



■ **Plan inwestycji transportowych
o znaczeniu regionalnym
w województwie dolnośląskim
realizowanych ze środków
EFRR 2014 - 2020**



OPRACOWANIE

Instytut Rozwoju Terytorialnego

ul. Świdnicka 12/16

50 – 068 Wrocław

DYREKTOR

Maciej Zathey

Z-CA DYREKTORA

Magdalena Belof

Przemysław Malczewski

ZESPÓŁ AUTORSKI

Konrad Giejsztor

Jakub Rosowski

Maciej Samulewicz

Piotr Chmiel

Karolina Gmur

Magdalena Kasprzak

Marta Kukuła

Wojciech Maleszka

Ewa Skoczeń

Witold Warczewski

Małgorzata Wolańska

Dariusz Zięba

Spis treści

1.	Wstęp.....	6
1.1.	Cel dokumentu.....	6
1.2.	Warunkowość ex ante	6
2.	DIAGNOZA.....	7
2.1.	Uwarunkowania i analizy	7
2.1.1.	Uwarunkowania formalno-prawne	7
2.1.1.1.	Podstawy formalno-prawne	7
2.1.1.2.	Podstawy metodologiczne.....	7
2.1.1.3.	Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko	8
2.1.1.4.	Zgodność z dokumentami europejskimi i krajowymi w zakresie rozwoju infrastruktury ..	9
2.1.1.5.	Planowane inwestycje w infrastrukturę drogową i kolejową ujęte w Strategii Rozwoju Transportu 2020 (z perspektywą do 2030 r.)	13
2.1.1.5.1.	Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.).....	13
2.1.1.5.2.	Projekty drogowe planowane do realizacji na terenie województwa dolnośląskiego zawarte w DI do SRT:	13
2.1.1.5.3.	Projekty kolejowe o znaczeniu krajowym planowane do realizacji na terenie województwa dolnośląskiego zawarte w DI do SRT:.....	14
2.1.1.6.	Obszary realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w województwie dolnośląskim	15
2.1.2.	Uwarunkowania środowiska przyrodniczego i kulturowego.....	16
2.1.2.1.	Analiza uwarunkowań środowiska przyrodniczego.....	16
2.1.2.2.	Analiza uwarunkowań środowiska kulturowego	18
2.1.3.	Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	19
2.1.3.1.	Ludność Dolnego Śląska – stan obecny i perspektywa do 2035 r.	19
2.1.3.2.	Rynek pracy.....	20
2.1.3.3.	Uwarunkowania osadnicze – ośrodki miejskie	23
2.1.3.4.	Analiza liczby dojazdów do pracy	27
2.1.4.	Sieć drogowa w województwie dolnośląskim	29
2.1.4.1.	Podstawowe dane o sieci drogowej	29
2.1.4.2.	Analiza węzłów i ich hierarchii na sieci TEN-T w województwie dolnośląskim	29
2.1.4.3.	Analiza liczby wypadków na drogach wojewódzkich.....	33
2.1.4.4.	Analiza Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 roku.....	35
2.1.4.5.	Model ruchu.....	37
2.1.4.6.	Analiza udziału pojazdów ciężkich w sumarycznym potoku ruchu	40
2.1.4.7.	Analiza wykorzystania przepustowości istniejącej sieci dróg wojewódzkich	41
2.1.4.8.	Analiza porównawcza na podstawie GPR 2010/2005 (Wskaźnik zmian SDR 2010/2005) dla dróg wojewódzkich	45
2.1.4.9.	Analiza ruchu tranzytowego	47
2.1.4.10.	Analiza parametrów technicznych dróg	50
2.1.4.11.	Analiza zrealizowanych inwestycji w ciągu dróg wojewódzkich w latach 2007 - 2015	51
2.1.4.12.	Analiza drogowej dostępności czasowej do miast powyżej 50 tys. mieszkańców	54

2.1.4.12.1.	Dostępność czasowa do Wrocławia i liczba mieszkańców obsługiwanych w poszczególnych strefach dostępności.....	54
2.1.4.12.2.	Dostępność czasowa do miast powyżej 50 tys. mieszkańców i liczba mieszkańców obsługiwanych w poszczególnych strefach dostępności.....	57
2.1.5.	Sieć kolejowa w województwie dolnośląskim	66
2.1.5.1.	Podstawowe dane o sieci kolejowej.....	66
2.1.5.2.	Analiza korytarzy TEN-T oraz hierarchii występujących węzłów w województwie dolnośląskim	66
2.1.5.3.	Analiza dopuszczalnych maksymalnych prędkości na liniach kolejowych w województwie 67	
2.1.5.4.	Analiza prędkości konstrukcyjnych dla linii kolejowych	70
2.1.5.5.	Analiza różnic pomiędzy prędkością konstrukcyjną a maksymalną dopuszczalną	70
2.1.5.6.	Analiza dopuszczalnego maksymalnego nacisku pociągów na oś.....	71
2.1.5.7.	Analiza elektryfikacji sieci kolejowej w województwie	72
2.1.5.8.	Analiza rozmieszczenia punktów obsługi podróży.....	73
2.1.5.9.	Analiza dynamiki zmian w liczbie połączeń pasażerskich	74
2.1.5.10.	Analiza liczby połączeń pasażerskich na liniach kolejowych.....	78
2.1.5.11.	Analiza czasu dojazdu koleją do miast powyżej 50 tys. mieszkańców	79
3.	Rekomendacje	83
4.	KIERUNKI	84
4.1.	Określenie priorytetów inwestycyjnych	84
4.1.1.	Ujęcie strategiczne na poziomie województwa.....	84
4.1.1.1.	Struktura celów.....	85
4.1.2.	Podział środków na projekty transportowe w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego w latach 2014 - 2020	85
4.1.3.	Forma realizacji.....	87
4.1.3.1.	Określenie kryteriów wyboru inwestycji	87
4.1.3.2.	Kryteria wyboru projektów drogowych w trybie pozakonkursowym	87
4.1.3.2.1.	Dekompozycja sieci drogowej	92
4.1.3.2.2.	Lista projektów drogowych (kolorem żółtym oznaczone zostały inwestycje do realizacji w ramach związków ZIT).....	95
4.1.3.3.	Kryteria wyboru projektów drogowych w trybie konkursowym	99
4.1.3.4.	Kryteria wyboru projektów kolejowych w trybie pozakonkursowym	100
4.1.3.4.1.	Lista projektów kolejowych (kolorem żółtym oznaczone zostały inwestycje realizowane w ramach związków ZIT).....	105
4.1.3.5.	Kryteria wyboru projektów kolejowych w trybie konkursowym.....	108
4.1.3.6.	Inwestycje na drogach wojewódzkich oraz liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym przewidziane do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych 2014 - 2020	108
4.1.3.7.	Wskazanie głównych kierunków rozwoju sieci dróg wojewódzkich i linii kolejowych o znaczeniu regionalnym w ramach EFRR 2014 – 2020.....	109
4.1.3.7.1.	Harmonogram realizacji oraz plan finansowania inwestycji drogowych	110
4.1.3.7.2.	Harmonogram realizacji oraz plan finansowania inwestycji kolejowych	113
4.1.3.8.	Pożądane efekty podjętych działań	115

5.	Opis działań mających na celu zapewnienie zdolności instytucjonalnej do przygotowania i realizacji projektów.....	115
6.	Monitoring i ewaluacja	116
7.	Spis rysunków i tabel	117

1. Wstęp

Plan inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 stanowi integralny element **Regionalnej Polityki Transportowej dla województwa dolnośląskiego** i wypełnia warunek ex ante dla działań w zakresie rozwoju transportu o znaczeniu regionalnym dążąc do uzyskania efektu synergii, definiując multimodalną sieć transportową w ścisłym powiązaniu z kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego w przestrzeni regionu. W skład dokumentu wchodzi plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich oraz plan rozwoju i rehabilitacji sieci kolejowej o znaczeniu regionalnym.

Plan obejmuje w ramach Regionalnej Polityki Transportowej zadania będące w bezpośrednich kompetencjach Zarządu Województwa Dolnośląskiego w zakresie inwestycji drogowych oraz pośrednich kompetencji w zakresie inwestycji kolejowych. Realizacja wskazanych inwestycji jest związana z wykonaniem Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014 – 2020 w ramach Osi Priorytetowej 5 Transport¹.

Celem powyższej osi jest *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych*, co odpowiada jednemu z priorytetów inwestycyjnych (PI) zawartych w art. 5 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Zgodnie z ww. rozporządzeniem wsparciem objęte będą projekty dotyczące m.in. zwiększania mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi (PI 7.b) oraz rozwoju i rehabilitacji kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu (PI 7.d).

Planowane interwencje mają za zadanie zwiększyć wewnątrzregionalną spójność oraz integrację Dolnego Śląska z resztą kraju i Europą. Poprawa połączeń do sieci TEN-T oraz podniesienie efektywności i bezpieczeństwa sieci transportowej, zarówno w transporcie drogowym i kolejowym posłuży wzmocnieniu konkurencyjności gospodarki regionu oraz mobilności regionalnej.

Wybór zadań inwestycyjnych będzie podlegał ocenie pod kątem spełniania wskazanych w *Planie* kryteriów wyboru inwestycji. Ocenie będą podlegały zadania będące w różnym stopniu zaawansowania dokumentacji projektowej dla inwestycji infrastrukturalnych, co stanowi jedno z istotnych kryteriów ich wyboru.

Etap wykonawczy inwestycji wskazanych w wyniku prac nad *Planem* jest etapem wykraczającym poza przedmiotowy zakres prac i będzie podlegał realizacji przez Zarząd Województwa oraz PKP PLK S.A. zgodnie z przyjętymi zasadami realizacji inwestycji drogowych i kolejowych. Każda wskazana inwestycja będzie podlegała właściwym procedurom dla przedsięwzięć wymagających oceny oddziaływania na środowisko.

1.1. Cel dokumentu

Określenie listy inwestycji drogowych oraz kolejowych do realizacji w ramach środków z EFRR na lata 2014 - 2020 dla województwa dolnośląskiego w oparciu o obiektywne kryteria wyboru.

1.2. Warunkowość ex ante

Niniejszy *Plan* opiera się na ustaleniach ujętych w dokumentach europejskich, krajowych i regionalnych:

- „BIAŁA KSIĘGA” Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu,

¹ Uchwała nr 41/V/15 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 21 stycznia 2015 r. w sprawie przyjęcia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014 – 2020

- Rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE,
- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności,
- Strategia Rozwoju Kraju 2020,
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie,
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.),
- Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.),
- Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020,
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego – Perspektywa 2020.

2. DIAGNOZA

2.1. Uwarunkowania i analizy

2.1.1. Uwarunkowania formalno-prawne

2.1.1.1. Podstawy formalno-prawne

Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 w ramach Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS) wspierany będzie m.in. Cel Tematyczny 7 (CT 7) polegający na *Promowaniu zrównoważonego transportu i usuwaniu niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej*. Wsparciem mogą zostać objęte tylko projekty, dla których *Istnieje kompleksowy plan lub kompleksowe ramy w zakresie inwestycji transportowych zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T*, jest to warunek wstępny niezbędny do realizacji inwestycji transportowych oraz stanowi wymóg konieczny i warunek ex ante uruchamiania naborów w ramach RPO WD 2014 – 2020 w Osi Priorytetowej 5 Transport.

Wypełniając to zobowiązanie, Zarząd Województwa Dolnośląskiego przystąpił do sporządzenia Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020. Sporządzenie dokumentu zostało powierzone Instytutowi Rozwoju Terytorialnego uchwałą Zarządu Województwa Dolnośląskiego Nr 240/V/15 z dnia 4 marca 2015 r.

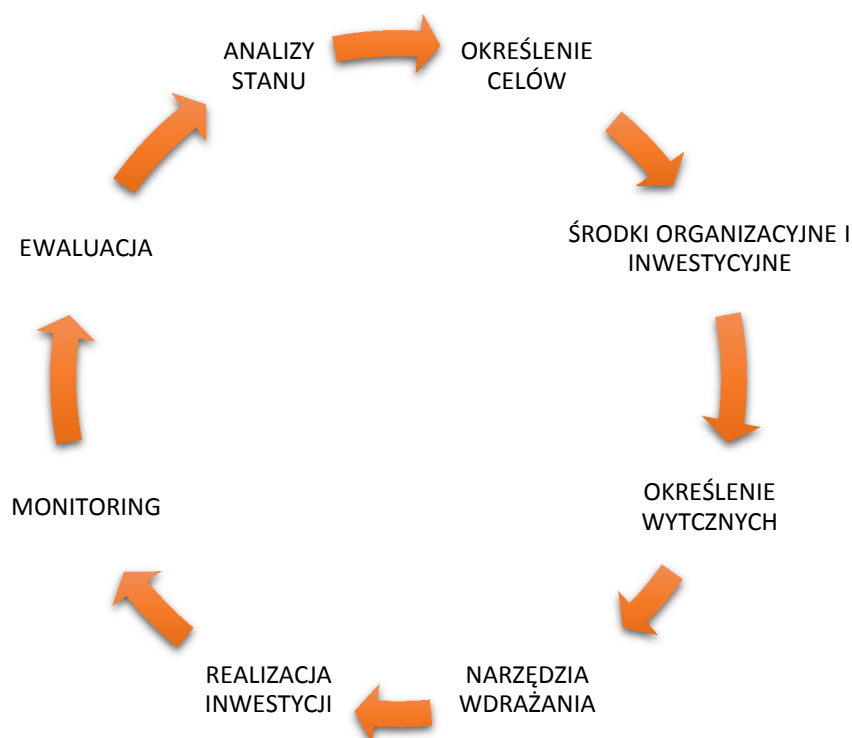
2.1.1.2. Podstawy metodologiczne

Plan inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 opiera się metodologicznie na wytycznych zwartych w dokumentach:

- KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”,
- ZAŁĄCZNIK KONCEPCJA DOTYCZĄCA PLANÓW MOBILNOŚCI W MIASTACH ZGODNEJ Z ZASADAMI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU KOMUNIKATU KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO KOMITETU REGIONÓW „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej zasobooszczędnej mobilności w miastach”,
- JASPERS Guidance Note Methodological support to the Preparation of National and Regional Transport Plans and the related Ex-Ante-Conditionality to the 2014-2020 Programming Period.

Zastosowana metodologia musi zapewniać możliwość przeprowadzenia ewaluacji przyjętych rozwiązań w dowolnych okresach czasu, redefiniowania przyjętych inwestycji w stosunku do zachodzących zmian społecznych, gospodarczych, przestrzennych, klimatycznych i technologicznych, tworząc rekomendacje zmian w ramach Regionalnej Polityki Transportowej dla Województwa Dolnośląskiego.

RYSUNEK 1. SCHEMAT METODOLOGII ZGODNIE Z ZALECENIAMI JASPERS



2.1.1.3. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

Zgodnie z wymaganiami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 353) dla projektu Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 wszczęto postępowanie w sprawie przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (obejmującej m.in. opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko i przeprowadzenie konsultacji społecznych z rozpatrzeniem zgłoszonych uwag i wniosków).

Opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko zlecone zostało niezależnej jednostce wyłonionej w trybie zapytanie ofertowego na świadczenie usługi z zakresu zamówień publicznych do 30 tys. EUR.

Wykonana w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko prognoza odpowiada zakresowi i stopniowi szczegółowości zgodnie z art. 51 ust. 2 oraz art. 52 ust. 1 i 2 ustawy OOS, który został także uzgodniony przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Zadaniem opracowanej prognozy oddziaływania na środowisko było dostarczenie informacji na temat skutków przyjęcia i wdrożenia lub braku realizacji planowanego dokumentu dla środowiska, w tym w szczególności jego prognozowanego wpływu na zdrowie ludzi oraz potencjalnych konfliktów przyrodniczych. Prognoza określa, analizuje i ocenia aspekty środowiskowe przedstawione w art. 51, ust. 2 pkt. 2 ustawy OOS i przedstawia stosowane rozwiązania łagodzące oddziaływania.

Projekt dokumentu poddany został konsultacjom społecznym umożliwiając składanie uwag i wniosków przez wszystkie zainteresowane strony; w ramach konsultacji opinie wyraziły również właściwe organy ochrony środowiska. Zgłoszone w ramach konsultacji uwagi i wnioski zostały rozpatrzone przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego. Zgodnie z zapisami prognozy oddziaływania na środowisko, dla przedmiotowego dokumentu nie było wymagane przeprowadzenie postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Procedurę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, po przyjęciu dokumentu zamyka pisemne podsumowanie informujące o jej przebiegu i zawierające propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

2.1.1.4. Zgodność z dokumentami europejskimi i krajowymi w zakresie rozwoju infrastruktury

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.

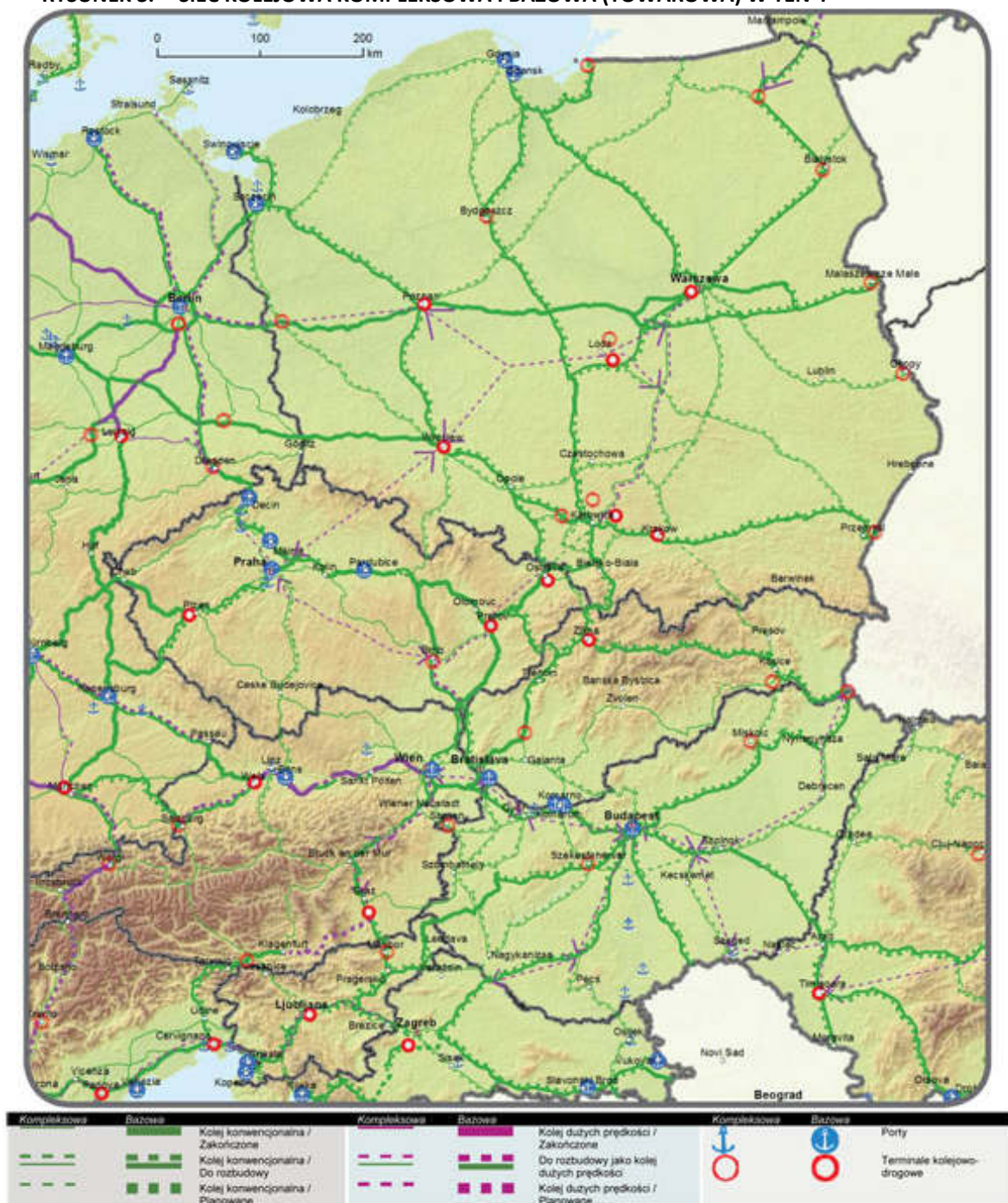
Powyższe *Rozporządzenie* określa przebieg kolejowej i drogowej sieci bazowej i kompleksowej tworzących transeuropejską sieć transportową (TEN-T), która za zadanie ma wzmacniać spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną Unii Europejskiej i przyczyniać się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, a także zwiększać korzyści dla użytkowników i wspierać wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu. Jednym z celów, który określony został w dokumencie jest *zapewnienie dostępności i łączności regionów, zniwelowanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi, stworzenie połączeń między infrastrukturą transportową do ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego, zapewnienie ciągłości tras, spełnienie potrzeb użytkowników w zakresie mobilności i transportu, zapewnienie bezpiecznych połączeń*. Rozporządzenie podkreśla, że głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za tworzenie i utrzymywanie infrastruktury transportowej są państwa członkowskie.

RYСУNEK 2. SIĘĆ DROGOWA KOMPLEKSOWA I BAZOWA W TEN-T



Źródło: Załącznik I do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. „Mapy sieci kompleksowej i bazowej” pkt 6.4 Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze

RYСУNEK 3. SIĘĆ KOLEJOWA KOMPLEKSOWA I BAZOWA (TOWAROWA) W TEN-T



Źródło: Załącznik I do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. „Mapy sieci kompleksowej i bazowej” pkt 6.2 Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe, Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe

RYСУNEK 4. SIĘĆ KOLEJOWA KOMPLEKSOWA I BAZOWA (PASAŻERSKA) W TEN-T



Źródło: Załącznik I do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. „Mapy sieci kompleksowej i bazowej” pkt 6.3 Sieć kompleksowa: Linie kolejowe i porty lotnicze, Sieć bazowa: Linie kolejowe (pasażerskie) i porty lotnicze

2.1.1.5. Planowane inwestycje w infrastrukturę drogową i kolejową ujęte w Strategii Rozwoju Transportu 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

2.1.1.5.1. Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

DI do SRT jest uszczegółowieniem Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) i określa cele operacyjne do realizacji zadań w obszarze transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego przy wykorzystaniu funduszy UE w perspektywie 2014-2020.

W oparciu o ustalone cele operacyjne oraz planowane rezultaty opracowano zestaw kryteriów wyboru projektów, które posłużyły do sporządzenia rankingu inwestycji drogowych, kolejowych, morskich i wodnych śródlądowych do dofinansowania ze środków funduszy UE, w tym środków Funduszu Spójności (FS), środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz środków instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Na podstawie przygotowanego rankingu ustalona została lista inwestycji, które otrzymają dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (POIiŚ 2014-2020) oraz w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia na lata 2014-2020 (POPW 2014-2020). Należy zaznaczyć, iż wszystkie propozycje projektów do realizacji w okresie 2014-2020 były przygotowywane przy założeniu, że program inwestycyjny objęty POIiŚ 2007-2013 zostanie w całości zrealizowany do 2015 r. Jednak, w przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, w celu zapewnienia spójności sieci transportowej, inwestycje planowane wstępnie ze środków POIiŚ 2007-2013 uzupełnią listę inwestycji do realizacji ze środków POIiŚ 2014-2020 i CEF.

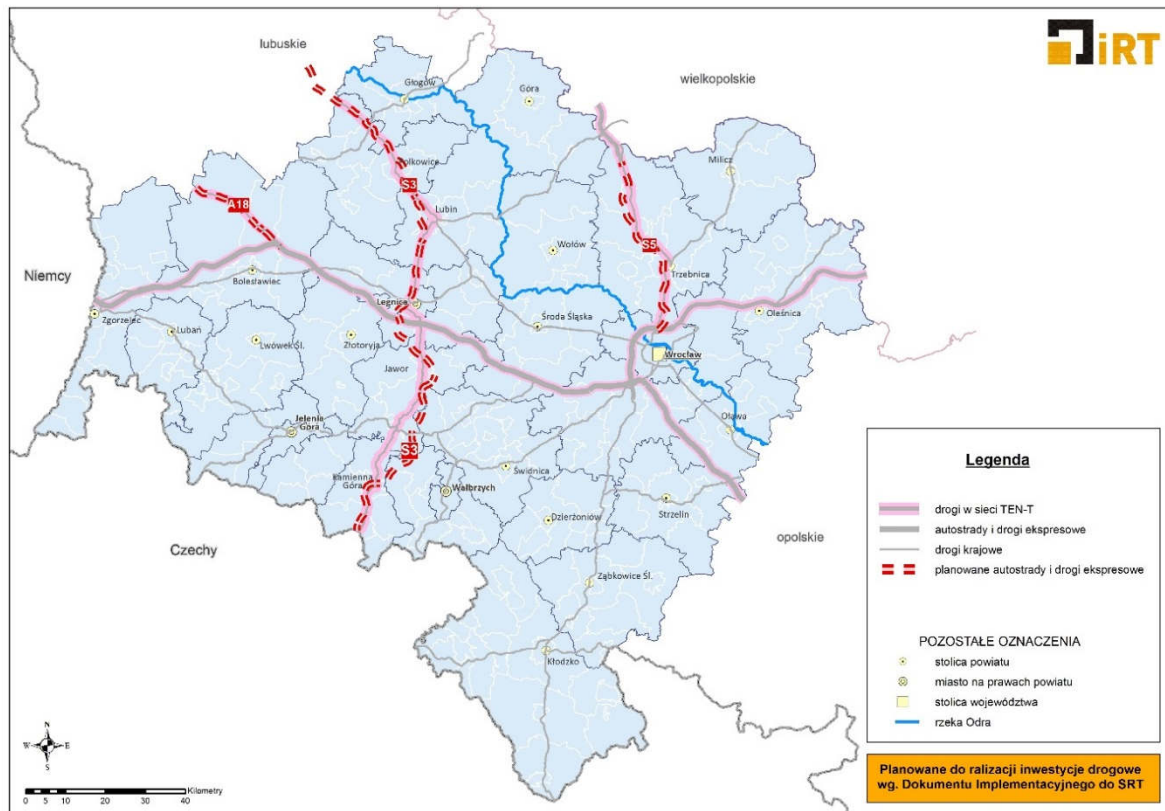
W celu usprawnienia procesu przygotowania oraz wdrożenia projektów transportowych Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.) określa również podstawowe informacje o planowanych inwestycjach oraz zasadnicze etapy realizacji projektów.

2.1.1.5.2. Projekty drogowe planowane do realizacji na terenie województwa dolnośląskiego zawarte w DI do SRT:

- Przebudowa autostrady A18 na odc. Olszyna – Golnice [poz. 5];
- Budowa drogi ekspresowej S5 na odc. Poznań – Wrocław [poz. 6];
- Budowa drogi ekspresowej S3 na odc. Sulechów – Legnica [poz. 8];
- Budowa drogi ekspresowej S3 na odc. Legnica – Lubawka [poz. 33].

W odniesieniu do transportu drogowego *Dokument Implementacyjny* określa cele operacyjne, które mają być osiągnięte do 2023 r. tj.: *zmodernizowanie ok. 88% bazowej oraz ok. 33% kompleksowej sieci TEN-T, skrócenie średniego czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi o 15% (o 40 minut), poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawa przepustowości głównych arterii drogowych, uzyskanie płynności jazdy na długich odcinkach drogowych, dostosowanie sieci dróg krajowych do nacisku na poziomie 115 kN/oś, odciążenie aglomeracji z ruchu tranzytowego, dokończenie modernizacji podstawowych ciągów transportowych, na których prace rozpoczęto w perspektywie 2007 - 2013.* Powyższe, wskazane w *Dokumencie* cele operacyjne, stanowią punkt odniesienia dla **Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023**. Jednym z fundamentalnych założeń przyjętych przy pracach nad PBDK na lata 2014 - 2023 była spójność obu dokumentów, przy uwzględnieniu faktu, iż dotyczy on wyłącznie szlaków stanowiących własność Skarbu Państwa, tj. dróg krajowych.

RYСУNEK 5. PLANOWANE DO REALIZACJI AUTOSTRADY I DROGI EKSPRESOWE W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM W LATACH 2014 - 2023



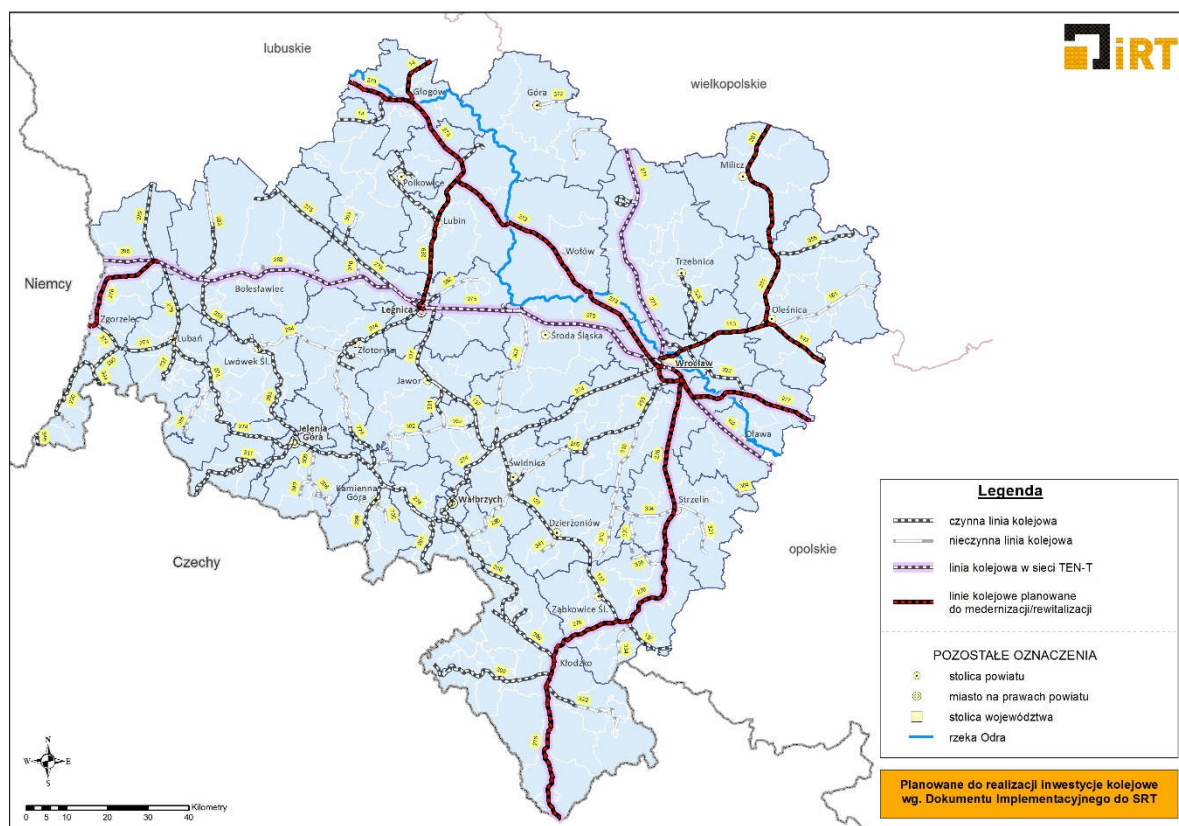
2.1.1.5.3. Projekty kolejowe o znaczeniu krajowym planowane do realizacji na terenie województwa dolnośląskiego zawarte w DI do SRT:

- Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn - Głogów - Zielona Góra - Rzepin -Szczecin Podjuchy [poz. 1];
- Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice - Jelcz - Wrocław Brochów [poz. 16];
- Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica - Rudna Gwizdanów [poz. 25];
- Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węglińiec – Zgorzelec [poz. 34];
- Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork - Oleśnica - Wrocław Mikołajów [poz. 35];
- Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław - Kamieniec Ząbkowicki [poz. 39];
- Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. - (Krotoszyn) - Leszno - Głogów wraz z elektryfikacją [poz. 42];
- Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica / Łukanów - Krotoszyn - Jarocin - Września – Gniezno [poz. 54];
- Prace na linii kolejowej C-E 59na odcinku Kamieniec Ząbkowicki – Międzylesie [poz. 59].

