



DOLNY ŚLĄSK

Transport na czesko-polskim pograniczu

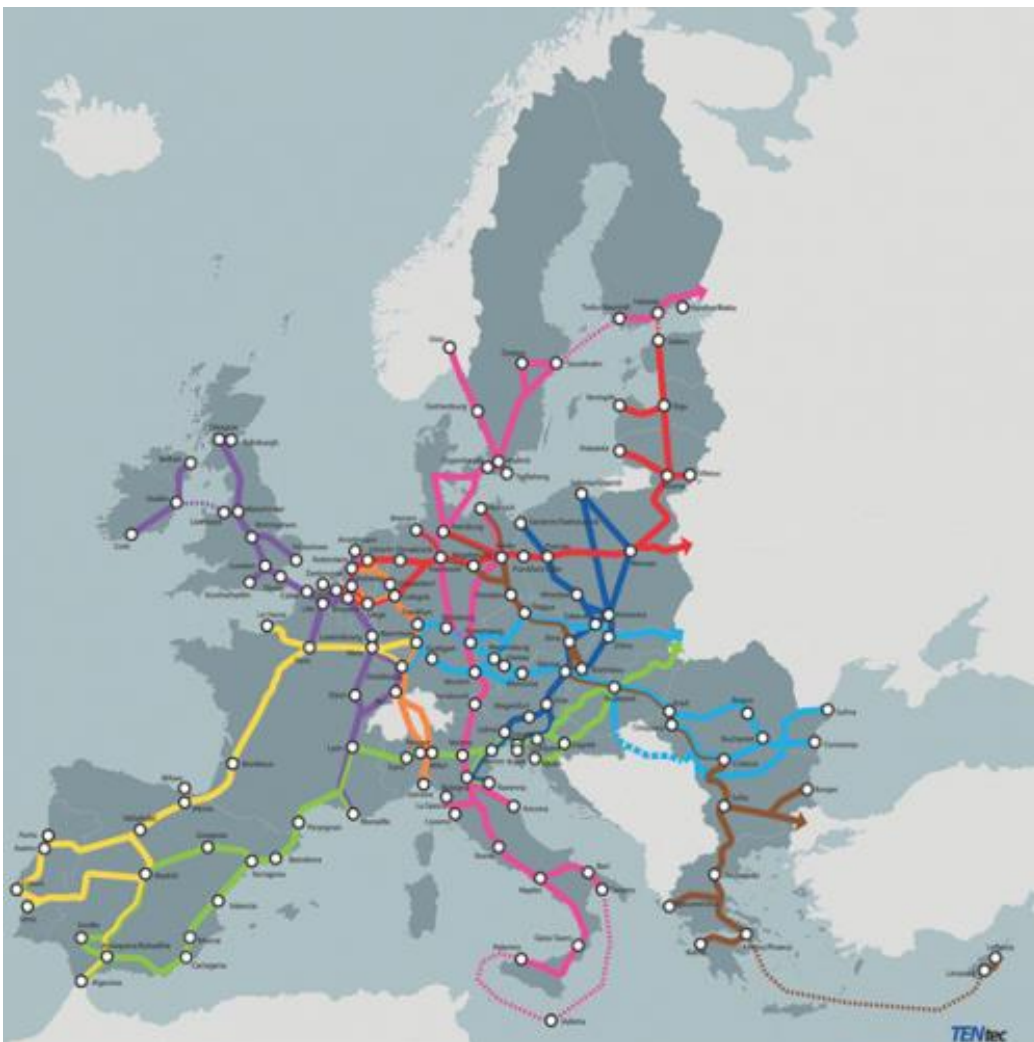
od ruchu rowerowego do transeuropejskich korytarzy transportowych
w polsko-czeskim obszarze powiązań



dr Maciej Zathey

Trutnov, 13 grudnia 2018 r.

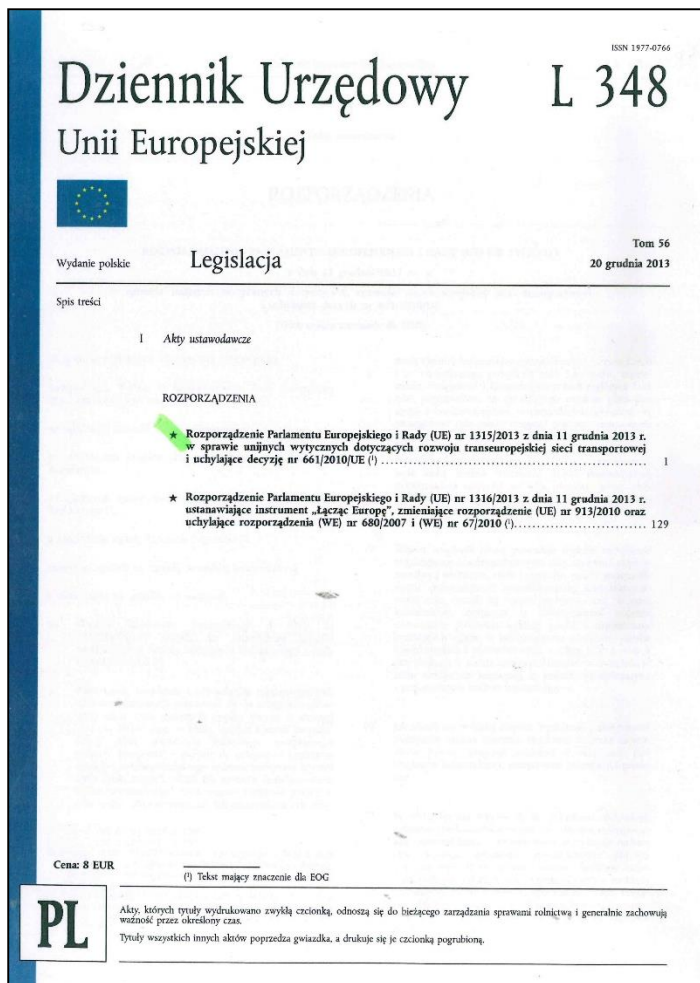
**INSTYTUT ROZWOJU
TERYTORYALNEGO**



Transeuropejska sieć transportowa

- Cel wzmacnianie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej Unii Europejskiej
- Realizacja spójnej sieci bazowej na terenie wszystkich państw członkowskich do 31 grudnia 2030 r.
- Uzupełnieniem sieci bazowej jest sieć kompleksowa
- 9 zdefiniowanych korytarzy:
 - **Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie**
 - Morze Północne – Morze Bałtyckie
 - Morze Śródziemne
 - Wschód Morza Śródziemnego
 - Skandynawia – Morze Śródziemne
 - Ren – Alpy
 - Atlantyk
 - Morze Północne – Morze Śródziemne
 - Ren - Dunaj

Źródło: Trans-European Transport Network TEN-T core network corridors, European Commission



Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej – część elementów infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach korytarza Bałtyk – Adriatyk zbieżna z korytarzem CETC

Powiązania drogowe i kolejowe na pograniczu DŚ/CZ w ramach sieci TEN-T



- droga ekspresowa S3 (Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zielona Góra) – Lubin – Legnica – Jawor – Bolków – Kamienna Góra – Lubawka (Kralovec/D11) – **sieć bazowa TEN-T**



- linia kolejowa 276 (C59/2) Wrocław – Strzelin – Kłodzko – Międzyzlesie – **sieć kompleksowa TEN-T**,
- Kolej Dużych Prędkości relacji Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław oraz jego wydłużenie w kierunku Pragi – **sieć kompleksowa TEN-T**,



Konceptcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (przyjęta uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2011r.) to główny dokument strategiczny kreujący łąd przestrzenny w Polsce oraz porządkujący zagadnienia związane z rozwojem, w którym przestrzeń traktowana jest jako płaszczyzna odniesienia dla działań rozwojowych.

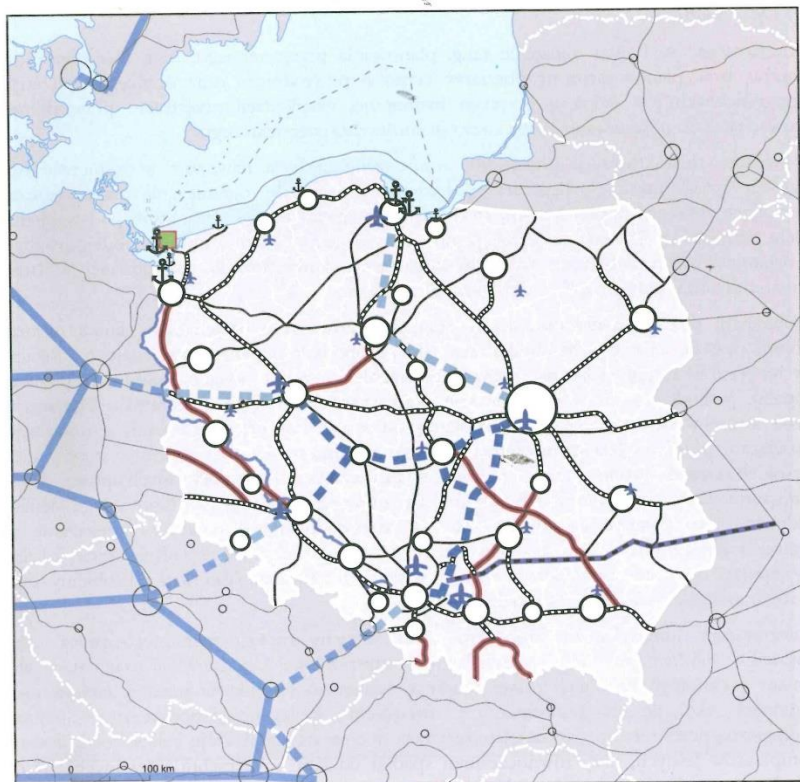
Jednym z głównych celów zawartych w KPZK 2030 jest **Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej**. W ramach tego celu realizowane mają być następujące kierunki działań:

- **Poprawa dostępności polskich miast i regionów w przestrzeni europejskiej** - działania obejmą podniesienie rangi i priorytetu realizacyjnego inwestycji drogowych i kolejowych na trasach m.in. Wrocław - Brno - Wiedeń;
- **Poprawa dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast** - szczególne działania dedykowane będą regionom takim jak Kotlina Kłodzka.

Przewidywany rozwój sieci drogowej i kolejowej w KPZK



Rysunek 26. Przewidywany rozwój sieci kolejowej na tle sieci lotnisk, portów morskich i Odrzańskiej Drogi Wodnej – III etap*



Sieć głównych miast

- stolica
- wojewódzkie
- najważniejsze regionalne

Sieć kolejowa - III etap - linie

- dużych prędkości - w fazie rozważania przebiegu
- dużych prędkości - wstępne analizy
- konwencjonalne 120-200 km/h
- konwencjonalne modernizowane do prędkości 120-200 km/h, wynikające z KPZK
- konwencjonalne 100-120 km/h
- LHS (Hutnicza Szerokotorowa)
- dużych prędkości poza Polską
- dużych prędkości - brakujące połączenia
- ważniejsze konwencjonalne poza Polską

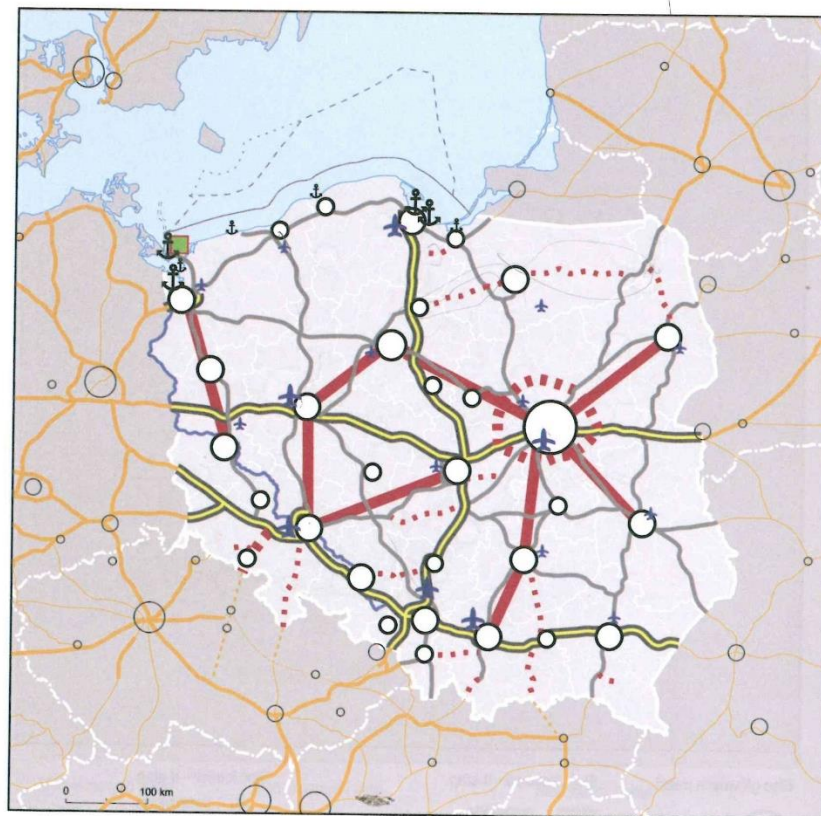
Sieć lotnisk - III etap

- ✈ podstawowa
- ✈ uzupełniająca

Porty morskie

- ⚓ o podstawowym znaczeniu dla gospodarki i inne
- Odrzańska Droga Wodna
- Terminal LNG

