



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



POTRZEBY I PROBLEMY W ZAKRESIE POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH W RAMACH PROJEKTU „ZINTEGROWANY SYSTEM POWIĄZAŃ MIAST W LEGNICKO - GŁOGOWSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM (LGOF)” WARSZTATY

STUDIA TRANSPORTOWE
EKONOMIKA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO
Jarosław OLSZEWSKI ZESPÓŁ PPU INKOM S.C. KATOWICE

LEGNICA, 10 CZERWCA 2014 ROKU



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



***ANALIZY EKONOMICZNE
SĄ ELEMENTEM WSPOMAGANIA
PROCESÓW KSZTAŁTOWANIA RACJONALNYCH
UKŁADÓW DROGOWYCH
I SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH***



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



EFEKTY ANALIZ EKONOMICZNYCH

- **STWIERDZENIE CZY PROPONOWANA INWESTYCJA MA UZASADNIENIE Z PUNKTU WIDZENIA RACJONALNOŚCI WYDATKOWANIA ŚRODKÓW PUBLICZNYCH**
- **PORÓWNANIE WARIANTÓW INWESTYCYJNYCH I WSKAZANIE NAJKORZYSTNIEJSZEGO**
- **RACJONALIZACJA PROGRAMÓW ROZBUDOWY MIEJSKICH UKŁADÓW KOMUNIKACYJNYCH**



EFEKTY ANALIZ EKONOMICZNYCH



STWIERDZENIE CZY PROPONOWANA INWESTYCJA MA UZASADNIENIE Z PUNKTU WIDZENIA RACJONALNOŚCI WYDATKOWANIA ŚRODKÓW PUBLICZNYCH

CZĘSTO SIĘ ZDARZA, ŻE PROJEKTOWANA INWESTYCJA CECHUJE SIĘ WSKAŹNIKAMI EFEKTYWNOŚCI POZYTYWNYMI (DODATNIMI), JEDNAK ICH POZIOM JEST STOSUNKOWO NISKI. W TAKIEJ SYTUACJI ZALECA SIĘ INWESTOROWI POSZUKIWANIE SPOSOBÓW NA OGRANICZENIE NAKŁADÓW ALBO ODSUNIĘCIE PROJEKTU NA DALSZE LATA. SUGESTIE MOGĄ DOTYCZYĆ TAKŻE ZMIANY ZAŁOŻEŃ PROJEKTU ALBO REZYGNACJI Z NIEGO NA RZECZ INWESTYCJI CECHUJĄCEJ SIĘ WYŻSZĄ EFEKTYWNOŚCIĄ.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

