnego oddziaływania na środowisko i krajobraz,
- kształtowania zrównoważonego systemu transportu.

Rekomendacje ułatwią koordynację działań strategicznych i planistycznych w GOF, umożliwią zastosowanie wspólnego podejścia do przyszłości tego obszaru oraz prowadzenie spójnej polityki rozwoju a także będą stanowiły materiał wejściowy do nowej strategii rozwoju województwa dolnośląskiego.



REGION SUDECKI – POTENCJAŁY / PROBLEMY - osadnictwo

POTENCJAŁY wyróżnione przez uczestników warsztatów:

1. Atrakcyjny teren zamieszkiwania w pięknym krajobrazie z zabudową sudecką.
2. Napływ ludzi pracujących zdalnie z dużych ośrodków oraz z Ukrainy.
3. Osiedlanie się nowych osób z potencjałem, często artystów, którzy integrują się z miejscowymi, korzystają z rzemiosła miejscowych.

PROBLEMY zidentyfikowane przez uczestników warsztatów (wybrane):

1. Depopulacja:
 - a. starzejące się społeczeństwo, ujemny przyrost naturalny,
 - b. stały odpływ młodych ludzi.
2. Dominujący wpływ globalnych funduszy inwestycyjnych na rynek nieruchomości i malejący wpływ czynników lokalnych na ceny budowy nowej infrastruktury mieszkaniowej, m.in. mieszkań komunalnych. Mieszkania i działki wykupowane przez ludzi nie mieszkających na stałe w danych miejscowościach - efekt wzrost cen poza możliwości nabywcze lokalnych społeczności.
3. Niezadowalające warunki zamieszkiwania:
 - a. słaby dostęp oraz jakość usług podstawowych,
 - b. deficyt wody oraz energii,
 - c. słaby dostęp do Internetu szerokopasmowego,
 - d. zanieczyszczenie powietrza w okresie zimowym.

REGION SUDECKI – POTENCJAŁY / PROBLEMY - transport

POTENCJAŁY wyróżnione przez uczestników warsztatów:

1. Istniejąca sieć kolejowa, w tym odbudowa niesfunkcjonujących odcinków
2. Budowa drogi ekspresowej S3 oraz planowanej S8 , które wpłyną znacząco na poprawę dostępności drogowej.
3. Duży potencjał ludności zamieszkałej w atrakcyjnej odległości dla dostępności rowerem/ samochodem do infrastruktury kolejowej.

PROBLEMY zidentyfikowane przez uczestników warsztatów (wybrane):

1. Wykluczenie komunikacyjne:
 - a. słaba dostępność do węzłów na drogach ekspresowych i autostradach,
 - b. niewystraczająca infrastruktura transportu kolejowego,
 - c. brak organizacji zintegrowanej komunikacji zbiorowej.
2. Brak systemu węzłów przesiadkowych w codziennej mobilności mieszkańców oraz obsłudze turystycznej, w tym niski stopień wyposażenia dla elektromobilności.
3. Zły stan techniczny lokalnej infrastruktury drogowej, m.in. z uwagi na wzmożony transport towarów masowych.
4. Stale rosnący wskaźnik zmotoryzowania mieszkańców.
5. Brak spójnej sieci ponadlokalnej infrastruktury rowerowej o charakterze turystycznym i transportowym.
6. Brak lokalnych systemów infrastruktury pieszej i rowerowej.

REGION SUDECKI – POTENCJAŁY / PROBLEMY – Środowisko przyrodnicze, kulturowe i krajobraz

POTENCJAŁY wyróżnione przez uczestników warsztatów:

1. Bogactwo zasobów naturalnych, w tym zasobów wód leczniczych i wód termalnych, walory klimatyczne występujące w uzdrowiskach górskiego obszaru Sudetów, urozmaicona rzeźba terenu.
2. Walory historyczno-kulturowe, powiązania widokowo-krajobrazowe, liczne obiekty i założenia zabytkowe wpisane do rejestru zabytków.
3. Obszar o największej w regionie i znaczącej w skali kraju atrakcyjności turystycznej oraz tradycji leczenia uzdrowiskowego.