Rysunek 23. Przewidywany rozwój sieci drogowej na tle sieci lotnisk, portów morskich i Odrzańskiej Drogi Wodnej – III etap*



Sieć głównych miast

- stolica
- wojewódzkie
- najważniejsze regionalne

Sieć drogowa - etap III

- autostrada
- autostrada w budowie, wynikająca z KPZK
- zwiększanie przepustowości dróg ekspresowych lub budowa nowych autostrad
- droga ekspresowa
- droga ekspresowa w budowie
- droga ekspresowa w budowie, wynikająca z KPZK
- sieć autostrad i dróg ekspresowych poza Polską w UE i inne główne poza UE
- brakujące powiązania zagraniczne

Sieć lotnisk - etap III

- ✈ podstawowa
- ✈ uzupełniająca

Porty morskie

- ⚓ o podstawowym znaczeniu dla gospodarki i inne wybrane
- Odrzańska Droga Wodna
- Terminal LNG

* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależeć od polityki transportowej Rządu

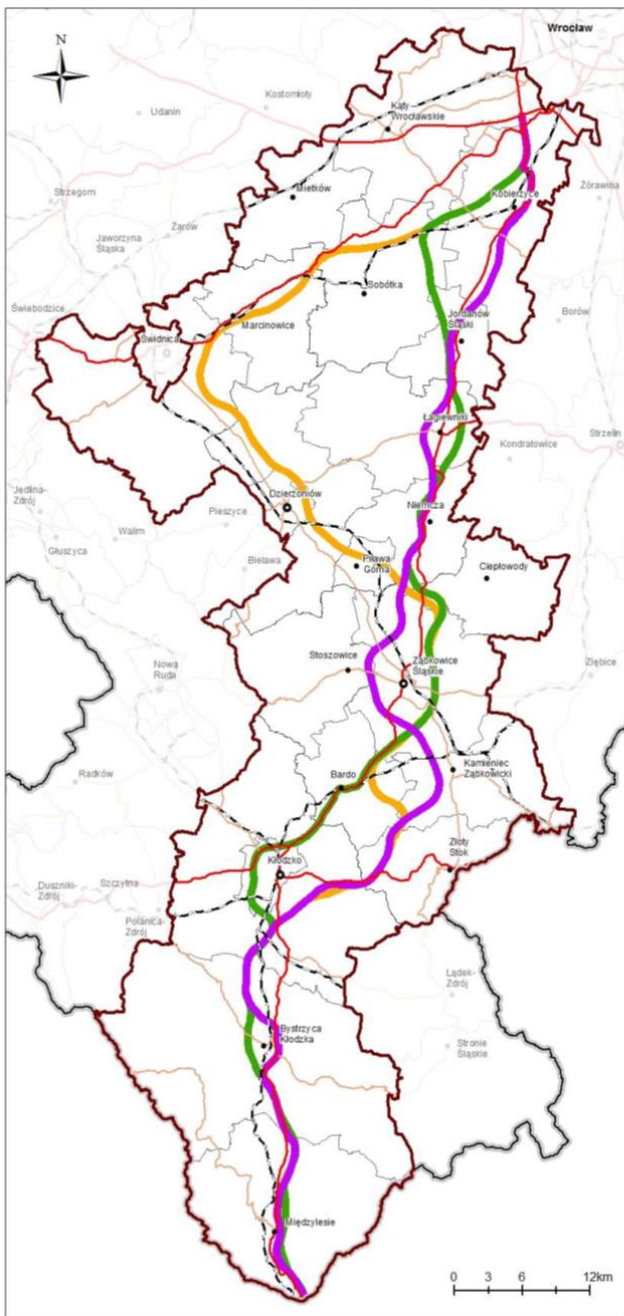
* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależeć od polityki transportowej Rządu

Droga ekspresowa S3 odc. Bolków – Lubawka/Kralovec



- droga ekspresowa S3 odc. *Bolków – Kamienna Góra* – **termin realizacji czerwiec 2023 r.**
- droga ekspresowa S3 odc. *Kamienna Góra – Lubawka* (Kralovec/D11) – **termin realizacji listopad 2021 r.**

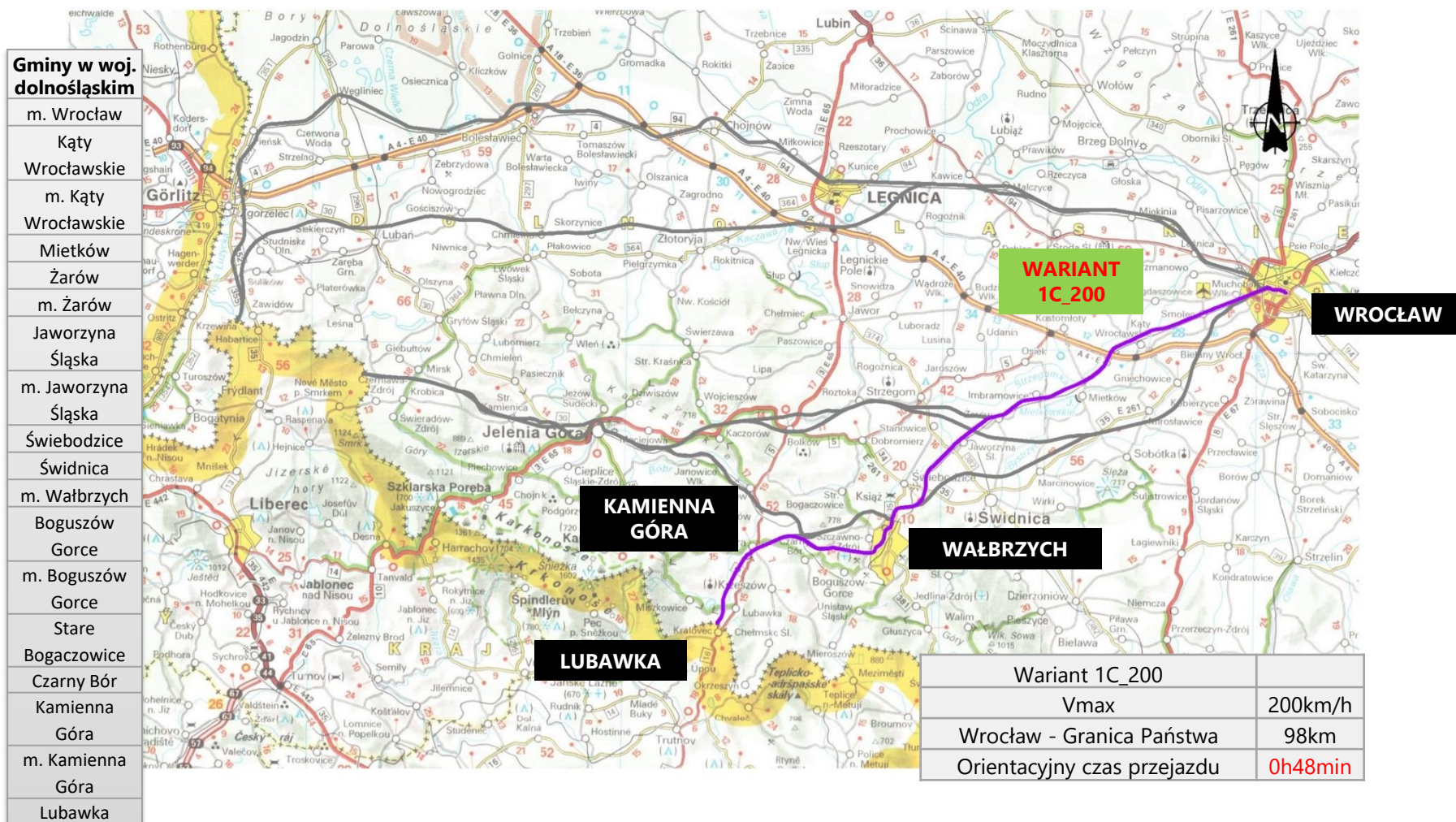
Studium korytarzowe przebiegu planowanej drogi ekspresowej Wrocław – Kłodzko – Boboszów



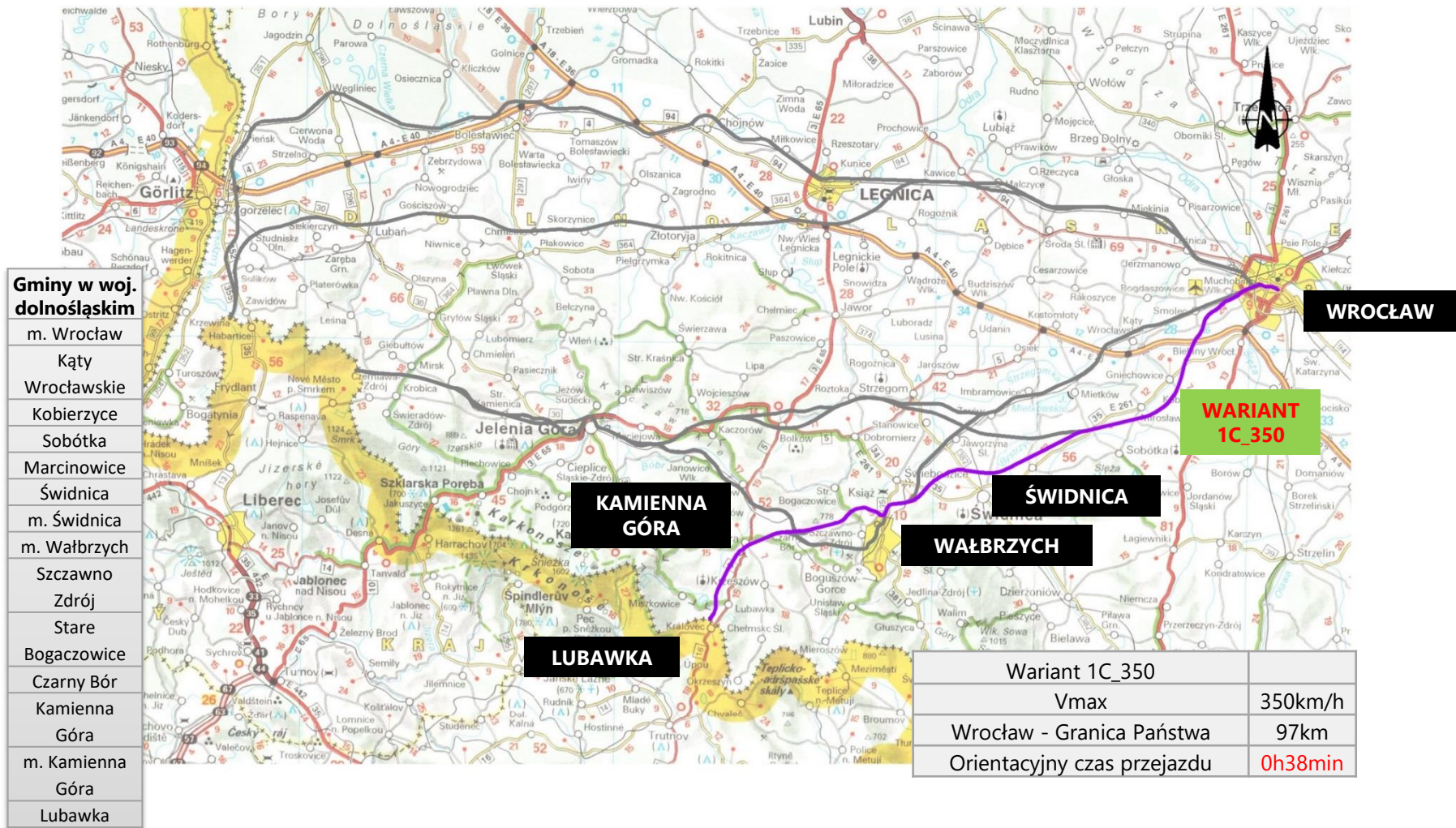
Studium korytarzowe sporządzone zostało wg. wytycznych zawartych w Zarządzeniu Nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11/05/2009 w sprawie stadiów i składu dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadania zawierającego m.in.:

- rozwiązania techniczne uwzględniające wyniki analiz stanu istniejącego DK8 oraz wariantów drogi ekspresowej (S),
- analizę i prognozę ruchu drogowego na sieci z uwzględnieniem 3 wariantów;
- ocenę wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego na podstawie materiałów z zakresu analiz BRD (bezpieczeństwa ruchu drogowego),
- koszty zadania inwestycyjnego w ujęciu wskaźnikowym,
- analizę kosztów i korzyści wariantów inwestycyjnych,
- analizę wpływu rozpatrywanych wariantów na środowisko,
- wielokryterialną analizę porównawczą wariantów.