Narzędziem umożliwiającym realizację powyższych inwestycji kolejowych wskazanych w *Dokumencie Implementacyjnym* jest **Krajowy Program Kolejowy na lata 2014 – 2023**, który jest spójny z zamierzeniami przyjętymi w DI. Ponadto w załączniku nr 4 *Lista projektów krajowych objętych KPK* wskazane zostały tzn. projekty multilokalizacyjne, dla których nie została określona szczegółowa lokalizacja, a mogą obejmować swym zasięgiem województwo dolnośląskie. Do projektów tych należy zaliczyć *Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska*, *Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie* oraz *Projekty poprawy infrastruktury finansowane ze*

środków krajowych (rekompensata za emisję obligacji przez PLK)”. Zaznaczyć należy, iż KPK dotyczy wyłącznie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.

RYSUNEK 6. PLANOWANE INWESTYCJE KOLEJOWE W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM W LATACH 2014 – 2023



2.1.1.6. Obszary realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w województwie dolnośląskim

Celami realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) w Polsce wynikającymi z Umowy Partnerstwa (UP) oraz z dokumentu określającego Zasady realizacji ZIT w Polsce są:

- sprzyjanie rozwojowi współpracy i integracji na obszarach funkcjonalnych miast (szczególnie miast wojewódzkich);
- promowanie partnerskiego modelu współpracy różnych jednostek administracyjnych na miejskich obszarach funkcjonalnych;
- realizacja zintegrowanych projektów odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby i problemy miast i ich obszarów funkcjonalnych;
- zwiększanie wpływu miast i ich obszarów funkcjonalnych na kształt i sposób realizacji działań na ich obszarze w ramach polityki spójności.

Zgodnie z celami polityki rozwoju ukierunkowanej terytorialnie sformułowanej w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020 i Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 Zintegrowane Inwestycje Terytorialne będą realizowane na terenie miast wojewódzkich i powiązanych z nimi obszarami funkcjonalnymi, które stanowią jeden z kluczowych obszarów strategicznej interwencji państwa. Podstawą do wyznaczenia obszaru realizacji ZIT Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego jest dokument pn. „Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich (MOF OW)”. Na podstawie zaproponowanej w nim delimitacji w skład ZIT WrOF weszło 15 jednostek samorządu terytorialnego tj.: Wrocław, Czernica, Długołęka, Jelcz-Laskowice, Katy Wrocławskie, Kobierzyce, Miękinia, Oborniki Śląskie, Oleśnica (gmina miejska), Oleśnica (gmina wiejska), Siechnice, Sobótka, Trzebnica, Wisznia Mała oraz Żórawina. Wrocławski Obszar Funkcjonalny

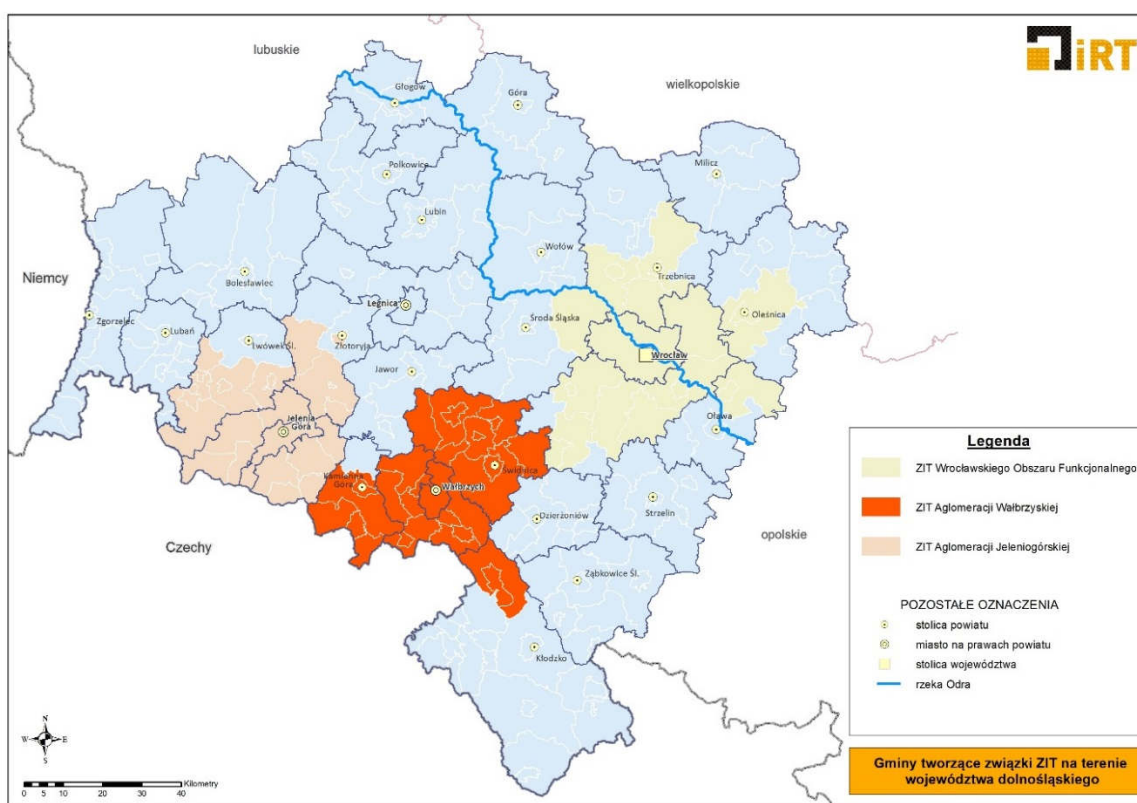
zamieszkuje 887 943 mieszkańców, w tym 725 219 mieszkańców na obszarach miejskich i 162 724 na obszarach wiejskich. Stanowi to ponad 30% mieszkańców regionu.

Jednocześnie decyzją Samorządu Województwa Dolnośląskiego powołane zostały dwa związki ZIT o charakterze regionalnym tj.: Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz Jeleniogórskiej.

ZIT Aglomeracji Wałbrzyskiej tworzą 22 gminy (Kamienna Góra (gmina miejska), Kamienna Góra (gmina wiejska), Lubawka, Nowa Ruda (gmina miejska), Nowa Ruda (gmina wiejska), Świebodzice, Boguszów-Gorce, Szczawno-Zdrój, Czarny Bór, Głuszyca, Mieroszów, Walim, Wałbrzych, Jedlina-Zdrój, Stare Bogaczowice, Świdnica (gmina miejska), Świdnica (gmina wiejska), Jaworzyna Śląska, Strzegom, Żarów, Dobromierz, Marcinowice. Pod względem powierzchni (1748 km²) Aglomeracja Wałbrzyska stanowi ponad 9% obszaru województwa dolnośląskiego, w tym ok 18% powierzchni aglomeracji stanowią obszary miejskie.

ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej utworzony został przez 18 gmin tj.: Jelenia Góra, Janowice Wielkie, Jeżów Sudecki, Karpacz, Kowary, Mysłakowice, Piechowice, Podgórzyn, Stara Kamienica, Szklarska Poręba, Gryfów Śląski, Lubomierz, Mirsk, Wleń, Świerzawa, Wojcieszów, Złotoryja (gmina miejska) oraz Pielgrzymka. Powierzchnia Aglomeracji Jeleniogórskiej stanowi 7,60% powierzchni województwa dolnośląskiego, w tym obszary miejskie aglomeracji stanowią ok 54%.

RYSUNEK 7. GMINY TWORZĄCE ZWIĄZKI ZIT NA TERENIE WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO



2.1.2. Uwarunkowania środowiska przyrodniczego i kulturowego

Na realizację sieci transportowej zgodnie z przyjętymi założeniami metodologicznymi znaczący wpływ mają uwarunkowania środowiska przyrodniczego oraz środowiska kulturowego. Inwestycje infrastrukturalne muszą być realizowane w taki sposób, aby uwzględniać i chronić walory posiadanych zasobów, a jednocześnie udostępniać je do realizacji przyjętych celów rozwoju gospodarczego.

2.1.2.1. Analiza uwarunkowań środowiska przyrodniczego

Województwo dolnośląskie, pod względem fizycznogeograficznym, znajduje się w obszarze Europy Zachodniej i dwóch prowincji: Masywu Czeskiego (reprezentowanego przez podprowincję Sudety

z Przedgórzem Sudeckim) oraz Nizy Środkowoeuropejskiego (z dwiema podprowincjami – Niziną Sasko – Łużycką i Nizinami Środkowopolskimi).

Wyróżnia się tu trzy odmienne jednostki geologiczno-strukturalne: Sudety, blok przedsudecki i południowo-wschodnia część monokliny przedsudeckiej. Odzwierciedleniem skomplikowanej budowy geologicznej są zróżnicowane warunki hydrogeologiczne, pod względem których wydzielono, w granicach województwa, trzy główne regiony: sudecki, wrocławski i wielkopolski o przebiegu granic z północnego-zachodu na południowy - wschód.

Wody powierzchniowe województwa są niemal w całości elementami dorzecza środkowej Odry i zlewiska Morza Bałtyckiego, a jedynie w niewielkim stopniu pozostają w zasięgu zlewiska Morza Północnego (małe obszary w Górach Izerskich, Kamiennych, Stołowych i Bystrzyckich) oraz Morza Czarnego (obszar w Masywie Śnieżnika).

Na system wodny województwa oprócz rzek składa się również 12 dużych wielofunkcyjnych zbiorników retencyjnych, stawy (ponad 1700 obiektów) i zbiorniki małej retencji (około 200 zbiorników o powierzchni zalewu ponad 1 ha i wiele mniejszych). Łącznie pod wodami znajduje się około 31 851 ha, co stanowi 1,6 % obszaru województwa.

Województwo dolnośląskie należy do najbardziej zasobnych w surowce mineralne regionów Polski. Występuje tu większość znanych w kraju rodzajów kopalin, co wiąże się przede wszystkim z mozaikową, urozmaiconą budową geologiczną Sudetów i ich przedgórz. Kopaliny te, pod względem genetycznym oraz ze względu na zastosowanie wytwarzanych z nich surowców, można podzielić na: energetyczne, metaliczne, chemiczne i skalne.

Największa różnorodność występuje w grupie kopalin skalnych (surowców: okrucowych, zwięzłych, ilastych i innych), z których wiele posiada istotne znaczenie gospodarcze w kraju.

Występują tu m.in. jedyne w Polsce złoża: granitoidów, sjenitów, gabra, marmurów dolomitycznych, kwarcu żyłowego, magnezytów, glin ceramicznych biało wypalających się i kaolinów, a także zdecydowana większość złóż bazaltów, melafirów, marmurów i skaleni oraz najlepsze w Polsce złoża piasków szklarskich i unikalne złoża bentonitów. Istotne znaczenie mają także duże złoża najwyższej jakości piasków i żwirów związanych z dolinami rzek: Odry, Nysy Kłodzkiej, Bobru i Kaczawy. Strategiczne znaczenie dla gospodarki kraju mają m.in. złoża rud miedzi i srebra oraz węgla brunatnych. Budowa geologiczna powierzchniowej warstwy litosfery ma największy wpływ na zróżnicowanie typologiczne gleb w województwie. Blisko 40 % gleb użytkowanych rolniczo (ok. 57 % powierzchni województwa), to gleby wysokiej jakości.

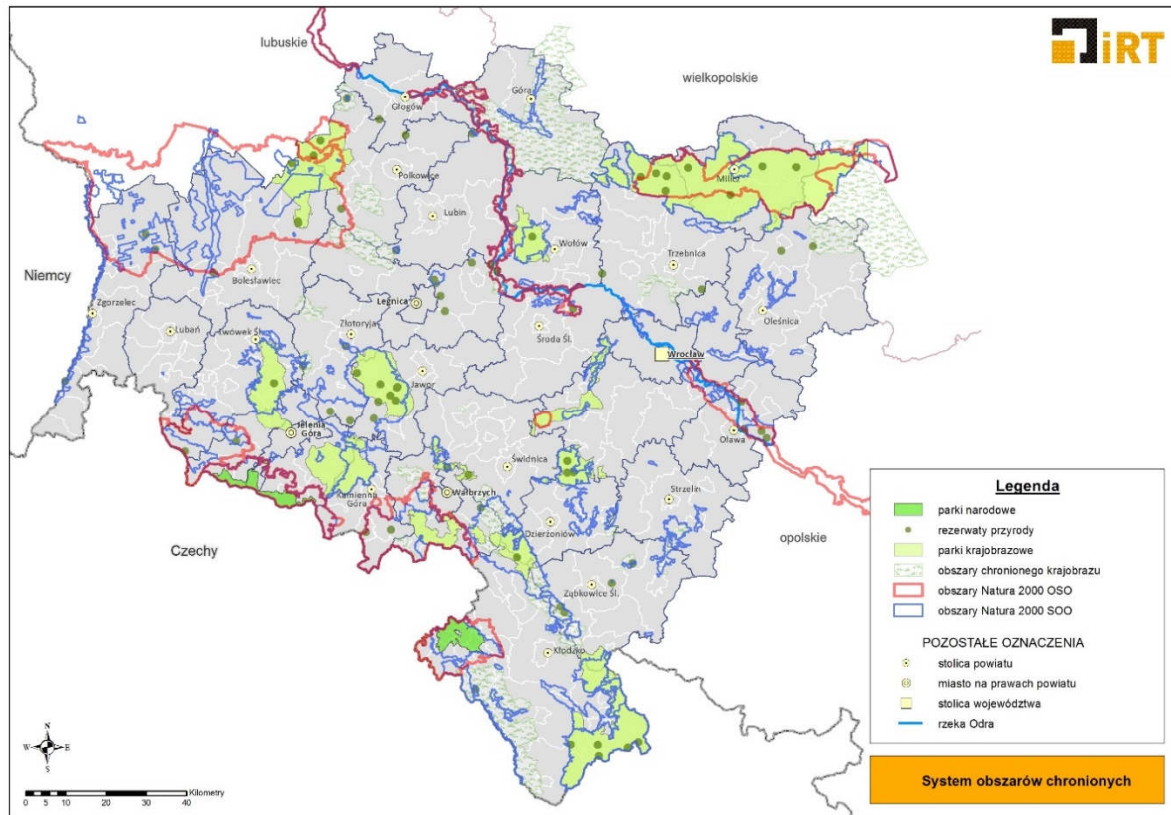
Lasy dolnośląskie zajmując powierzchnię 610 968 ha, stanowią 30,6 % obszaru regionu, przy czym północna i zachodnia część województwa zdominowana jest przez siedliska nizinne, zajmujące łącznie 58% powierzchni leśnej. Natomiast w południowej części województwa, w pasie Sudetów wraz z ich Pogórzem i Przedgórzem, występują siedliska wyżynne (na 13% powierzchni) i górskie (29%). W składzie gatunkowym lasów przeważają gatunki iglaste, z sosną jako głównym gatunkiem lasotwórczym w części nizinnej i świerkiem – w części górskiej i podgórskiej. Znacząca większość, bo 65,9% powierzchni leśnej pozostająca w Zarządzie Lasów Państwowych to lasy ochronne.

Na obszarze województwa można wydzielić kilka stref, w których nagromadzenie cennych siedlisk i gatunków jest znacznie większe niż w pozostałej części regionu. Do takich obszarów należą przede wszystkim: doliny rzeczne, stanowiące ważne korytarze ekologiczne, obszar Sudetów i Przedgórz Sudeckiego, obszar Borów Dolnośląskich oraz północna część regionu tj. Dolina Baryczy z kompleksami stawów hodowlanych. Mało zmienione fragmenty dolin rzecznych Odry, Bystrzycy, Strzegomki, Bobru czy Kwisy charakteryzują się występowaniem cennych, zbliżonych do naturalnych, fragmentów lasów łągowych, grądów i olsów. Natomiast w Sudetach spotyka się gatunki endemiczne i reliktowe typowe dla Europy północnej. Na terenie województwa występują też cenne łąki i pastwiska o różnym stopniu uwilgotnienia, coraz rzadsze torfowiska, wydmy śródlądne, starorzecza, oczka wodne i stawy rybne. Powierzchnia obszarów o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionych (bez obszarów NATURA 2000) stanowi 18,6 % obszaru województwa (GUS 2014).

Regionalny system obszarów chronionych obejmuje następujące obiekty: 2 Parki Narodowe – Karkonoski i Gór Stołowych, 67 rezerwatów przyrody, 12 parków krajobrazowych, 25 obszarów chronionego krajobrazu, 15 zespołów przyrodniczo – krajobrazowych oraz liczne użytki ekologiczne.

Najcenniejsze siedliska i gatunki zostały objęte ochroną w ramach sieci NATURA 2000. Na obszarze województwa wyznaczono 90 specjalnych obszarów ochrony siedlisk (obszary mające znaczenie dla wspólnoty) oraz powołano 10 specjalnych obszarów ochrony ptaków.

RYSUNEK 8. REGIONALNY SYSTEM OBSZARÓW CHRONIONYCH



Źródło: Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska we Wrocławiu - stan na 2011 r.

2.1.2.2. Analiza uwarunkowań środowiska kulturowego

Ze względu na położenie geograficzne oraz dzieje polityczne Dolny Śląsk podlegał oddziaływaniom wielu ośrodków, przede wszystkim Pragi, Krakowa i Norymbergii, a w późniejszym okresie również Drezna, Wiednia i Berlina. Przenikające tu impulsy artystyczne oraz wielowyznaniowa i wielonarodowa specyfika tego regionu zadecydowały o bogactwie dziedzictwa kulturowego. Występujące tu przykłady architektury odzwierciedlają wszystkie epoki i style artystyczne, począwszy od wczesnego średniowiecza aż po wiek XX – ty.

Ogólna liczba obiektów zabytkowych wynosi ponad 83 tys., są to m.in. historycznie ukształtowane zespoły staromiejskie, obiekty sakralne, założenia rezydencjonalne – zamki, pałace, dwory, obiekty użyteczności publicznej, architektura przemysłowa, założenia zieleni – parki, ogrody, aleje oraz cmentarze.

Pod względem liczby zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków (8 332 – w 2015 r.) województwo dolnośląskie zajmuje pierwszą pozycję w Polsce. Oprócz obiektów wpisanych do rejestru zabytków na terenie województwa dolnośląskiego odnotowano około 76 tysięcy obiektów zabytkowych, znajdujących się w ewidencji konserwatorskiej.

Najcenniejsze elementy dziedzictwa kulturowego w województwie dolnośląskim posiadają ochronę prawną. Na liście światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego UNESCO figurują kościoły Pokoju w Jaworze i Świdnicy oraz Hala Stulecia we Wrocławiu. Zespoły klasztorne w Krzeszowie i Legnickim Polu, twierdza w Srebrnej Górze oraz założenie staromiejskie i Hala Stulecia we Wrocławiu zostały uznane rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polski za pomniki historii. Założenia obronne twierdz w Srebrnej Górze oraz Kłodzku objęte są ochroną w formie parku kulturowego.

2.1.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

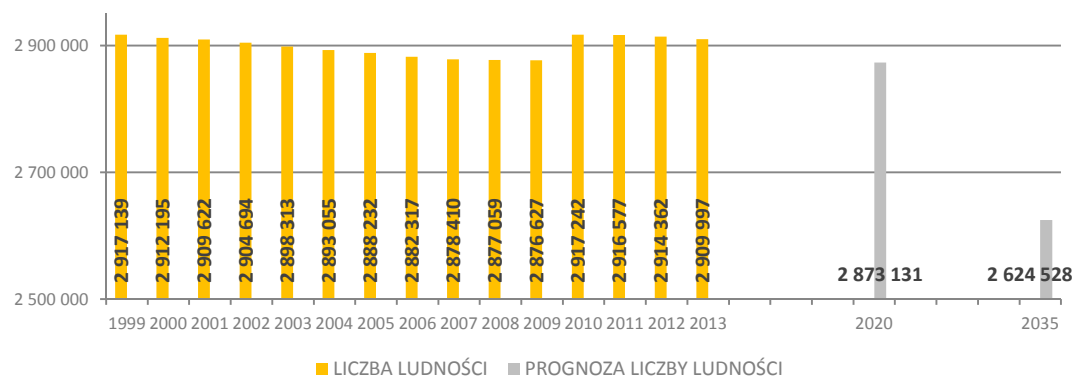
Kluczową rolę w projektowaniu systemów transportu odgrywają generatory ruchu. Ich określenie oraz rozmieszczenie przestrzenne, a zarazem prognozowanie ich rozwoju determinuje sposób wykorzystania i rozwoju sieci transportowych. Jako istotne czynniki tworzące generatory ruchu przyjmują się ośrodki miejskie, w których skupia się znaczna część funkcji generujących ruch, związana z miastami, ale również poza nimi, uwarunkowania demograficzne oraz bardzo istotny stan rynku pracy, czyli uwarunkowania gospodarcze. Wielokryterialna analiza struktury osadniczej oraz zjawisk społeczno – gospodarczych, pozwoli na określenie istniejących i prognozowanych głównych przemieszczeń na sieci transportowej związanych z dostępem do miejsc pracy, czy usług oraz przemieszczeń związanych z przewozem towarów.

2.1.3.1. Ludność Dolnego Śląska – stan obecny i perspektywa do 2035 r.

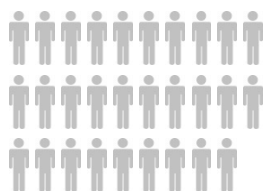
Dolny Śląsk podobnie jak pozostałe polskie regiony zmaga się z szeregiem niepokojących procesów demograficznych, które mogą przekształcić się w znaczące bariery rozwoju, oddziałujące na obecną i przyszłą sytuację społeczno-gospodarczą województwa.

Liczba mieszkańców w województwie dolnośląskim w 2013 roku wynosiła ponad **2,9 mln osób**, co stanowiło 7,5% populacji kraju (5. miejsce w Polsce). Pomimo, że w 2010 roku pierwszy raz od wielu lat odnotowano przyrost liczby mieszkańców, to w latach 1999-2013 ich liczba spadła ogółem o 7,1 tys. osób (0,24% ludności województwa) (Wykres 1). Dla porównania w tym samym czasie w województwie małopolskim przybyło 4,44% mieszkańców (142 tys. osób), w mazowieckim 3,99% (204 tys. osób), a w wielkopolskim 3,81% (127 tys. osób).

RYСУNEK 9. LICZBA LUDNOŚCI NA DOLNYM ŚLĄSKU

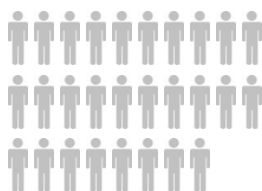


2013



2 909 997 osób

2020



2 873 131 osób

2035



2 624 528 osób

- 100 tys. osób

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i Prognozy demograficznej dla gmin województwa dolnośląskiego do 2035 roku (IRT 2013)

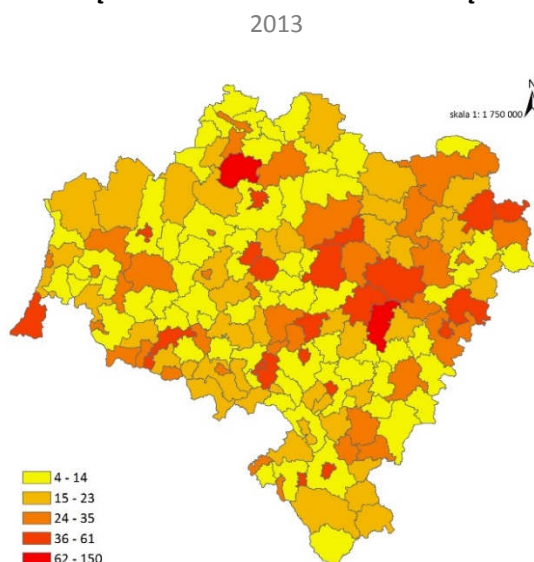
Gęstość zaludnienia w 2013 roku wynosiła 146 osób na km² (4. miejsce w Polsce, powyżej średniej krajowej 123 osób/ km², 2,5 razy mniej niż w województwie śląskim o największej gęstości zaludnienia – 373 osób). Pod względem gęstości zaludnienia powierzchni zabudowanej i zurbanizowanej Dolny Śląsk plasował się jednak dopiero na 12. miejscu w kraju (2 130 osób/km²), poniżej średniej krajowej wynoszącej 2 387 osób/km². W 2020 r. prognozowana gęstość zaludnienia wyniesie 144 osoby na km², natomiast w 2035 r. 132 os./km².

Na Dolnym Śląsku zlokalizowanych jest 91 miast i w 2013 r. **współczynnik urbanizacji**² wynosił 69,4% ludności województwa (2 019 978 osób). Pod tym względem wyższą wartością odznaczało się jedynie województwo śląskie, gdzie miasta skupiały 77,4% ogółu ludności. Dla porównania średnio w Polsce w 2013 r. współczynnik urbanizacji wynosił 60,4%. Warto zaznaczyć, że udział mieszkańców miast, począwszy od 1999 r., rokrocznie spada. Jeszcze 14 lat temu wynosił na Dolnym Śląsku 71,5% (w Polsce 61,9%) i jest to tendencja charakterystyczna dla wszystkich regionów.

2.1.3.2. Rynek pracy

Wskaźnik pracujących w województwie dolnośląskim w 2013 roku wyniósł 36 (tzn., że średnio na Dolnym Śląsku na 100 osób w wieku produkcyjnym przypadało 36 pracujących). Najwyższe wartości wskaźnika pracujących w gminach uzyskały Koberzyce (150) i Polkowice (137), co świadczy o ich ponadgminnej atrakcyjności jako ośrodków pracy. Do gmin, w których wielkość wskaźnika ukształtowała się powyżej średniej dla województwa kolejno należą: Legnickie Pole (61), Wrocław (58), Jelcz-Laskowice (54), Bogatynia (54), Oława (53), Legnica (49), Kłodzko (48), Szczawno-Zdrój (48), Świdnica (46), Lubin (45), Jelenia Góra (44), Bolesławiec (44), Kąty Wrocławskie (42), Środa Śląska (41), Twardogóra (41), Dzierżoniów (40), Międzybórz (39) oraz Polanica-Zdrój, Wałbrzych, Żarów i Brzeg Dolny (38). Stanowią one 14% gmin województwa, tj. 23 gminy ze 169). Gminy, które zakwalifikowały się do najniższego przedziału klasowego, stanowiły 41% wszystkich gmin Dolnego Śląska (69 gmin z 169). Najniższe wartości odnotowano w gminie Platerówka (4), Pęcław (6), Boguszów Gorce, Lubomierz, Miłkowice, Jemielno, Lubań (7), Sulików, Krotoszyce, Dzierżoniów (8) (rys. 4).

RYSUNEK 10. WSKAŹNIK PRACUJĄCYCH W GMINACH DOLNEGO ŚLĄSKA W 2013 ROKU

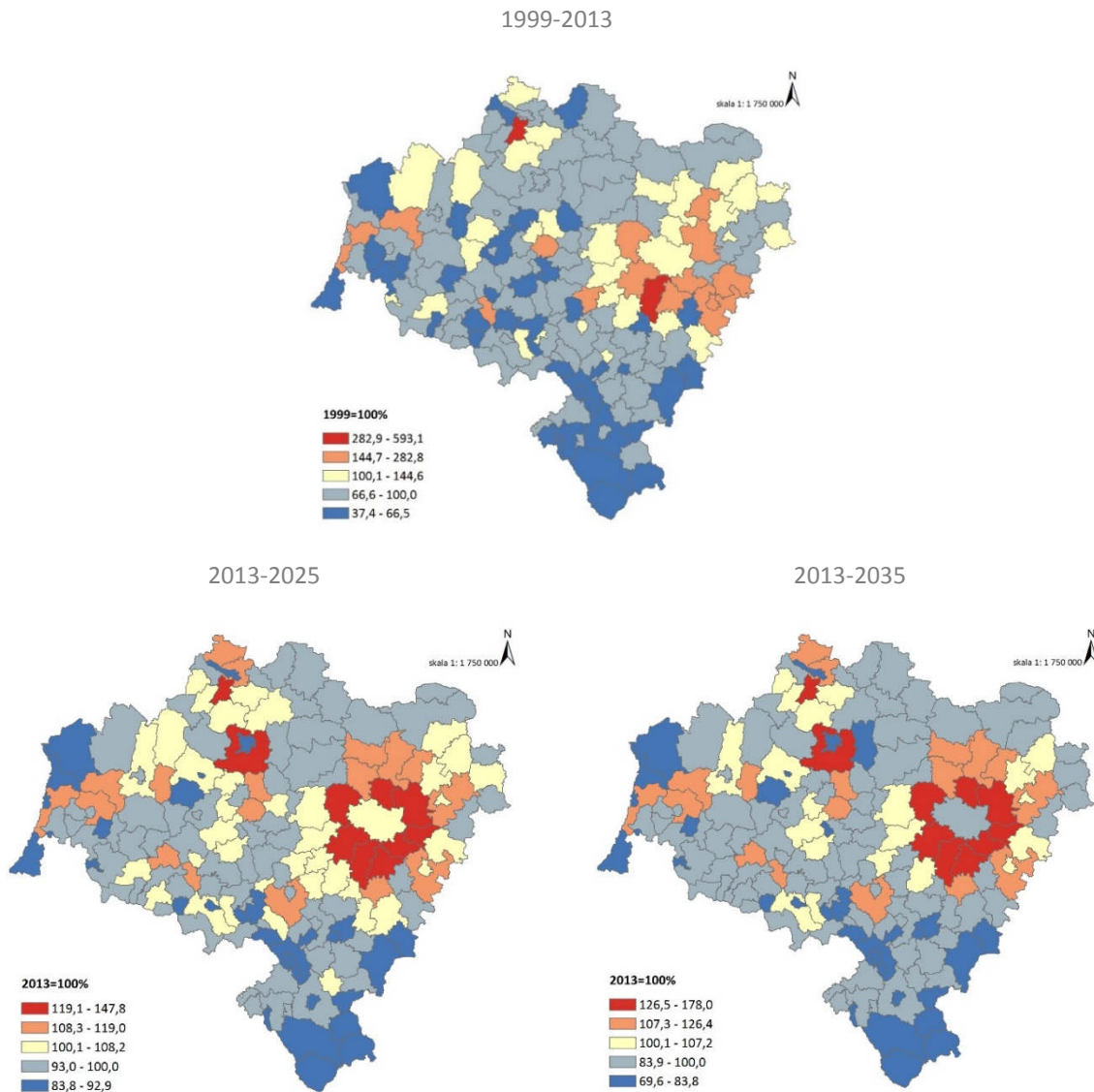


Analiza zmiany liczby pracujących w województwie dolnośląskim na podstawie danych za lata 1999-2013 wskazuje na wzrost o 1,2%, przy czym analiza wykonana w ujęciu gminnych wskazuje na bardzo mocne przestrzenne zróżnicowanie wskaźnika oraz dużą rozpiętość uzyskanych wartości. Spadek liczby pracujących odnotowano w 72% gmin (tj. w 122 z 169). Największe spadki, tj. o połowę i więcej,

² Udział liczby ludności miejskiej w ogólnej liczbie ludności.