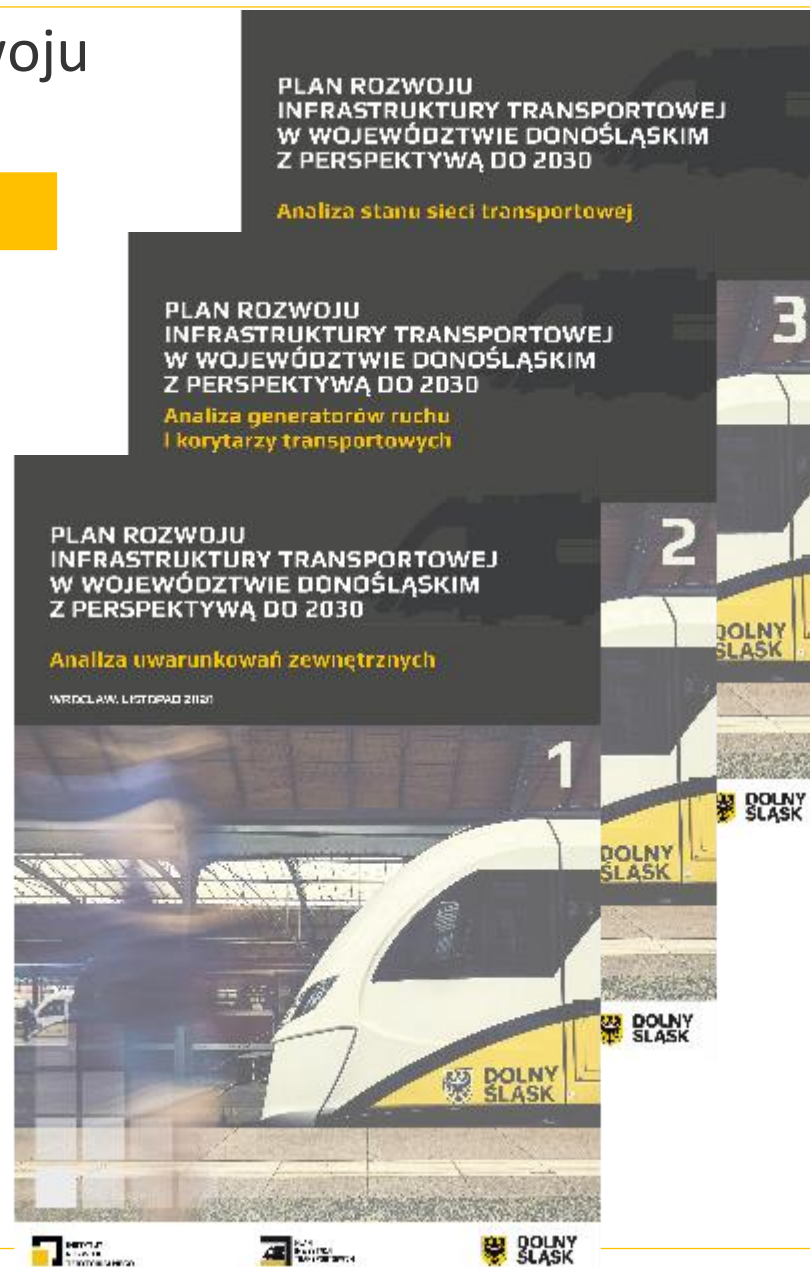
PROBLEMY zidentyfikowane przez uczestników warsztatów (wybrane):

1. Nieskuteczna ochrona obszarów i obiektów podlegających ochronie.
2. Degradacja krajobrazu oraz walorów historyczno-kulturowych i przyrodniczych, bezpowrotna utrata walorów wizualno-widokowych:
 - a) silny rozwój terenów zabudowanych oraz rozpraszanie zabudowy;
 - b) wycofanie się rolnictwa, zarastanie ekosystemów nieleśnych, utrata ekosystemów otwartych;
 - c) zabudowywane korytarze ekologiczne, utrata ciągłości ekologicznej, izolacja zespołów przyrodniczych;
 - d) zanikanie strefy buforowej pod lasem, zabudowywanie łąk i pastwisk,
 - e) przeinwestowanie ośrodków turystycznych;
 - f) nierównomierne rozłożenie ruchu turystycznego oraz silna punktowa presja turystyczna.
3. Zanik architektury charakterystycznej dla obszaru sudeckiego:
 - a) niezadawalający stan techniczny budynków i budowli, w tym zły stan techniczny części obiektów zabytkowych;
 - b) nowa architektura niedostosowana do istniejącej zabudowy