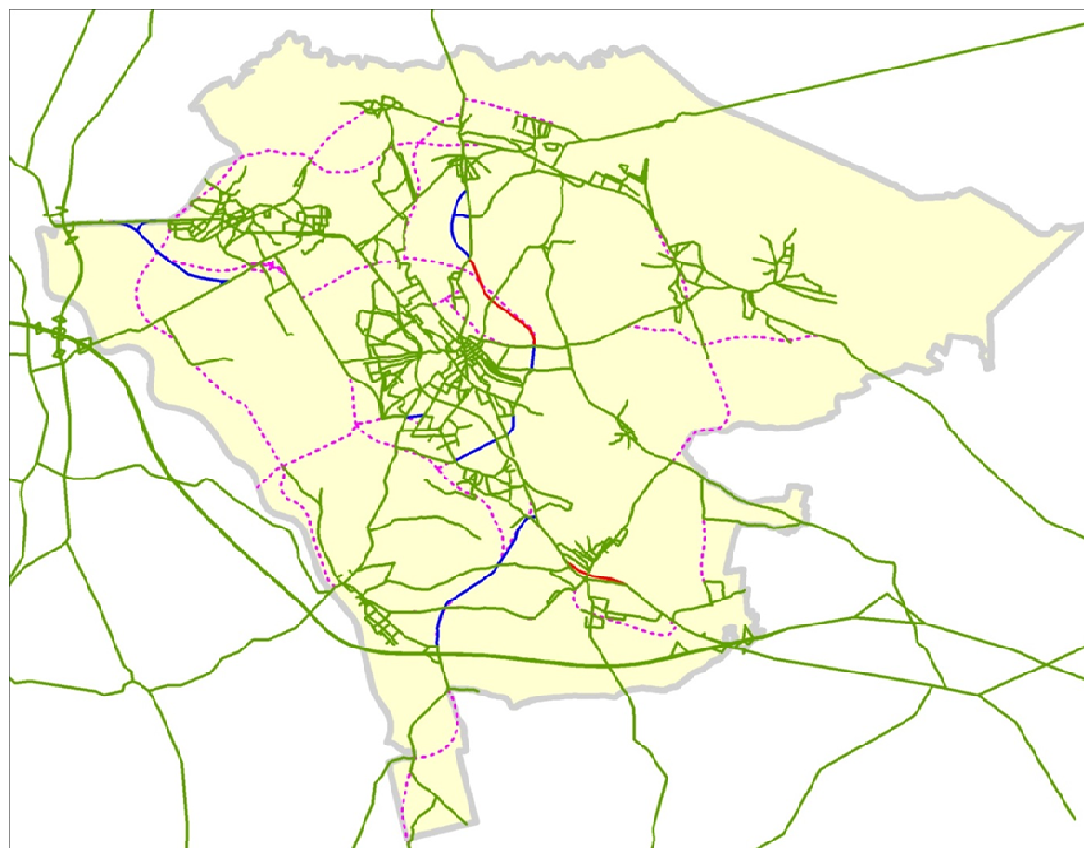


EFEKTY ANALIZ EKONOMICZNYCH

LEGENDA

-  Sieć istniejąca
-  Sieć do 2012
-  Sieć do 2020
-  Sieć weryfikowana
na etapie Studium
Komunikacyjnego
w 2003 roku

Weryfikacja pod względem efektywności
ekonomicznej możliwa po uprzednim
wykonaniu analiz ruchowych oraz
sparametryzowaniu poszczególnych
inwestycji pod względem kosztowym



EFEKTY ANALIZ EKONOMICZNYCH

● **PORÓWNANIE WARIANTÓW INWESTYCYJNYCH I WSKAZANIE NAJKORZYSTNIEJSZEGO**

DZIĘKI ANALIZOM EKONOMICZNYM BARDZO CZĘSTO UZYSKUJE SIĘ DODATKOWE INFORMACJE UMOŻLIWIAJĄCE PODEJMOWANIE RACJONALNYCH DECYZJI PLANISTYCZNYCH I REALIZACYJNYCH.