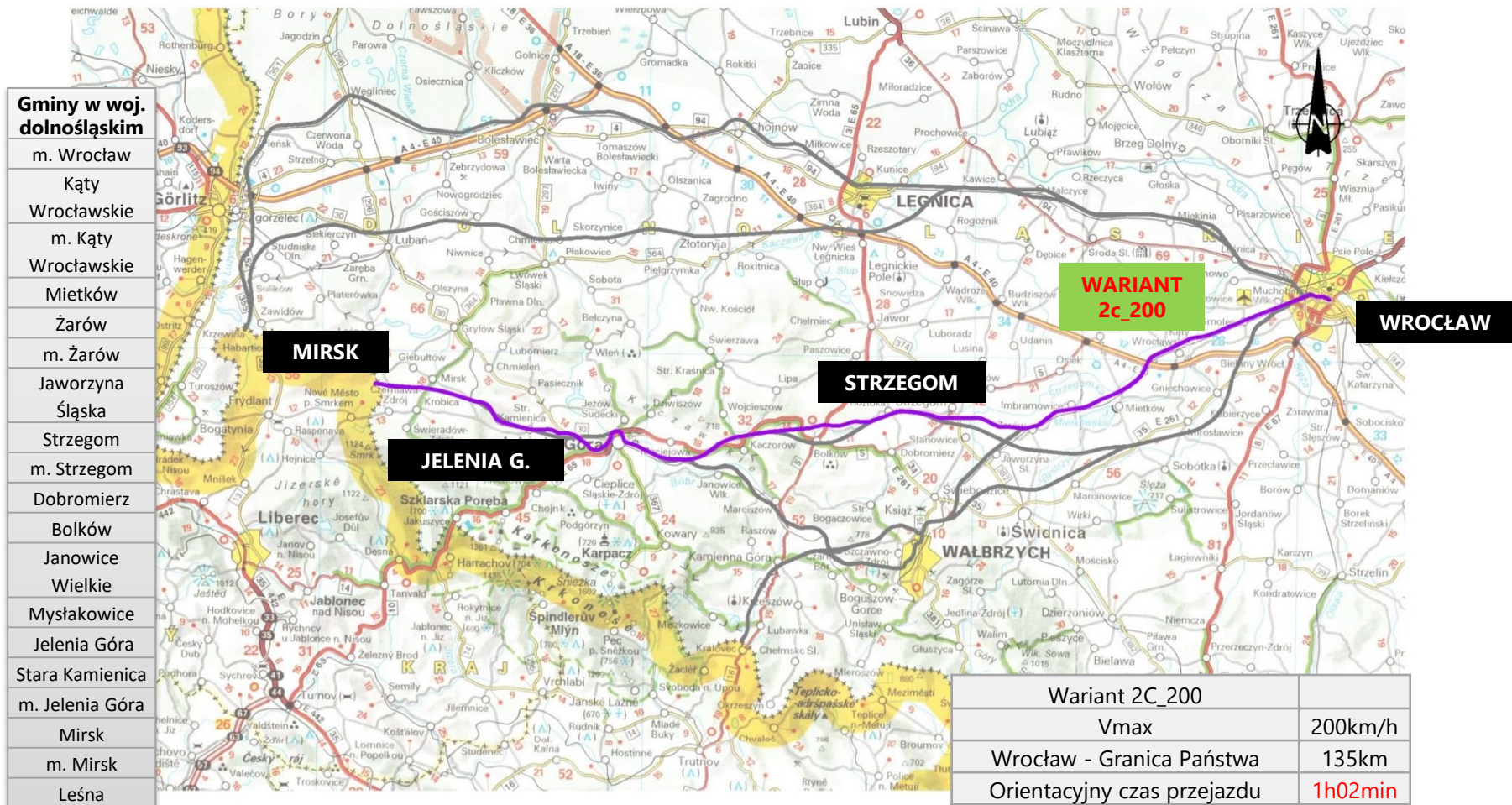
Warianty KDP Wrocław – Praga w ramach Wstępnego Studium Wykonalności **W1C_200**: prędkość konstrukcyjna 200 km/h



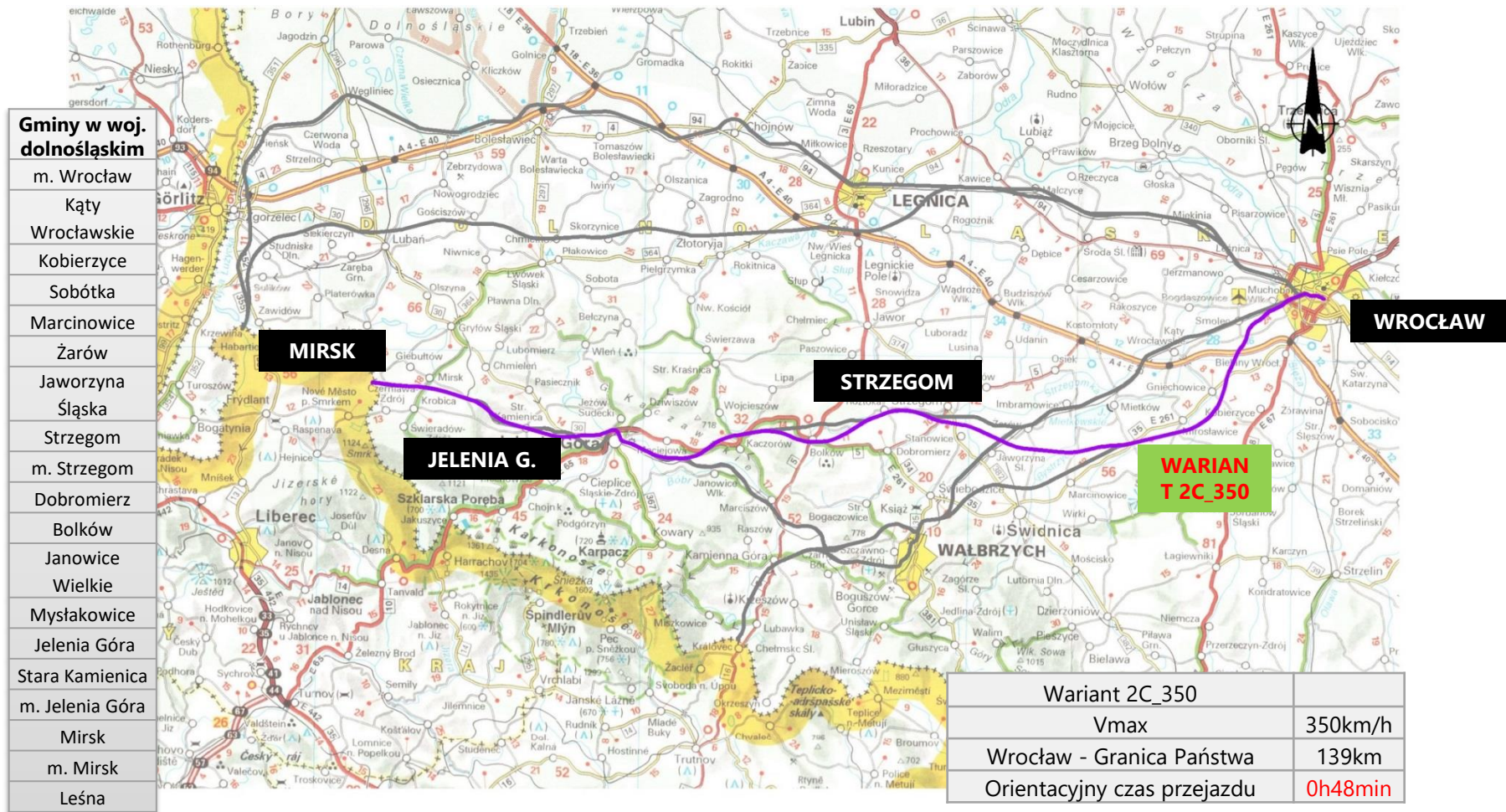
Warianty KDP Wrocław – Praga w ramach Wstępnego Studium Wykonalności **W1C_350**: prędkość konstrukcyjna 350 km/h



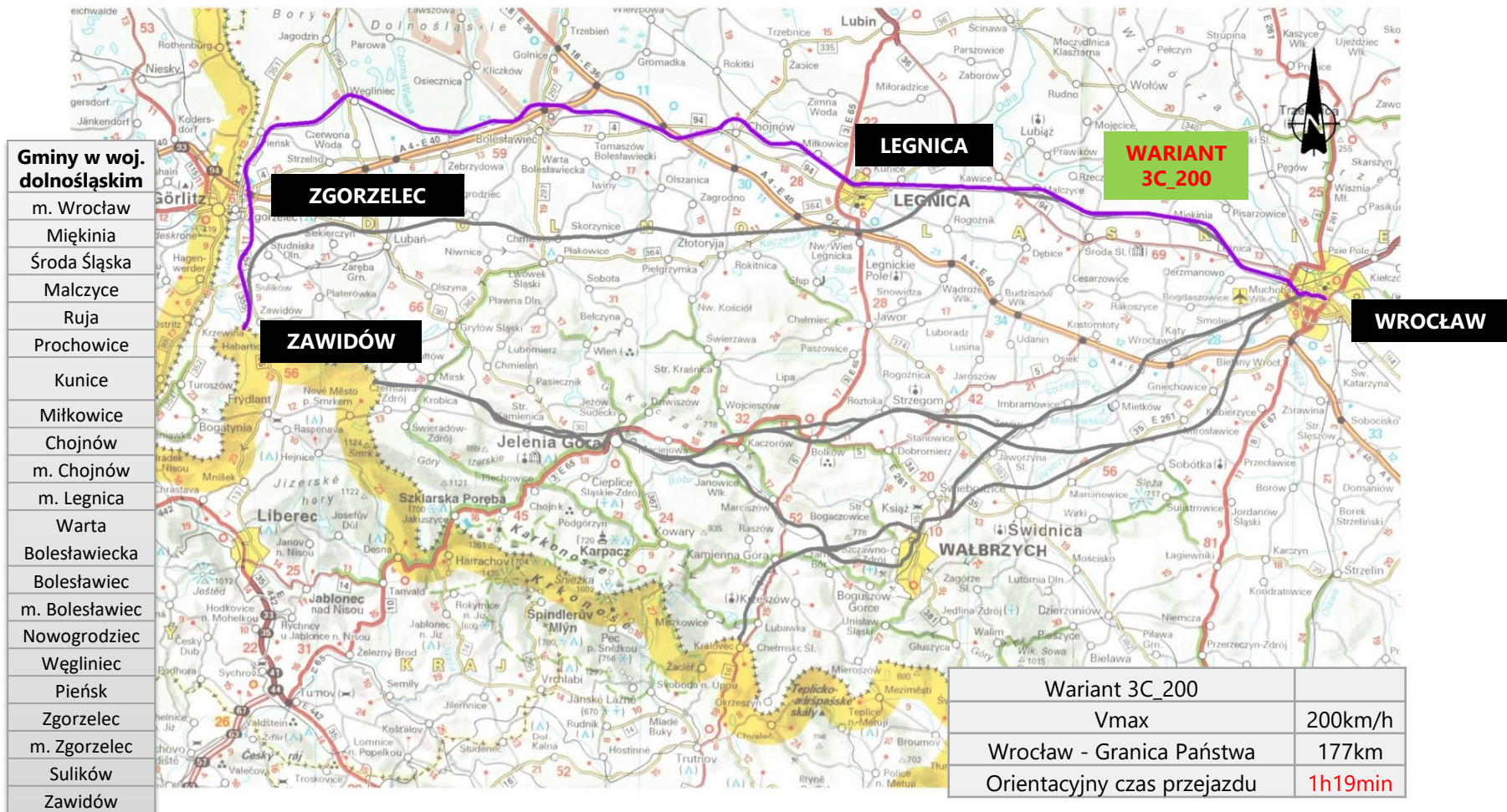
Warianty KDP Wrocław – Praga w ramach Wstępnego Studium Wykonalności **W2C_200**: prędkość konstrukcyjna 200 km/h