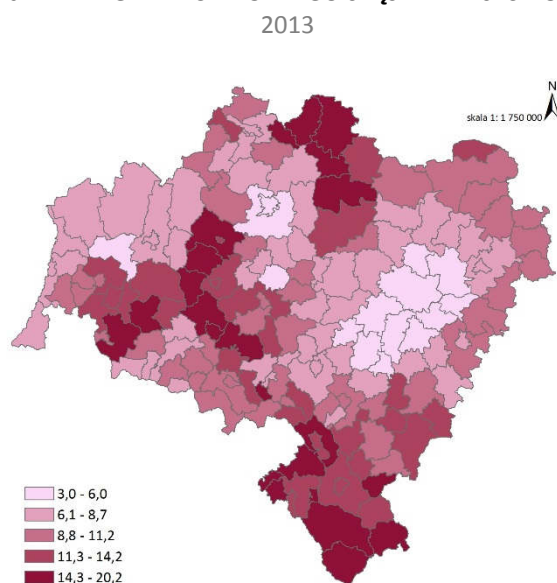
odnotowano w gminach: Stronie Śląskie, Szczytna, Głuszyca, Żukowice, Domaniów, Platerówka, Miłkowice, Olszyna, Marciszów, Węgliniec, Złoty Stok, Mysłakowice, Ziębice i Jordanów Śląski. Największe przyrosty liczby pracujących (tj. o min. 100%) uzyskały kolejno gminy: Kobierzyce (przyrost prawie pięciokrotny, tj. przyrost o 493%), Jerzmanowa (przyrost o 370%), Legnickie Pole (o 182%), Zawonia (o 129%), Kąty Wrocławskie (o 129%), Miękinia (o 127%), Oława (o 111%) oraz Janowice Wielkie (o 107%). Wzrost liczby pracujących min. o połowę wystąpił w: Długołęce (o 97%), Nowogrodźcu (o 96%), Żórawinie (o 86%), Siechnicach (o 80%), Zgorzelcu (o 79%), Jelczu-Laskowicach (75%), Żarowie (o 73%) oraz Oławie (o 62%) W stolicy województwa – Wrocławiu - wzrost wyniósł 11%. Prognoza zmiany liczby pracujących w latach 2013-2025 wskazuje na przyrost liczby pracujących w 39% analizowanych gmin (tj. w 66 z 169). Wśród gmin o największych przyrostach wyróżniono: Jerzmanowa (przyrost o 78%), Siechnice (o 74%), Długołękę (o 40%), Czernicę (o 38%), Kobierzyce (o 37%), Miękinię (o 34%), Kąty Wrocławskie (o 30%), Wisznę Małą (o 27%), Żórawinę (o 26%) oraz Lubin (25%). Prognoza w horyzoncie czasowym 2013-2035 wskazuje na przyrost liczby pracujących już w tylko 28% gmin (tj. w 48 gminach z 169), przy czym maksymalne wartości przyrostów są wyższe (maks. przyrost o 78% w gminie Jerzmanowa, kolejno Siechnice (przyrost o 74%), Długołęka (o 61%), Czernica (o 59%), Kobierzyce (o 55%), Miękinia (o 50%). Zmiany te obrazują, odnotowany również przy prognozie demograficznej, proces koncentracji ludności/ rynków pracy (rys. 5).

RYSUNEK 11. ZMIANA LICZBY PRACUJĄCYCH W GMINACH DOLNEGO ŚLĄSKA W LATACH 1999-2013, 2013-2025 ORAZ 2013-2035



W 2013 roku udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym na Dolnym Śląsku wyniósł 8,2%. Wartości powyżej średniej dla województwa odnotowano w 31% gmin (tj. 52 z 169). Najmniejszy udział bezrobotnych w liczbie osób w wieku produkcyjnym odnotowano w gminach: Kąty Wrocławskie (3%), Kobierzyce (3,4%), Długołęka (3,6%), Mietków (3,7%), Siechnice (3,6%), Żórawina (3,8%), Czernica (3,8%), Sobótka (4,5%), Wrocław (4,6%), Jordanów Śląski (5,2%), Wisznia Mała (5,4%), Lubin (5,6%), Legnickie Pole (5,7%), Lubin (5,7%), Nowogrodzic (6%), Polkowice (6,1%), Oborniki Śląskie (6,3%), Krotoszyce (6,4%), Jelenia Góra (6,5%), Bolesławiec (6,5%), Miękinia (6,5%), Marcinowice (6,6%), Borów (6,7%), Żarów (6,7%), Jerzmanowa (6,9%), Zawidów (6,9%), Kunice (6,9%), Bolesławiec (6,9%), Gromadka (6,9%), Środa Śląska (6,9%), Świdnica (6,9%) i Trzebnica (6,9%). Największy udział bezrobotnych w liczbie osób w wieku produkcyjnym, tj. powyżej 15% odnotowano w 13 gminach, tj. w gminie Nowa Ruda, Stronie Śląskie, Niechlów, Radków, Kudowa-Zdrój, Międzyzlesie, Jemielno, Pielgrzymka, Złoty Stok, Wojcieszów, Świerzawa, Lewin Kłodzki oraz Bolków (rys. 6).

RYSUNEK 12. UDZIAŁ BEZROBOTNYCH ZAREJESTROWANYCH W LICZBIE LUDNOŚCI W WIEKU PRODUKCYJNYM W GMINACH DOLNEGO ŚLĄSKA W 2013 ROKU



Na terenie województwa dolnośląskiego funkcjonują trzy Specjalne Strefy Ekonomiczne: Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna "INVEST - PARK", Kamiennogórska SSE Małej Przedsiębiorczości, Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (LSSE).³

Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna to tereny inwestycyjne, z których dwadzieścia osiem położonych jest na terenie województwa dolnośląskiego, tj. na terenie: Wałbrzycha, Nowej Rudy, Kłodzka, Dzierżoniowa, Żarowa, Jelcza - Laskowic, Kudowy Zdrój, Świdnicy, Wrocławia, Oławy, Strzelina, Strzegomia, Brzegu Dolnego, Bolesławca, Wiązowa, Wołowa, Ząbkowic Śląskich, Sycowa, Świebodzic, Bystrzycy Kłodzkiej, Twardogóry, Góry, Oleśnicy, Bielawy, Piławy Górnej oraz Kobierzyc, siedem znajduje się na terenie województwa opolskiego - w Opolu, Nysie, Namysławie, Praszce, Kluczborku, Skarbimierzu, Prudniku, Grodkowie oraz Otmuchowie, osiem na terenie województwa wielkopolskiego - w Krotoszynie, Śremie, Lesznie, Wrześni, Kościanie, Jarocinie, Kaliszu i w Rawiczu oraz jedna w województwie lubuskim, w Szprotawie. WSSE „INVEST - PARK” obejmuje obszar o łącznej powierzchni ponad 2684 ha. Na terenie strefy funkcjonuje blisko 170 przedsiębiorców, którzy zainwestowali 16,7 mld zł i zatrudnili ponad 36,6 tys. pracowników.

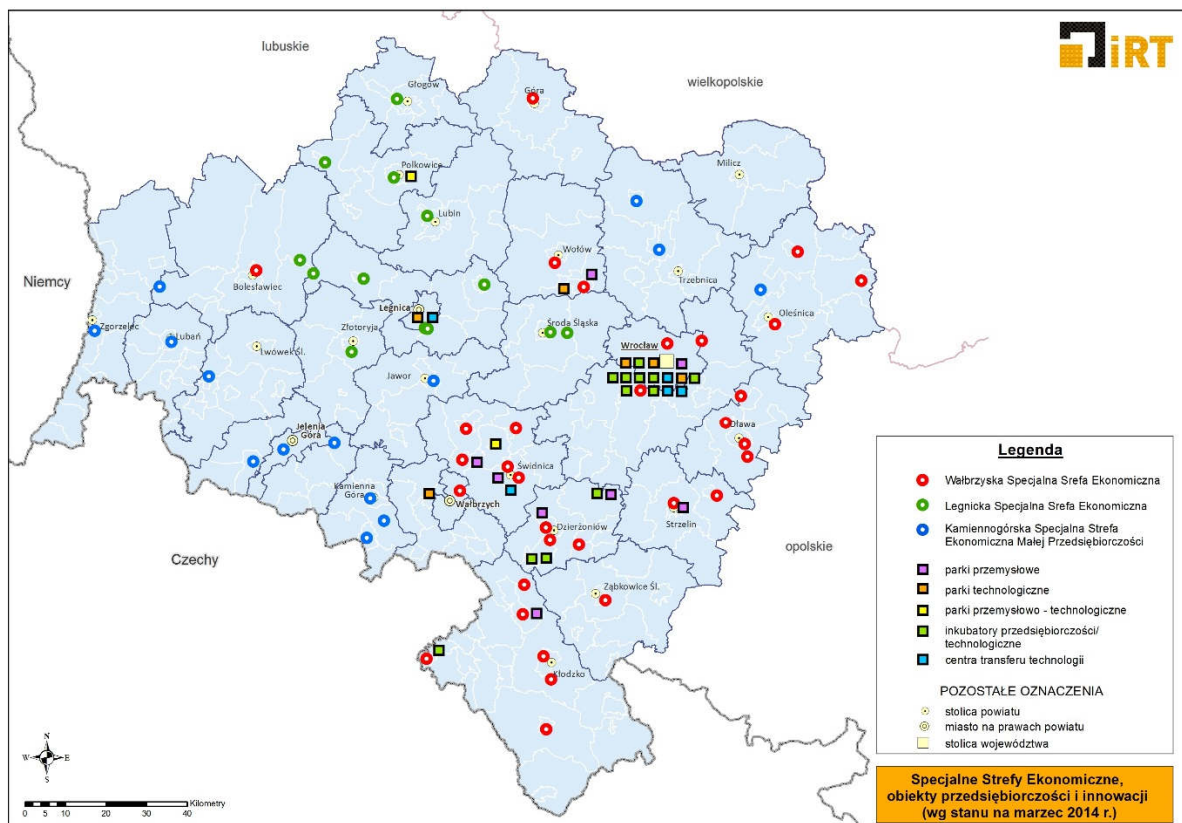
Tereny Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Małej Przedsiębiorczości zlokalizowane są w południowo-zachodniej części Polski na terenie województwa dolnośląskiego i wielkopolskiego. Dysponuje terenami inwestycyjnymi o łącznej powierzchni ponad 413 ha, w których skład wchodzi

³ Występuje również podstrefa Tarnobrzesckiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, której łączny obszar wynosi 1 632,31 ha. Jest to jedyna strefa, której zarząd jest zlokalizowany poza terenem województwa dolnośląskiego.

16 podstref. Obszary strefy usytuowane są bardzo blisko granicy z Republiką Czeską i Republiką Federalną Niemiec. Wydanych zostało 115 zezwoleń na prowadzenie działalności gospodarczej, nakłady inwestycyjne sięgają ponad 2 mld zł. Zatrudnionych jest prawie 7 tys. osób.

Legnica Specjalna Strefa Ekonomiczna składa się z 17 podstref położonych w sąsiedztwie najważniejszych miast regionu przy głównych szlakach komunikacyjnych biegnących ze Wschodu na Zachód i z Północy na Południe. Łącznie obejmuje ponad 1200 ha terenów inwestycyjnych. Atutem lokalizacji jest bliskość międzynarodowego portu lotniczego we Wrocławiu i lotnisk lokalnych oraz rozwinięta sieć kolejowa, a także obecność portu rzecznego w Głogowie. W ciągu 18 lat istnienia Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, firmy zainwestowały tu ponad 7,29 mld zł i zatrudniają 11800 pracowników⁴.

RYСУNEK 13. SPECJALNE STREFY EKONOMICZNE, OBIEKTY PRZEDSIĘBIORCZOŚCI I INNOWACJI (WG STANU NA MARZEC 2014 R.)



2.1.3.3. Uwarunkowania osadnicze – ośrodki miejskie

Ośrodki miejskie i ich struktura została określona w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego.

W Diagnostyce wskazane zostały następujące, najważniejsze uwarunkowania dla rozwoju przestrzennego województwa w sferze osadniczej:

- Wrocław stanowi główny i największy ośrodek osadniczy województwa, zaliczany do grupy najważniejszych metropolii polskich, a w perspektywie międzynarodowej postrzegany jest jako ośrodek posiadający potencjał dla wykształcenia metropolii o randze europejskiej;
- w bezpośrednim otoczeniu Wrocławia można wyodrębnić gminy, które charakteryzują się większą dynamiką procesów społeczno-gospodarczych i korzystniejszymi tendencjami rozwoju oraz lepszymi, w porównaniu do innych jednostek w województwie, powiązaniemi funkcjonalnymi z

⁴ źródło: Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych, strona internetowa: http://www.paiz.gov.pl/strefa_inwestora/sse/legnica (wg stanu na 20.07.2015 r.)

Wrocławiem, co potwierdza tendencje do kształtowania się w tym rejonie obszaru metropolitalnego;

- ośrodkami o dużym potencjale są miasta położone w sąsiedztwie Wrocławia (tj: Oleśnica i Oława), miasta położone w obrębie LGOP (Głogów, Legnica, Lubin i Polkowice), w rejonie wałbrzyskim (Wałbrzych, Świdnica, zespół miast Dzierżoniów-Bielawa-Pieszyce, Kamienna Góra) oraz pozostałe, większe miasta województwa (tj: Jelenia Góra, Zgorzelec - powiązany bezpośrednio z sąsiednim Görlitz, Bolesławiec i Kłodzko);
- szczególną rolę w strukturze osadniczej województwa pełnią ośrodki turystyczne, zlokalizowane głównie w obszarze Sudetów (są to przede wszystkim Karpacz i Szklarska Poręba oraz miejscowości uzdrowiskowe takie jak: Świeradów Zdrój, Polanica Zdrój, Duszniki Zdrój, Kudowa Zdrój, Jelenia Góra-Cieplice - dzielnica uzdrowiskowa); poza ww. obszarem największymi ośrodkami turystycznymi regionu są także Wrocław i Legnica;
- miasta - ośrodki powiatowe i gminne, a także wsie, pełniące funkcje ośrodków lokalnych, stanowiące podstawowe centra usługowe dla mieszkańców regionu; ich regularne rozmieszczenie w przestrzeni województwa umożliwia zapewnienie dogodnego dostępu do podstawowych usług; utrzymanie ich hierarchicznego, trójstopniowego podziału jest czynnikiem sprzyjającym spójności przestrzennej regionu i warunkiem utrzymania policentrycznego układu sieci osadniczej.

W odniesieniu do wskazanych w Diagnozie pozytywnych tendencji zmian w sferze osadniczej przyjmuje się, że ich umocnieniu winny służyć:

- wspieranie procesów integracyjnych we wrocławskiej aglomeracji (wykształcającym się obszarze metropolitalnym) oraz w aglomeracjach LGOP, jeleniogórskiej i wałbrzyskiej; dla pożądanego kompleksowego planowania ich rozwoju niezbędne jest wspólne podejście do rozwiązywania problemów zagospodarowania, w tym zwłaszcza lokalizacji nowych terenów mieszkaniowych i inwestycji gospodarczych, rozwoju i usprawnienia systemów komunikacyjnych i technicznego uzbrojenia oraz respektowanie przyjętych zasad ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego;
- rozwój systemów transportu drogowego i kolejowego, służących powiązaniu głównych ośrodków osadniczych regionu: Wrocławia, Legnicy, Głogowa, Lubina, Jeleniej Góry, Wałbrzycha i Świdnicy pomiędzy sobą oraz z pozostałymi ośrodkami województwa;
- rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego we Wrocławskim Obszarze Metropolitalnym oraz w aglomeracjach LGOP, jeleniogórskiej i wałbrzyskiej.

W odniesieniu do **pozytywnych tendencji** zmian w sferze osadniczej przyjmuje się, że ich umocnieniu winny służyć:

- wspieranie procesów integracyjnych we wrocławskiej aglomeracji (wykształcającym się obszarze metropolitalnym) oraz w aglomeracjach LGOP, jeleniogórskiej i wałbrzyskiej; dla pożądanego kompleksowego planowania ich rozwoju niezbędne jest wspólne podejście do rozwiązywania problemów zagospodarowania, w tym zwłaszcza lokalizacji nowych terenów mieszkaniowych i inwestycji gospodarczych, rozwoju i usprawnienia systemów komunikacyjnych i technicznego uzbrojenia oraz respektowanie przyjętych zasad ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego;
- rozwój systemów transportu drogowego i kolejowego, służących powiązaniu głównych ośrodków osadniczych regionu: Wrocławia, Legnicy, Głogowa, Lubina, Jeleniej Góry, Wałbrzycha i Świdnicy pomiędzy sobą oraz z pozostałymi ośrodkami województwa;
- rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego we Wrocławskim Obszarze Metropolitalnym oraz w aglomeracjach LGOP, jeleniogórskiej i wałbrzyskiej.

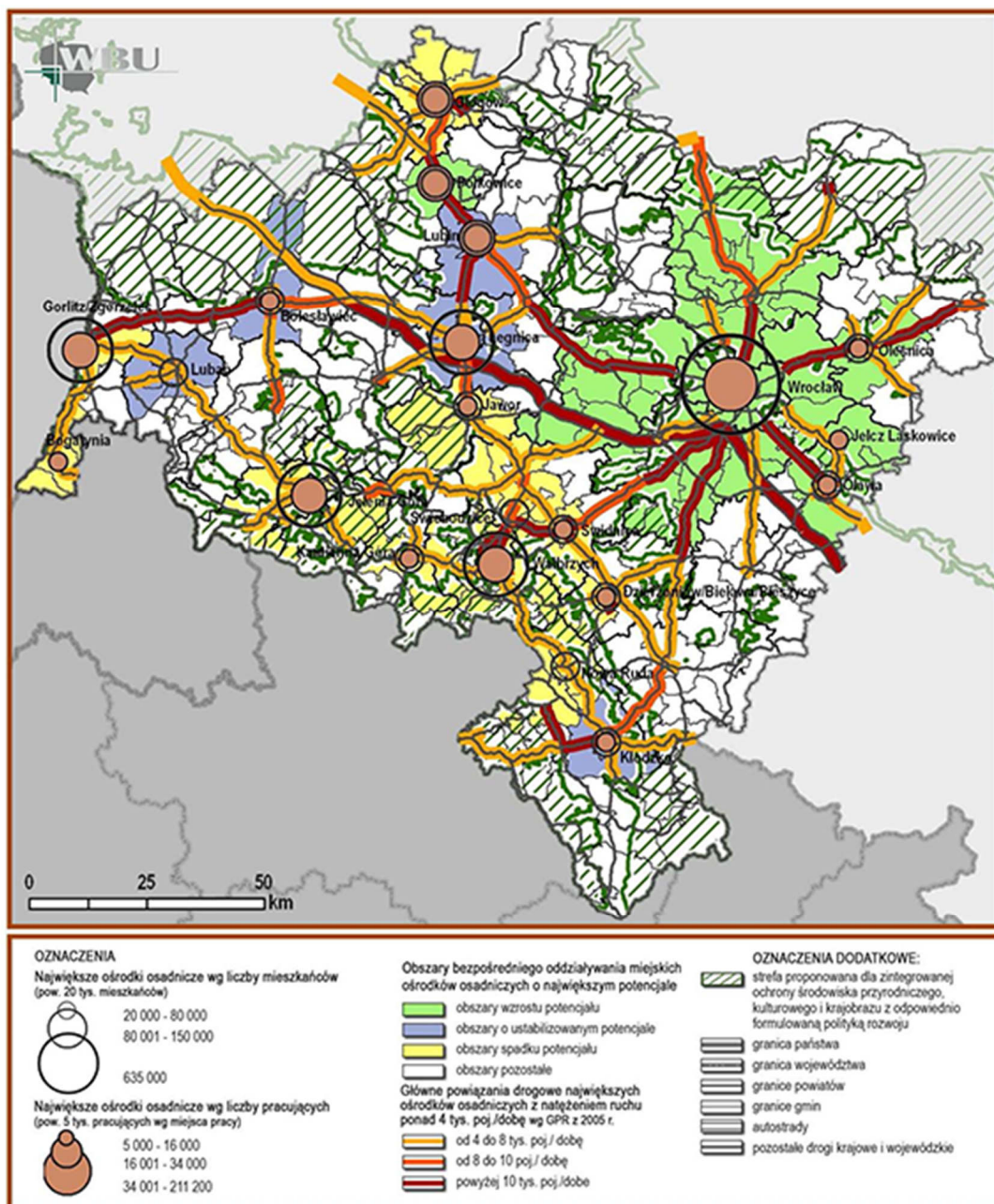
W odniesieniu do **niekorzystnych tendencji** przyjmuje się, że dla ich wyeliminowania lub osłabienia winny być preferowane:

- uruchomienie szybkich, zewnętrznych połączeń transportowych umożliwiających powiązanie Wrocławia z Warszawą, Berlinem, Pragą i Wiedniem;
- zapewnienie dogodnych połączeń transportowych Wrocławia z głównymi miastami województwa, przede wszystkim z Jelenią Górą i Wałbrzychem;

- przeciwdziałanie spadkowi potencjału demograficznego i produkcyjnego w aglomeracji wałbrzyskiej;
- zapobieganie spadkowi liczby mieszkańców miast; w tym poprzez przeprowadzenie kompleksowej rewitalizacji śródmiejskich zespołów zabudowy oraz zdegradowanych zespołów mieszkaniowych;
- podniesienie jakości środowiska zamieszkania, m.in. poprzez opracowanie i wdrożenie lokalnych standardów zabudowy w obszarach o wybitnych walorach przyrodniczo-krajobrazowych i kulturowych oraz w otoczeniu miast o znacznej dynamice rozwoju.

Główne miasta regionu (Wrocław, Jelenia Góra, Legnica i Wałbrzych), posiadają potencjał demograficzno-produkcyjny o zasadniczym znaczeniu dla rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego regionu, a także dla obsługi jego mieszkańców. Wzmocnienie tego potencjału leży w interesie zarówno województwa, jak i całego kraju. Z kolei warunkiem utrzymania rozwiniętej, policentrycznej sieci osadniczej województwa jest także poprawa funkcjonowania pozostałych ośrodków ponadlokalnych.

RYСУNEK 14. PODSTAWOWE UWARUNKOWANIA DLA ROZWOJU OSADNICTWA



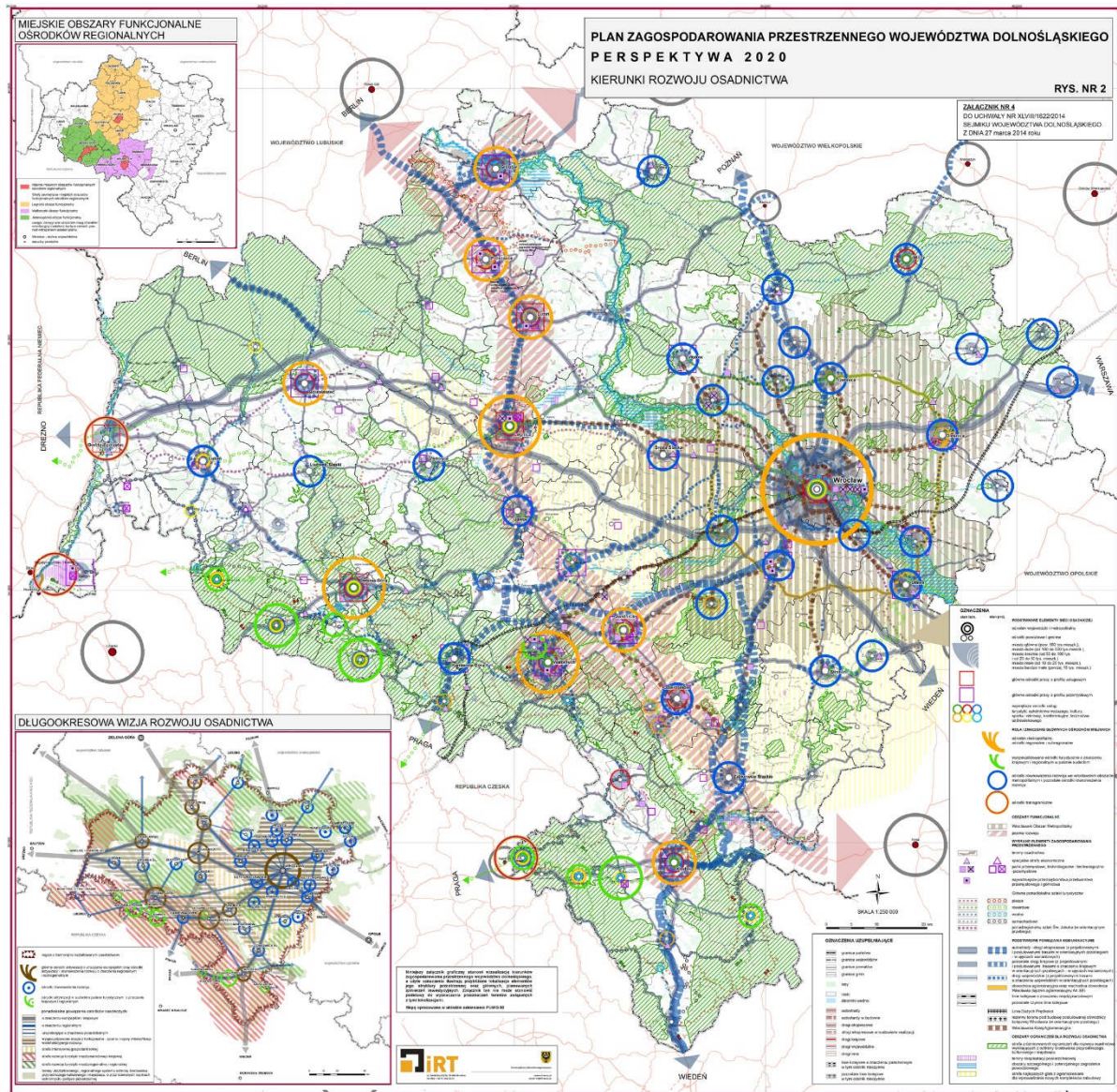
Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego Perspektywa 2020

Struktura przestrzenna systemu osadniczego województwa powinna być kształtowana w taki sposób, aby kumulować aktywność gospodarczą i innowacyjną w obszarach, pasmach i ośrodkach rozwoju oraz kształtować silne powiązania pomiędzy nimi dla ich integracji i najbardziej efektywnego wykorzystania istniejących potencjałów. Wskazane niżej podstawowe elementy struktury przestrzennej województwa, a także tereny wiejskie, należy traktować jako obszary prowadzenia zróżnicowanych polityk rozwoju. Warunkiem osiągnięcia spójności zewnętrznej i wewnętrznej tych obszarów jest rozwijanie połączeń komunikacyjnych oraz sieci współpracy zarówno zewnętrznych jak i wewnętrznych. Towarzyszyć temu powinno kształtowanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i kulturowego, decydujące w znacznym stopniu o jakości życia mieszkańców.

Podstawowymi elementami struktury osadniczej w województwie są następujące obszary i ośrodki, o szczególnej roli i znaczeniu w jego rozwoju:

- Wrocławski Obszar Metropolitalny;
- pasmo głogowsko-kłodzkie utworzone przez średnie i duże ośrodki osadnicze (powyżej 20 tys. mieszkańców i powyżej 5 tys. pracujących), zlokalizowane w niewielkiej odległości od siebie (ok. 30 km) i połączone drogami o dużym natężeniu ruchu (ponad 4 tys. poj. na dobę); pasmo to rozwijać może się w przedłużeniu na północ, w kierunku na Leszno, Poznań i w kierunku na Zieloną Górę, Szczecin i Berlin oraz na południe w kierunku na Opole;
- pasmo sudeckie, obejmujące obszar Sudetów o specyficznych warunkach rozwoju związanych z lokalizacją na obszarze górskim;
- miejskie obszary funkcjonalne ośrodków regionalnych: Legnica, Wałbrzycha i Jeleniej Góry; wydzielono wspólny obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego: Legnica i ośrodków subregionalnych: Głogowa, Lubina i Polkowic jako aglomerację funkcjonalną LGOP; obszar funkcjonalny Wałbrzycha i Świdnicy został wyodrębniony jako wspólny dla układu bipolarnego Wałbrzych – Świdnica ze względu na przenikanie się stref wpływów obu tych ośrodków;
- główne ośrodki osadnicze:
 - Wrocław – ośrodek metropolitalny,
 - Wałbrzych, Legnica, Jelenia Góra – ośrodki regionalne,
 - Głogów, Lubin, Świdnica - ośrodki subregionalne, miasta o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys.,
 - Polkowice, zespół miast Dzierżoniów/Bielawa/Pieszyce, Bolesławiec i Kłodzko – miasta o liczbie mieszkańców poniżej 50 tys. zaliczone do ośrodków subregionalnych ze względu na szczególne znaczenie w województwie,
 - zespół miast Zgorzelec/Görlitz, Bogatynia/Hradek/Zittau i Kudowa Zdrój/Nachod – ośrodki transgraniczne ze względu na ważną rolę w regionie i transgraniczny charakter ich powiązań;
- wyspecjalizowane ośrodki turystyczne w paśmie sudeckim, tj. ośrodki o największym potencjale turystycznym i znacznej intensywności ruchu turystycznego, (mierzonej wg liczby udzielonych noclegów x 100 /liczbę stałych mieszkańców), a w tym:
 - Karpacz, Szklarska Poręba i Polanica-Zdrój - ośrodki o znaczeniu krajowym,
 - Świeradów-Zdrój, Podgórzyn, Szczawno -Zdrój, Niemcza, Kudowa -Zdrój, Duszniki -Zdrój, Łądek -Zdrój – ośrodki o znaczeniu regionalnym;
- ośrodki równoważenia rozwoju WrOM - miasta położone we Wrocławskim Obszarze Metropolitalnym i mogące pełnić ważne, uzupełniające w stosunku do Wrocławia funkcje;
- pozostałe ośrodki równoważenia rozwoju, tj. ośrodki powiatowe nie zaliczone do żadnej z wyżej wymienionych kategorii ośrodków.

RYSUNEK 15. KIERUNKI ROZWOJU OSADNICTWA

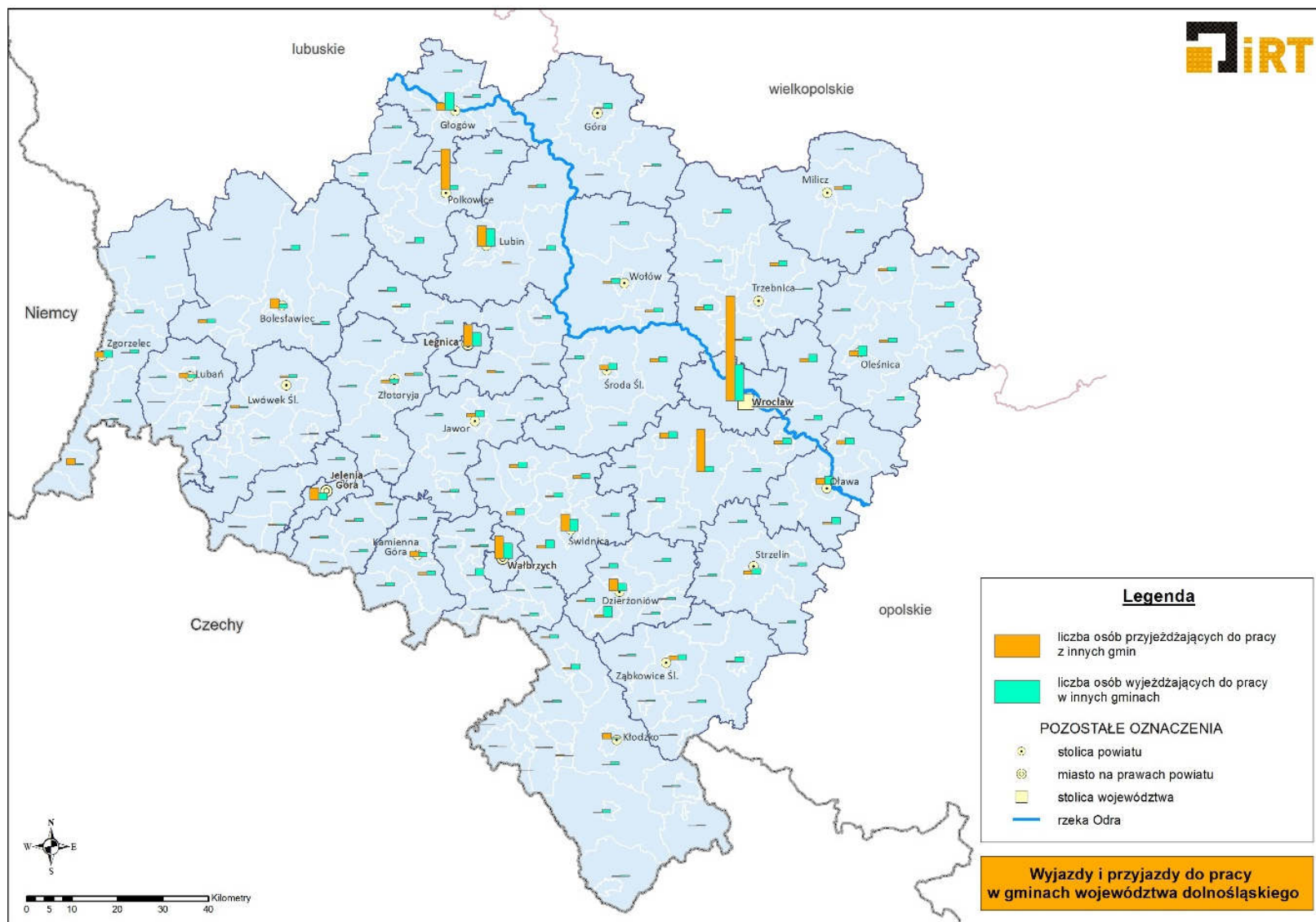


Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego Perspektywa 2020

2.1.3.4. Analiza liczby dojazdów do pracy

W 2012 roku największa liczba przeptywów pracujących miała miejsce we Wrocławiu, liczba zarówno dojazdów (42258), jak i wyjazdów (14643) jest najwyższa w całym województwie. Kolejne gminy o największej liczbie dojazdów do pracy to położone pod Wrocławiem Kobierzyce (17424) oraz Polkowice (16196). W obu liczba wyjazdów jest stosunkowo niska w porównaniu do dojazdów. Następne wyróżniające się gminy to największe miasta, będące stolicą powiatu: Wałbrzych, Legnica, Lubin oraz Świdnica, gdzie wysoka była liczba dojazdów (6000-10000) oraz wyjazdów (4000-7000). W przeważającej części liczba dojazdów w gminach miejskich jest wyższa od liczby wyjazdów, wyjątek stanowią np. Głogów, Bielawa, Oleśnica, Strzelin czy Oława. W gminach wiejskich oraz miejsko-wiejskich liczba wyjazdów jest zwykle wyższa od liczby dojazdów (wyjątek: Kobierzyce, Lubin, Polkowice, Bogatynia). W skali całego województwa największa liczba wyjazdów zauważalna jest w jego wschodniej części, w gminach położonych najbliżej Wrocławia, natomiast bardzo niski udział wyjazdów do pracy jest w południowo-zachodnich gminach, w szczególności w przygranicznych.