DOTYCZY TO TAKŻE LOKOWANIA NOWYCH OBIEKTÓW – GENERATORÓW DUŻEGO RUCHU



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



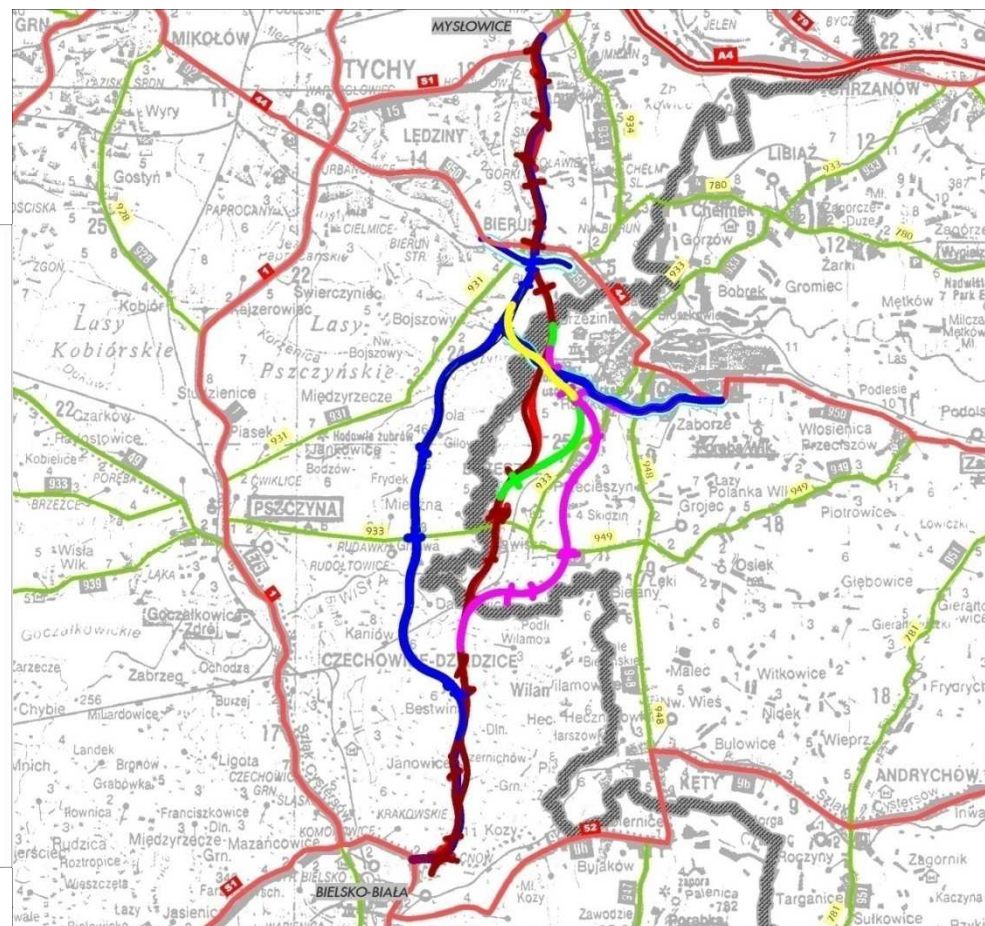
EFEKTY ANALIZ EKONOMICZNYCH

WARTOŚĆ WSKAŹNIKA EIRR DLA WARIANTÓW DROGI EKSPRESOWEJ S1

OBJAŚNIENIA

WARTOŚĆ WSKAŹNIKA EIRR

	WARIANT I	W1 - 28,74
	WARIANT II	W2 - 29,51
	WARIANT III	W3 - 31,42
	WARIANT IV	W4 - 32,88
	WARIANT V	W5 - 26,50
	WARIANT VI	W6 - 32,19
	PROJ. OBWODNICE	





EFEKTY ANALIZ EKONOMICZNYCH

● **RACJONALIZACJA PROGRAMÓW ROZBUDOWY MIEJSKICH UKŁADÓW KOMUNIKACYJNYCH**

BIORĄC POD UWAGĘ DANE RUCHOWE ORAZ SZACUNKOWE NAKŁADY
INWESTYCYJNE MOŻNA DOKONYWAĆ „USZCZUPLENIA” WYJŚCIOWEGO UKŁADU
DROGOWEGO O ELEMENTY MAJĄCE NAJMNIEJSZĄ EFEKTYWNOŚĆ.
UKSZTAŁTOWANY W TEN SPOSÓB DOCELOWY UKŁAD CHARAKTERYZUJE SIĘ
WYŻSZĄ EFEKTYWNOŚCIĄ OD WERSJI „WYJŚCIOWEJ” (POCZĄTKOWEJ,
PIERWOTNEJ)



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



EFEKTY ANALIZ EKONOMICZNYCH

ETAPOWANIE PLANOWANEJ ROZBUDOWY UKŁADU DROGOWEGO MIASTA

OBJAŚNIENIA

ZAKRES ZADANIA:

BUDOWA NOWEGO ODCINKA, WĘZŁA

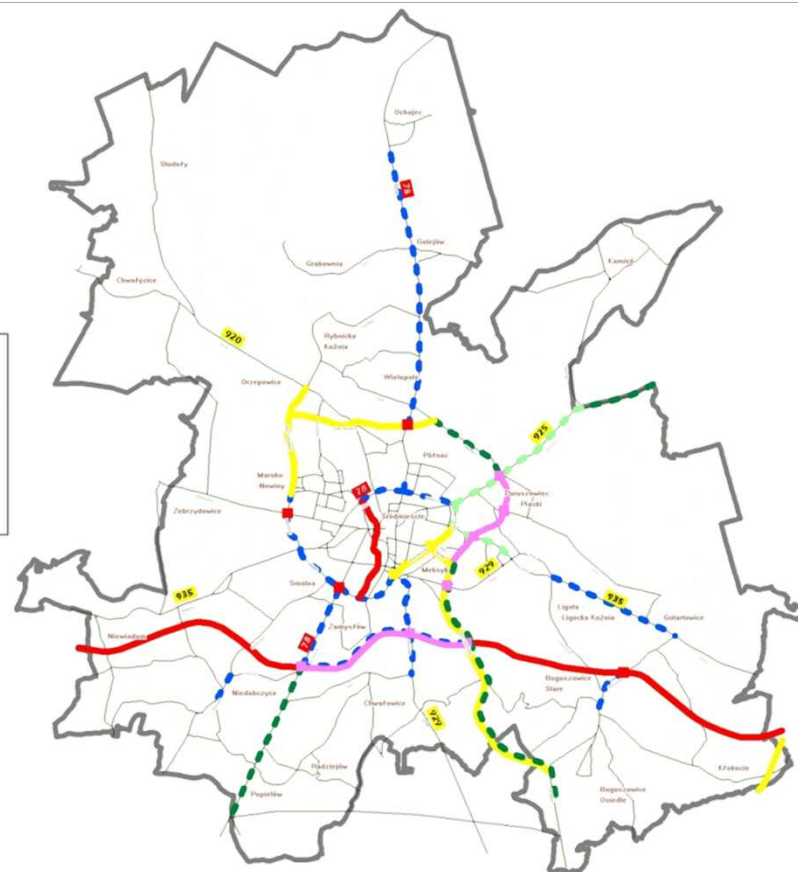
PRZEBUDOWA (ROZBUDOWA PRZEKROJU)

E T A P Y:

DO 2010 R.

DO 2015 R.

DO 2020 R.