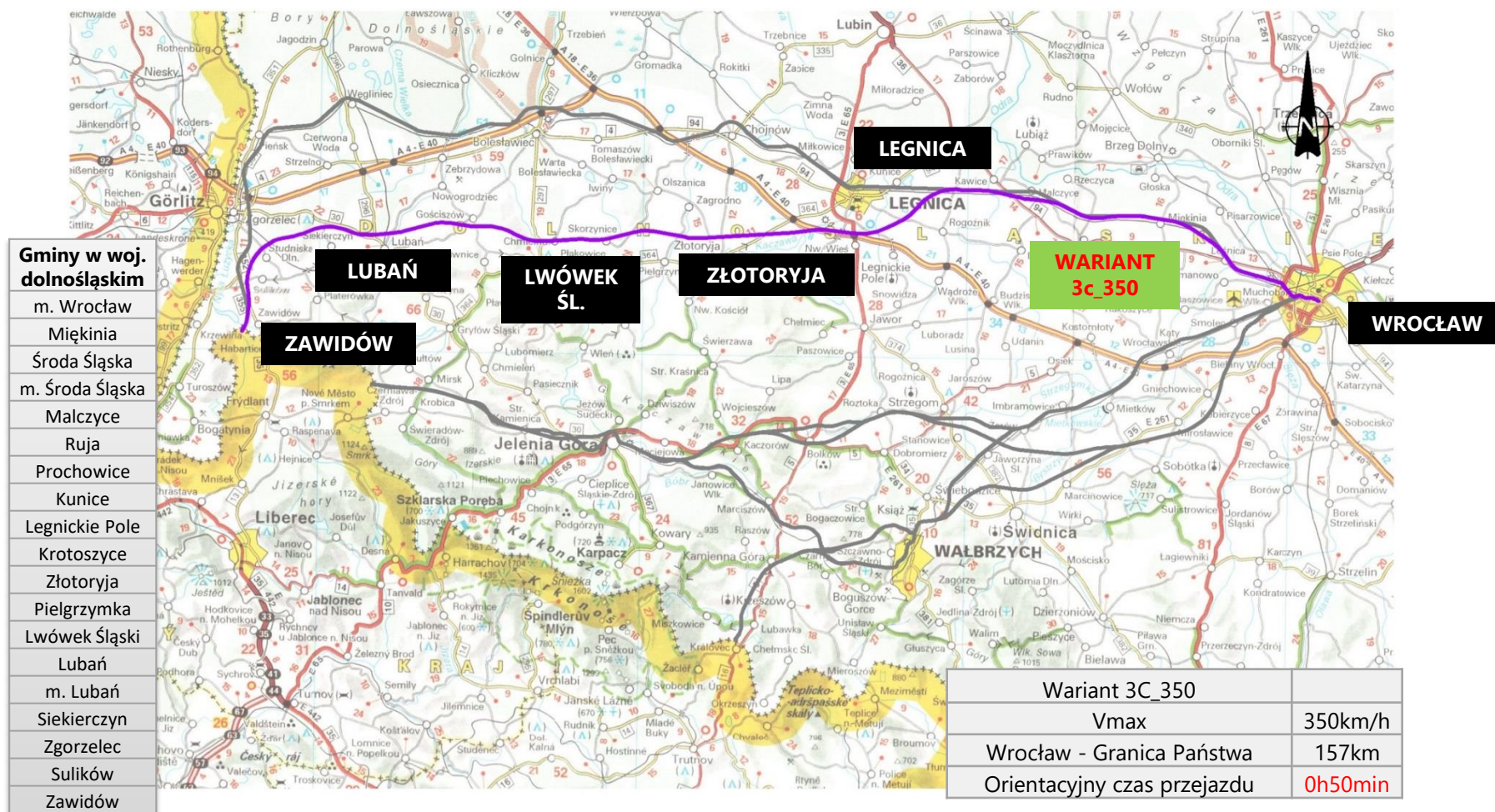
Warianty KDP Wrocław – Praga w ramach Wstępnego Studium Wykonalności **W2C_350**: prędkość konstrukcyjna 350 km/h



Warianty KDP Wrocław – Praga w ramach Wstępnego Studium Wykonalności **W3C_200**: prędkość konstrukcyjna 200 km/h



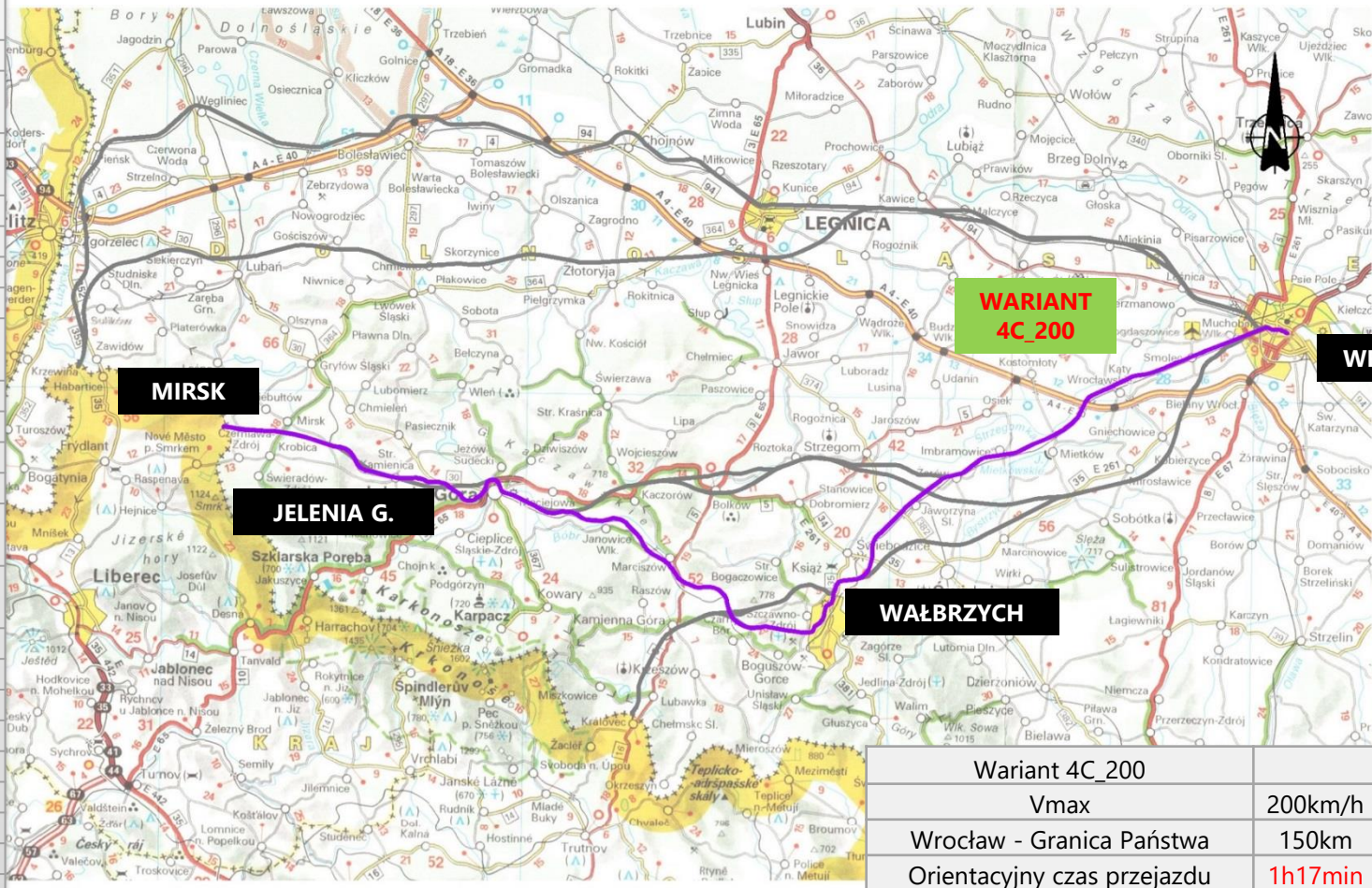
Warianty KDP Wrocław – Praga w ramach Wstępnego Studium Wykonalności **W3C_350**: prędkość konstrukcyjna 350 km/h



Warianty KDP Wrocław – Praga w ramach Wstępnego Studium Wykonalności **W4C_200**: prędkość konstrukcyjna 200 km/h



Gminy w woj. dolnośląskim
m. Wrocław
Kąty Wrocławskie
m. Kąty Wrocławskie
Mietków
Żarów
m. Żarów
Jaworzyna Śląska
m. Jaworzyna Śląska
Świebodzice
Świdnica
m. Wałbrzych
Boguszów Gorce
m. Boguszów Gorce
Stare Bogaczowice
Czarny Bór
Kamienna Góra
Marciszów
Janowice Wielkie
Mysłakowice
Jelenia Góra
Stara Kamienica
m. Jelenia Góra
Mirsk
m. Mirsk
Leśna

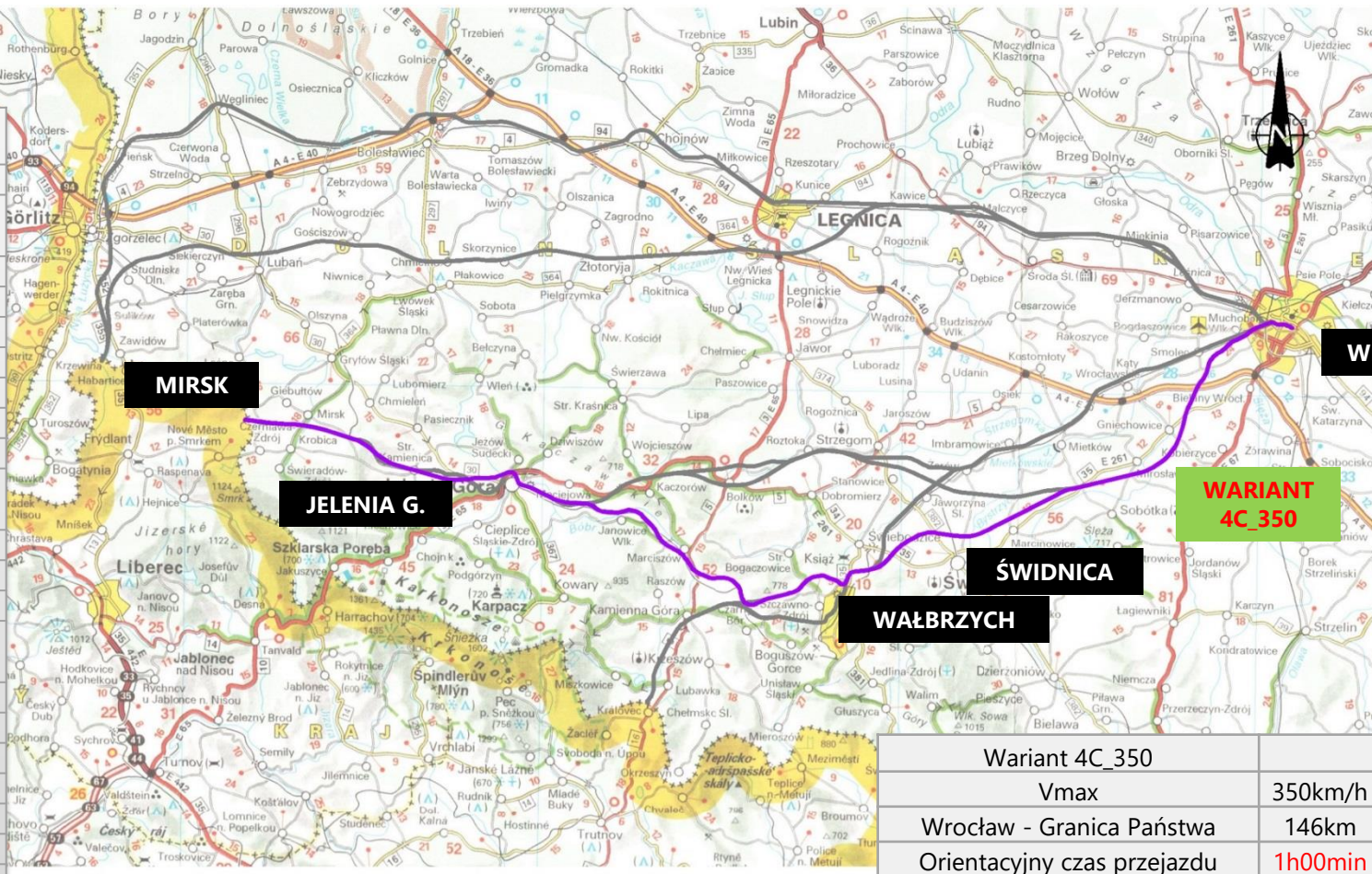


Wariant 4C_200	
Vmax	200km/h
Wrocław - Granica Państwa	150km
Orientacyjny czas przejazdu	1h17min

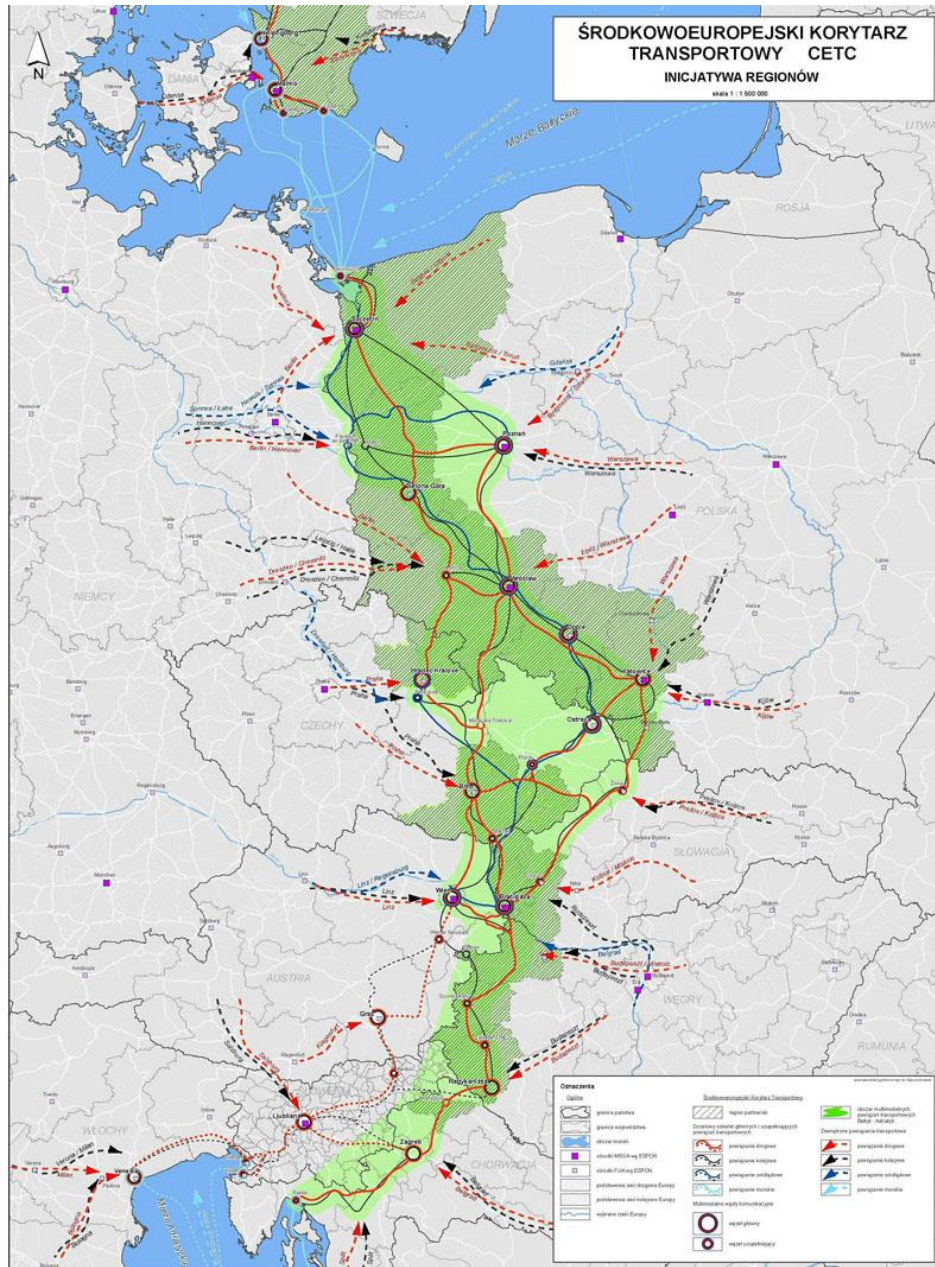
Warianty KDP Wrocław – Praga w ramach Wstępnego Studium Wykonalności **W4C_350**: prędkość konstrukcyjna 350 km/h