RYСУNEK 16. ANALIZA LICZBY DOJAZDÓW DO PRACY



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Skarbowej we Wrocławiu o pracujących wykazujących podwyższone koszty uzyskania przychody w związku z zamieszkaniem podatnika poza miejscowością, w której znajduje się zakład pracy (na podstawie PIT -11 za 2012 rok)

2.1.4. Sieć drogowa w województwie dolnośląskim

2.1.4.1. Podstawowe dane o sieci drogowej

Sieć drogowa województwa dolnośląskiego należy do najgęstszych w kraju. Regionalna sieć dróg publicznych o twardej nawierzchni liczyła w końcu 2013 roku ponad 18,8 tys. km długości i była o ok. 780 km (tj. o 4,1%) dłuższa niż w 2003r.

Wskaźnik gęstości sieci, w stosunku do 2003 r., zwiększył się o 3,9 km/100 km² i wynosił w 2013r. - 94,5 km/100 km² (przy średniej krajowej wynoszącej 90,7 km/100 km²), co lokuje region dolnośląski na 6 miejscu w kraju (po województwach: śląskim, małopolskim, świętokrzyskim, łódzkim i mazowieckim). Drogom publicznym regionu towarzyszy ponad 4,8 tys. mostów i wiaduktów.

Mimo, iż sama sieć drogowa w województwie jest wystarczająca, to jej jakość, stan techniczny i przepustowość nie są dopasowane do wyzwań współczesności. Najgorszą dostępnością czasową do ośrodka wojewódzkiego charakteryzują się obszary w południowej części województwa w szczególności pas ciągnący się od Kotliny Jeleniogórskiej w kierunku Kotliny Kłodzkiej

Wśród największych wad całości układu drogowego Dolnego Śląska, których likwidacja wymaga interwencji wymienić należy: brak dokończenia budowy A-18 (jezdni południowa), brak ukończonej sieci dróg ekspresowych zapewniających powiązania zewnętrzne, niedostateczna ilość obwodnic miejscowości w ciągach dróg obciążonych intensywnym ruchem tranzytowym, niedostateczne skomunikowanie południa województwa, niedostosowanie parametrów technicznych znacznej części dróg oraz niewystarczającą liczbę drogowych przepraw mostowych.

2.1.4.2. Analiza węzłów i ich hierarchii na sieci TEN-T w województwie dolnośląskim

Zgodnie z zapisami zawartymi w Umowie Partnerstwa⁵ oraz w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020⁶ w Osi Priorytetowej 5 Transport, priorytetem inwestycyjnym w zakresie *Drogowej dostępności transportowej* będzie *Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi* (CT7, PI 7.b i 7.c).

Według wyjaśnienia przedstawionego przez Departament Koordynacji Strategii i Polityki Rozwoju w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju „Przez sieć TEN-T należy rozumieć sieć bazową i kompleksową wyznaczoną w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Rozporządzenie TEN-T). Ponadto, aby mówić o połączeniu z siecią TEN-T, sieć bazowa lub kompleksowa musi **zostać wyznaczona oraz funkcjonować w docelowym kształcie lub być na etapie realizacji (w trakcie budowy)**. W praktyce mowa jest, więc o połączeniach z siecią autostrad lub dróg ekspresowych w Polsce lub elementami punktowymi sieci (porty, terminale towarowe i osobowe, centra, platformy)”.

Przez „**bezpośrednie połączenie**” należy, więc rozumieć połączenie z istniejącą lub budowaną autostradą lub drogą ekspresową leżącą w sieci TEN-T przez węzeł na autostradzie lub drodze ekspresowej, wraz z budową takiego węzła lub połączenie z istniejącym węzłem, albo elementem punktowym sieci.

⁵ Umowa Partnerstwa (UP) jest dokumentem określającym strategię interwencji funduszy europejskich w ramach trzech polityk unijnych: polityki spójności, wspólnej polityki rolnej (WPR) i wspólnej polityki rybołówstwa (WPRyb) w Polsce w latach 2014-2020. Instrumentami realizacji UP są krajowe programy operacyjne (KPO) i regionalne programy operacyjne (RPO)

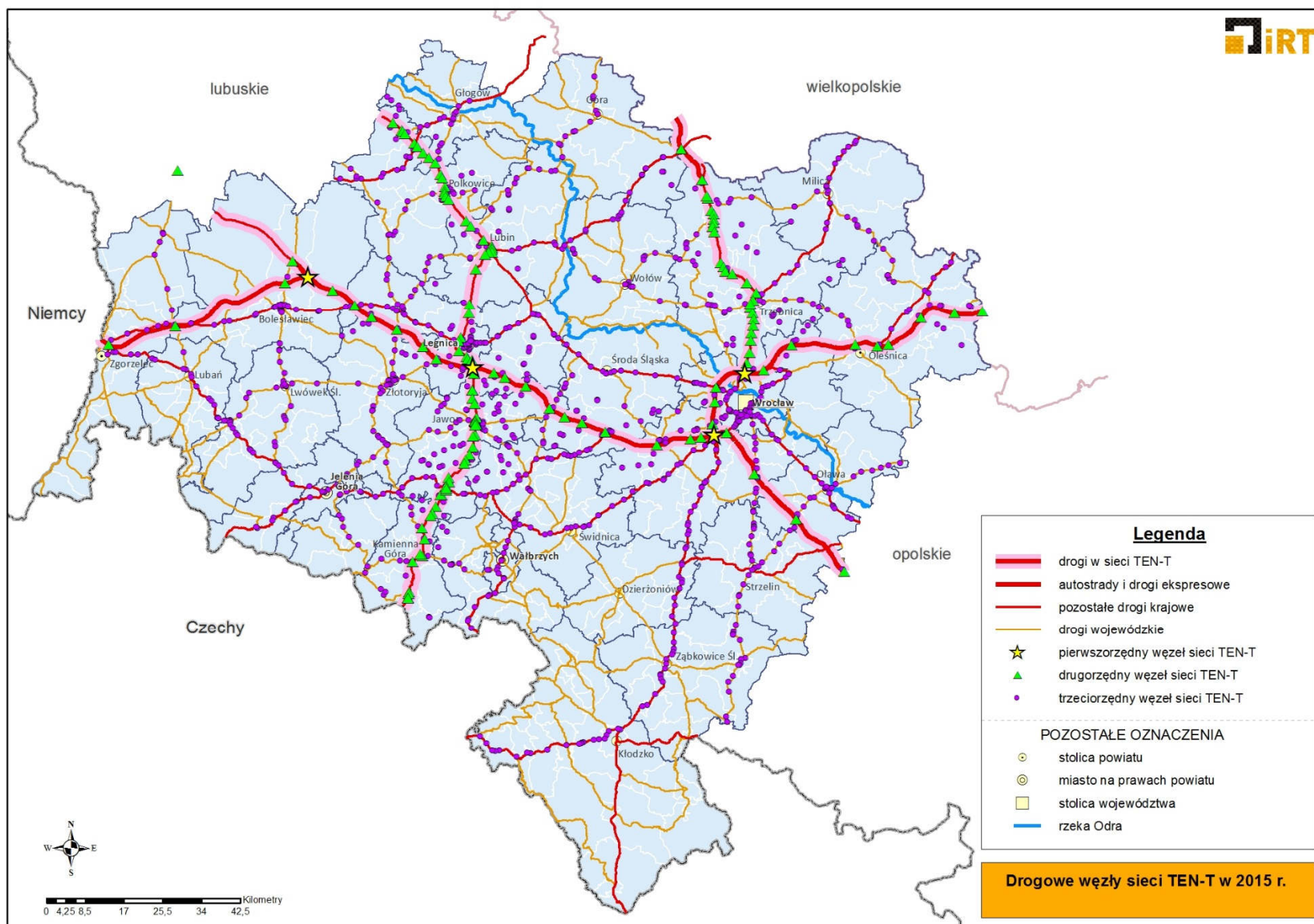
⁶ Dokument przyjęty przez Komisję Europejską w dniu 18 grudnia 2014 roku

W związku z powyższym przyjęto następującą hierarchię węzłów sieci TEN-T:

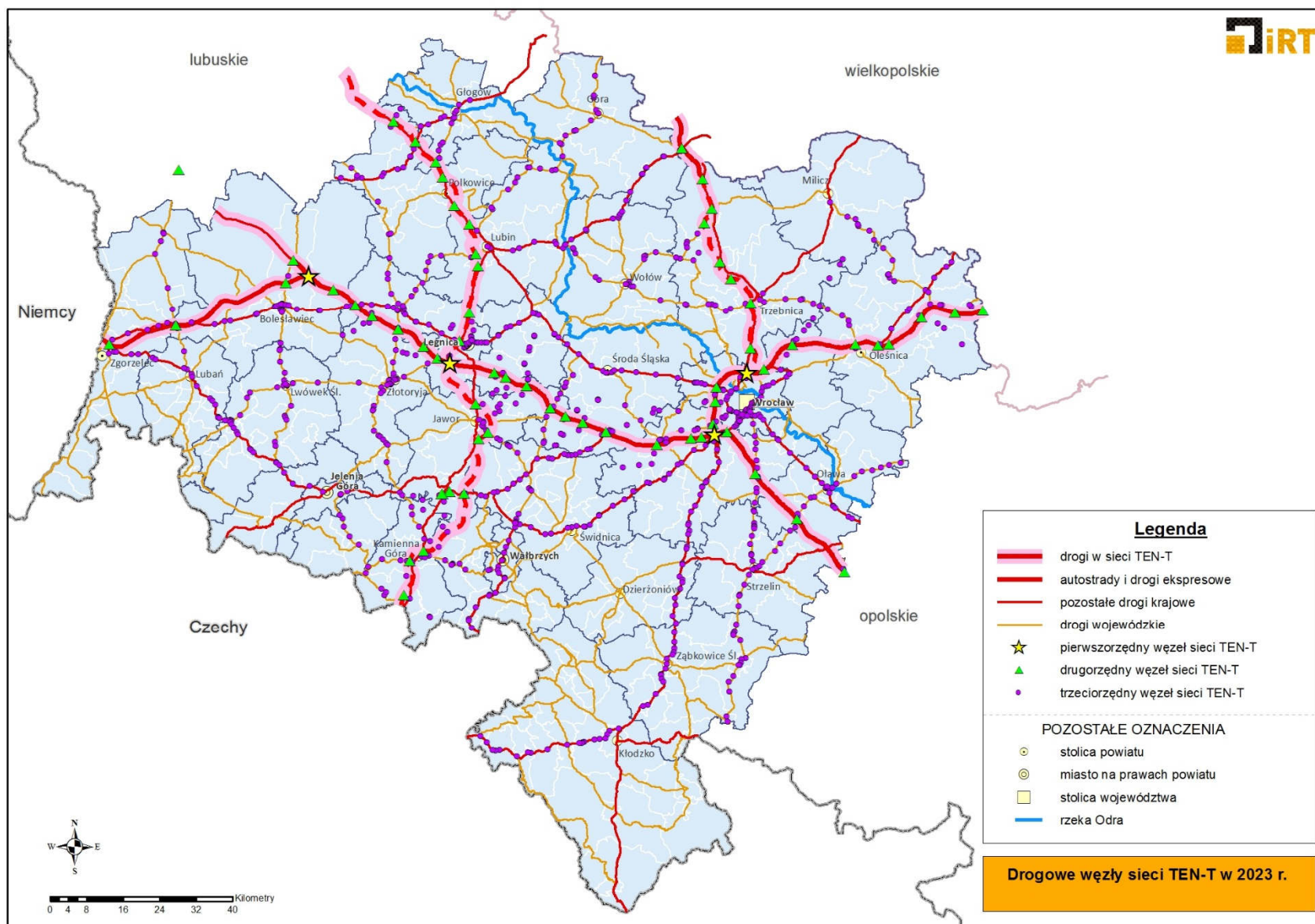
- **za węzeł pierwszorzędny przyjęto węzłowanie się dróg krajowych wchodzących w skład sieci bazowej lub kompleksowej TEN-T,**
- **węzłem drugorzędnym uznano drogi krajowe (poza siecią TEN-T) i wojewódzkie włączające się bezpośrednio do sieci TEN-T,**
- **węzłem trzeciorzędnym są drogi włączające się pośrednio do sieci TEN-T poprzez węzły drugorzędne.**

Uwzględniając powyższe zapisy oraz ustalenia zawarte w Dokumencie Implementacyjnym do SRT 2020 (z perspektywą do 2030 r.) oraz w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 w zakresie planowanych autostrad i dróg ekspresowych w województwie dolnośląskim wyselekcjonowano drogi wojewódzkie, spełniające kryterium dotyczące *Zwiększania mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnym* przyjmując rok, 2023 jako docelowy.

RYSUNEK 17. DROGOWE WĘZŁY SIECI TEN-T – STAN NA 2015 ROK



RYSUNEK 18. DROGOWE WĘZŁY SIECI TEN-T – STAN NA 2023 ROK



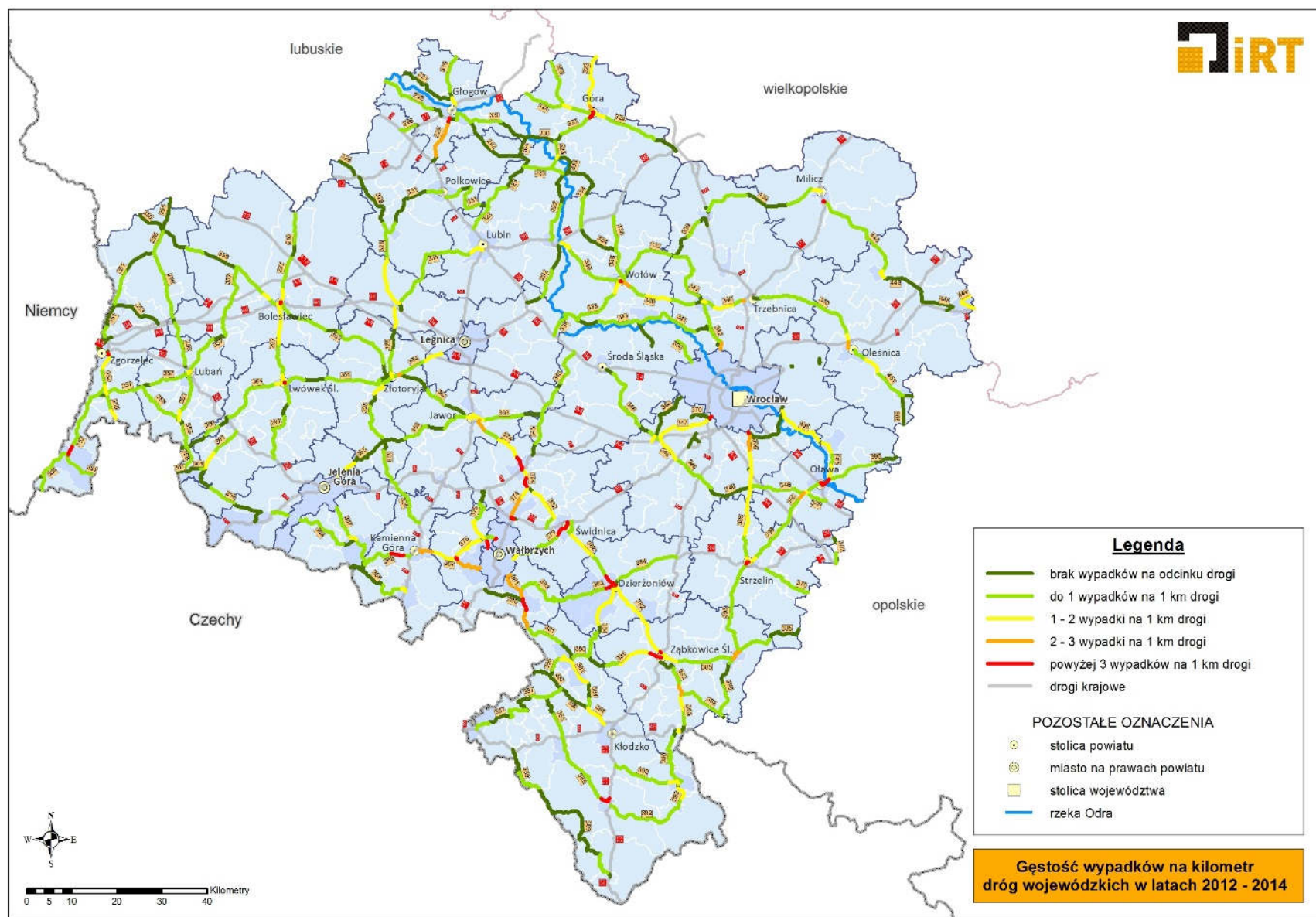
2.1.4.3. Analiza liczby wypadków na drogach wojewódzkich

Na drogach wojewódzkich województwa dolnośląskiego w roku 2012 wydarzyły się 502 wypadki drogowe, w których śmierć poniosło 49 osób a ranne zostało 658 osób. W 2013 roku wydarzyło się 461 wypadków drogowych, w których śmierć poniosły 43 osoby a ranne zostały 595 osób. W 2014 roku wydarzyło się 414 wypadków drogowych, w których śmierć poniosły 44 osoby a ranne zostały 543 osoby. W ciągu ostatnich trzech lat na samych drogach wojewódzkich wydarzyło się 1377 wypadków drogowych, w których życie bądź zdrowie straciły 1932 zdrowie. Liczba wypadków na drogach wojewódzkich zarządzanych przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei stanowiła 16,7% wszystkich wypadków drogowych w latach 2012 – 2014 na terenie województwa dolnośląskiego. Liczba ofiar na drogach wojewódzkich stanowiła 16,8%⁷ wszystkich ofiar wypadków drogowych w latach 2012 – 2014 na terenie województwa dolnośląskiego. Widoczny jest trend spadku liczby zdarzeń oraz liczby osób poszkodowanych, nie mniej liczba ofiar śmiertelnych jest bardzo wysoka i spada wolniej niż liczba wypadków drogowych.

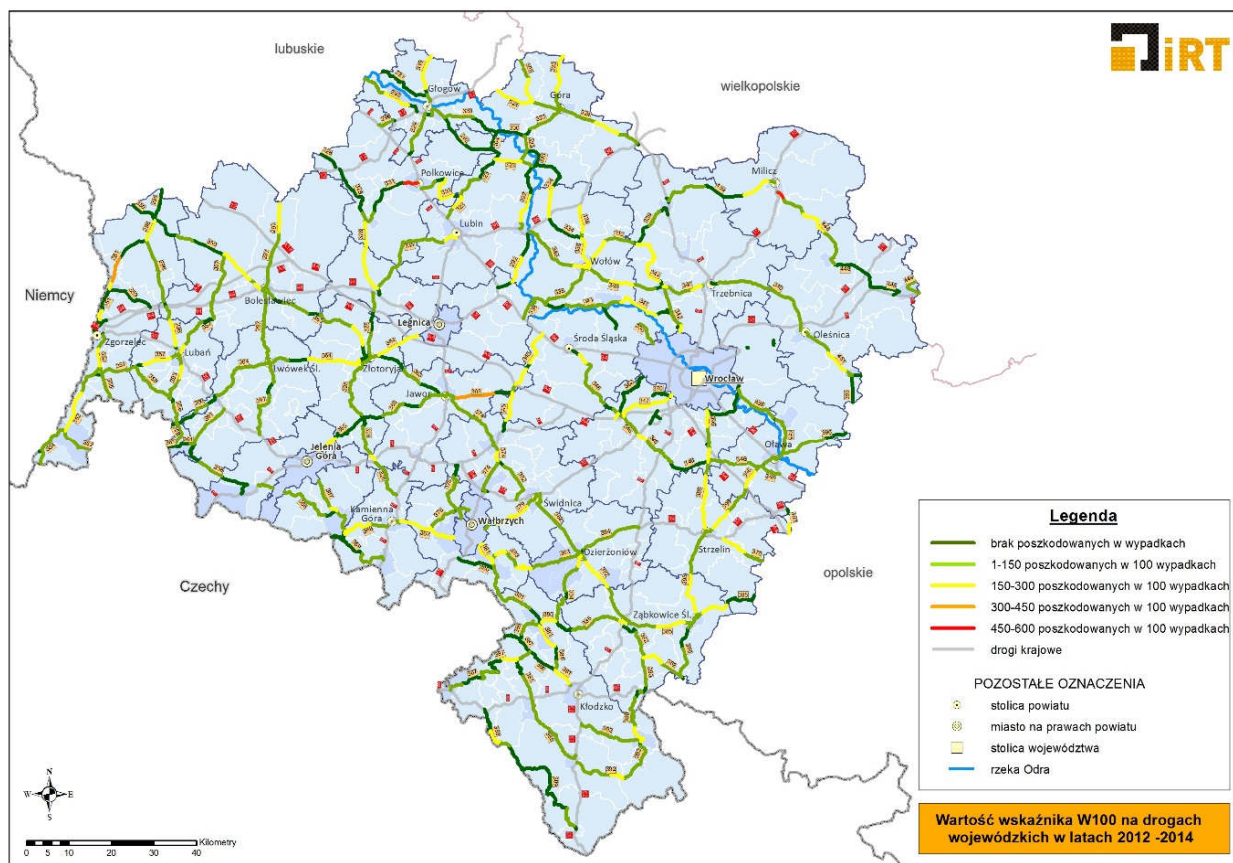
Dane o wypadkach drogowych, które wydarzyły się w latach 2012 – 2014 na drogach wojewódzkich zostały przyporządkowane do odpowiednich odcinków dróg. Pozwoliło to wyznaczyć najbardziej niebezpieczne odcinki na sieci dróg wojewódzkich. Przeprowadzone zostały dwie analizy. Pierwsza z nich określa gęstość wypadków drogowych rozumiana, jako liczba wypadków drogowych na jeden kilometr drogi. Za szczególnie niebezpieczne odcinki uznano takie, gdzie liczba wypadków w ciągu ostatnich trzech lat była większa od 3 na 1 km. Stwierdzono, że większość najniebezpieczniejszych odcinków zlokalizowana jest w południowej części województwa na terenie bądź w sąsiedztwie ośrodków miejskich. Druga z analiz to wyznaczenie dla tych samych odcinków dróg wskaźnika W100, który opisuje liczbę osób poszkodowanych w stu wypadkach drogowych. Tylko na dwóch odcinkach dróg wojewódzkich wartość wskaźnika W100 była wyższa od 450, są to odcinki dróg wojewódzkich: nr 331 zlokalizowany na terenie Dolnych Polkowic oraz nr 448 w Miliczu. Oba odcinki znajdują się w północnej części województwa. Brak pokrycia się odcinków z największą gęstością wypadków i odcinków o największej ilości ofiar świadczy o fakcie braku punktów krytycznych, w których niezbędna jest natychmiastowa interwencja. Nie mniej fakt ten nie zwalnia z konieczności dążenia do eliminacji odcinków szczególnie niebezpiecznych. Wśród przyczyn wypadków poza tymi związanymi z zachowaniem kierujących należy również pamiętać o wpływie infrastruktury drogowej. Niedostosowanie istniejącej sieci drogowej do przenoszonego ruchu oraz brak segregacji ruchu lokalnego i tranzytowego to główne problemy występujące na drogach w województwie dolnośląskim. W działaniach inwestycyjnych należy dążyć do tworzenia „wybaczących dróg”, które pomimo błędów kierujących pozwalają unikać ofiar.

⁷ Liczba wypadków drogowych w danym okresie wynosiła 8263, liczba ofiar to 11505 osób. Obliczono na podstawie: Wypadki drogowe w Polsce w 2012 roku, Komenda Główna Policji, Warszawa 2013; Wypadki drogowe w Polsce w 2013 roku, Komenda Główna Policji, Warszawa 2014; Wypadki drogowe w Polsce w 2014 roku, Komenda Główna Policji, Warszawa 2015;

RYSUNEK 19. GĘSTOŚĆ WYPADKÓW NA KILOMETR DRÓG WOJEWÓDZKICH W LATACH 2012 - 2014



RYСУNEK 20. WARTOŚĆ WSKAŹNIKA W100 NA DROGACH WOJEWÓDZKICH W LATACH 2012 - 2014

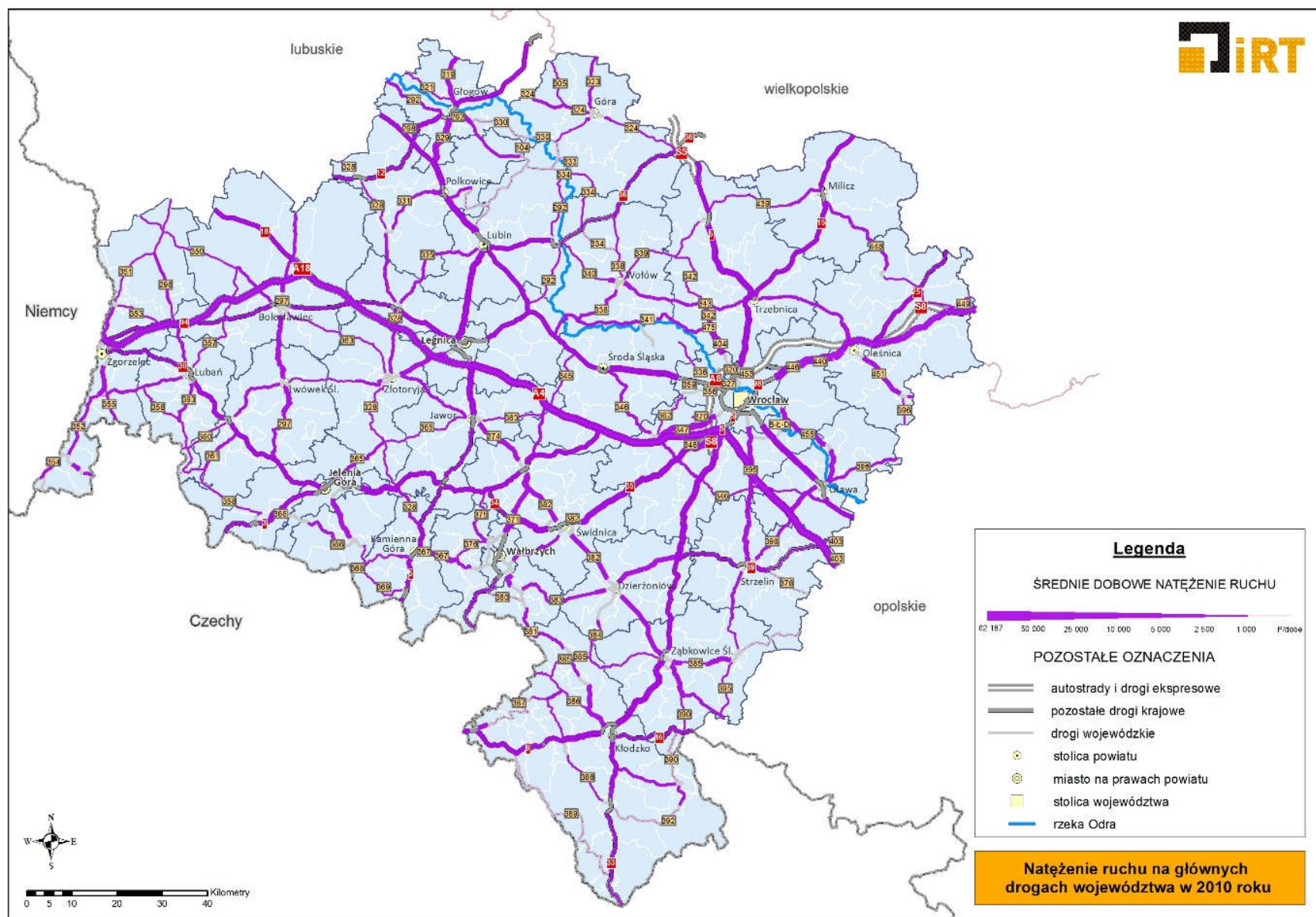


2.1.4.4. Analiza Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 roku

Generalny Pomiar Ruchu (GPR) wykonywany jest na drogach krajowych i wojewódzkich, dzięki czemu możliwe jest uzyskanie charakterystyki i parametrów dróg, które wspomagają podejmowanie decyzji o koniecznych do przeprowadzenia inwestycji drogowych. GPR 2010 na terenie województwa dolnośląskiego został wykonany na istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich z wyjątkiem tych odcinków, dla których zarządcami są prezydenci miast na prawach powiatu (Wrocław, Legnica, Jelenia Góra). Całoroczny cykl pomiarowy w 2010 roku składał się z 9 dni pomiarowych i obejmował wykonanie dziewięciu pomiarów „dziennych” (od godz. 6:00 do 22:00) oraz dwóch pomiarów „nocnych” (od godz. 22:00 do 6:00) w tym dwóch pomiarów całodobowych, według ściśle określonego harmonogramu. Do obliczeń wyników wykorzystano ponadto dane z automatycznych pomiarów ruchu prowadzonych w stacjach pomiarowych. Na podstawie danych uzyskanych z wykonanych pomiarów ręcznych i automatycznych przeprowadzono obliczenia i analizy, określając m.in. średni dobowy ruch w roku (SDR).

Średni dobowy ruch na poziomie 20 000 – 30 000 [poj./dobę] odnotowany został na autostradzie A4 pomiędzy węzłem Krzyżowa a granicą województwa w kierunku Opola, na drodze krajowej (DK) nr 8 Wrocław – Oleśnica, DK 3 Lubin - Polkowice oraz DK 35 Świebodzice – Wałbrzych. SDR przekraczający 30 000 [poj./dobę] odnotowano na autostradzie A4 między węzłem Kostomłoty, a granicą województwa w kierunku Opola oraz na drodze krajowej nr 8 pomiędzy Wrocławiem a miejscowością Długołęka. Tak duże natężenie ruchu w sąsiedztwie Wrocławia spowodowane jest m.in. przenikaniem się ruchu tranzytowego z ruchem aglomeracyjnym, który szacowany jest na ok. 20-30% względem całego SDR. Największym średnio dobowym ruchem na drogach wojewódzkich charakteryzują się odcinki dróg wojewódzkich nr: 329 pomiędzy DK3 a miastem Głogów, 342 Wrocław – Pęgów, 374 między Strzegomiem a DW 382, 347 Kąty Wrocławskie - Wrocław ze SDR na poziomie 12 000 - 15 000 [poj./dobę].