EFEKTY ANALIZ EKONOMICZNYCH

Tabela 1. Przewidywane (prognozowane) nakłady na rozwój infrastruktury drogowej w mieście Rybnik

Rok	ŚRODKI FINANSOWE [ZŁ]				
	Z budżetu miasta	Z funduszy strukturalnych	Inne (GFOŚiGW)	Razem	Razem narastająco
1	2	3	4	5	6
2005	9.731.999	19.405.064		29.137.063	29.137.063
2006	11.725.051	31.216.965		42.942.016	72.079.079
2007	4.359.373	13.078.119	300.000	17.737.492	89.816.571
2008	10.000.000	24.000.000		34.000.000	123.816.571
2009	10.000.000	24.000.000		34.000.000	157.816.571
2010	10.000.000	24.000.000		34.000.000	191.816.571
2011	10.000.000	24.000.000		34.000.000	225.816.571
2012	10.000.000	24.000.000		34.000.000	259.816.571
2013	10.000.000	24.000.000		34.000.000	293.816.571
2014	10.000.000	24.000.000		34.000.000	327.816.571
2015	10.000.000	24.000.000		34.000.000	361.816.571
2016	10.000.000	24.000.000		34.000.000	395.816.571
2017	10.000.000	24.000.000		34.000.000	429.816.571
2018	10.000.000	24.000.000		34.000.000	463.816.571
2019	10.000.000	24.000.000		34.000.000	497.816.571
2020	10.000.000	24.000.000		34.000.000	531.816.571
Łącznie:	155.816.423	375.700.148	300.000	531.816.571	



EFEKTY ANALIZ EKONOMICZNYCH

Tabela 3. Plan finansowania programu inwestycyjnego (bez drogi regionalnej)

Okres	Nakłady inwestycyjne na drogi i ulice miejskie	Środki finansowe deklarowane przez miasto	Bilans [poz. 3 – poz. 2]
1	2	3	4
Razem ETAP I (2005 – 2009)	162.982.411	157.816.571	- 5.165.840
Razem ETAP II (2010 – 2014)	175.485.472	170.000.000	- 5.485.472
Razem ETAP III (2015 – 2019)	175.274.444	170.000.000	- 5.274.444
ŁĄCZNIE 2005-2019	513.742.327	497.816.571	- 15.925.756
Rok 2020		34.000.000	+ 34.000.000
ŁĄCZNIE 2005 - 2020	513.742.327	531.816.571	+ 18.074.244



METODYKA ANALIZ

WSKAŹNIKI OCENY EFEKTYWNOŚCI EKONOMICZNEJ PROJEKTU

ENPV (Economic Net Present Value)	Ekonomiczna zaktualizowana wartość netto Suma korzyści użytkowników i otoczenia w 20 – 25 letnim okresie eksploatacji inwestycji minus nakłady na inwestycję
BCR (Benefit Cost Ratio)	Korzyści do kosztów Stosunek (iloraz) sumy korzyści użytkowników i otoczenia w 20 – 25 letnim okresie eksploatacji inwestycji do nakładów na inwestycję
EIRR (Economic Internal Rate of Return)	Ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu Stopa dyskontowa, przy której ENPV = 0, czyli bieżące korzyści są równe bieżącym kosztom



ZASTOSOWANIA ANALIZ EKONOMICZNYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

OCENA I RACJONALIZACJA ISTNIEJĄCYCH SYSTEMÓW TRANSPORTU PUBLICZNEGO.

**TYPOWYMI PROBLEMAMI, KTÓRE MOŻNA ROZWIĄZYWAĆ PRZY UŻYCIU
METOD ANALIZY EFEKTYWNOŚCI EKONOMICZNEJ SĄ:**

- WYBÓR GAŁĘZI TRANSPORTU (KOLEJ, TRAMWAJ, TROLEJBUS, AUTOBUS, MIKROBUS)
- DOBÓR ŚRODKA PRZEWOZOWEGO
- UKŁAD TRAS I LINII KOMUNIKACYJNYCH
- SYSTEMY ZARZĄDZANIA I NADZORU

**W PRZYPADKU DOSTĘPU DO INFORMACJI Z BADAŃ ANKIETOWYCH
WŚRÓD MIESZKAŃCÓW MOŻLIWE JEST TAKŻE OKREŚLENIE:**

- SPODZIEWANEGO PODZIAŁU ZADAŃ MIĘDZY SYSTEMAMI TRANSPORTU (INDYWIDUALNYM I PUBLICZNYM)
- SYSTEMU TARYFOWEGO



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ZASTOSOWANIA ANALIZ EKONOMICZNYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

WYBÓR GAŁĘZI TRANSPORTU (KOLEJ, TRAMWAJ, TROLEJBUS, AUTOBUS, MIKROBUS)