Gminy w woj. dolnośląskim
m. Wrocław
Kąty Wrocławskie
Kobierzyce
Sobótka
Marcinowice
Świdnica
m. Świdnica
m. Wałbrzych
Szczawno Zdrój
Stare Bogaczowice
Czarny Bór
Kamienna Góra
Marciszów
Janowice Wielkie
Mysłakowice
Jelenia Góra
Stara Kamienica
m. Jelenia Góra
Mirsk
m. Mirsk
Leśna



Wariant 4C_350	
Vmax	350km/h
Wrocław - Granica Państwa	146km
Orientacyjny czas przejazdu	1h00min



▪ Regiony:

- 1) Skania
- 2) Zachodniopomorskie
- 3) Lubuskie
- 4) Dolnośląskie
- 5) Opolskie
- 6) Hradec Kralove
- 7) Trnava
- 8) Bratysława
- 9) Győr-Ménfőcsanak
- 10) Vas
- 11) Zala
- 12) Veszprém
- 13) Kaposvár
- 14) Zalaegerszeg
- 15) Zalaegerszeg
- 16) Kaposvár
- 17) Zalaegerszeg



W dniu 21 lutego 2017 r. Dolny Śląsk podpisał Dokument Akcesji do ŚKT-EUWT – dotychczas Województwo Dolnośląskie pełniło rolę Członka Stowarzyszonego ze statusem obserwatora;

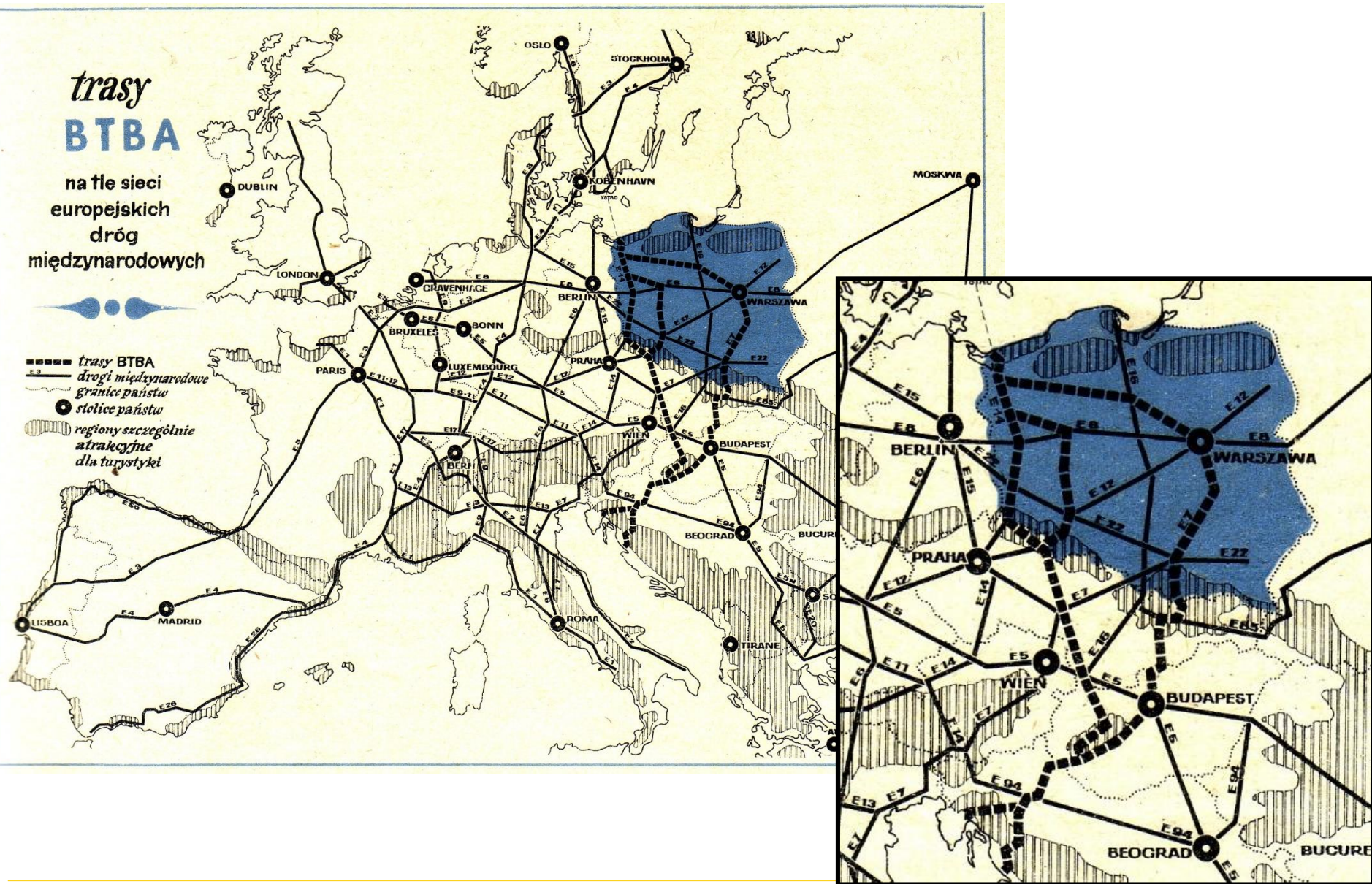
Celem ŚKT-EUWT jest:

- wspieranie i promocja **rozwaju dostępności transportowej** wzdłuż osi transportu multimodalnego północ-południe;
- wspieranie w sposób **zrównoważony rozwoju gospodarki zaangażowanych regionów**;
- działanie na rzecz **wzmacniania kompatybilności infrastruktury transportowej** pomiędzy zaangażowanymi regionami;
- zapewnianie wsparcia i warunków dla **rozwaju intermodalnych połączeń** transportowych.

Koncepcja Bałtyk - Tatry – Balaton - Adriatyk



trasy
BTBA
na tle sieci
europejskich
drog
międzynarodowych



Korytarz wodny ODRA – ŁABA - DUNAJ

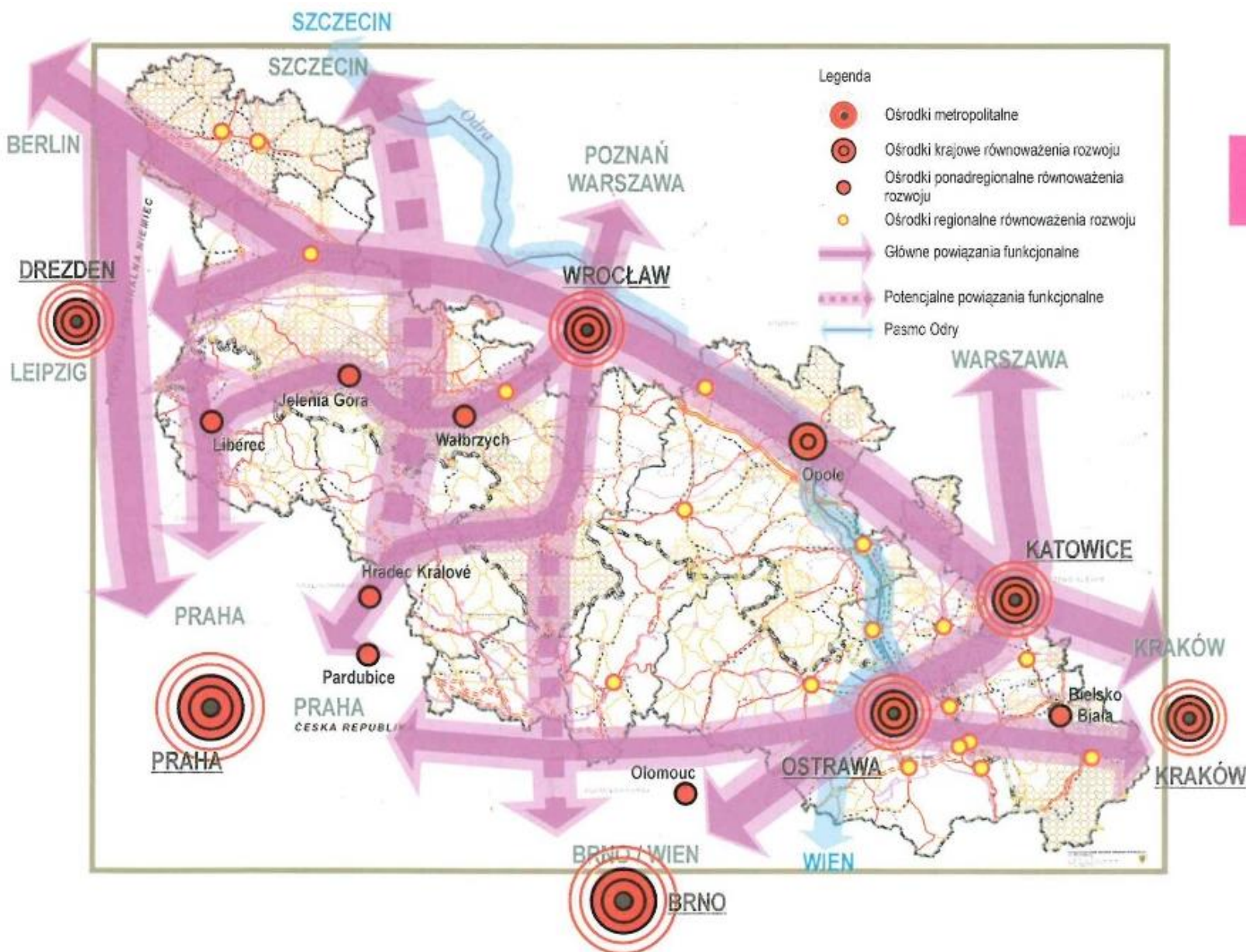


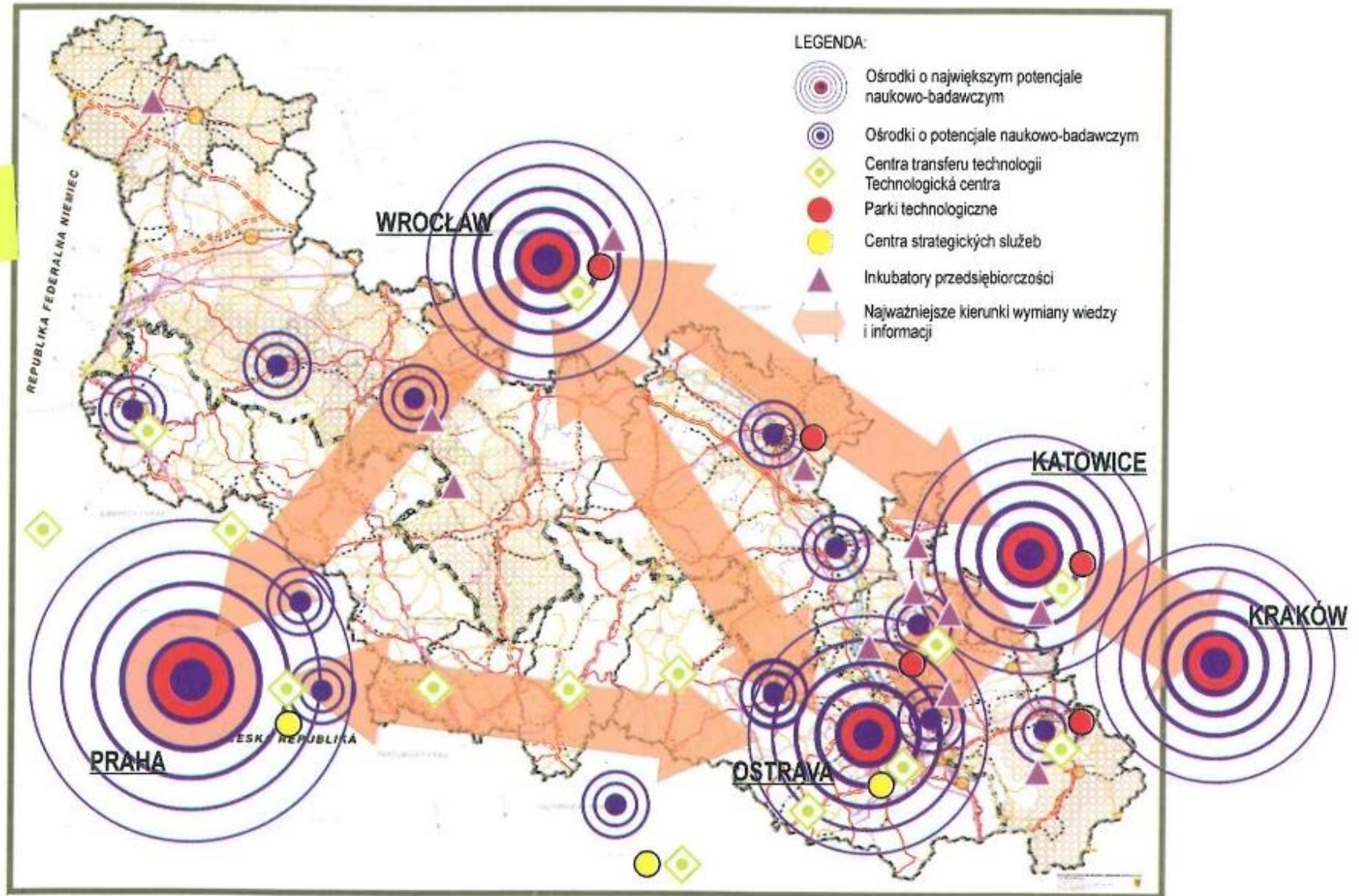
Za zasadnicze cele rozwojowe pogranicza polsko-czeskiego uznano:

- 1. Wspieranie spójności zewnętrznej obszaru** – cel ten odnosi się do uczestnictwa obszaru w globalnych i kontynentalnych procesach rozwojowych, w tym do powstawania regionalnych ognisk wzrostu;
- 2. Wspieranie spójności wewnętrznej obszaru** – cel ten dotyczy funkcjonowania obszaru jako spójnego regionu transgranicznego, w tym przełamania opóźnienia cywilizacyjnego obszaru;
- 3. Ochrona i przywracanie wartości zasobom naturalnym i kulturowym** – cel uwzględnia konieczność ochrony dziedzictwa naturalnego i kulturowego.

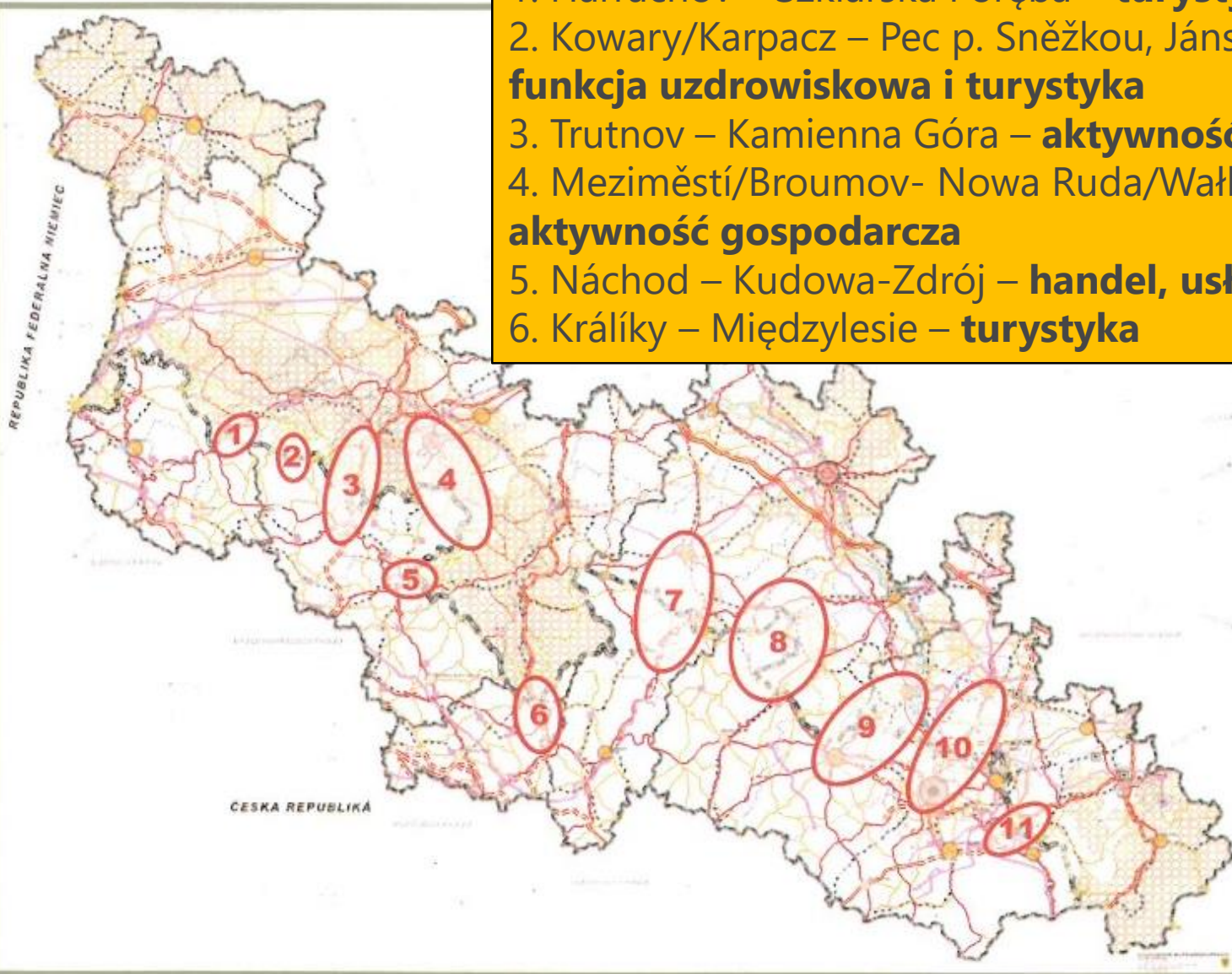


Najważniejsze powiązania sieci osadniczej pogranicza

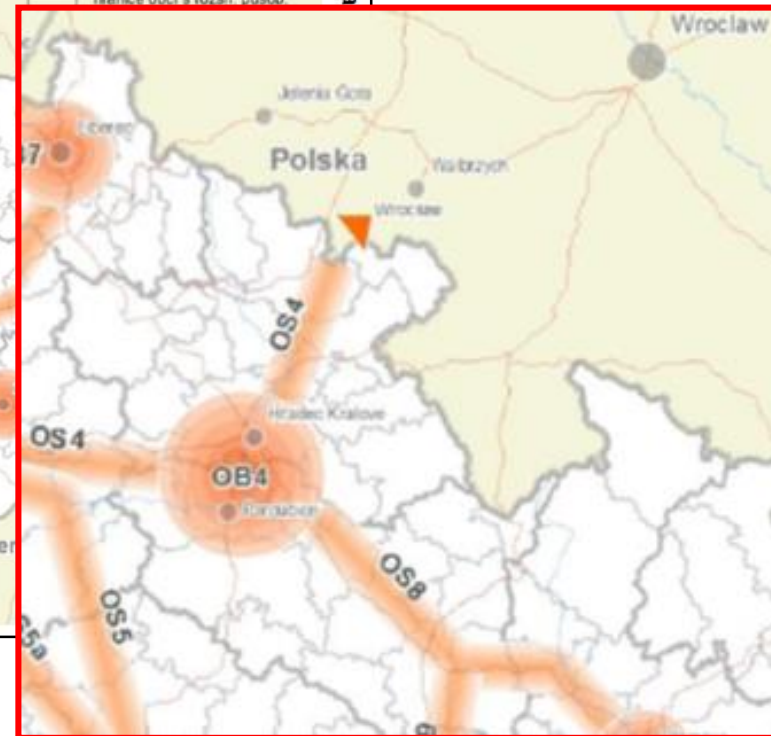
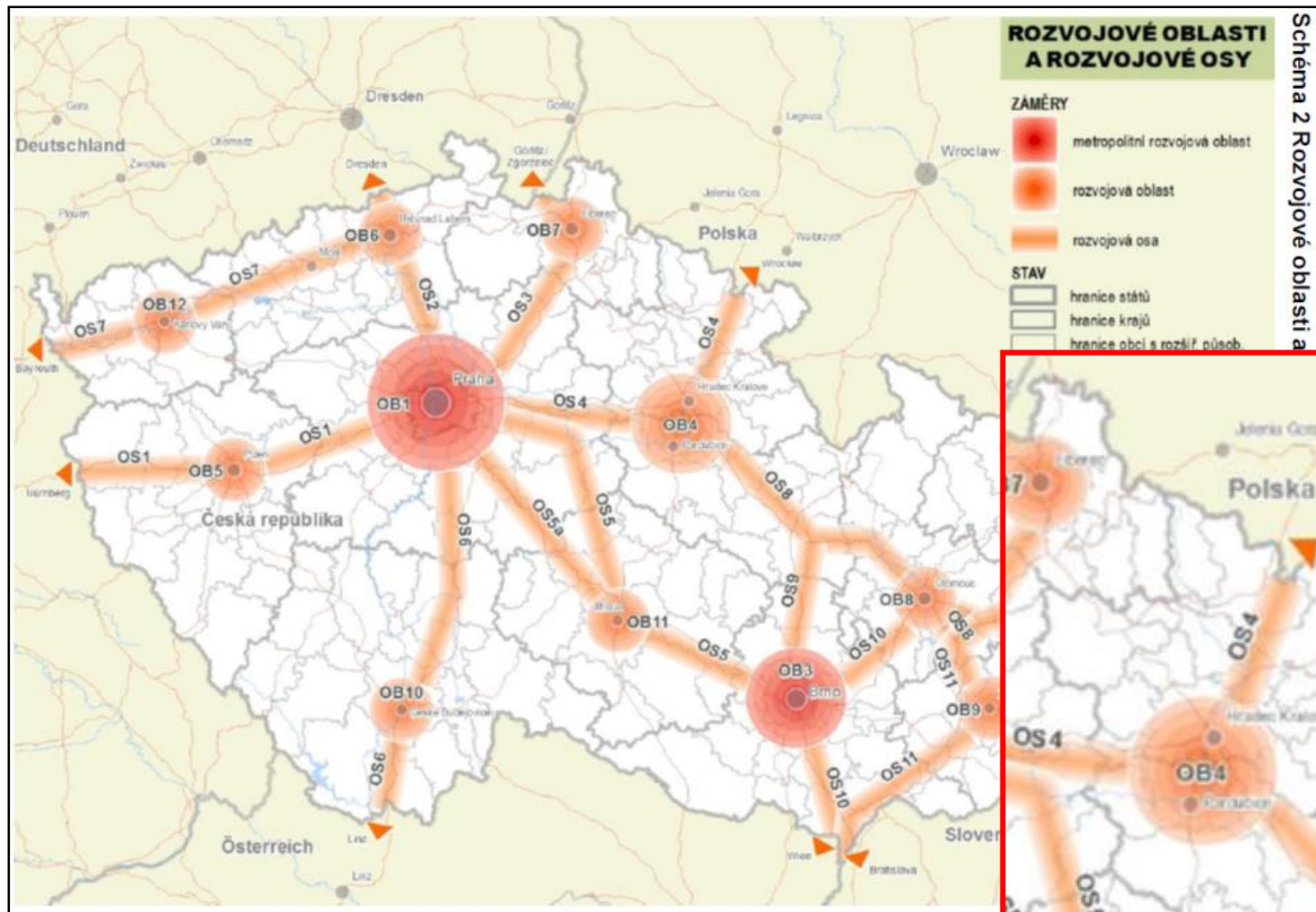