Polityka zrównoważonego rozwoju a infrastruktura transportu

Plan inwestycji transportowych

1. Analiza uwarunkowań zewnętrznych
2. Analiza generatorów ruchu i korytarzy transportowych
3. Analiza stanu sieci transportowej
4. Kierunki działań
5. Prognoza oddziaływania na środowisko



Odpowiedź na obecne potrzeby bez ograniczania szans przyszłych pokoleń

Plan inwestycji transportowych



- **minimalizacja zajętości terenu pod transport**
 - szersze wykorzystywanie transportu szynowego do przewozów masowych ludzi i towarów (realizacja potrzeb transportowych bez degradacji przestrzeni dla przyszłych pokoleń)
- **minimalizacja zużycia zasobów**
 - obsługa autobusowa przy słabych potokach i niekonkurencyjnym czasie przejazdu kolei (realizacja potrzeb transportowych bez angażowania nadmiernych środków)
- **zachowanie korytarzy komunikacyjnych**
 - wykorzystanie nieczynnych linii kolejowych dla ochrony pasów terenu (zapewnienie przyszłym pokoleniom możliwości przywrócenia funkcji kolejowych)

Transport zrównoważony i odporny na zmiany klimatyczne

Plan inwestycji transportowych



**PLAN
INWESTYCJI
TRANSPORTOWYCH**

- **ekstremalne ciepło i nasłonecznienie**
 - zielone standardy realizacji inwestycji
 - obwodnice umożliwiające zawężanie i zazielenianie ulic miejskich
- **opady ulewnego deszczu**
 - większy nacisk na przepuszczalne nawierzchnie kolejowe, rowerowe i piesze (w stosunku do inwestycji w nieprzepuszczalną infrastrukturę drogową)
 - rola zielonej infrastruktury umożliwiającej akumulację opadów
- **wahania temperatury wokół punktu zamarzania**
 - ochrona sieci trakcyjnych przez zarządców infrastruktury kolejowej
 - odporne rozwiązania techniczne nawierzchni drogowych



Wzrost gospodarczy, inkluzja społeczna, ochrona środowiska

Plan inwestycji transportowych



- **poprawa dostępu terenów inwestycyjnych do kolei**
 - umożliwienie obsługi przemysłu za pomocą transportu kolejowego, w tym kontenerów (efektywny finansowo transport ładunków koleją)
- **umożliwienie samodzielnych podróży osobom niepełnosprawnym**
 - dostęp do nauki i pracy bez angażowania innych osób czy konieczności motoryzacji indywidualnej (efektywny czasowo transport zbiorowy)
- **minimalizacja oddziaływania transportu na środowisko**
 - przewóz pasażerów i ładunków najmniejszym kosztem środowiskowym (efektywny terenowo zbiorowy transport osób i rzeczy, oparty na zasilaniu prądem świeżym)

Zlikwidowanie ubóstwa – problem wykluczenia transportowego

Plan inwestycji transportowych



- **likwidacja wykluczenia transportowego mieszkańców**
 - umożliwienie dostępu wszystkich powiatów do pasażerskiego transportu regionalnego (uniezależnienie od konieczności posiadania własnego samochodu)
- **stworzenie kręgosłupa sieci transportu pasażerskiego**
 - zbudowanie szkieletu umożliwiającego stworzenie efektywnej sieci szkół ponadpodstawowych i innych usług wyższego rzędu, dostępnych dla wszystkich mieszkańców regionu
- **udostępnienie sieci kolejowej w regionie**
 - realizacja masowych przewozów turystycznych za pomocą kolei
 - udostępnienie masowych przewozów ładunków dla przemysłu w regionie

Dziękujemy za uwagę!

Agnieszka Wałęga

agnieszka.walega@irt.wroc.pl

Bogusław Molecki

boguslaw.molecki@irt.wroc.pl

Posiedzenie Komisji

Polityki Rozwoju Regionalnego i Gospodarki,

Wrocław, 18 kwietnia 2023 r.