W SYTUACJI, GDY WARUNKI TERENOWE POZWALAJĄ NA WYBÓR POMIĘDZY RÓŻNYMI GAŁĘZIAMI TRANSPORTU, GŁÓWNYM CZYNNIKIEM WYBORU POWINNY BYĆ WZGLĘDY EKONOMICZNE. DZIĘKI METODOM ANALIZY EKONOMICZNEJ MOŻLIWE JEST OKREŚLENIE ŚRODKA PRZEWOZOWEGO ADEKWATNEGO DO POTOKU PASAŻERSKIEGO - POSZCZEGÓLNE GAŁĘZIE MAJĄ PUŁAPY PRZEWOZOWE OKREŚLONE NIE TYLKO POJEMNOŚCIĄ ŚRODKÓW PRZEWOZOWYCH ORAZ MOŻLIWOŚCIAMI TECHNICZNYMI (NP. CZĘSTOTLIWOŚĆ) ALE TAKŻE JEDNOSTKOWYMI KOSZTAMI PRZEWOZU PASAŻERA.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ZASTOSOWANIA ANALIZ EKONOMICZNYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

DOBÓR ŚRODKA PRZEWOZOWEGO

KLASYCZNYM PROBLEMEM DO ROZWIĄZANIA JEST TO,
CZY Z UWAGI NA DUŻE WAHANIA POTOKÓW PASAŻERSKICH W CIĄGU DOBY,
NIE BYŁOBY KORZYSTNE ZAKUPIENIE I WYKORZYSTYWANIE W GODZINACH POZASZCZYTOWYCH
TABORU O MAŁEJ LICZBIE MIEJSC.
PODOBNYM PROBLEMEM JEST TAKŻE OBSŁUGA W GODZINACH SZCZYTU - WYBIERA SIĘ WTEDY
POMIĘDZY RZADKIMI KURSAMI TABOREM WIELKOPOJEMNYM A CZĘSTSZYMI REALIZOWANYMI
MAŁYMI AUTOBUSAMI.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ZASTOSOWANIA ANALIZ EKONOMICZNYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

UKŁAD TRAS I LINII KOMUNIKACYJNYCH

DOŚWIADCZENIA WSKAZUJĄ, ŻE OPTYMALIZACJA UKŁADU TRAS I LINII KOMUNIKACYJNYCH
PRZYNOSI NAJWIĘKSZE KORZYŚCI FINANSOWE.

WCIAŻ FUNKCJONUJĄ LINIE, KTÓRE ZOSTAŁY UKSZTAŁTOWANE PRZED LATY DLA OBSŁUGI
KONKRETNÝCH, DZIŚ CZĘSTO JUŻ NIEISTNIEJĄCYCH, GENERATORÓW RUCHU, A ICH
MARSZRUTA WYNIKAŁA NP. Z POWIĄZAŃ FABRYKI Z ZAKŁADOWYMI OSIEDLAMI. DZISIEJSZE
POTRZEBY POWIĄZAŃ POSZCZEGÓLNYCH OBSZARÓW AGLOMERACJI SĄ JUŻ ZUPEŁNIE INNE.

DOBRYM SPOSOBEM RACJONALIZACJI WYDATKÓW NA KOMUNIKACJĘ ZBIOROWĄ JEST
ZASTĄPIENIE UKŁADU LINII KRAŻĄCYCH PO CAŁYM OBSZARZE NA LINIE MAGISTRALNE I
DOWOZOWE. TAKA ZMIANA JEST ZAZWYCZAJ POCZĄTKOWO KONTESTOWANA PRZEZ
PASAŻERÓW, GDYŻ WIĄŻE SIĘ Z PRZESIADKAMI, JEDNAK PO PEWNYM CZASIE ZACZYNAJĄ ONI
DOSTRZEGAĆ KORZYŚCI.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ZASTOSOWANIA ANALIZ EKONOMICZNYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

SYSTEM ZARZĄDZANIA I NADZORU

ROZWÓJ TECHNIKI SPOWODOWAŁ, ŻE MOŻLIWE JEST STOSOWANIE NOWOCZESNYCH
I PRZYJAZNYCH DLA ORGANIZATORÓW I KORZYSTAJĄCYCH
Z KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ SYSTEMÓW STEROWANIA RUCHEM.
PRZY WYBORZE KONKRETNEGO SYSTEMU WARTO SIĘ POSŁUGIWAĆ TAKŻE RACHUNKIEM
EKONOMICZNYM, W KTÓRYM ZWALORYZOWANIU PODLEGAJĄ NIE TYLKO KOSZTY ZAKUPU
I PÓŹNIEJSZEJ OBSŁUGI SYSTEMU, ALE TAKŻE RZECZYWISTE KORZYŚCI
JAKIE PRZYNIESIE JEGO STOSOWANIE.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ZASTOSOWANIA ANALIZ EKONOMICZNYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

PODZIAŁ ZADAŃ MIĘDZY SYSTEMAMI TRANSPORTU

BADANIA ANKIETOWE POZWALAJĄ ZORIENTOWAĆ SIĘ
CZY I POD JAKIMI WARUNKAMI OSOBY WYKORZYSTUJĄCE
W PRZEMIESZCZENIACH SAMOCHODY OSOBOWE
BYŁYBY SKŁONNE PRZESIAĆ SIĘ
DO ŚRODKÓW KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ZASTOSOWANIA ANALIZ EKONOMICZNYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