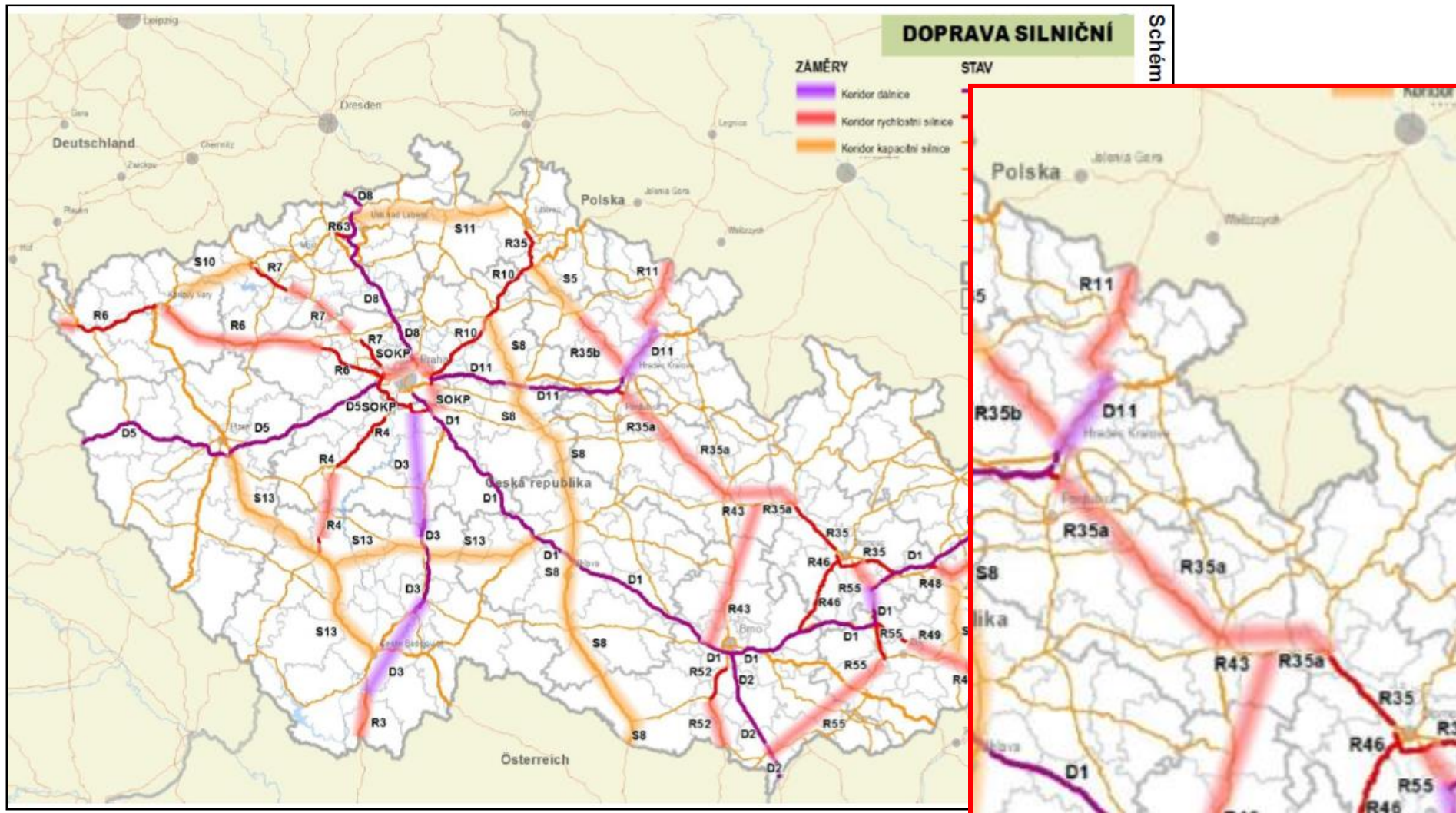
1. Harrachov – Szklarska Poręba – **turystyka**
2. Kowary/Karpacz – Pec p. Sněžkou, Jánské Lázně – **funkcja uzdrowiskowa i turystyka**
3. Trutnov – Kamienna Góra – **aktywność gospodarcza**
4. Meziměstí/Broumov- Nowa Ruda/Wałbrzych - **aktywność gospodarcza**
5. Náchod – Kudowa-Zdrój – **handel, usługi**
6. Králíky – Międzyzylesie – **turystyka**



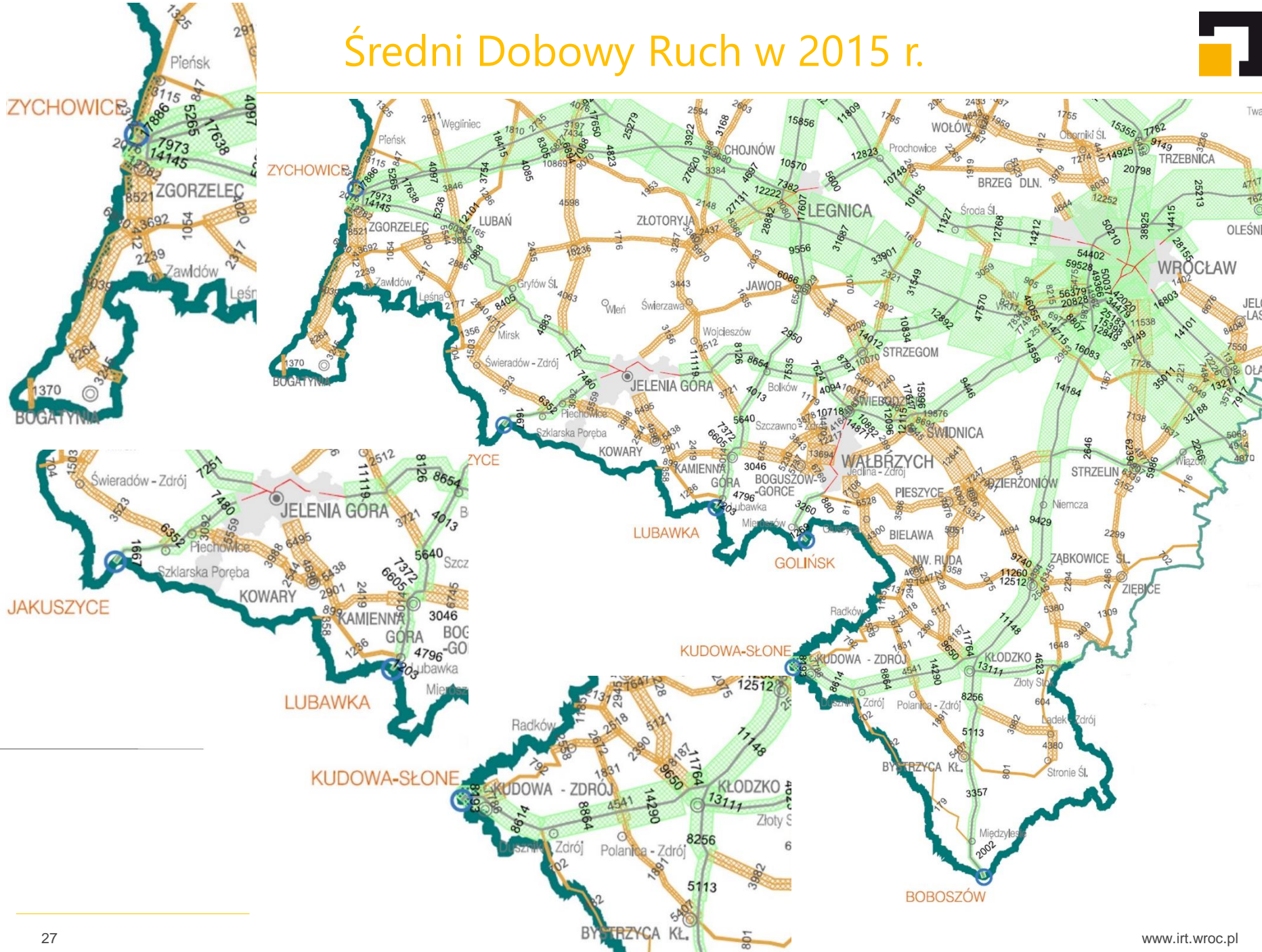
Obszary oraz osie rozwoju zawarte w Polityce Rozwoju Przestrzennego Republiki Czeskiej (PÚR ČR, 2015r.)



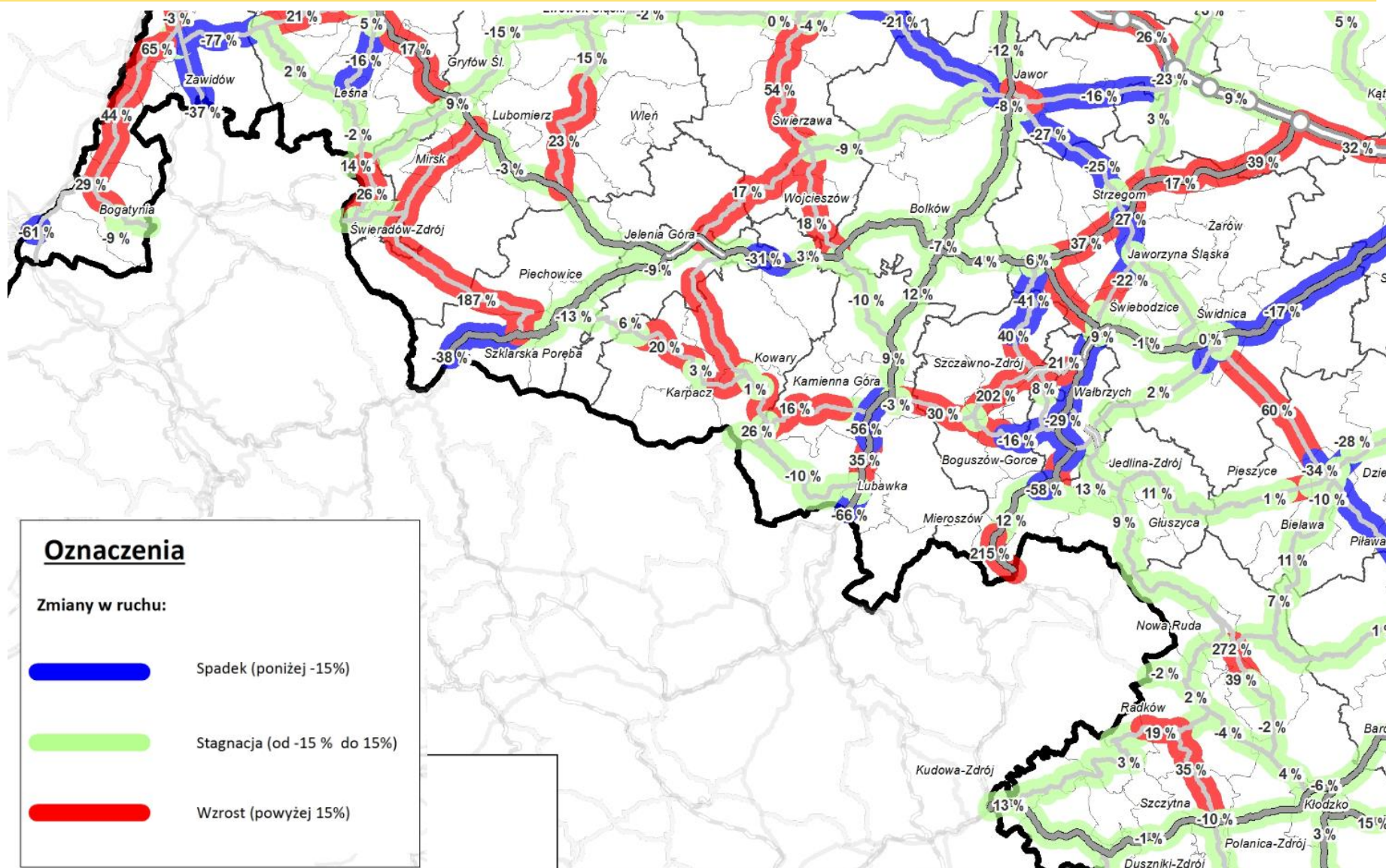
Istniejące oraz planowane korytarze transportowe zawarte w Polityce Rozwoju Przestrzennego Republiki Czeskiej



Średni Dobowy Ruch w 2015 r.