RYSUNEK 21. NATĘŻENIE RUCHU NA GŁÓWNYCH DROGACH WOJEWÓDZTWA WG. GPR W 2010 ROKU



2.1.4.5. Model ruchu

Podstawą stworzenia modelu ruchu kołowego dla województwa dolnośląskiego były dane demograficzno-przestrzenne, których źródłem są zbiory Głównego Urzędu Statystycznego. Użyto danych dotyczących:

- liczby ludności (faktycznego miejsca zamieszkania na dzień 31 XII w latach 2006-2012),
- liczby pracujących (wg innego podziału niż PKD na dzień 31 XII w latach 2006-2012),
- liczby osób dojeżdżających do pracy (2006 rok).

Do weryfikacji modelu użyto danych uzyskanych z:

- Generalnego Pomiaru Ruchu 2010 (wyniki szczegółowe z dnia 22.09.2010),
- pomiarów ruchu kołowego wykonanego w dniach 06.06.2013 r. /czwartek/ oraz 27.06.2013 r. /czwartek/

W celu zbudowania modelu ruchu zastosowano klasyczny 4-stadiowy proces, którego kolejnymi etapami są :

- **GENERACJA PODRÓŻY** – polegająca na określeniu wielkości potencjałów ruchotwórczych (produkcji i atrakcji) dla wyznaczonych rejonów komunikacyjnych.
- **DYSTRYBUCJA PODRÓŻY** – polegająca na przestrzennym rozłożeniu potencjałów wyjazdowych (produkcji) z poszczególnych rejonów komunikacyjnych między pozostałe, co prowadzi do uzyskania więzby ruchu o rozmiarze odpowiadającym liczbie rejonów komunikacyjnych.
- **PODZIAŁ ZADAŃ PRZEWOZOWYCH** – polegający na rozdzieleniu oszacowanej więzby ruchu między środki transportu, którymi podróży mogą realizować podróż na danym obszarze.
- **ROZKŁAD RUCHU NA SIEĆ** – polegający na obciążeniu zakodowanej sieci, ruchem dla danego rodzaju transportu określonym w poprzednich krokach.

Na podstawie sporządzonego modelu stanu istniejącego poniżej przedstawione zostały rysunki z wartościami potoków ruchu w godzinie szczytu popołudniowego.

Dodatkowo wykonany model ruchu dla województwa dolnośląskiego pozwolił na wykonanie GIS-owej analizy przepustowości układu drogowego. W analizie skonfrontowano wymodelowane potoki ruchu z przepustowością poszczególnych odcinków sieci drogowej poddanej symulacji.

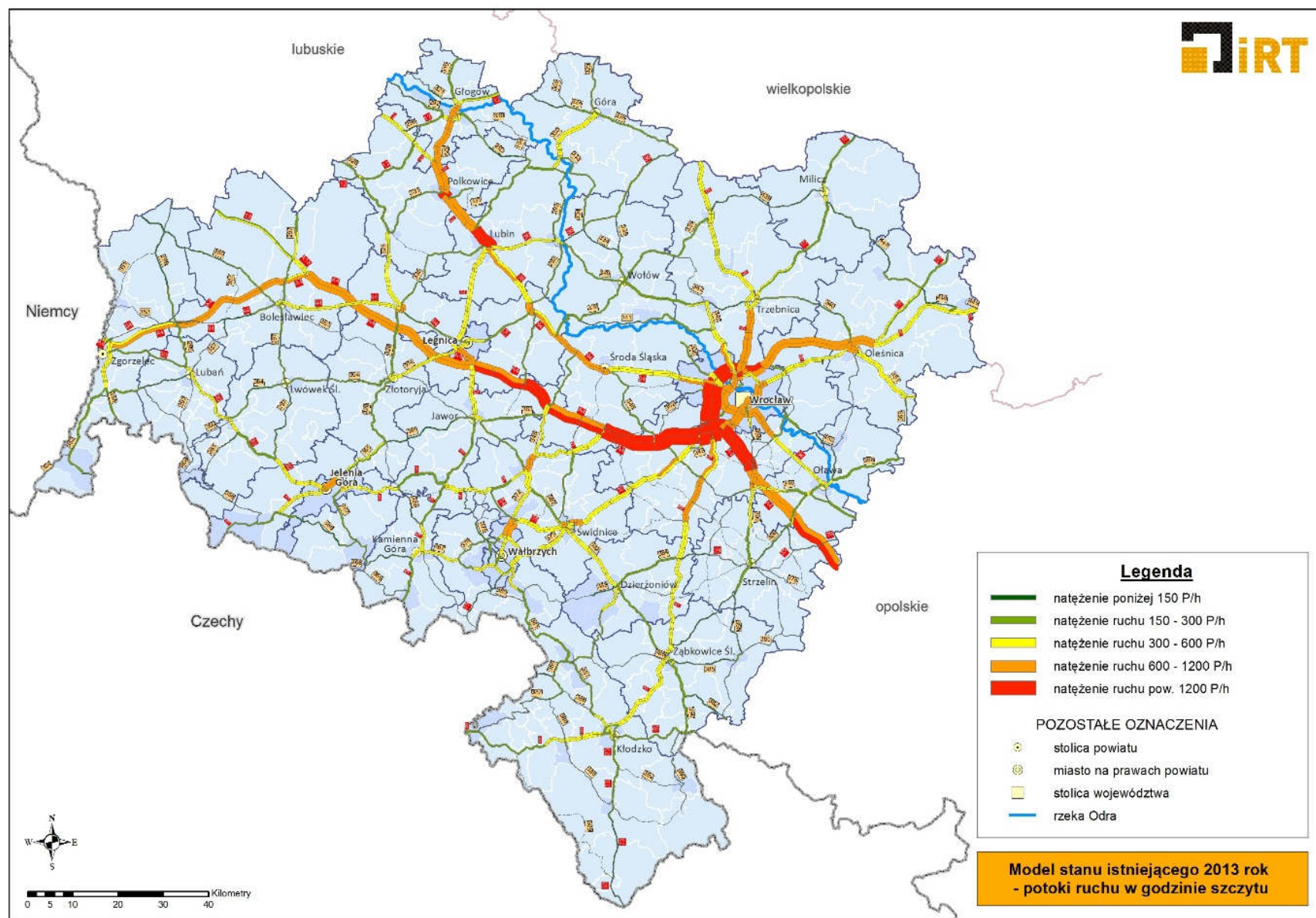
Analiza stopnia wyczerpania przepustowości odcinków międzywęzłowych układu przeprowadzona została przy następującej wielkości wskaźników:

- dla przekroju jednojezdniowego dwupasowego (1x2) przyjęto wyczerpanie przepustowości na poziomie 100%, dla natężenia ruchu równego 950 pojazdów na godzinę (szczytu)/kierunek ruchu - [P/h], co dla przekroju daje wielkość 1900 P/h;
- dla przekroju dwujezdniowego dwupasowego (2x2) przyjęto wyczerpanie przepustowości na poziomie 100%, dla natężenia ruchu równego 2800 pojazdów na godzinę (szczytu)/kierunek ruchu - [P/h], co dla przekroju daje wielkość 5600 P/h.

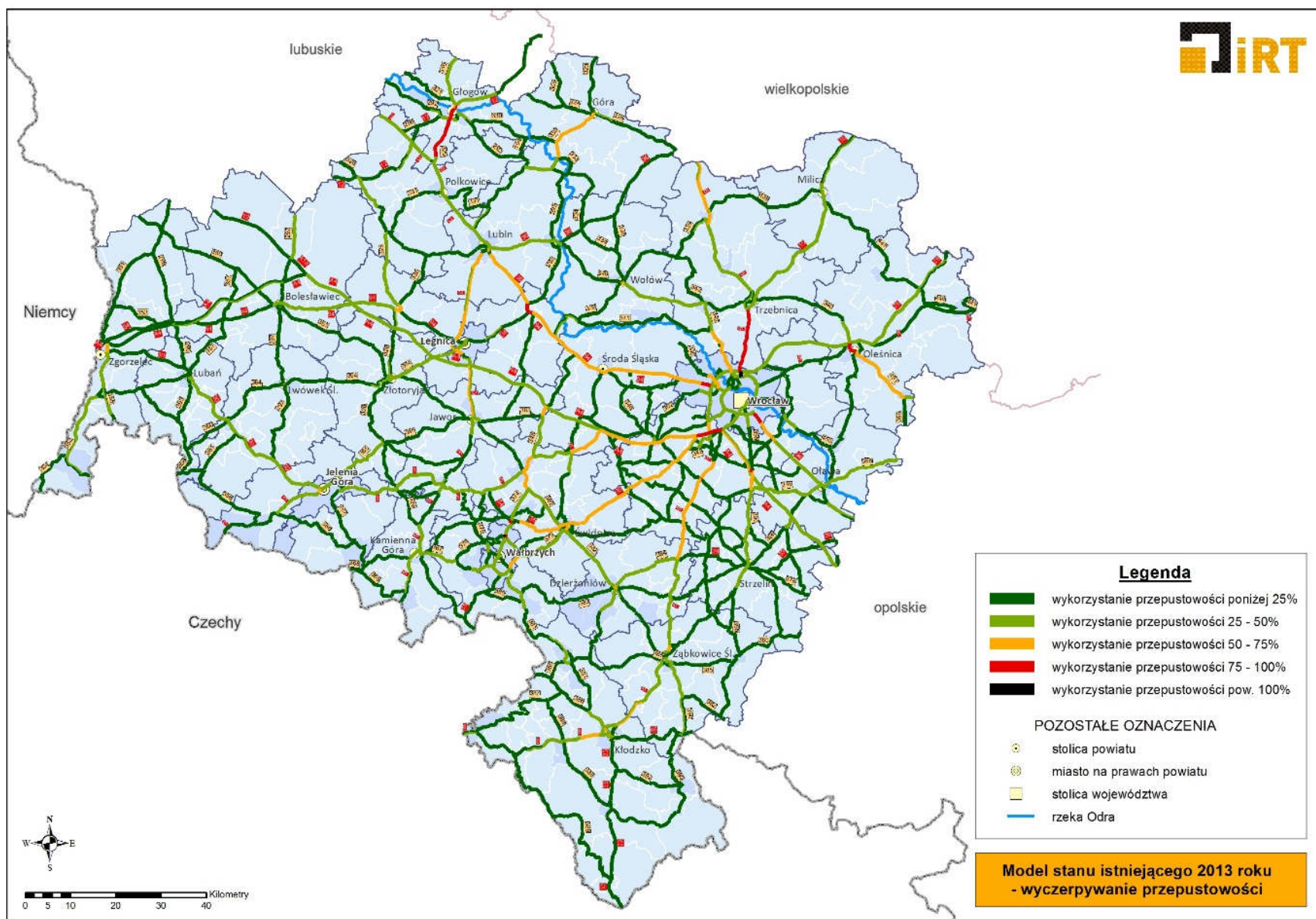
Wielkości wskaźnika wyczerpania przepustowości **na poziomie powyżej 75% należy traktować jako zagrożenie dla poprawnego funkcjonowania układu drogowego.**

	POWYŻEJ 100%	WYCZERPANIE PRZEPUSTOWOŚCI UKŁADU DROGOWEGO („ZATORY DROGOWE”) ZARÓWNO W PUNKTACH WĘZŁOWYCH JAK I NA ODCINKACH MIĘDZYWĘZŁOWYCH
	75% DO 100%	ZAGROŻENIE DLA POPRAWNEGO FUNKCJONOWANIA UKŁADU DROGOWEGO ZARÓWNO W OBSZARACH ZURBANIZOWANYCH JAK I POZA NIMI
	50% DO 75%	MOŻLIWOŚĆ WYSTĘPOWANIA UTRUDNIEŃ W RUCHU W PUNKTACH WĘZŁOWYCH SZCZEGÓLNI W OBSZARACH ZURBANIZOWANYCH
	25% DO 50%	OPTYMALNE OBCIĄŻENIE UKŁADU DROGOWEGO – BRAK UTRUDNIEŃ W RUCHU
	PONIŻEJ 25%	PEŁNA SWOBODA RUCHU DROGOWEGO – BRAK UTRUDNIEŃ W RUCHU

RYSUNEK 22. MODEL STANU ISTNIEJĄCEGO 2013 ROK – POTOKI RUCHU W GODZINIE SZCZYTU



RYSUNEK 23. MODEL STANU ISTNIEJĄCEGO 2013 ROK – WYCZERPYWANIE PRZEPUSTOWOŚCI



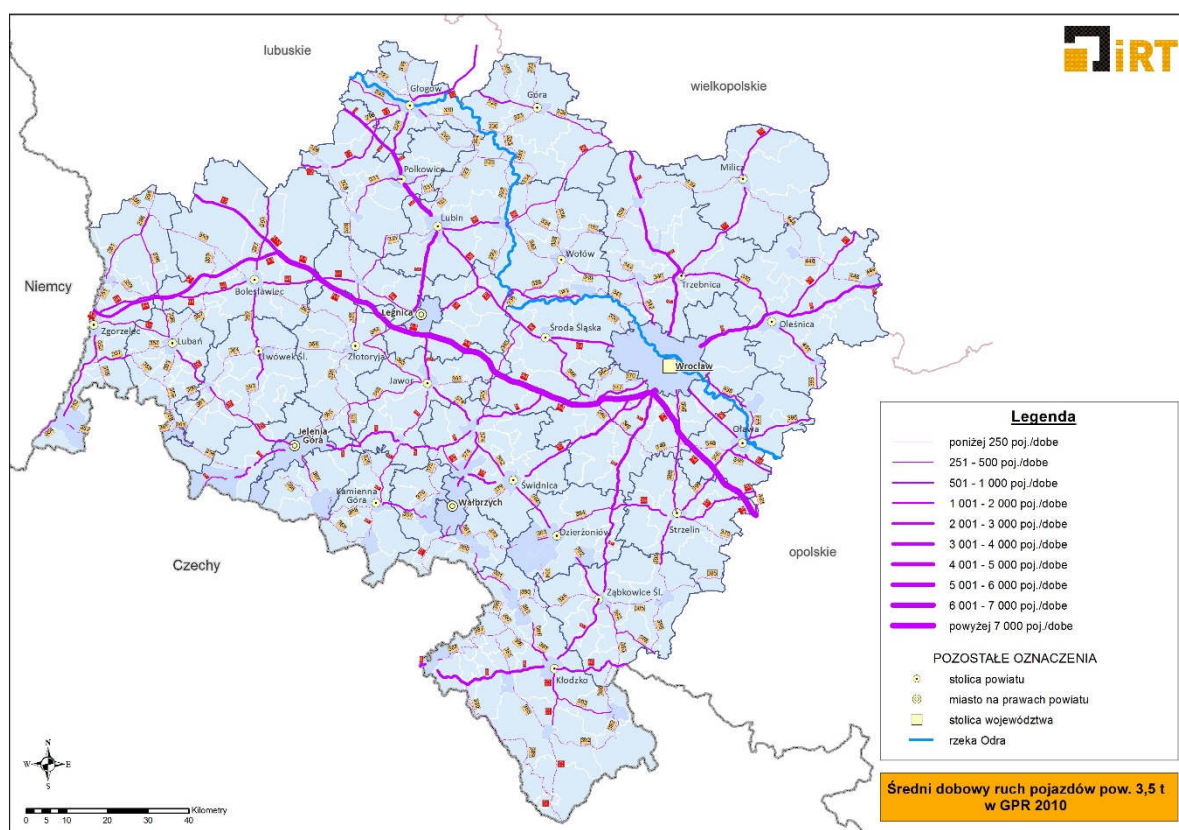
2.1.4.6. Analiza udziału pojazdów ciężkich w sumarycznym potoku ruchu

Na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu wykonanego w 2010 roku określono średni dobowy ruch pojazdów ciężkich o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. Dodatkowo określono udział procentowy pojazdów ciężkich w sumarycznym potoku ruchu.

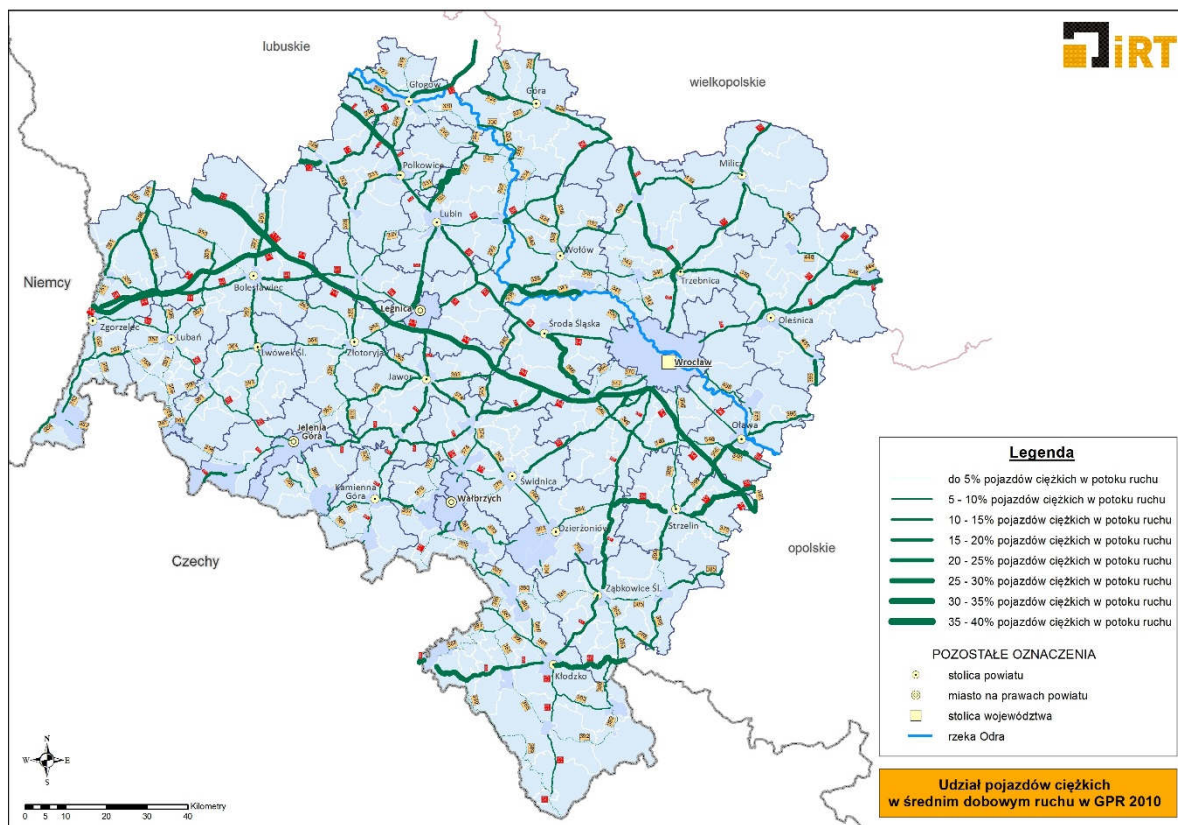
Największe obciążenie ruchem pojazdów ciężkich występuje na autostradzie A4 pomiędzy Legnicą a wschodnią granicą województwa dolnośląskiego. Bardzo duże natężenie ruchu pojazdów w ciągu doby występowało również na drogach krajowych nr 3 (Legnica – północna granica województwa), 5 (Wrocław - północna granica województwa), 8, 18, 35 (Wrocław – Wałbrzych), 46. Największy średni dobowy ruch pojazdów ciężkich na drogach wojewódzkich występuje na drogach nr 297, 329, 324, 340, 342, 347, 352, 354, 357, 374, 382, 395, 396, 403, 451, 455. Widoczne jest wyższe natężenie ruchu pojazdów ciężkich na drogach wojewódzkich w sąsiedztwie miast subregionalnych i regionalnych, które są ważnymi ośrodkami przemysłowymi w województwie.

Procentowy udział pojazdów ciężkich w sumarycznym potoku ruchu na żadnej drodze w województwie dolnośląskim nie przekroczył 40%. Największy udział ruchu ciężkiego w dobowym potoku ruchu występował w 2010 roku na autostradzie A18 i drodze krajowej nr 18. Na terenie województwa dolnośląskiego widoczne są obszary, w których na wszystkich drogach występuje duży udział ruchu ciężkiego na drogach są to: przeprawy mostowe przez Odrę, węzły autostradowe w sąsiedztwie Wrocławia, drogi prowadzące do Strzelina, drogi prowadzące do Jawora i Strzegomia.

RYСУNEK 24. ŚREDNI DOBOWY RUCH POJAZDÓW POW. 3,5 T W GPR 2010



RYСУNEK 25. UDZIAŁ POJAZDÓW CIĘŻKICH W ŚREDNIM DOBOWYM RUCHU W GPR 2010



2.1.4.7. Analiza wykorzystania przepustowości istniejącej sieci dróg wojewódzkich

Na podstawie danych z Generalnego Pomiaru Ruchu wykonanego w 2010 roku wyznaczono godzinę szczytową w ciągu, której natężenie ruchu w dni robocze poza wakacjami był największy. Dla sieci dróg w województwie dolnośląskim według GPR 2010 szczytowa była godzina 15⁸. W okresach szczytowych na drogach występują najtrudniejsze warunki ruchu i istnieje najmniejsza rezerwa przepustowości. Występujące natężenie ruchu warunkuje charakter ruchu, który wpływa czas dojazdu, rozwijane prędkości pojazdów, niezawodność przewozów oraz jakość życia w otoczeniu szlaku transportowego. Przewaga transportu indywidualnego w całości ruchu odbywającego się na drogach warunkuje konieczność stosowania do opisu warunków ruchu miar jakościowych uwzględniających odczucia użytkowników ruchu. Brak zdefiniowanych tras przejazdu w transporcie indywidualnym powoduje, że w przypadku przeciążeń lub spodziewanych utrudnień ruchu część potoku ruchu z jednej drogi przenosi się na drogi alternatywne. Często pomimo występowania rezerw przepustowości na głównych ciągach drogowych ruch przenosi się na drogi o niższych klasach technicznych powodem tego jest niespełnienie oczekiwań jakościowych na drodze wyższej kategorii. Efektem przeniesienia części potoku ruchu na drogi o niższych klasach technicznych jest pogorszenie jakości życia mieszkańców tych obszarów oraz zwiększenie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Najbardziej niekorzystnym zjawiskiem jest powrót części ruchu z dróg o charakterze obwodnicowym do obszarów o wysokiej gęstości zabudowy i ruchu uspokojonym.

Jedną z miar jakościowych opisujących ruch drogowy są Poziomy Swobody Ruchu. Miara ta określa możliwość swobodnego wyboru prędkości jazdy przez kierowców pojazdów z uwzględnieniem występującej na drodze kongestii. Dla odcinków międzywęzłowych poszczególne poziomy swobody ruchu określa się kolejnymi literami alfabetu od A do F, gdzie A – opisuje najlepsze warunki ruchu, a F – opisuje stan permanentnego przeciążenia. Do wyznaczenia poziomów swobody ruchu dla dróg

⁸ Rozumie się jako przedział czasu od 15.00 do 15.59.

wojewódzkich w województwie dolnośląskim posłużono się metodą obliczeniową HCM 2000⁹. Ze względu na ograniczoną liczbę danych oraz długość dróg, dla których prowadzono obliczenia konieczne było przyjęcie pewnych uogólnień obliczeniowych. W obliczeniach przyjęto odcinki obliczeniowe jednakowe z odcinkami pomiarowymi w GPR 2010 w wyniku, czego na żadnej z dróg wojewódzkich nie zidentyfikowano jednorodnego dwujezdniowego odcinka pomiarowego, zatem dla wszystkich odcinków obliczeniowych wykorzystano procedury przeznaczone dla dróg głównych jednojezdniowych dwupasowych.

Do obliczenia współczynnika korygującego ze względu na udział pojazdów ciężkich użyto wzoru:

$$f_{HV} = \frac{1}{1 + P_T(E_T - 1) + P_R(E_R - 1)}$$

gdzie:

P_T – udział procentowy pojazdów ciężkich w sumarycznym potoku ruchu,

P_R – udział procentowy ruchu rekreacyjnego w sumarycznym potoku ruchu,

E_T – przeliczeniowa liczba samochodów osobowych odpowiadająca jednemu pojazdowi ciężkiemu,

E_R – przeliczeniowa liczba pojazdów osobowych przypadająca na pojazdy w ruchu rekreacyjnym¹⁰.

We wzorze tym pominięto wpływ ruchu rekreacyjnego ze względu na niewykonywanie pomiarów tego rodzaju ruchu podczas GPR 2010. Dodatkowym czynnikiem ograniczającym możliwy błąd obliczeniowy wynikający z przyjętego uproszczenia jest mała popularność turystyki z wykorzystaniem pojazdów kempingowych w Polsce.

Do obliczenia ekwiwalentnej liczby pojazdów w interwałach 15 minutowych wykorzystano wzór:

$$v_p = \frac{V}{PHF * f_G * f_{HV}}$$

gdzie:

V – wielkość godzinowego potoku ruchu,

PHF – współczynnik korygujący dla godziny szczytowej uwzględniający nierównomierność pomiędzy kwadransami,

f_G – współczynnik korygujący uwzględniający rodzaj terenu w jakim znajduje się odcinek drogi,

f_{HV} – współczynnik korygujący ze względu na udział pojazdów ciężkich.

We wzorze przyjęto całkowitą równomierność ruchu w ciągu godziny szczytowej, uogólnienie wynika z dokładności pomiarów przeprowadzonych w ramach GPR 2010. Dla wszystkich odcinków pomiarowych przyjęto jednolity współczynnik korygujący ze względu na teren, po którym przebiega droga. Przyjęta wartość odpowiada terenom nizinnym o bardzo małych nachyleniach podłużnych drogi, uogólnienie wynika z długości analizowanej sieci drogowej oraz długich odcinków pomiarowych przyjętych w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2010. Długość odcinków pomiarowych, a co za tym idzie odcinków obliczeniowych uniemożliwiła skorzystanie z wartości współczynników określonych dla terenów górskich i podgórskich, które uzależnione są od pochylenia podłużnego drogi.

Bazowy procent czasu spędzonego w zatorach drogowych dla obu kierunków ruchu wyznaczono na podstawie wzoru:

$$BPTSF = 100(1 - e^{-0,000879v_p})$$

gdzie:

v_p – ekwiwalentna liczba pojazdów w interwałach 15 minutowych

⁹ Highway Capacity Manual 2000 – Publikacja Narodowej Akademii Nauk USA wydana w 2000 roku zawierająca pojęcia, wytyczne i procedury obliczeniowe pozwalające opisywać ruch występujący na drogach. Jedną z najpopularniejszych na świecie metod obliczeniowych stosowanych w inżynierii ruchu.

¹⁰ Przelicznik wynika z dużej popularności w USA podróży rekreacyjnych z wykorzystaniem przyczep kempingowych

Do wyznaczenia procentowego udziału czasu spędzonego w zatorze drogowym użyto wzór:

$$PTSF = BPTSF + f_{d/np}$$

BPTSF – bazowy procent czasu spędzonego w zatorach drogowych dla obu kierunków ruchu

$f_{d/np}$ – współczynnik korygujący wynikający z sumarycznego rozkładu ruchu dla obu kierunków ruchu

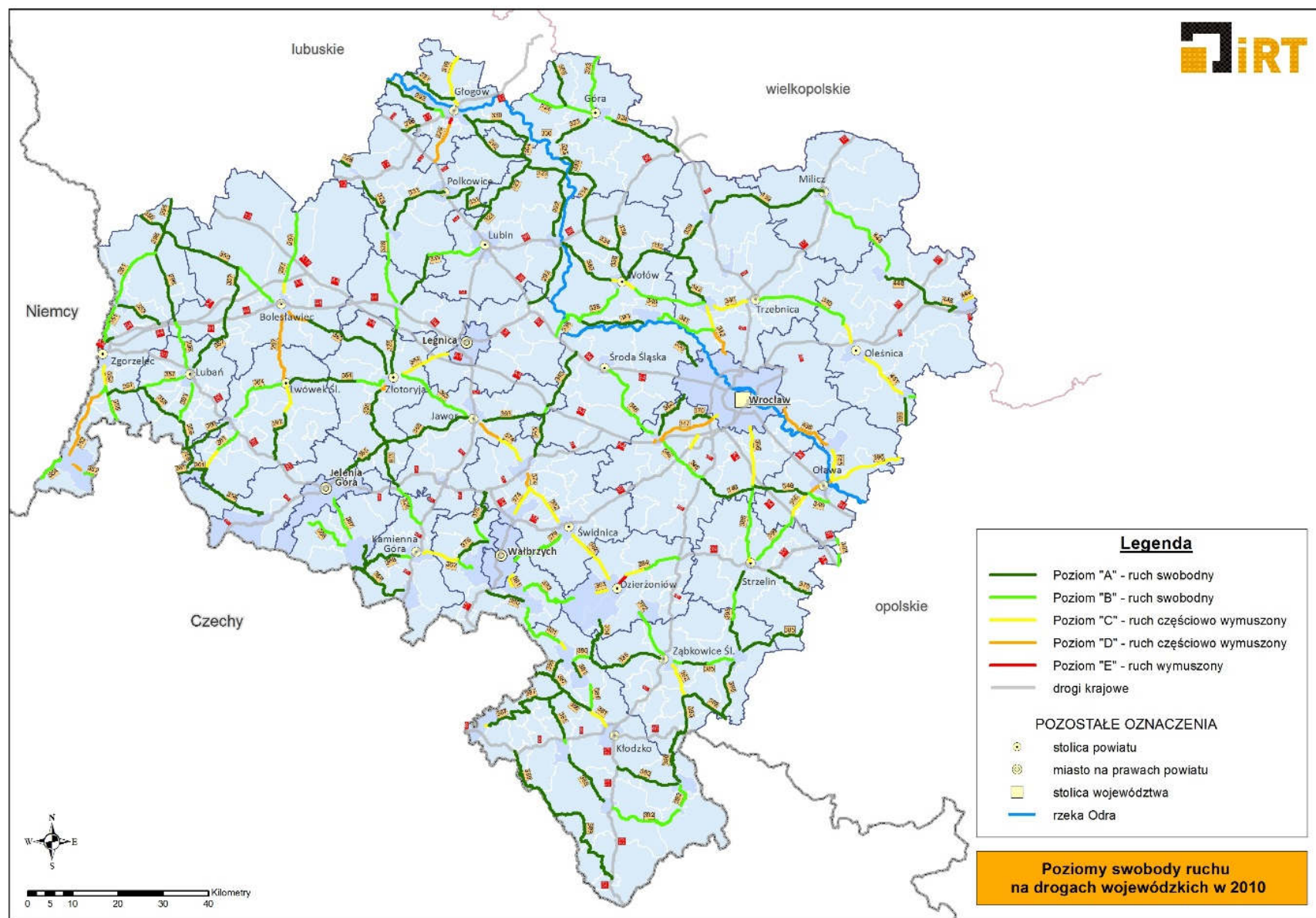
W Generalnym Pomiarze Ruchu 2010 na odcinkach dróg, które w poprzednich badaniach charakteryzowały się bardzo niskim średnim dobowym ruchem nie prowadzono pomiarów w rozbiciu kierunkowym. Brak pełnych danych o rozkładzie kierunkowym w godzinie szczytu dla wszystkich odcinków dróg wojewódzkich był powodem przyjęcia założenia o równomiernym podziale ruchu pomiędzy kierunkami. Założenie to ma wpływ na otrzymany wynik procentowego udziału czasu spędzonego w zatorze drogowym na podstawie, którego określa się Poziomy Swobody Ruch. Największe oddziaływanie tego rodzaju uproszczenie ma na odcinki położone przy granicach największych miast regionu wokół, których istnieją duże obszary podmiejskie, nie mniej struktura ruchu ma znacznie mniejszy wpływ na wynik PTSF niż bazowy procent czasu spędzonego w zatorach drogowych dla obu kierunków ruchu.