SYSTEM TARYFOWY

SYSTEM TARYFOWY JEST JEDNYM Z PODSTAWOWYCH NARZĘDZI
POLITYKI KOMUNIKACYJNEJ W OBSZARACH OBSŁUGIWANYCH
PRZEZ KOMUNIKACJĘ ZBIOROWĄ. POWINIEN ON BYĆ SKONSTRUOWANY TAK,
BY NIE DYSKRYMINOWAŁ NIEKTÓRYCH GRUP PASAŻERÓW
(A TAKŻE POTENCJALNYCH PASAŻERÓW),
NP. PODRÓŻUJĄCYCH NA BARDZO KRÓTKICH DYSTANSACH
ALBO TYCH, KTÓRZY Z UWAGI NA UKŁAD LINII ZMUSZENI SĄ DO PRZESIADEK.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Problem:

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ ?

TAK, ALE



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ – DOKTRYNA EKONOMII, ZAKŁADAJĄCA JAKOŚĆ ŻYCIA NA POZIOMIE NA JAKI POZWALA OBECNY ROZWÓJ CYWILIZACYJNY

MODEL TAKIEJ GOSPODARKI ZAKŁADA ODPOWIEDNIO
I ŚWIADOMIE UKSZTAŁTOWANE RELACJE
POMIĘDZY WZROSTEM GOSPODARCZYM,
DBAŁOŚCIĄ O ŚRODOWISKO (NIE TYLKO PRZYRODNICZE,
ALE TAKŻE SZTUCZNE – WYTWORZONE PRZEZ CZŁOWIEKA)
ORAZ JAKOŚCIĄ ŻYCIA (W TYM ZDROWIEM CZŁOWIEKA)



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



*W DNIU 28.03.2011 R. KOMISJA EUROPEJSKA OPUBLIKOWAŁA
NOWĄ BIAŁĄ KSIĘGĘ DLA TRANSPORTU.*

O JEJ GŁÓWNYM PRZESŁANIU MÓWI TYTUŁ:
„PLAN UTWORZENIA JEDNOLITEGO
EUROPEJSKIEGO OBSZARU TRANSPORTU –
DĄŻENIE DO OSIĄGNIĘCIA KONKURENCYJNEGO
I OSZCZĘDNEGO ZASOBOWO
SYSTEMU TRANSPORTU”



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ZDANIEM AUTORÓW BIAŁEJ KSIĘGI:

TRANSPORT STANOWI FUNDAMENT GOSPODARKI I SPOŁECZEŃSTWA,
UMOŻLIWIA WZROST GOSPODARCZY I TWORZENIE NOWYCH MIEJSC
PRACY SPRZYJA PODWYŻSZANIU JAKOŚCI ŻYCIA SPOŁECZEŃSTWA,
GDYŻ UMOŻLIWIA LUDZIOM SWOBODNE PODRÓŻOWANIE.

SKUTECZNY TRANSPORT JEST NIEZBĘDNYM WARUNKIEM PEŁNEJ
INTEGRACJI WSZYSTKICH REGIONÓW W ŚWIATOWEJ GOSPODARCE.

PRZEMYSŁ TRANSPORTOWY ZATRUDNIA W UE OK. 10 MLN OSÓB
I ODPOWIADA ZA OK. 5% PKB WSPÓLNOTY.



RÓWNOCZEŚNIE AUTORZY BIAŁEJ KSIĘGI UWAŻAJĄ, ŻE:

- TRANSPORT EUROPEJSKI ZNAJDUJE SIĘ OBECNIE NA ROZDROŻU
- PRZESTRZEGAJĄ PRZED NIEBEZPIECZEŃSTWAMI WYNIKAJĄCYMI Z MALEJĄCEJ DOSTĘPNOŚCI ZASOBÓW
- PRZESTRZEGAJĄ PRZED OGRANICZENIAMI W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

NAJWIĘKSZYMI PROBLEMAMI W MIASTACH SĄ ZATORY, ZŁA JAKOŚĆ POWIETRZA

I HAŁAS. TRANSPORT MIEJSKI ODPOWIADA ZA OK. JEDNĄ CZWARTĄ EMISJI CO₂ Z TRANSPORTU OGÓŁEM. W MIASTACH WYDARZA SIĘ RÓWNIEŻ 69 % WYPADKÓW DROGOWYCH.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



*RECEPTĄ MA BYĆ
ROZWÓJ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO UE
W ZGODZIE Z ZASADĄ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU*

WIZJA KONKURENCYJNEGO I ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU ZAKŁADA
ZAPEWNIENIE WZROSTU SEKTORA TRANSPORTU I WSPIERANIE
MOBILNOŚCI PRZY JEDNOCZESNYM OSIĄGNIĘCIU DO 2050 R. CELU
OBNIŻENIA EMISJI O 60%