Zmiana natężenia ruchu 2010-2015







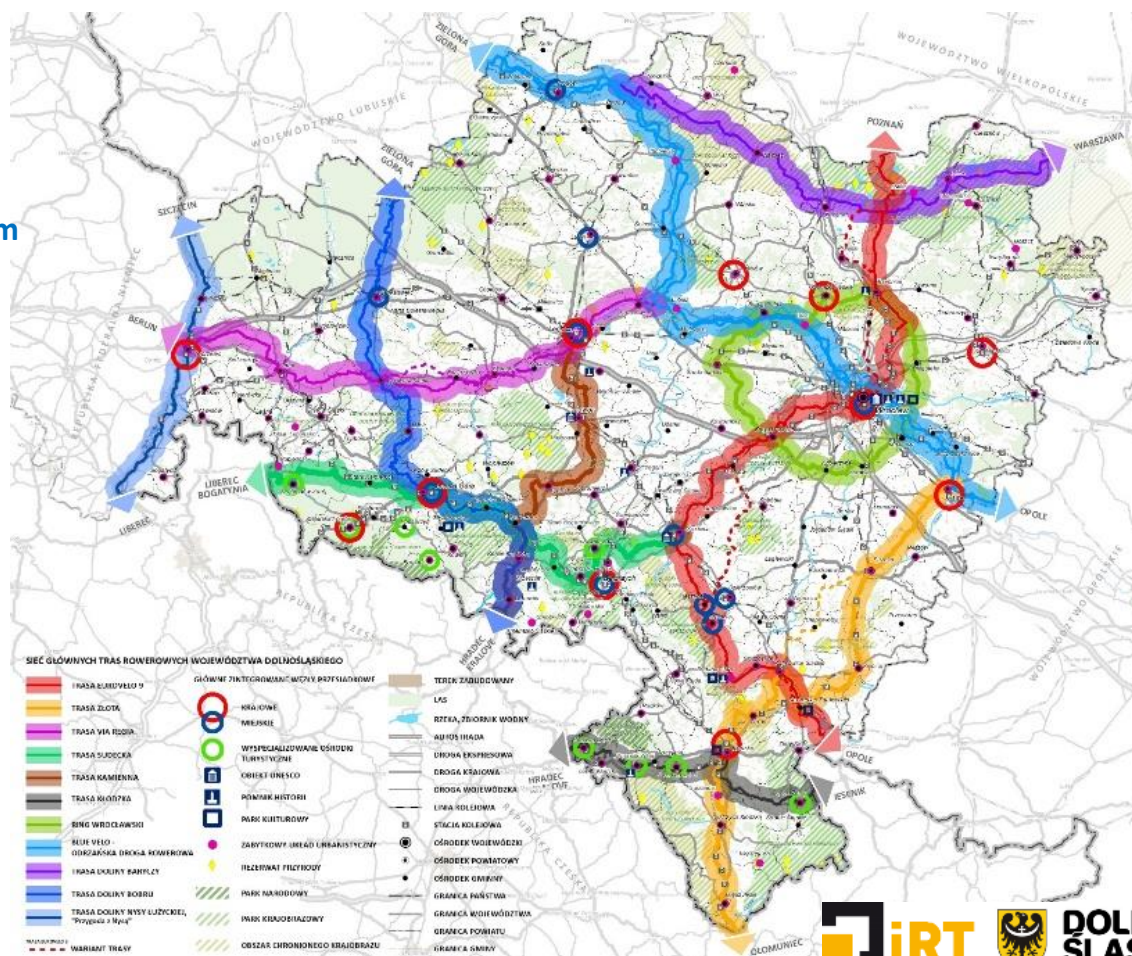
dokument kierunkowy - parasolowy

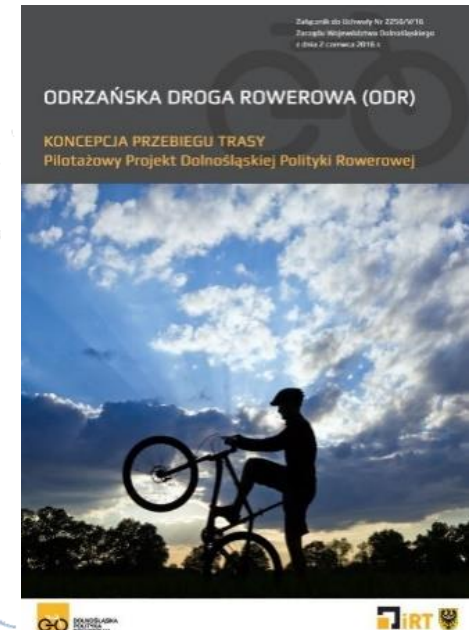
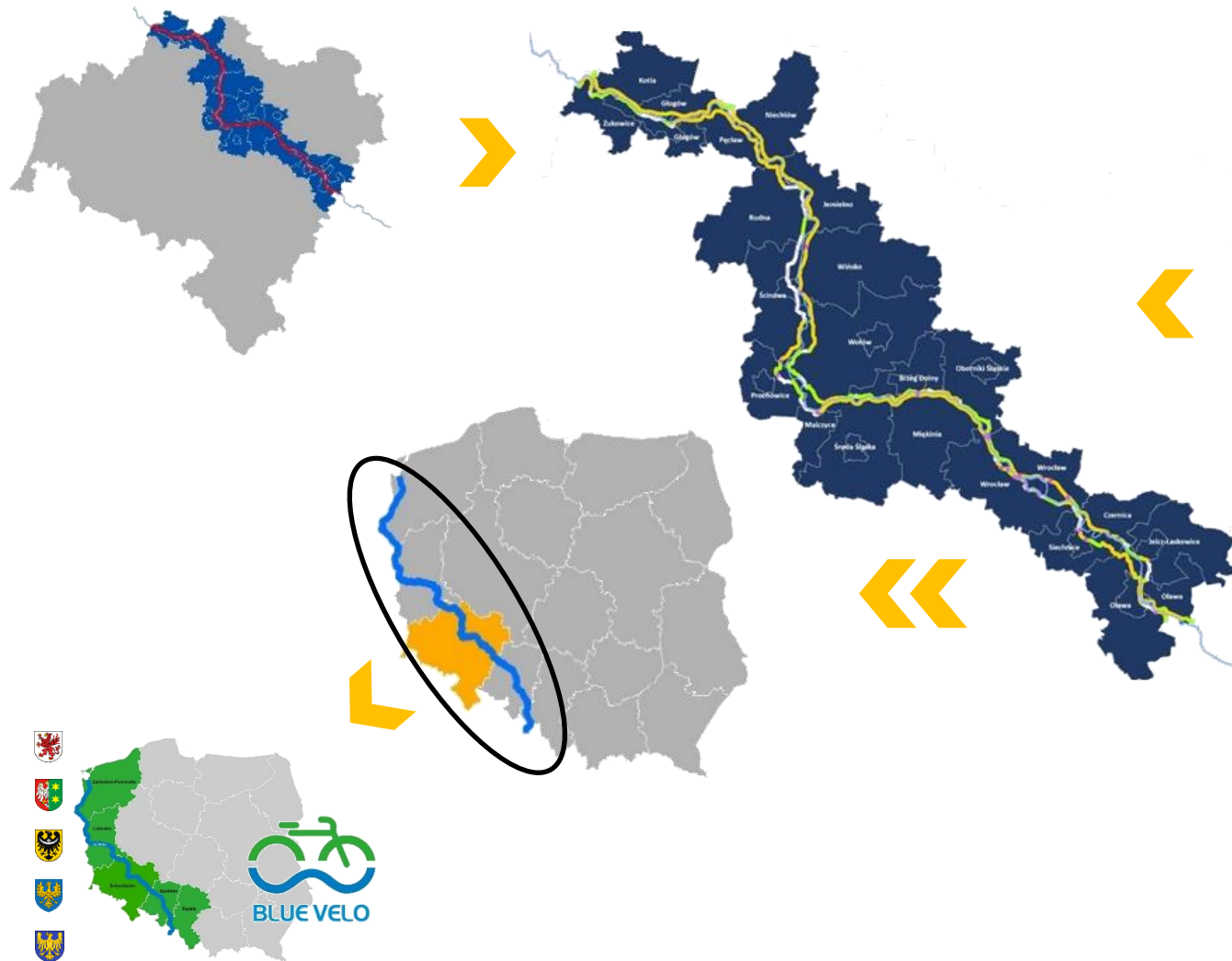


ILOŚĆ TRAS: 11

SUMA DŁUGOŚCI (z wariantami) : 1865 km

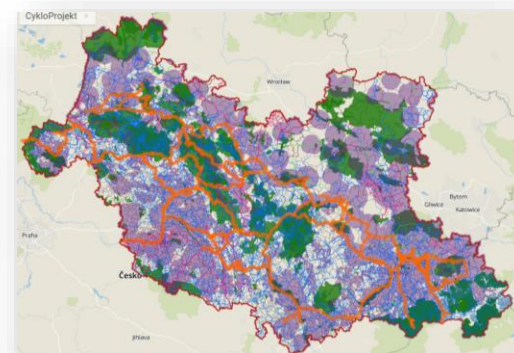
SUMA DŁUGOŚCI (bez wariantów) : 1676 km



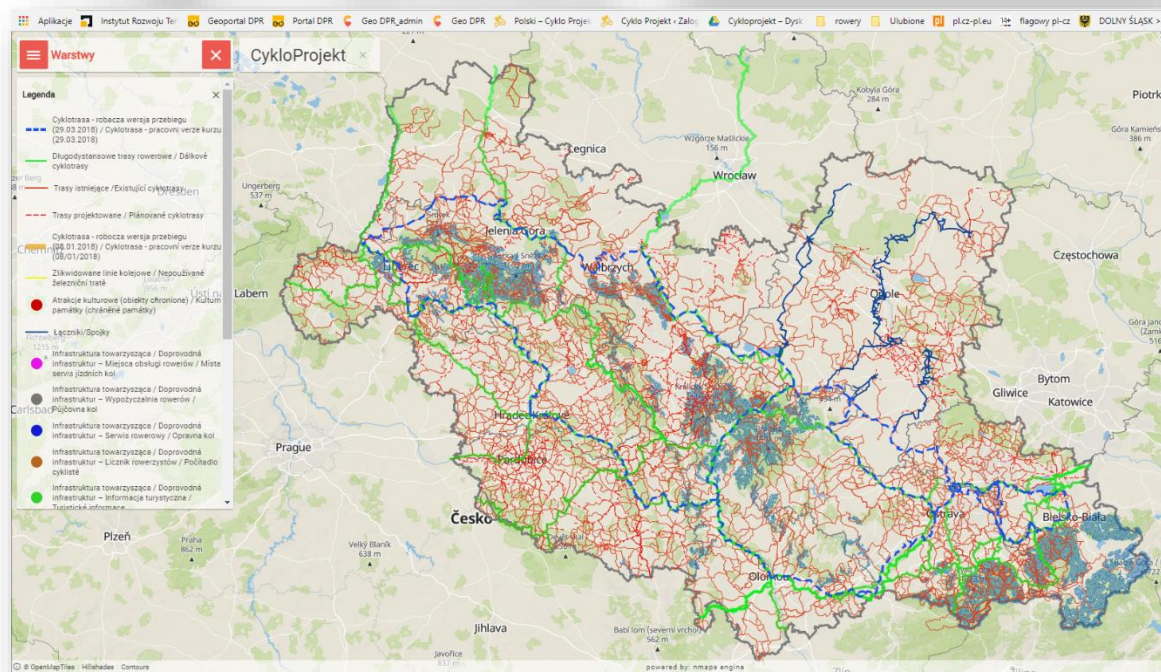
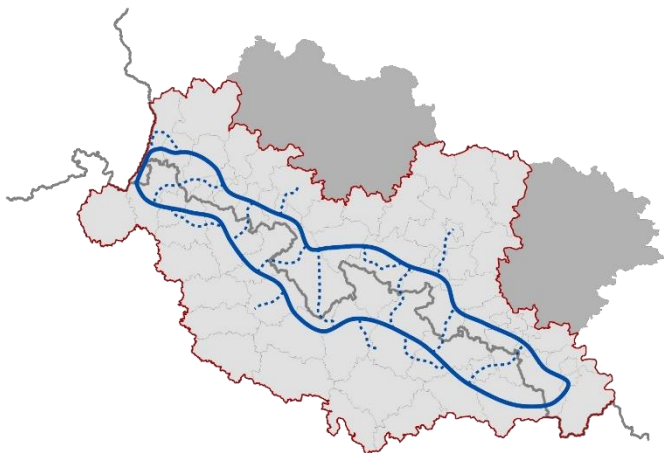


Uchwała na 2256/V/16 Zarządu
Województwa Dolnośląskiego z dnia
2 czerwca 2016r.

- Program INTERREG V-A PL-CZ
- PARTNERZY:
 - Województwo Dolnośląskie – partner wiodący,
 - Powiat Ząbkowicki,
 - Wrocławska Inicjatywa Rowerowa,
 - Opolska Regionalna Organizacja Turystyczna,
 - Stowarzyszenie Rozwoju i Współpracy Regionalnej „OLZA”,
 - Královéhradecký Kraj,
 - Region Orlicko – Třebovsko,
 - Asociace Měst Pro Cyklisty,
 - Nadace Partnerství.



- TERMIN REALIZACJI: 31 lipca 2019



STRONA PROJEKTU: www.cykloprojekt.irt.wroc.pl

GEOPORTAL PROJEKTU – <http://geoportal.cykloprojekt.irt.wroc.pl>



DZIAŁANIA – TYP 1

INWENTARYZACJA

tras rowerowych oraz innych obiektów i obszarów istotnych dla turystyki rowerowej w obszarze wsparcia programu INTERREG V-A Republika Czeska – Polska

KONCEPCJA PRZEBIEGU DŁUGODYSTANSOWEJ TRASY ROWEROWEJ

ze wskazaniem brakujących odcinków i powiązań transgranicznych oraz obszarów korzystnych dla rozwoju kolarstwa terenowego i turystyki rolkowej

WYTYCZNE DLA
STRATEGICZNYCH I
PLANISTYCZNYCH
DOKUMENTÓW szczebla
lokalnego i regionalnego

ZESTAWIENIE
PROJEKTÓW
INWESTYCYJNYCH
w zakresie rowerowej
infrastruktury liniowej
i punktowej

STRATEGIA
MARKETINGOWO-
PROMOCYJNA

Działania modelowe

Rozpowszechnianie know - how

DZIAŁANIA – TYP 2

**Forum
administracyjno-
polityczne**

powołanie i
działalność

Transgraniczne konsultacje
Koncepcji z grupami
docelowymi w układzie
transgranicznym

Konsultacje
działań
modelowych

**Mobilny Punkt
Doradczy**

powołanie i
działalność

Realizacja inwestycji w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej:

- ❑ poprawa możliwości kooperacji gospodarczej Dolny Śląsk – Czechy dzięki zwiększonym możliwościom przepływu osób, towarów i usług;**
- ❑ ułatwienie dla przedsiębiorstw - zapewnienie swobodnego przepływu ruchu tranzytowego;**
- ❑ przeciwdziałanie marginalizacji obszaru Sudetów i obszaru przedsudeckiego. Autostrady i drogi ekspresowe to szlaki wspomagające rozwój;**
- ❑ poprawa bezpieczeństwa mieszkańców odciążenie z ruchu tranzytowego dróg niższych klas szczególnie w miejscowościach nie posiadających obwodnic;**
- ❑ Sudety to obszar o wysokich walorach turystycznych, który dzięki odpowiedniej infrastrukturze zyska na dostępności transportowej i będzie miał szansę zbudować wspólną ofertę turystyczną, opartą również na turystyce rowerowej;**