W obliczeniach pominięto ograniczenia Poziomów Swobody Ruchu wynikające z wpływu utrudnień punktowych¹¹ występujących na drogach wojewódzkich.

Na terenie województwa dolnośląskiego na bardzo dużej liczbie odcinków dróg wojewódzkich w godzinie szczytowej odbywa się ruch swobodny. Kierujący pojazdami przemieszczającymi się po takich odcinkach mają możliwość swobodnego doboru prędkości jazdy w ramach obowiązujących przepisów i oznakowania. Stan ten świadczy o dużej wydolności istniejącej sieci dróg wojewódzkich. Na żadnym odcinku dróg wojewódzkich nie osiągnięty został poziom F, świadczy to o braku odcinków, na których występuje permanentny zator drogowy i prędkość podróży spada do kilku kilometrów na godzinę. Nie mniej należy zauważyć, że na dwóch odcinkach dróg wojewódzkich występuje Poziom Swobody Ruchu E, który oznacza ruch silnie wymuszony, gdzie prędkość poszczególnych pojazdów zależna jest od prędkości pojazdów poprzedzających. Należy również pamiętać, że w Polsce widoczny jest ciągły wzrost ruchu pojazdów samochodowych na drogach w związku, z czym swoboda ruchu ulega zmniejszeniu. Najbardziej krytycznymi odcinkami sieci są: DW329 - przy wylocie z Głogowa, DW384 - przy wylocie z Dzierżoniowa w kierunku Łagiewnik (DK8). Poziom Swobody Ruchu D określa stan, w którym możliwość swobodnego wyboru prędkości jazdy zaczyna być ograniczany zachowaniem innych uczestników ruchu, zaczynają być widoczne pojazdy poruszające się w kolumnach. Odcinki dróg na których na podstawie GPR 2010 stwierdzono występowanie PSR D to: DW297 – odcinek pomiędzy Bolesławcem a Lwówkiem Śl., DW328 – przy wylocie ze Złotori w kierunku Świerzawy (DW365), DW329 – poza wylotem z Głogowa, DW342 – od Wrocławia do Pęgowa (DW341), DW347 – od Wrocławia do węzła autostradowego „Kąty Wrocławskie”, DW352 – od Bogatyni do skrzyżowania z DW355, DW363 – wylot z Bolesławca, DW374 – wyloty z Jawora i Strzegomia w kierunku Świdnicy, DW396 – wloty do Oławy, DW455 – od Wrocławia do Jelcza-Laskowic.

¹¹ Takich jak: ograniczona przepustowość skrzyżowań i węzłów, nienormatywne obiekty mostowe i wiadukty oraz ograniczenia wynikające z oznakowania drogowego.

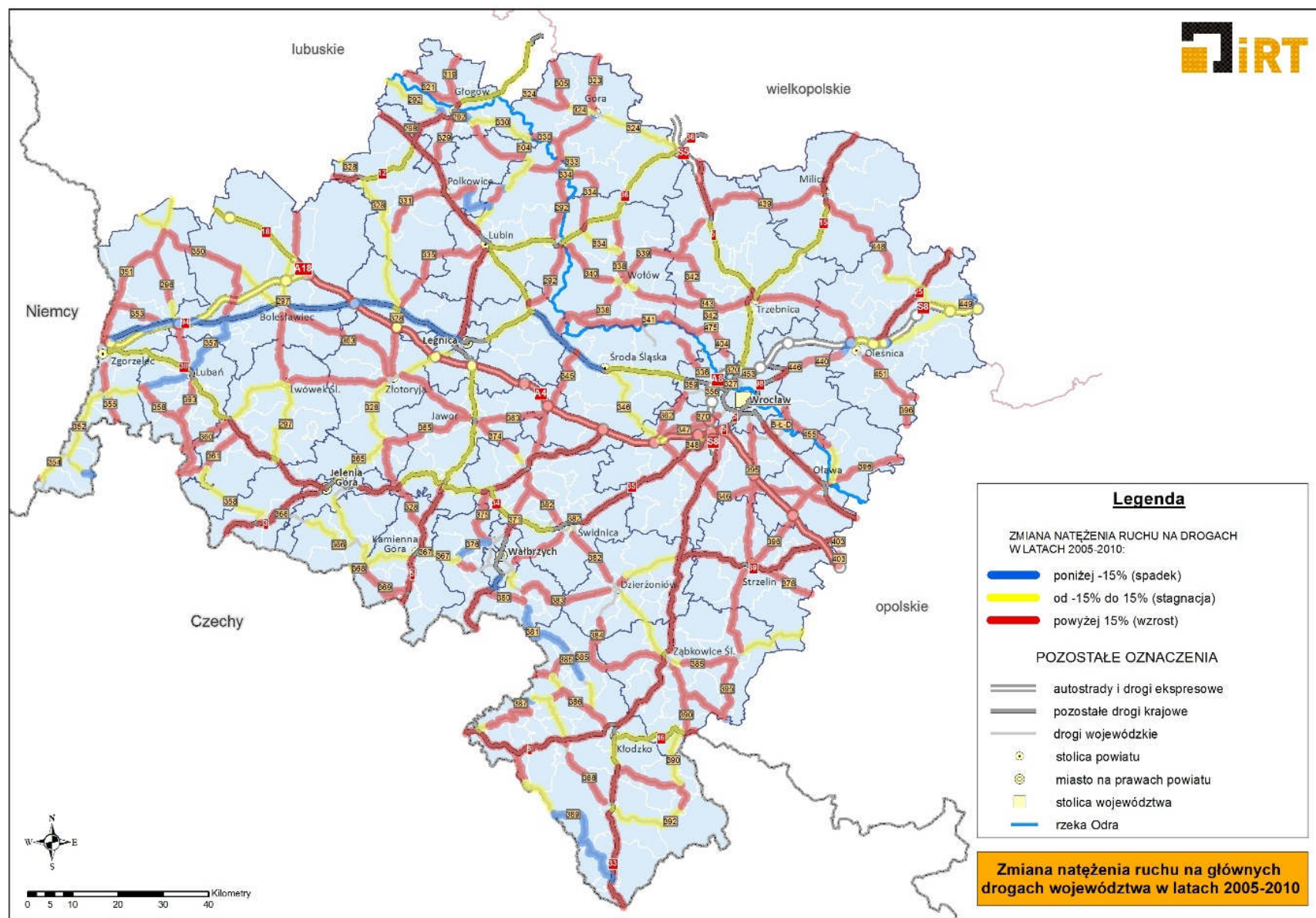
RYSUNEK 26. POZIOM SWOBODY RUCHU NA DROGACH WOJEWÓDZKICH W 2010 ROKU



2.1.4.8. Analiza porównawcza na podstawie GPR 2010/2005 (Wskaźnik zmian SDR 2010/2005) dla dróg wojewódzkich

Analiza porównawcza średnio dobowego ruchu (SDR) w latach 2005 - 2010 wykazała wzrost natężenia ruchu wynoszący ponad 15% na większości odcinków dróg wojewódzkich. Na podstawie wykonanej analizy stwierdzono, że w okresie tym ruch pojazdów silnikowych na całej sieci dróg wojewódzkich wzrósł o ponad 48%. Największe wzrosty natężenia ruchu zanotowano na następujących odcinkach dróg wojewódzkich: nr 292 odc. Lisowice (DK36) - Ścinawa – Głogów, nr 321 odc. DK12 k/Głogowa - Grodziec Mały – granica województwa, nr 328 odc. Świerzawa - Wojcieszów - Kaczorów (DK3) – Marciszów (DK5), nr 334 odc. Chobienia – Jemielno – Krzelów (DK36), nr 336 odc. Wrocław – Brzezinka Średzka, nr 339 odc. Żmigród – Strupina, nr 341 odc. Brzeg Dolny – Prawików (DW338), nr 342 odc. Strupina – Oborniki Śląskie, nr 346 odc. Gaj Oławski – Godzikowice, nr 357 odc. Zebrzydowa (DK94) – Osiecznica, nr 358 odc. Leśna – Włosie nr 360 odc. Gryfów Śląski – granica państwa, nr 362 odc. Kąty Wrocławskie - Wrocław nr 365 odc. Jawor – Stara Kraśnica, nr 375 odc. Dobromierz – Stare Bogaczowice, nr 370 odc. Smolec – Mokronos Dolny, nr 385 odc. Nowa Ruda – Wolibórz (DW385) oraz nr 395 odc. Biały Kościół – Wadochowice. W okresie między 2005 a 2010 rokiem ruch pojazdów silnikowych na w/w odcinkach dróg zwiększył się o ponad 250%. Największy spadek SDR przekraczający 50% wystąpił na niewielkiej ilości odcinków dróg wojewódzkich. Znaczący spadek zaobserwowano jedynie na drodze wojewódzkiej nr 388 odc. Międzyzlesie – Mostowice, nr 387 w gminie Radków oraz nr 357 na odc. DW352 – DW355 na terenie gminy wiejskiej Zgorzelec.

RYSUNEK 27. ZMIANA NATĘŻENIA RUCHU NA GŁÓWNYCH DROGACH WOJEWÓDZTWA W LATACH 2005 - 2010



2.1.4.9. Analiza ruchu tranzytowego

Dane dotyczące wielkości ruchu tranzytowego w województwie dolnośląskim określono na podstawie pomiaru ruchu kołowego wykonanego w czerwcu 2013 r. Pomiar wykonano m.in. w celu pozyskania danych dotyczących wielkości sumarycznego natężenia ruchu w punktach wlotowych do województwa dolnośląskiego ulokowanych w przekrojach zasadniczych dróg krajowych tworzących jego „kordon” i w wybranych punktach wewnętrznych. Dzięki temu uzyskano informację o wielkości natężenia ruchu tranzytowego w tych punktach (przekrojach).

Pomiar przeprowadzono łącznie w 16 punktach (przekrojach drogowych), z czego trzynaście z nich (oznaczonych od P-1 do P-13) tworzyło „kordon” województwa:

- **P-1** A4 /Zgorzelec/
- **P-2** DK 18 /Osiecznica/
- **P-3** DK 3 /Gaworzyce/
- **P-4** DK 5 /Żmigród/
- **P-5** S8 /Słupia pod Bralinem/woj. wielkopolskie/
- **P-6** DK 94 /Brzeg - woj. opolskie/
- **P-7** A4 /Wiązów/
- **P-8** DK 46 /Złoty Stok/
- **P-9** DK 33 /Międzylesie/
- **P-10**DK 8 /Kudowa Zdrój/
- **P-11**DK 35 /Mieroszów/
- **P-12**DK 5 /Lubawka/
- **P-13**DK 3 /Szkłarska Poręba/

a trzy (od P-A do P-C) - były punktami wewnętrznymi:

- **P-A** Jaworzyńska [DK 3] /Legnica/
- **P-B** Wrocławska [DK 35] /Gniechowice/
- **P-C** [DK 8] /Kobierzyce/

Pomiar poza rozpoznaniem wielkości obciążenia ruchem kołowym najistotniejszych punktów wlotowych i wewnętrznych obszaru województwa (lokujących się w przekrojach zasadniczych dróg krajowych) miał na celu określenie wielkości i relacji (powiązań) potoków tranzytowych przez jego układ przepływających. Dla wyspecyfikowania, jaki udział w ruchu na terenie województwa dolnośląskiego ma pojazd związany bezpośrednio z realizacją podróży na jego terenie (ruch źródłowo-docelowy, tj. taki, który źródło lub cel ruchu ma wewnątrz województwa dolnośląskiego) a jaki pojazd poruszający się tranzytem (źródło i cel ruchu znajdują się poza jego granicami).

Poza wielkością potoków sumarycznych w poszczególnych punktach pomiarowych rozpoznano także strukturę kierunkową i rodzajową ruchu.

Pomiar obejmujący generalnie okres szczytu popołudniowego przeprowadzono w dniu 6 czerwca 2013 r. (czwartek) i ze względu na rozległość obszaru województwa dolnośląskiego oraz brak w stanie istniejącym spójnego i kompletnego układu dróg wysokich klas (autostrady i drogi ekspresowe) przeprowadzono w wydłużonym okresie godzin tj. między 12.00 a 19.00 (7 godz.).

Ponadto w okresie wykonywania pomiaru kordonowego województwa dolnośląskiego w dniu 6 czerwca 2013 r. na pograniczu polsko-czeskim mogło dojść do okresowych zmian (spadku) natężenia ruchu spowodowanego przez zagrożenie powodziowe w zlewni rzeki Łaby po południowej stronie granicy. Ze względu na fakt, iż analizy roboczych wyników pomiaru kordonowego województwa zestawione z danymi składowymi z Generalnego Pomiaru Ruchu na drogach krajowych z 2010 roku (GPR2010) taki trend potwierdziły zdecydowano o wykonaniu w dniu 27 czerwca 2013 r. (czwartek), czyli praktycznie w terminie wieńczącym reprezentatywny okres pomiarowy dodatkowego pomiaru weryfikującego.

Miał on na celu rozpoznanie w czasie po ustąpieniu zagrożenia powodziowego:

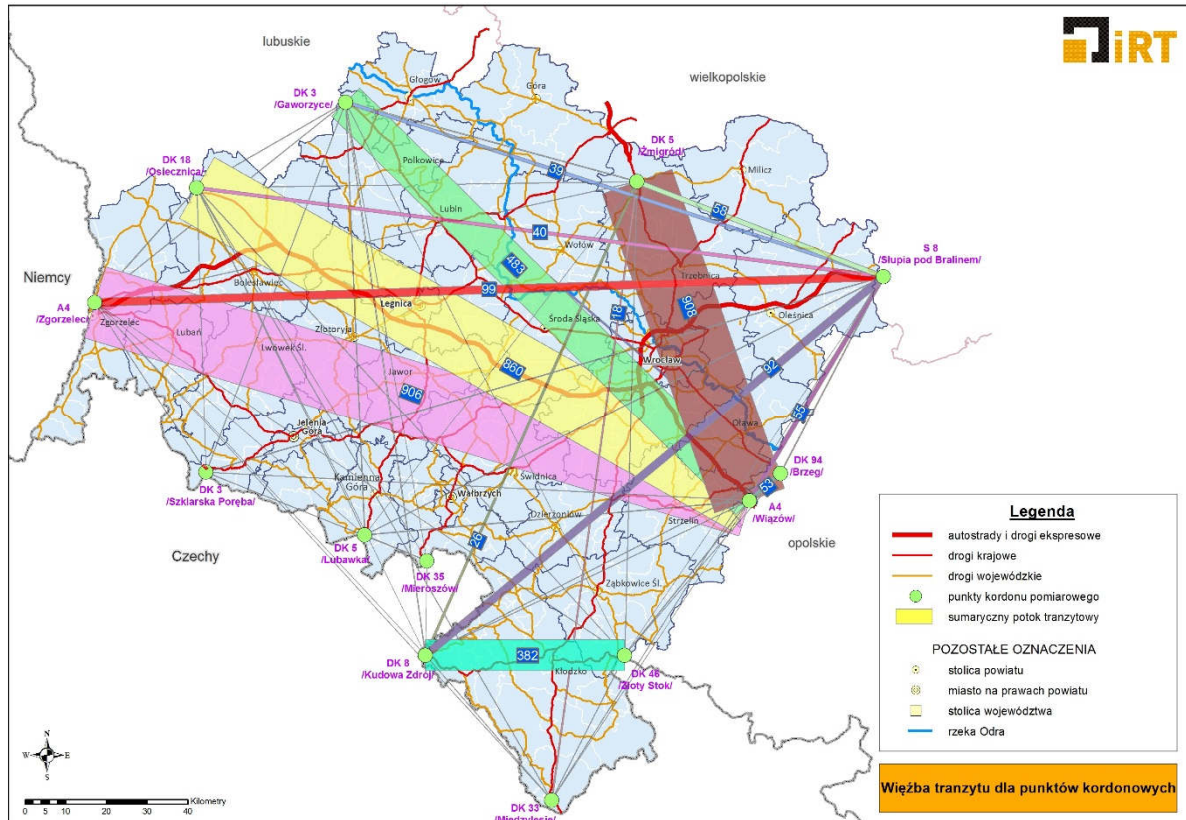
- natężenia sumarycznego potoku ruchu w wybranych istotnych punktach pomiarowych kordonu, ze szczególnym uwzględnieniem pogranicza polsko-czeskiego,
- wielkości przepływów ruchu tranzytowego w najistotniejszych dla projektowania dróg wysokich klas (głównie drogi ekspresowe) na terenie województwa dolnośląskiego - punktach pomiarowych kordonu.

Na rysunkach nr 28 i 29 przedstawiono wyniki kordonowego pomiaru ruchu (z uwzględnieniem pomiaru weryfikującego) obrazujące przepływy ruchu tranzytowego pomiędzy punktami kordonowymi na terenie województwa dolnośląskiego:

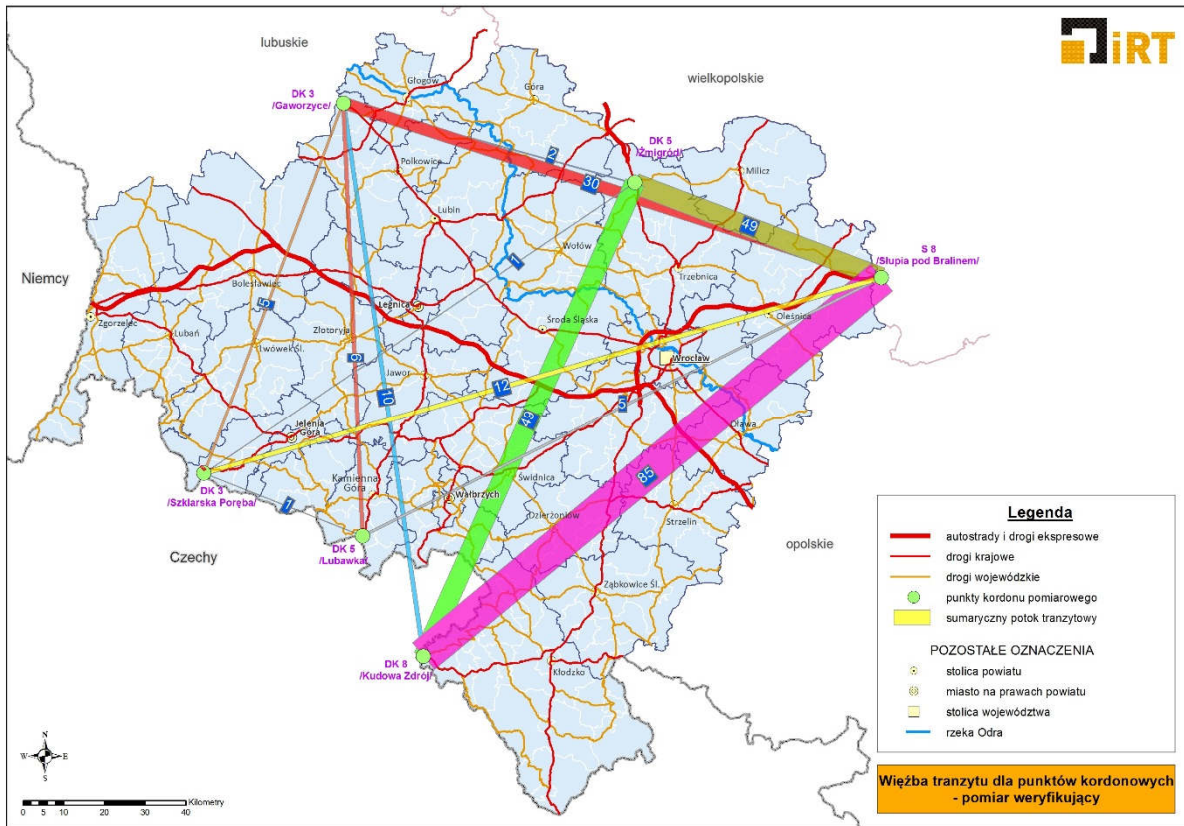
- zestawienie udziału tranzytu w potoku sumarycznym (rozbicie kierunkowe w okresie pomiarowym 12:00 - 19:00)
- udział potoków tranzytowych w sumarycznym obciążeniu punktów (rozbicie kierunkowe w okresie pomiarowym 12:00 - 19:00) obrazujące wielkość natężenia ruchu tranzytowego w poszczególnych punktach kordonu województwa dolnośląskiego w okresie pomiarowym (7 godzin) zarówno w wartościach bezwzględnych jak i w ujęciu wskaźnikowym.

Pomiary kordonowe na drogach województwa dolnośląskiego wykazały, że w większości punktów pomiarowych ruch tranzytowy przekracza 15% wszystkich pojazdów. Wyjątkiem są punkty pomiarowe zlokalizowane wzdłuż Pasma Sudetów i jednocześnie stanowią drogowe przejścia graniczne między Polską a Republiką Czeską. Ze względu na ukształtowanie terenu w obszarze tym występują liczne ograniczenia tonażowe, ponieważ co przekłada się bezpośrednio na ruch pojazdów ciężkich. Tranzyt w tym obszarze nie przekracza 10% za wyjątkiem punktu pomiarowego zlokalizowanego na przejściu granicznym w Kudowie Zdroju. Najwyższe potoki w ruchu tranzytowym odbywają się na autostradzie A4 oraz na drogach krajowych prowadzących z zachodu oraz północnego zachodu w kierunku autostrady A4. Zdecydowanie mniejszy ruch tranzytowy prowadzony jest na osi północ – południe.

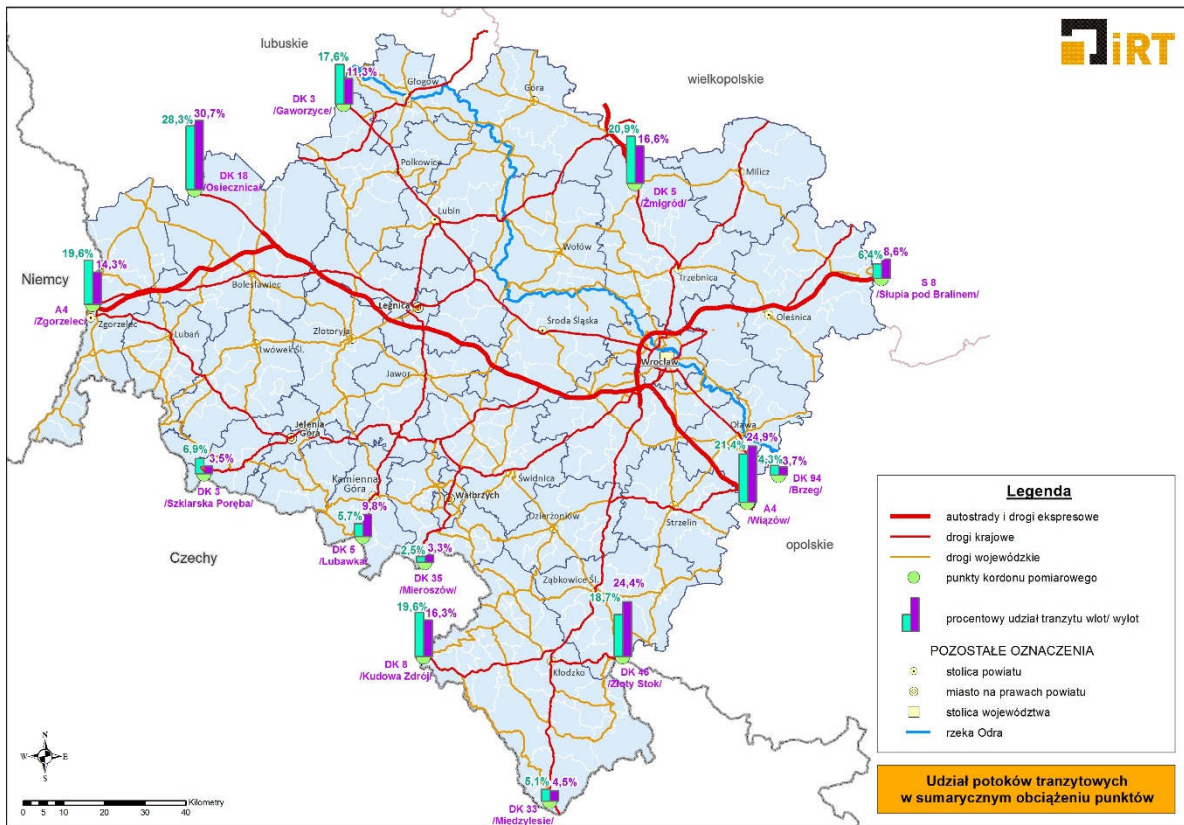
RYSUNEK 28. WIĘŻBA TRANZYTU DLA PUNKTÓW KORDONOWYCH



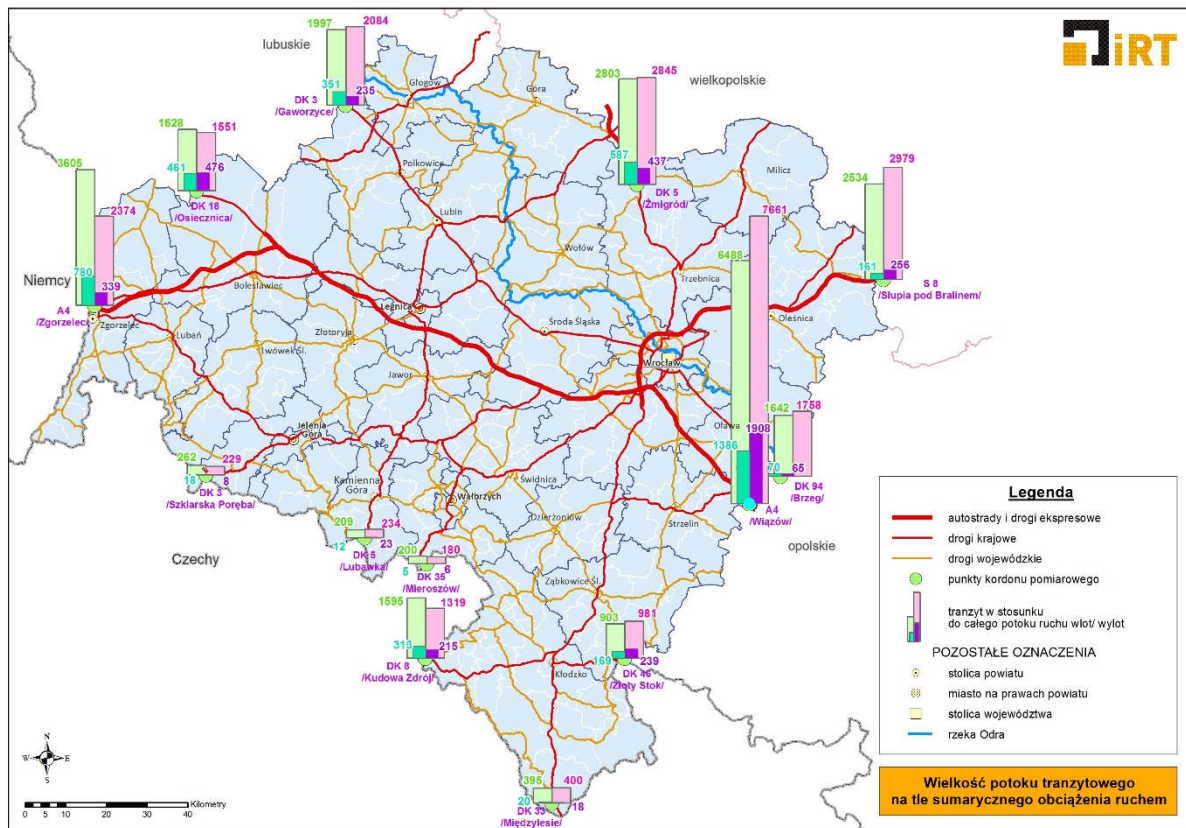
RYСУNEK 29. WIĘŻBA TRANZYTU DLA PUNKTÓW KORDONOWYCH – POMIAR WERYFIKUJĄCY



RYСУNEK 30. UDZIAŁ POTOKÓW TRANZYTOWYCH W SUMARYCZNYM OBCIĄŻENIU PUNKTÓW



RYСУNEK 31. WIELKOŚĆ POTOKU TRANZYTOWEGO NA TLE SUMARYCZNEGO OBCIĄŻENIA RUCHEM

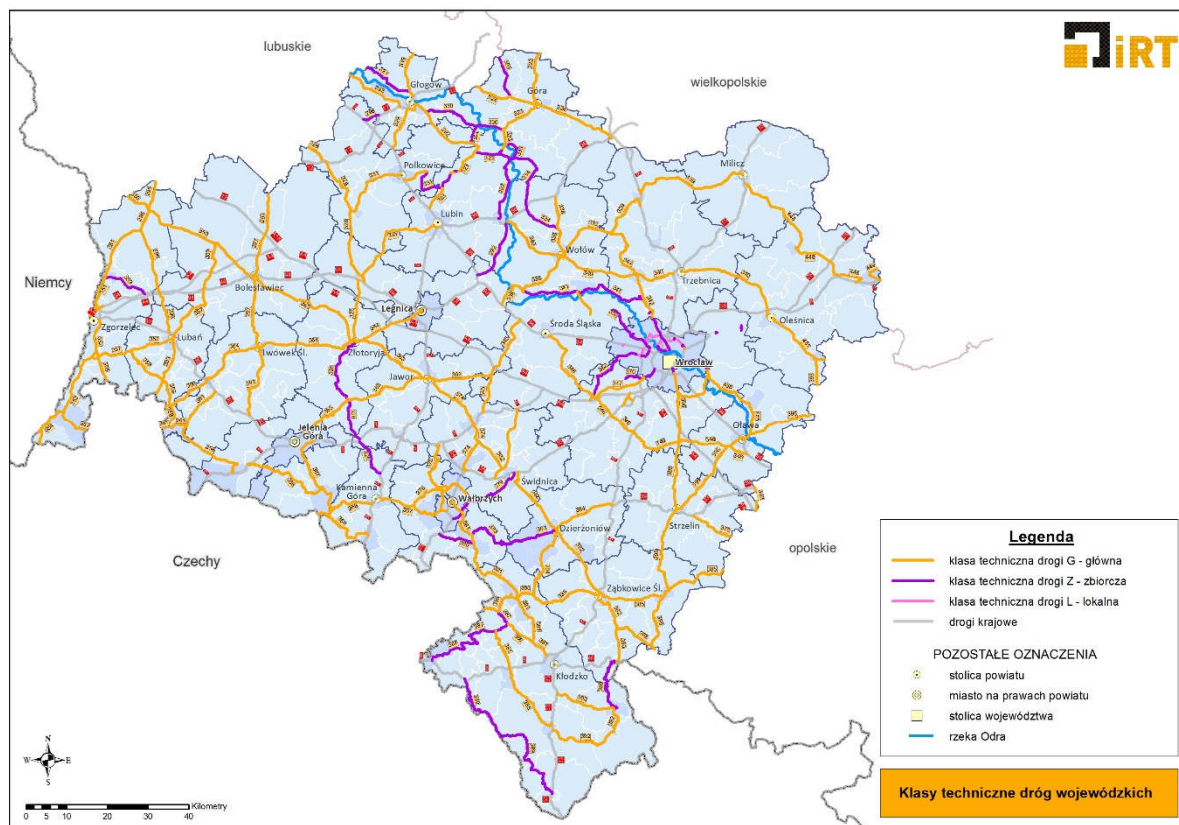


2.1.4.10. Analiza parametrów technicznych dróg

Na terenie województwa dolnośląskiego na drogach wojewódzkich występują trzy klasy techniczne¹² główne (G), zbiorcze (Z) oraz lokalne (L). Odcinki o klasie L występują wyłącznie na terenie miast Wrocław i są zarządzane przez ZDiUM Wrocław. Przeważająca część sieci dróg wojewódzkich odpowiada klasie technicznej G, drogi o klasie technicznej Z położone są głównie w sąsiedztwie Odry na północ od Wrocławia oraz w obszarach górskich na południowy-wschód od Wałbrzycha. Działaniem pożądanym jest dostosowanie klas technicznych i parametrów użytkowych występujących na drogach w województwie do wymagań określonych ustawodawczo dla dróg wojewódzkich. Należy jednakowoż pamiętać, aby działania dostosowujące zapewniały spójność na całej długości drogi. Szczególnie ważne jest aby pomiędzy ważnymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi istniała sieć transportowa o wysokich parametrach warunkująca dalszy ich rozwój.