KIERUNKI DZIAŁAŃ:

- MUSZĄ POWSTAĆ NOWE WZORCE TRANSPORTU, POZWALAJĄCE NA TRANSPORT WIĘKSZEJ LICZBY TOWARÓW I PASAŻERÓW ZA POMOCĄ NAJWYDAJNIEJSZYCH ŚRODKÓW LUB KOMBINACJI TAKICH ŚRODKÓW.
- TRANSPORT INDYWIDUALNY POWINIEN OGRANICZAĆ SIĘ DO OSTATNICH ODCINKÓW PODRÓŻY. ON RÓWNIEŻ MUSI BYĆ EKOLOGICZNY.
- NALEŻY WYKORZYSTYWAĆ TECHNOLOGIE INFORMACYJNE (NP. W ZAKRESIE SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA RUCHEM I INFORMACJI), GDYŻ UMOŻLIWIAJĄ PROSTSZY I BARDZIEJ NIEZAWODNY TRANSPORT.
- UŻYTKOWNICY TRANSPORTU POWINNI OPŁACAĆ JEGO PEŁNE KOSZTY W ZAMIAN ZA MNIEJSZE ZAGĘSZCZENIE RUCHU, WIĘCEJ INFORMACJI, LEPSZE USŁUGI I WIĘKSZE BEZPIECZEŃSTWO.



W EFEKCIE TYCH DZIAŁAŃ POWINIEN POWSTAĆ KONKURENCYJNY I ZRÓWNOWAŻONY SYSTEM TRANSPORTOWY OBEJMUJĄCY:

- EFEKTYWNĄ SIEĆ MULTIMODALNEGO PODRÓŻOWANIA I TRANSPORTU MIĘDZY MIASTAMI,
- RÓWNE SZANSE NA CAŁYM ŚWIECIE DLA PODRÓŻOWANIA NA DALEKIE ODLEGŁOŚCI I MIĘDZYKONTYNETALNEGO TRANSPORTU TOWARÓW,
- EKOLOGICZNY TRANSPORT MIEJSKI I DOJAZDY DO PRACY.

OSIĄGNIĘCIE CELÓW W ZAKRESIE TRANSPORTU MIEJSKIEGO ODBYWAĆ SIĘ BĘDZIE WSKUTEK PRZEJŚCIA NA BARDZIEJ EKOLOGICZNE ŚRODKI TRANSPORTU, A TAKŻE POPRZECZ ZWIĘKSZENIE LICZBY PRZEMIESZCZEŃ ODBYWANYCH PIESZO LUB ROWEREM.

EFEKTYWNY TRANSPORT OSÓB I TOWARÓW MIĘDZY MIASTAMI WYMAGAĆ BĘDZIE:

- LEPSZEJ INTEGRACJI SIECI LINIOWEJ I PUNKTOWEJ (STACJE, PRZYSTANKI) RÓŻNYCH GAŁĘZI TRANSPORTU. PODRÓŻ WIELOMA ŚRODKAMI TRANSPORTU UŁATWIAĆ POWINNY SYSTEMY INFORMACJI INTERNETOWEJ I ELEKTRONICZNEJ REZERWACJI I PŁATNOŚCI,
- KONSOLIDACJI TOWARÓW ALBO OSÓB PRZEWOŻONYCH NA DUŻE ODLEGŁOŚCI. OZNACZA TO WIĘKSZE WYKORZYSTANIE AUTOBUSÓW I AUTOKARÓW, TRANSPORTU KOLEJOWEGO I LOTNICZEGO W PRZYPADKU PASAŻERÓW, ZAŚ W PRZYPADKU TOWARÓW – ROZWIĄZANIA MULTIMODALNE OPARTE NA ŚRODKACH TRANSPORTU WODNEGO I KOLEJOWEGO NA DALEKIE ODLEGŁOŚCI,

EFEKTYWNY TRANSPORT OSÓB I TOWARÓW MIĘDZY MIASTAMI WYMAGAĆ BĘDZIE:

- PRZEPROWADZENIA INWESTYCJI NA SIECI KOLEJOWEJ (ROZSZERZENIE SIECI, UNOWOCZEŚNIENIE, ZWIĘKSZENIE PRZEPUSTOWOŚCI) NIEZBĘDNYCH DO UMOŻLIWIENIA SKUTECZNEGO KONKUROWANIA PRZEZ TRANSPORT KOLEJOWY Z SAMOCHODOWYM, W TYM PRZEJĘCIA WIĘKSZEJ PROPORCJI TRANSPORTU TOWARÓW (A TAKŻE PASAŻERÓW) NA ŚREDNIE I DALEKIE ODLEGŁOŚCI. SAMOCHODY CIĘŻAROWE BĘDĄ NADAL W ZNACZNYM STOPNIU WYKORZYSTYWANE DO TRANSPORTU TOWARÓW NA BLISKIE I ŚREDNIE ODLEGŁOŚCI (DO OK. 300 KM),
- WYKORZYSTANIA POTENCJAŁU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH, KTÓRE MOGĄ ODEGRAĆ WIĘKSZĄ ROLĘ, W SZCZEGÓLNOŚCI POPRZECZ TRANSPORT TOWARÓW W GŁĄB LĄDU I STWORZENIE POŁĄCZENIA Z MORZAMI EUROPEJSKIMI,