¹² Stosowane do określania wymagań technicznych i użytkowych dróg w myśl Dz.U. 2015 poz. 329

RYСУNEK 32. KLASY TECHNICZNE DRÓG WOJEWÓDZKICH



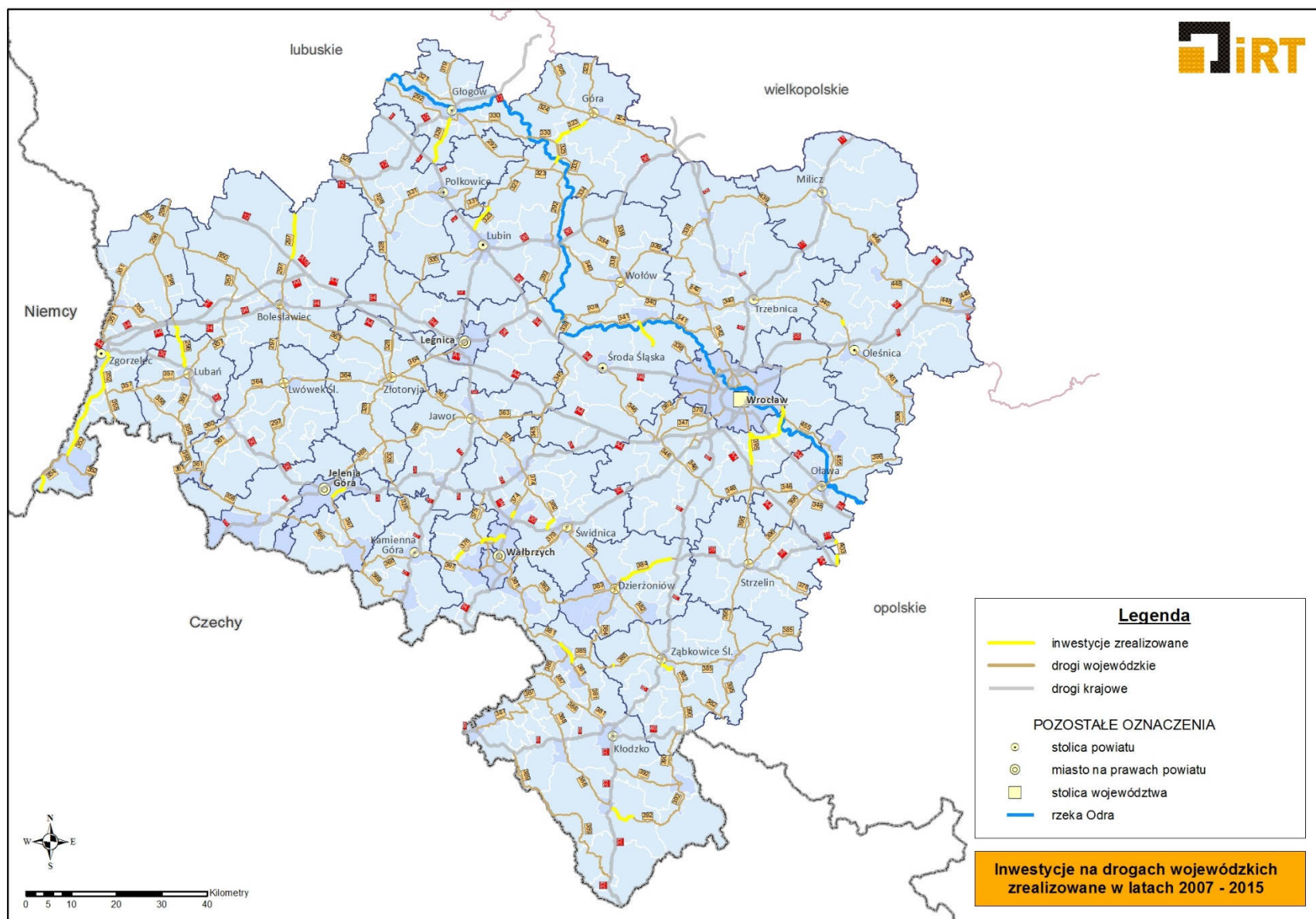
2.1.4.11. Analiza zrealizowanych inwestycji w ciągu dróg wojewódzkich w latach 2007 - 2015

W latach 2007-2015 Dolnośląska Służba Dróg i Kolei będąca Samorządową Jednostką Organizacyjną Województwa Dolnośląskiego zrealizowała wiele inwestycji drogowych, które w dużym stopniu przyczyniły się do poprawy funkcjonowania sieci drogowej w województwie. Bardzo ważną rolę w osiągnięciu tego celu odegrała budowa dwóch mostów na rzece Odrze. Bez wątpienia Odra stanowi poważną barierę komunikacyjną, a brak wystarczającej ilości przepraw mostowych istotnie wpływa na dostępność komunikacyjną wielu obszarów województwa. Inwestycje polegające na budowie mostów w Brzegu Dolnym i w Ciechanowie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 znacznie przyczyniły się do poprawy dostępności do obszarów zlokalizowanych na północ od rzeki. Inwestycjami znacznie zwiększającymi bezpieczeństwo i wpływającymi na poprawę swobody ruchu są obwodnice. Jedną z najważniejszych realizowanych dróg w tej grupie jest obwodnica aglomeracji wrocławskiej. W latach 2007-2015 do użytku zostały oddane jej dwa odcinki: od drogi krajowej nr 94 do drogi wojewódzkiej nr 455 oraz od miejscowości Żerniki Wrocławskie do miasta Siechnice. Innymi istotnymi obwodnicami są: obwodnica Nowej Rudy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 381 (Etap II i III), mała obwodnica Świdnicy, obwodnica Szczawna Zdroju w ciągu drogi wojewódzkiej nr 376, przebudowa drogi wojewódzkiej nr 352 Radomierzyce-Zgorzelec z obwodnicą miasta Zgorzelec oraz przebudowa drogi wojewódzkiej nr 384 na odcinku Dzierżoniów-Łagiewniki wraz z budową obwodnic miejscowości.

Lista głównych inwestycji zrealizowanych przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei w latach 2007 - 2015:

1. Budowa mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny wraz z drogami dojazdowymi,
2. Budowa mostu na rzece Odrze w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323,
3. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 376 w miejscowości Jabłów na odcinku od km 11+501 do km 13+733 wraz z przebudową mostu,
4. Budowa obwodnicy Szczawna-Zdroju w ciągu drogi wojewódzkiej nr 376,
5. Budowa obwodnicy Dobroszyc w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340,
6. Budowa drogi Wojewódzkiej od drogi krajowej nr 94 do drogi wojewódzkiej nr 455 wraz ich węzłami,
7. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 329 od skrzyżowania z drogą krajową nr 12 do Ruszowic,
8. Budowa obwodnicy Nowej Rudy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 381 – Etap II,
9. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 352 Radomierzycy – Zgorzelec z obwodnicą miasta Zgorzelec,
10. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 296 od drogi krajowej nr 30 do autostrady A4,
11. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 352 Radomierzycy – Zatonie,
12. Budowa połączenia drogowego pomiędzy miastami Zittau i Hrádek nad Nisou wraz z włączeniem do polskiej sieci drogowej,
13. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 – Etap I,
14. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 385 w miejscowości Srebrna Góra,
15. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 392 na odcinku Idzików – droga krajowa nr 33,
16. Budowa małej obwodnicy Świdnicy,
17. Budowa obwodnicy Nowej Rudy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 381 – Etap III,
18. Budowa obejścia ul. Kamienieckiej w miejscowości Ząbkowice Śląskie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382,
19. Budowa drogi wojewódzkiej Żerniki Wrocławskiej – Siechnice (od ronda w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 do drogi krajowej nr 94),
20. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 384 na odcinku Dzierżoniów – Łagiewniki,
21. Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w miejscowości Ciechanów na odcinku Ciechanów – Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Budowa obejścia miejscowości Osetno,
22. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 374 na odcinku od skrzyżowania z ul. Wodną do krzyżowania z drogą powiatową nr 2888 w miejscowości Świebodzice,
23. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 403 na terenie województwa dolnośląskiego,
24. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 395 na odcinku od ronda w miejscowości Żerniki Wrocławskie do węzła autostradowego Wrocław - Wschód w miejscowości Krajków.

RYSUNEK 33. INWESTYCJE NA DROGACH WOJEWÓDZKICH ZREALIZOWANE W LATACH 2007 - 2015



2.1.4.12. Analiza drogowej dostępności czasowej do miast powyżej 50 tys. mieszkańców

Dostępność czasowa została przeanalizowana na podstawie własnej sieciowej bazy danych w województwie dolnośląskim obejmującej drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe. Drogom zostały przypisane dopuszczalne prędkości na ww. sieci. Przeprowadzono analizy dotyczące dostępności czasowej do stolicy województwa dolnośląskiego – Wrocławia oraz zbiorczo do wszystkich miast, które zamieszkuje ponad 50 tysięcy mieszkańców. Ośrodki te zostały uznane za główne generatory ruchu, w których oprócz dużej liczby miejsc pracy znajdują się także min. usługi o charakterze ponadlokalnym. Analizę przeprowadzono w oprogramowaniu typu GIS (Geographic Information System) z rozszerzeniem umożliwiającym wykonanie analiz opartych na sieciach.

2.1.4.12.1. Dostępność czasowa do Wrocławia i liczba mieszkańców obsługiwanych w poszczególnych strefach dostępności

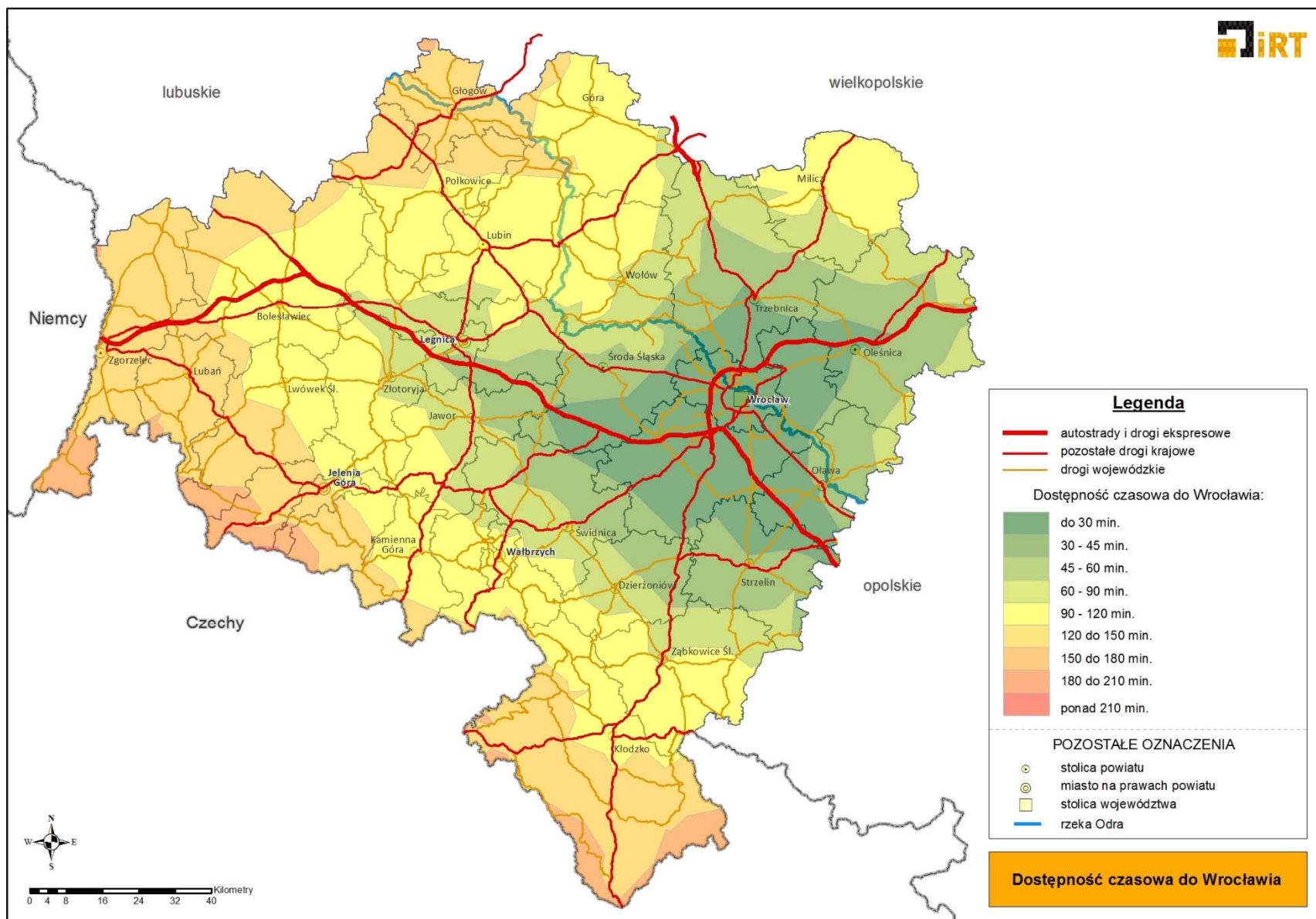
Określenie liczby mieszkańców zamieszkujących poszczególne budynki oparto o dane z bazy PESEL w zakresie miejsca zameldowania mieszkańców, których przyporządkowano po adresie zameldowania najpierw do danej miejscowości województwa dolnośląskiego, a później proporcjonalnie przestrzennie przypisano do poszczególnych budynków mieszkalnych.

Ustalenie wskaźników określających liczbę mieszkańców przypadających na dany budynek mieszkalnych nastąpiło na podstawie porównania danych GUS z Bazy Danych Lokalnych (BDL) dotyczących liczby ludności oraz ilości mieszkań w gminach województwa dolnośląskiego z danymi z bazy PESEL oraz przestrzennym rozmieszczeniem budynków mieszkalnych w poszczególnych miejscowościach. Na podstawie danych z BDL obliczono wskaźnik średniej liczby mieszkańców przypadających na 1 mieszkanie. Następnie dla każdej z gmin, na podstawie obiektów (budynków mieszkalnych), obliczono sumę mieszkań w budynkach jednorodzinnych (do dwóch mieszkań) oraz określono sumę kondygnacji w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych (zawierających trzy i więcej mieszkań). Od sumy mieszkań w gminie określonych w BDL odjęto liczbę mieszkań w budynkach mieszkalnych jednorodzinnych ustalonych na podstawie pozyskanych danych i w ten sposób otrzymano sumę mieszkań w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych w gminie. Sumę mieszkań w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych w gminie podzielono przez sumę kondygnacji w budynkach wielorodzinnych i otrzymano w ten sposób wskaźnik liczby mieszkań przypadających na jedną kondygnację.

Aby uzyskać prawidłowy bilans mieszkańców przypisanych do poszczególnych budynków w miejscowościach, na obszarze których nie znajdują się budynki mieszkalne wielorodzinne, wprost podzielono liczbę mieszkańców w danej miejscowości przez liczbę mieszkań w budynkach mieszkalnych jednorodzinnych. Uzyskany w ten sposób wskaźnik przypisano odpowiednio do budynków jedno i dwu lokalowych.

W miejscowościach, w których zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, do budynków mieszkalnych jednorodzinnych przypisano mieszkańców zgodnie ze wskaźnikiem ogólnogminnym. Pozostałą część ludności przyporządkowano do zabudowy wielorodzinnej dzieląc liczbę mieszkańców średnio na kondygnację w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych.

RYSUNEK 34. DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA DO WROCŁAWIA



Rysunek nr 34 przedstawia drogową dostępność czasową do Wrocławia. Najlepszą dostępność do ośrodka wojewódzkiego mają obszary zlokalizowane w sąsiedztwie autostrad A4 i A8 oraz drogi ekspresowej S8. Szczególnie zauważalna jest dobra dostępność transportowa węzła dróg DK94 i A4 „Krzywa”, który pomimo dalekiej odległości od Wrocławia (104 km) charakteryzuje się bardzo dobrymi parametrami dostępności i można do niego dojechać w czasie około 60 minut. Najgorszą dostępnością do stolicy Dolnego Śląska cechują się obszary górskie w okolicach Jeleniej Góry i Kłodzka oraz okolice Bogatyni. Należy jednak podkreślić, że zła dostępność Bogatyni do Wrocławia nie wynika z braku dróg wysokiej klasy w pobliżu tego miasta lecz z dużej odległości dzielącej te miasta (195 km). W regionie jest zauważalny deficyt połączeń drogami wysokiej klasy technicznej na kierunku północ-południe. Do poprawy dostępności w tej relacji może znacznie przyczynić się w przyszłości budowa dróg ekspresowych S3 i S5.

Obliczono także potencjał ludnościowy w danych strefach dostępności do Wrocławia. W tym celu zsumowano liczbę mieszkańców przypisanych do poszczególnych budynków mieszkalnych zlokalizowanych w danej strefie. Wyniki obliczeń przedstawiają wykres nr 3 oraz tabela nr 2. Dostęp do Wrocławia w czasie do 30 minut ma aż 818 904 osób, co stanowi aż 29% populacji województwa dolnośląskiego. Należy podkreślić, że aż blisko 650 tys. z tej liczby to mieszkańcy Wrocławia. W czasie pomiędzy 30 a 45 minut do Wrocławia dojedzie 271 417 osób, stanowiące 10% mieszkańców województwa. Pomiedzy 45 a 60 minut aby dostać się do stolicy województwa potrzebuje 518 811 osób, co stanowi 18% liczby ludności województwa. Przyjęto, że dobrą dostępnością do miasta wojewódzkiego jest czas do 60 minut, z badania wynika więc, że dobrą dostępność do Wrocławia posiada ponad 1,6 mln mieszkańców regionu co stanowi blisko 57 % jego populacji. Ponad dwóch godzin, aby dostać się do stolicy regionu potrzebuje 29 190 dolnoślązaków, którzy stanowią 1% ludności województwa i jest to najgorsza dostępność. Kolejne najgorsze dostępności to przedział między 90-120 minut (478 302 mieszkańców = 17% populacji) oraz 60-90 minut (697 864 mieszkańców = 25% populacji).

RYСУNEK 35. LICZBA MIESZKAŃCÓW OBSŁUGIWANYCH W POSZCZEGÓLNYCH STREFACH DOSTĘPNOŚCI DO WROCŁAWIA

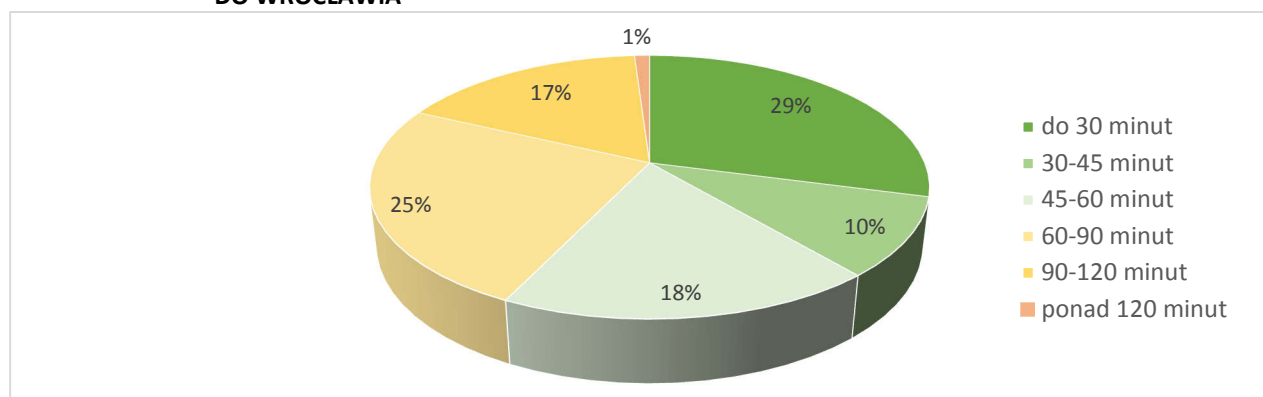


TABELA 1. LICZBA MIESZKAŃCÓW OBSŁUGIWANYCH W POSZCZEGÓLNYCH STREFACH DOSTĘPNOŚCI DO WROCŁAWIA

LP.	PRZEDZIAŁ	LICZBA MIESZKAŃCÓW
1.	do 30 minut	818904
2.	30-45 minut	271417
3.	45-60 minut	518811
4.	60-90 minut	697864
5.	90-120 minut	478302
6.	ponad 120 minut	29190

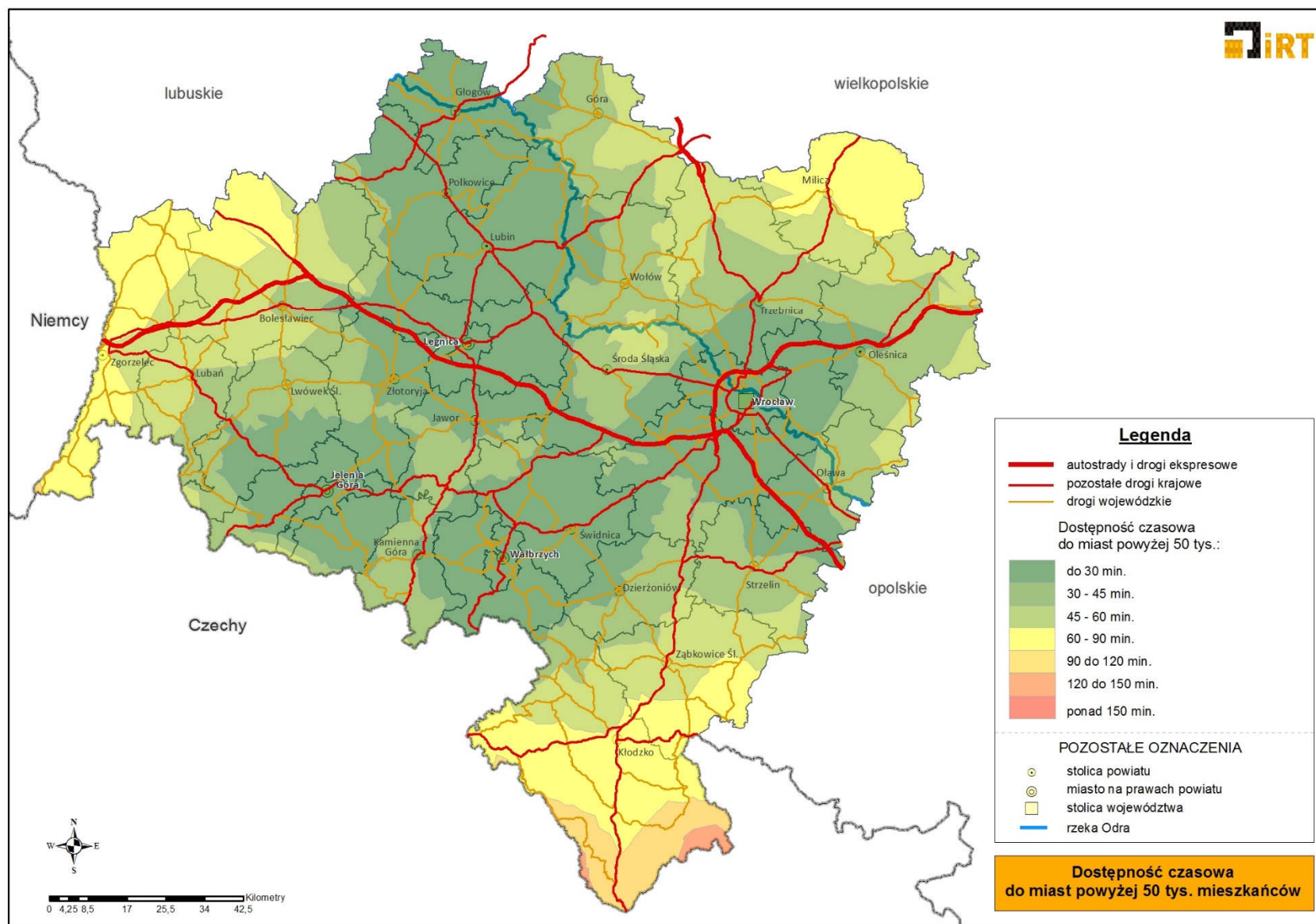
2.1.4.12.2. Dostępność czasowa do miast powyżej 50 tys. mieszkańców i liczba mieszkańców obsługiwanych w poszczególnych strefach dostępności

Przeanalizowano także drogową dostępność czasową do głównych miast regionu jako tych, które są największymi generatorami ruchu. Za główne miasta uznano oprócz Wrocławia, te których liczba ludności jest większa od 50 tys. Wśród nich znalazło się łącznie 7 miast:

- Wrocław (634 487 mieszkańców),
- Wałbrzych (119 955 mieszkańców),
- Legnica (101 992 mieszkańców),
- Jelenia Góra (83 097 mieszkańców),
- Lubin (74 328 mieszkańców),
- Głogów (69 608 mieszkańców),
- Świdnica (59 002 mieszkańców).

Przeprowadzono analizy dostępności czasowej do każdego miasta z osobna oraz zbiorczo do wszystkich głównych miast regionu. Zbiorcze zestawienie zostało zobrazowane na rysunku nr 36. Można na nim zaobserwować, że rozmieszczenie głównych ośrodków jest równomierne i zapewnia dużej części regionu dobrą dostępność do tego typu miast. Po raz kolejny należy podkreślić bardzo dużą rolę autostrady A4, która przyczynia się do wzrostu dobrej dostępności czasowej w układzie równoleżnikowym. Najgorszą sytuację zanotowano w Kotlinie Kłodzkiej, która spowodowana jest różnymi czynnikami, do których na pewno należy zaliczyć górzyste ukształtowanie terenu, brak połączenia drogą wysokiej klasy w układzie południkowym jak i brak silnego ośrodka miejskiego w bliskiej odległości. Kolejnym obszarem o słabej dostępności do głównych ośrodków miejskich są okolice Bogatyni (Worek Turosszowski), którego mieszkańcy potrzebują czasu 60-90 minut aby dostać się do najbliższego dużego miasta. Złą dostępność zanotowano także w Borach Dolnośląskich co wynika z tego, że sieć dróg w tym obszarze jest bardzo uboga, ale obszar ten nie jest zamieszkały przez wielu ludzi, nie należy więc oceniać tej sytuacji jako poważnej marginalizacji tej części województwa. Dostępność w przedziale 60 – 90 min. Zanotowano także w okolicach Milicza. Należy jednak przypuszczać, że sytuacja w tej strefie ulegnie znacznej poprawie po zrealizowaniu dolnośląskiego odcinka drogi ekspresowej S5.

RYSUNEK 36. DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA DO MIAST POWYŻEJ 50 TYS. MIESZKAŃCÓW



Podobnie jak w przypadku analizy dostępności czasowej do Wrocławia, także w przypadku głównych ośrodków miejskich, obliczono potencjał ludnościowy w danych strefach dostępności. W tym celu zsumowano liczbę mieszkańców przypisanych do poszczególnych budynków mieszkalnych zlokalizowanych w danych strefach. Wyniki obliczeń przedstawiają rysunek nr 37, tabela nr 2. Z analizy wynika, że 66% mieszkańców regionu (1 849 317 osób) jest w stanie dotrzeć do co najmniej jednego z głównych ośrodków w czasie do 30 minut. Na osiągnięcie tego samego celu w czasie 30-45 minut potrzebuje 18% mieszkańców (506 492 osób) Dolnego Śląska. Przyjęto, że dobrą dostępnością do głównych miast regionu jest czas do 60 minut, z badania wynika więc, że dobrą dostępność do ośrodków tego typu posiada ponad 2,5 mln mieszkańców regionu co stanowi blisko 92 % jego populacji. Ponad dwóch godzin do osiągnięcia omawianego celu potrzebuje jedynie 175 osób, które zamieszkują głównie obszary górskie w Kotlinie Kłodzkiej. Kolejne najgorsze dostępności to przedział pomiędzy 90-120 minut (17 428 mieszkańców) oraz 60-90 minut (224 872 mieszkańców = 8%).