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



EFEKTYWNY TRANSPORT OSÓB I TOWARÓW MIĘDZY MIASTAMI WYMAGAĆ BĘDZIE:

- SPRAWNYCH POŁĄCZEŃ PORTÓW MORSKICH, PEŁNIĄCYCH ROLĘ WIELKICH CENTRÓW LOGISTYCZNYCH, Z OBSZARAMI WEWNĄTRZ LĄDU,
- STWORZENIA NA OBSZARZE UE SPECJALNIE ZAPROJEKTOWANYCH KORYTARZY TRANSPORTOWYCH, OPTYMALNYCH POD WZGLĘDEM WYKORZYSTANIA ENERGII I EMISJI ORAZ MINIMALIZACJI WPŁYWU NA ŚRODOWISKO, A TAKŻE ATRAKCYJNYCH ZE WZGLĘDU NA NIEZAWODNOŚĆ, OGRANICZONE ZAGĘSZCZENIE RUCHU I NISKIE KOSZTY DZIAŁANIA I ADMINISTRACYJNE.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



CO NALEŻY UCZYNIĆ (WG AUTORÓW BIAŁEJ KSIĘGI TRANSPORTU)?

W KONTEKŚCIE MIEJSKIM DLA OGRANICZENIA ZATORÓW I EMISJI
NIEZBĘDNA JEST STRATEGIA ŁĄCZONA OBEJMUJĄCA PLANOWANIE
PRZESTRZENNE, SYSTEMY CEN, WYDAJNE USŁUGI TRANSPORTU
PUBLICZNEGO, INFRASTRUKTURĘ DLA NIEZMOTORYZOWANYCH ŚRODKÓW
TRANSPORTU ORAZ ŁADOWANIA EKOLOGICZNYCH
POJAZDÓW/UZUPEŁNIANIA PALIWA. MIASTA POWYŻEJ PEWNEJ WIELKOŚCI
NALEŻY ZACHĘCAĆ DO OPRACOWANIA PLANÓW MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ,
KTÓRE OBEJMĄ WSZYSTKIE POWYŻSZE ELEMENTY. PLANY MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ POWINNY BYĆ W PEŁNI UZGODNIONE Z ZINTEGROWANYMI
PLANAMI ROZWOJU OBSZARÓW MIEJSKICH.

TYMCZASEM W PRAKTYCE

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ NIE MOŻE OZNACZAĆ REZYGNACJI Z POPRAWY INFRASTRUKTURY DROGOWEJ, KTÓRA W WARUNKACH POLSKICH BYŁA PRZEZ DŁUGIE LATA NIEDOFINANSOWANA

NALEŻY TYLKO STOSOWAĆ ODPOWIEDNIE ROZWIĄZANIA:

- W MAŁYCH MIASTACH WYSTARCZĄ ZWYKŁE ULICE
- W DUŻYCH KONIECZNE SĄ ARTERIE Z BEZKOLIZYJNYMI WĘZŁAMI
- W MAŁYCH RUCH CIĘŻARÓWEK MOŻNA WYELIMINOWAĆ POPRZEC OBWODNICE
(CHOĆ NIE ZAWSZE)
- W DUŻYCH I TAK CIĘŻARÓWKI BĘDĄ WJEŹDŻAĆ DO MIASTA
- OBWODNICE NIEKONIECZNIE W STOSUNKU DO CAŁEJ MIEJSCOWOŚCI
- W DUŻYCH SĄ OBWODNICE (ALBO TRASY ŚREDNICOWE) DLA OMINIĘCIA LUB UPORZĄDKOWANIA RUCHU W WYBRANYCH OBSZARACH, ZWYKLE W CENTRUM



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



*WYDAJE SIĘ, ŻE RACJONALNE PODEJŚCIE
DO PROBLEMATYKI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
WYMAGA NIE NOŚNYCH, ALE OGÓLNYCH HASEŁ
(TYPU „MIASTA BEZ SAMOCHODÓW”),
ALE SZCZEGÓŁOWYCH,
DOBRZE PRZEANALIZOWANYCH ROZWIĄZAŃ
ADRESOWANYCH DO KONKRETNEGO OBSZARU*



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Jarosław OLSZEWSKI

PPU "INKOM" s.c. Katowice, ul. Św. Barbary 21a
tel. (32) 257 08 66, mail: inkom@inkom.katowice.pl