RYSUNEK 37. LICZBA MIESZKAŃCÓW OBSŁUGIWANYCH W POSZCZEGÓLNYCH STREFACH DOSTĘPNOŚCI DO MIAST POWYŻEJ 50 TYS. MIESZKAŃCÓW

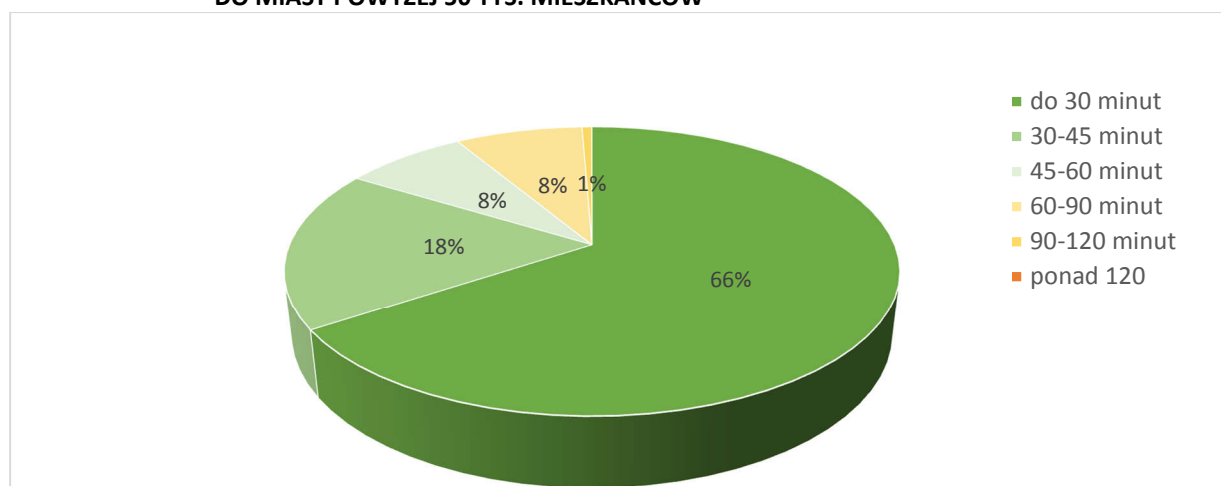
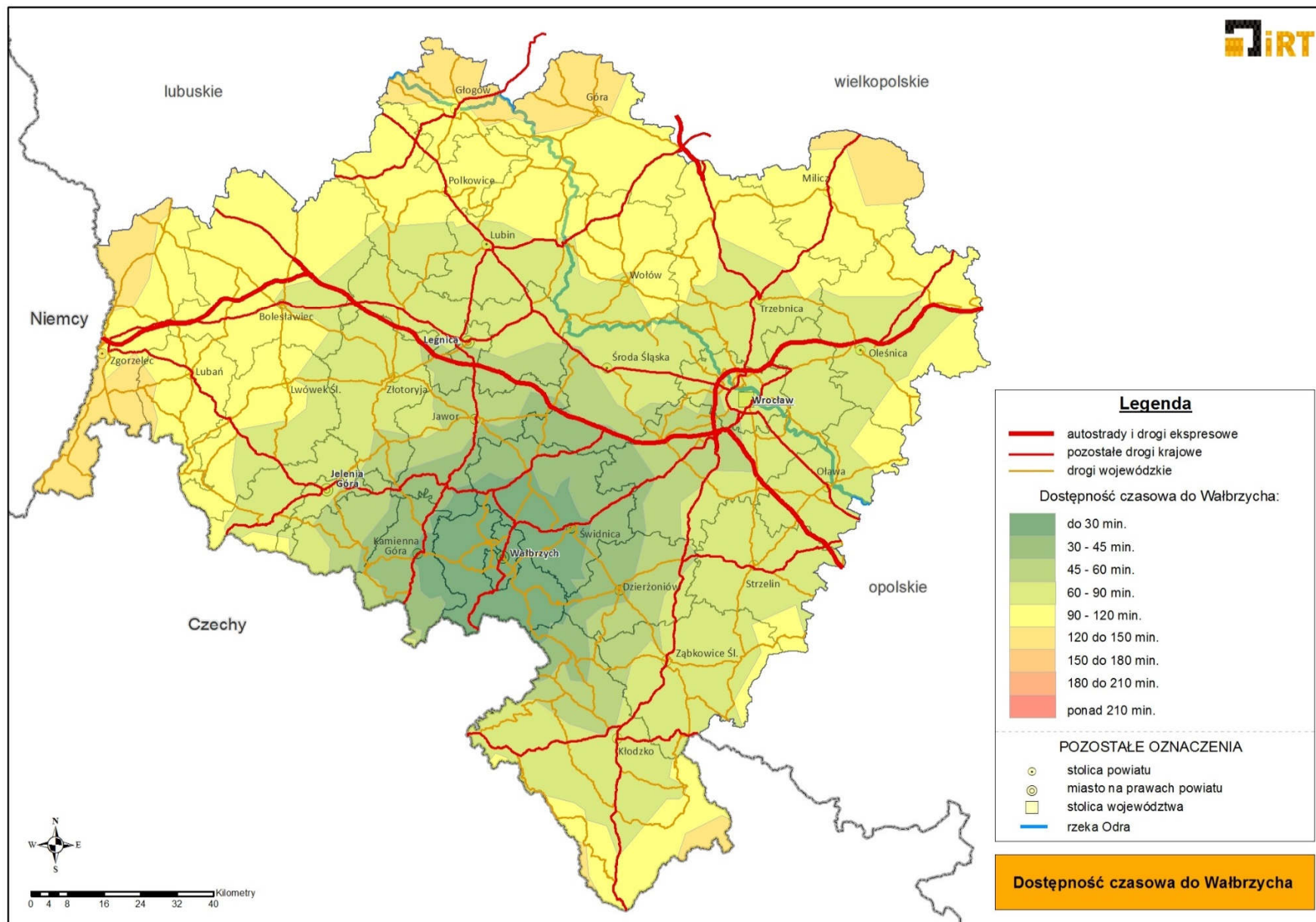


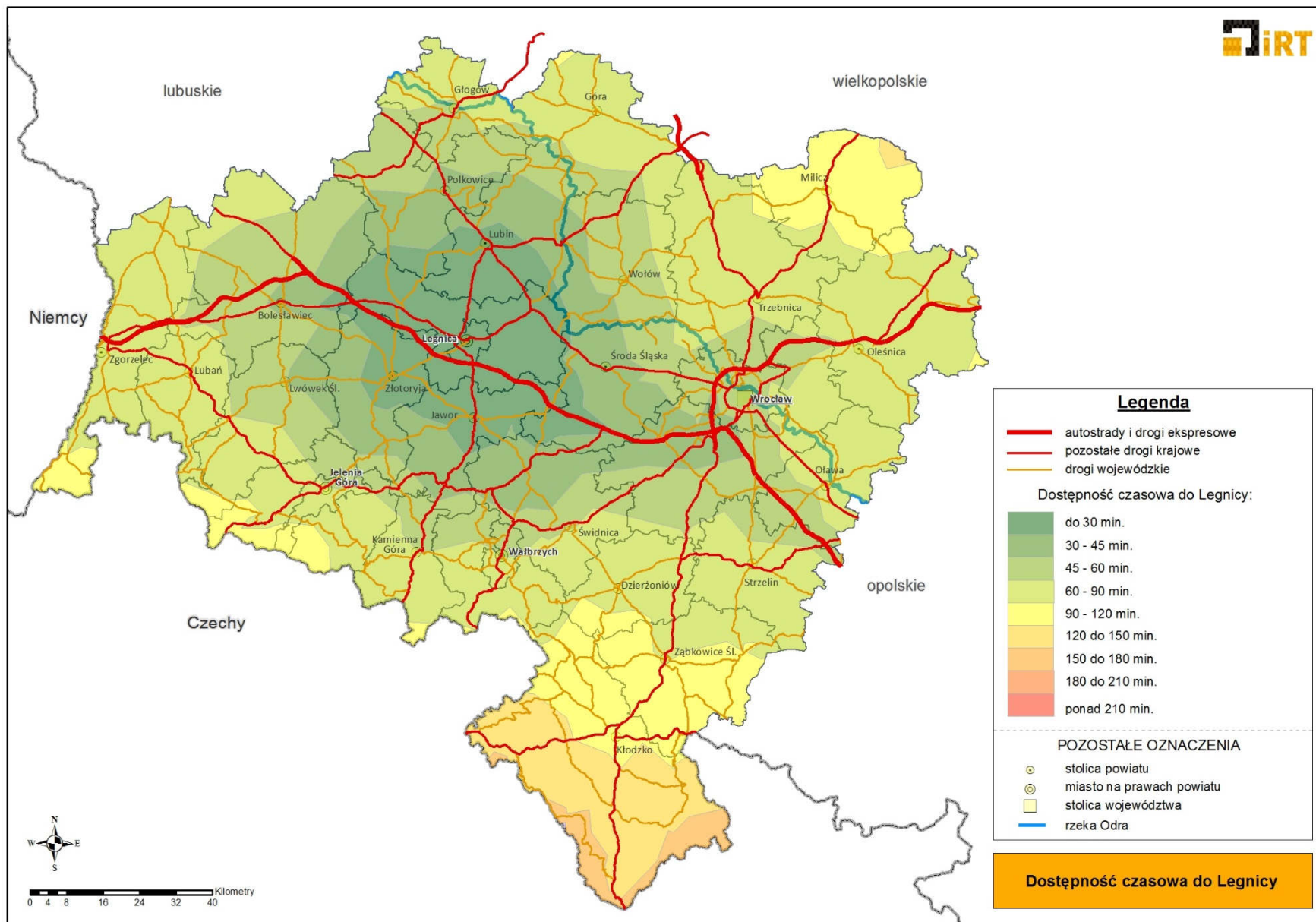
TABELA 2. LICZBA MIESZKAŃCÓW OBSŁUGIWANYCH W POSZCZEGÓLNYCH STREFACH DOSTĘPNOŚCI DO MIAST POWYŻEJ 50 TYS. MIESZKAŃCÓW

LP.	PRZEDZIAŁ	LICZBA MIESZKAŃCÓW
1.	do 30 minut	1849317
2.	30-45 minut	506492
3.	45-60 minut	216202
4.	60-90 minut	224872
5.	90-120 minut	17428
6.	ponad 120	175

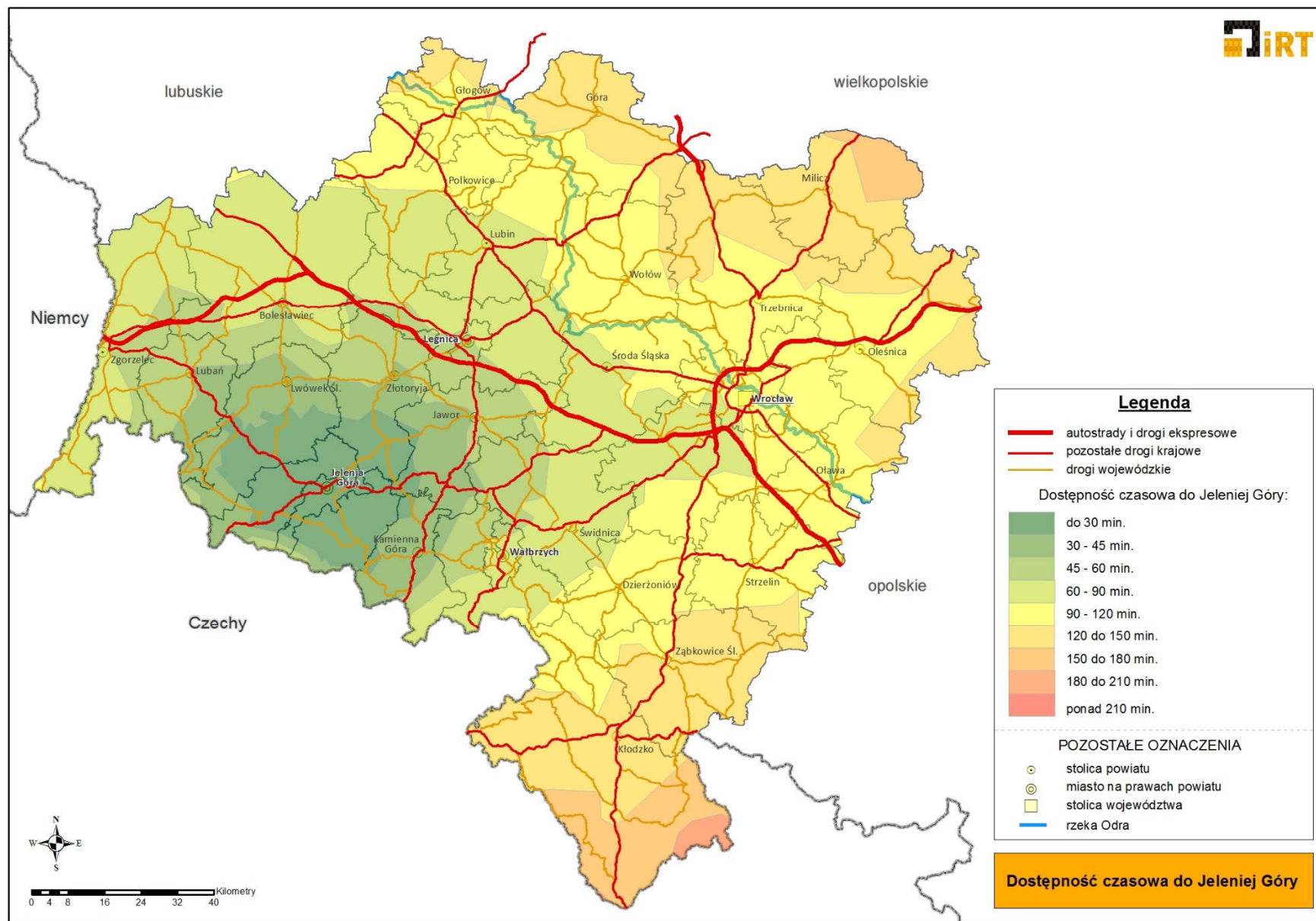
RYSUNEK 38. DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA DO WAŁBRZYCHA



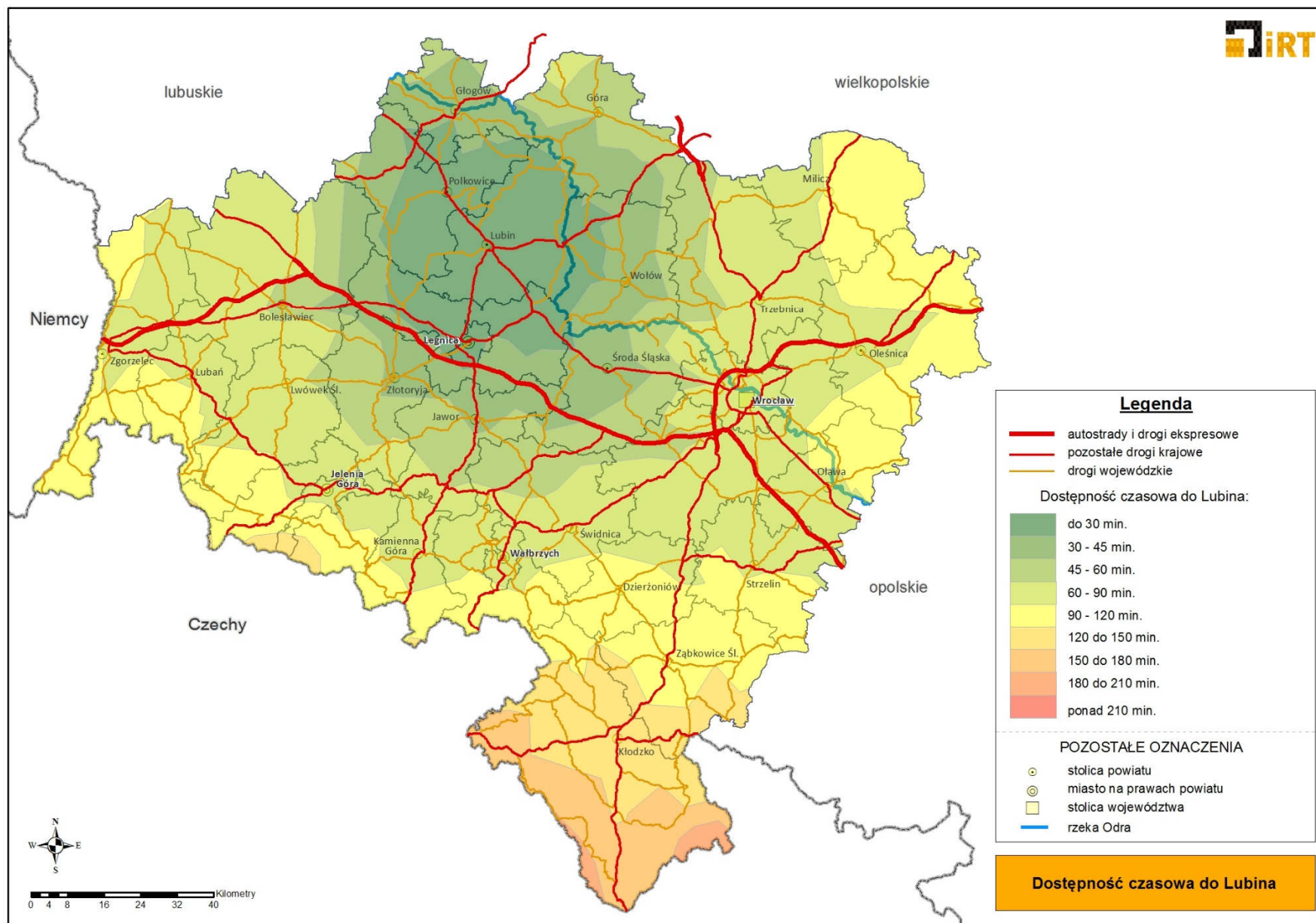
RYSUNEK 39. DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA DO LEGNICY



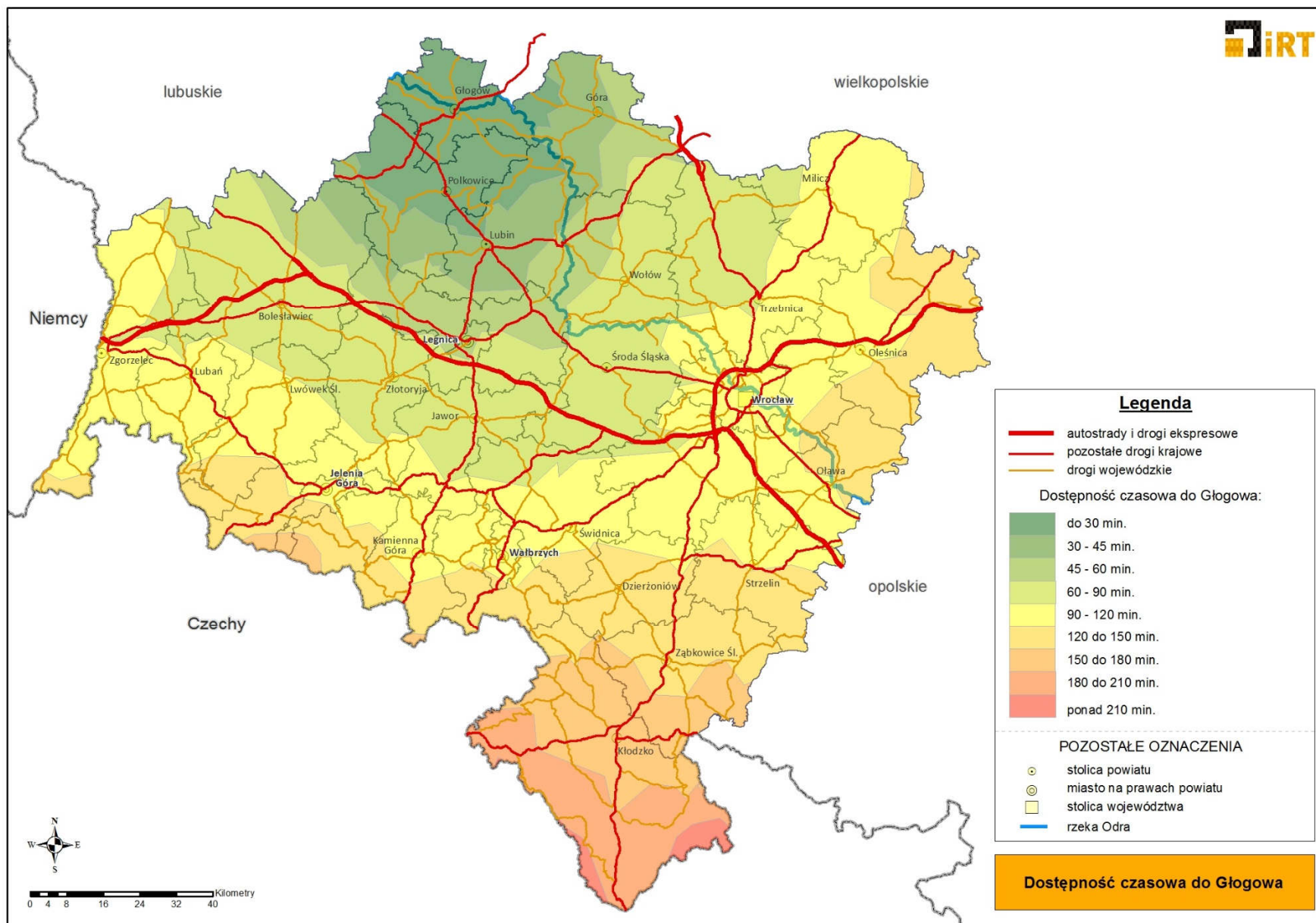
RYSUNEK 40. DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA DO JELENIJ GÓRY



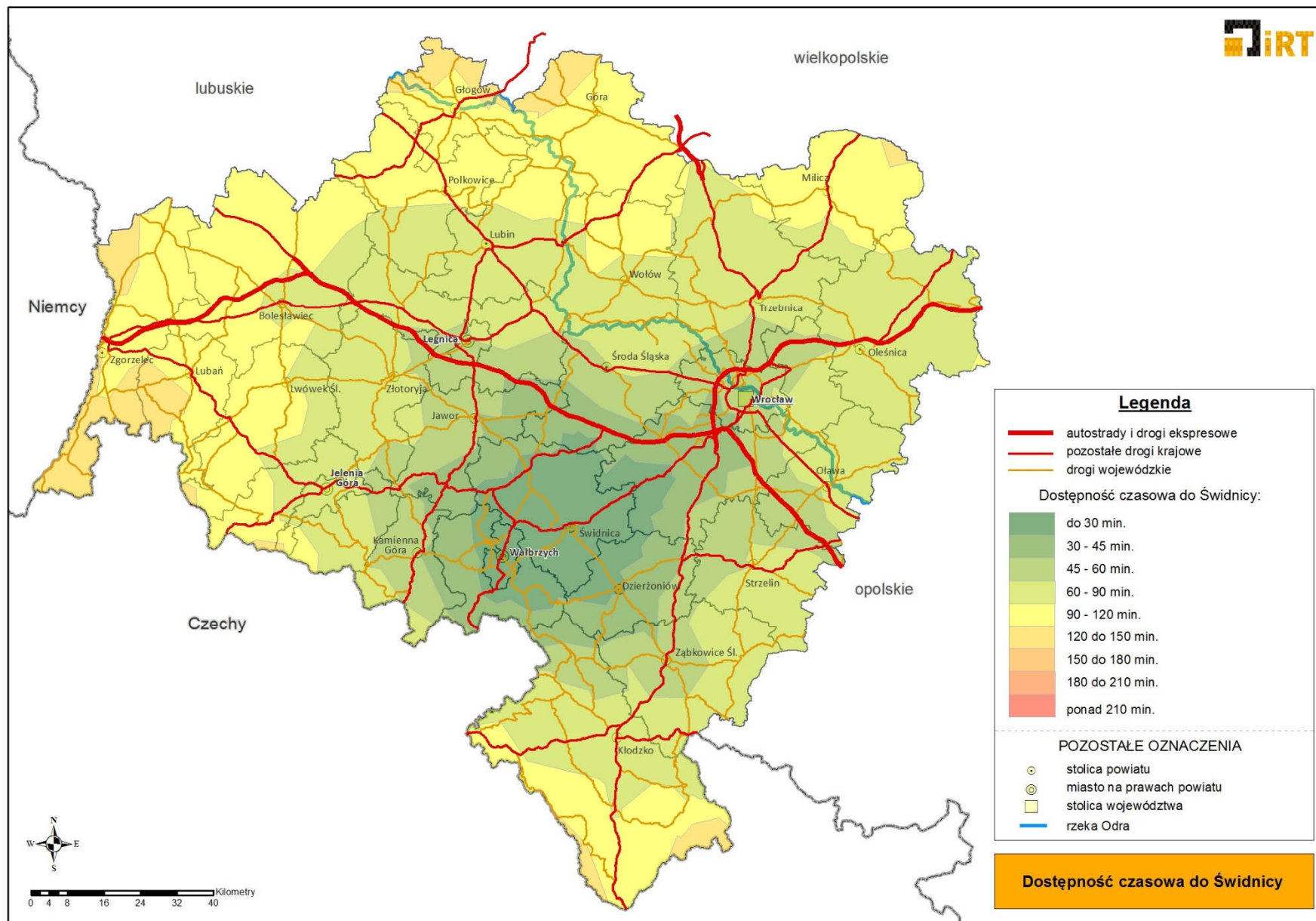
RYSUNEK 41. DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA DO LUBINA



RYSUNEK 42. DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA DO GŁOGOWA



RYSUNEK 43. DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA DO ŚWIDNICY



2.1.5. Sieć kolejowa w województwie dolnośląskim

2.1.5.1. Podstawowe dane o sieci kolejowej

Według stanu z końca 2013 roku w województwie dolnośląskim eksploatowanych było 1763 km linii kolejowych (3 miejsce po woj. śląskim i wielkopolskim), co stanowiło 8,8% łącznej ich długości w całym kraju. Pod względem gęstości sieci linii kolejowych województwo dolnośląskie (8,8 km linii kolejowych na 100 km²) zajmuje drugie miejsce wśród regionów kraju zaraz po województwie śląskim - 16 km na 100 km². Jest to wyraźnie więcej niż średnia dla kraju, która w 2013 roku wynosiła 6,2 km linii kolejowych na 100 km². Także w relacji do krajów Unii Europejskiej Dolny Śląsk prezentuje się korzystnie.

Główne trasy kolejowe w województwie (magistralne i pierwszorzędne) są zelektryfikowane. Długość linii zelektryfikowanych w końcu 2013 roku wynosiła 1053 km, a linii dwu- i więcej torowych – 775 km, przy czym elektryfikacji wymagają niektóre odcinki linii.

Jakość usług proponowanych przez przewoźników na dolnośląskiej sieci kolejowej ulega znacznej poprawie. W ostatnich latach Koleje Dolnośląskie dokonują systematycznie zakupu nowoczesnego taboru, który poprawia jakość usług kolejowych w regionie. Wciąż jednak czas przejazdu i dostępność do linii kolejowych oraz infrastruktury towarzyszącej (dworców i przystanków), nie odpowiada oczekiwaniom społecznym i nie jest w stanie konkurować z innymi formami transportu. Aby stało się inaczej wymagana jest w dalszym ciągu gruntowna modernizacja istniejącej sieci kolejowej w regionie.

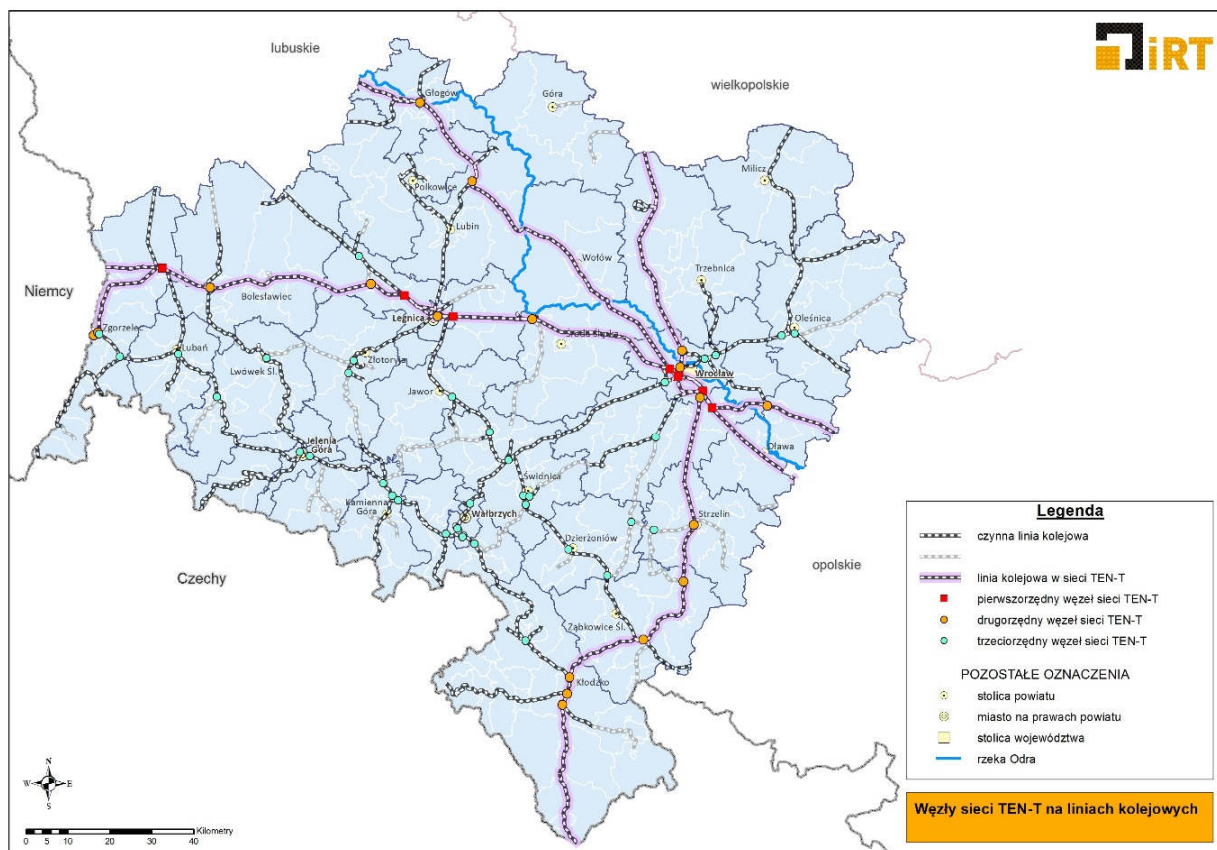
2.1.5.2. Analiza korytarzy TEN-T oraz hierarchii występujących węzłów w województwie dolnośląskim

Zgodnie z zapisami zawartymi w *Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020*¹³ w Osi Priorytetowej 5 Transport, priorytetem inwestycyjnym w zakresie *Systemu transportu kolejowego* będzie *Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu (PI7.d)*. Wsparciem objęte będą projekty dotyczące *przebudowy, modernizacji, rewitalizacji a także, w uzasadnionych przypadkach budowy sieci kolejowej o znaczeniu regionalnym, doprowadzających ruch w kierunku sieci TEN-T i poprawiających na nich bezpieczeństwo*.

Analogicznie do hierarchizacji węzłów drogowych przyjęto metodę określenia węzłów pierwszo, drugo i trzeciorzędnych względem sieci TEN-T na liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim. Wyniki analizy posłużyły jako jedno z głównych kryteriów wyboru projektów kolejowych.

¹³ Dokument przyjęty przez Komisję Europejską w dniu 18 grudnia 2014 roku

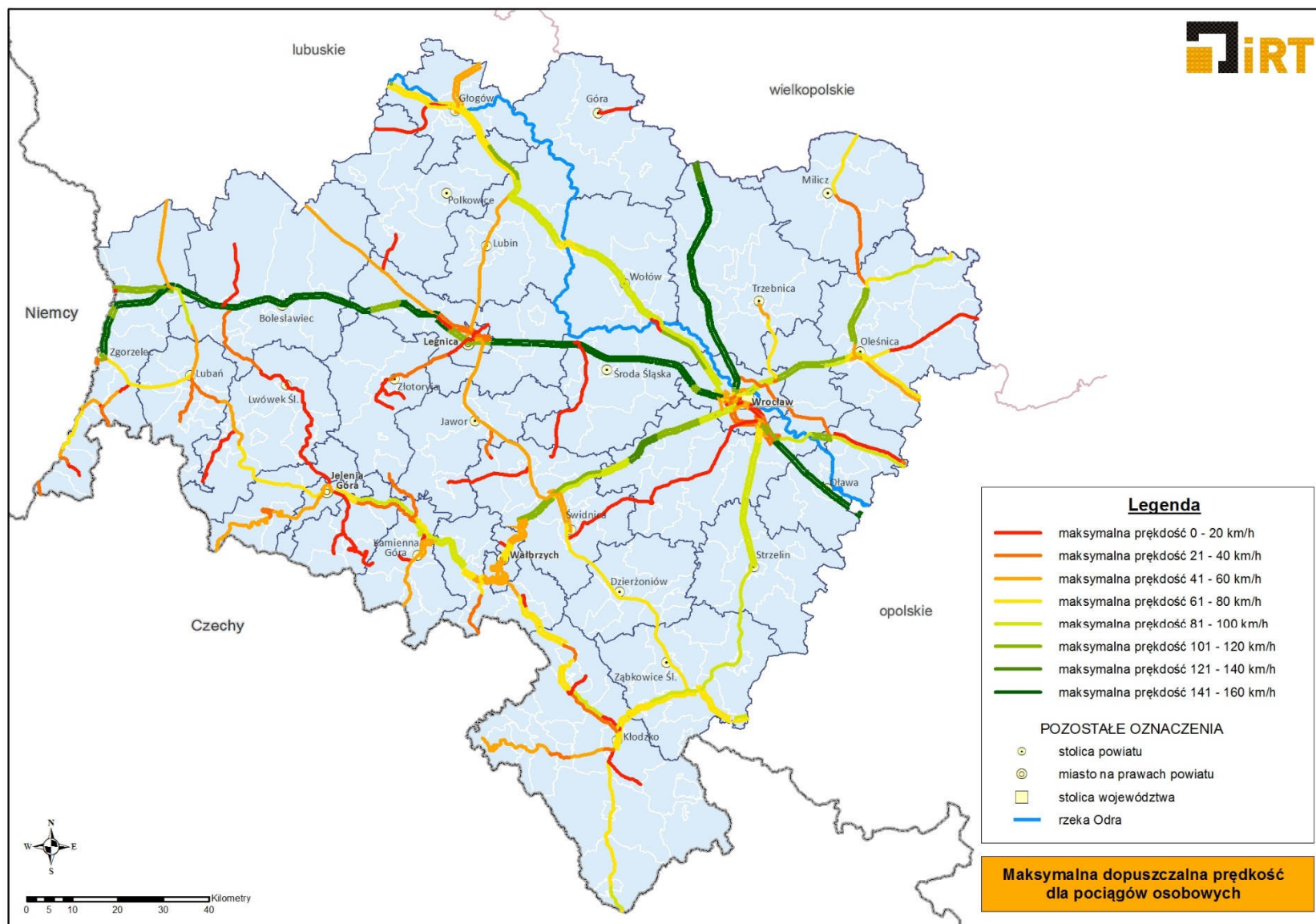
RYСУNEK 44. WĘZŁY SIECI TEN-T NA LINIACH KOLEJOWYCH



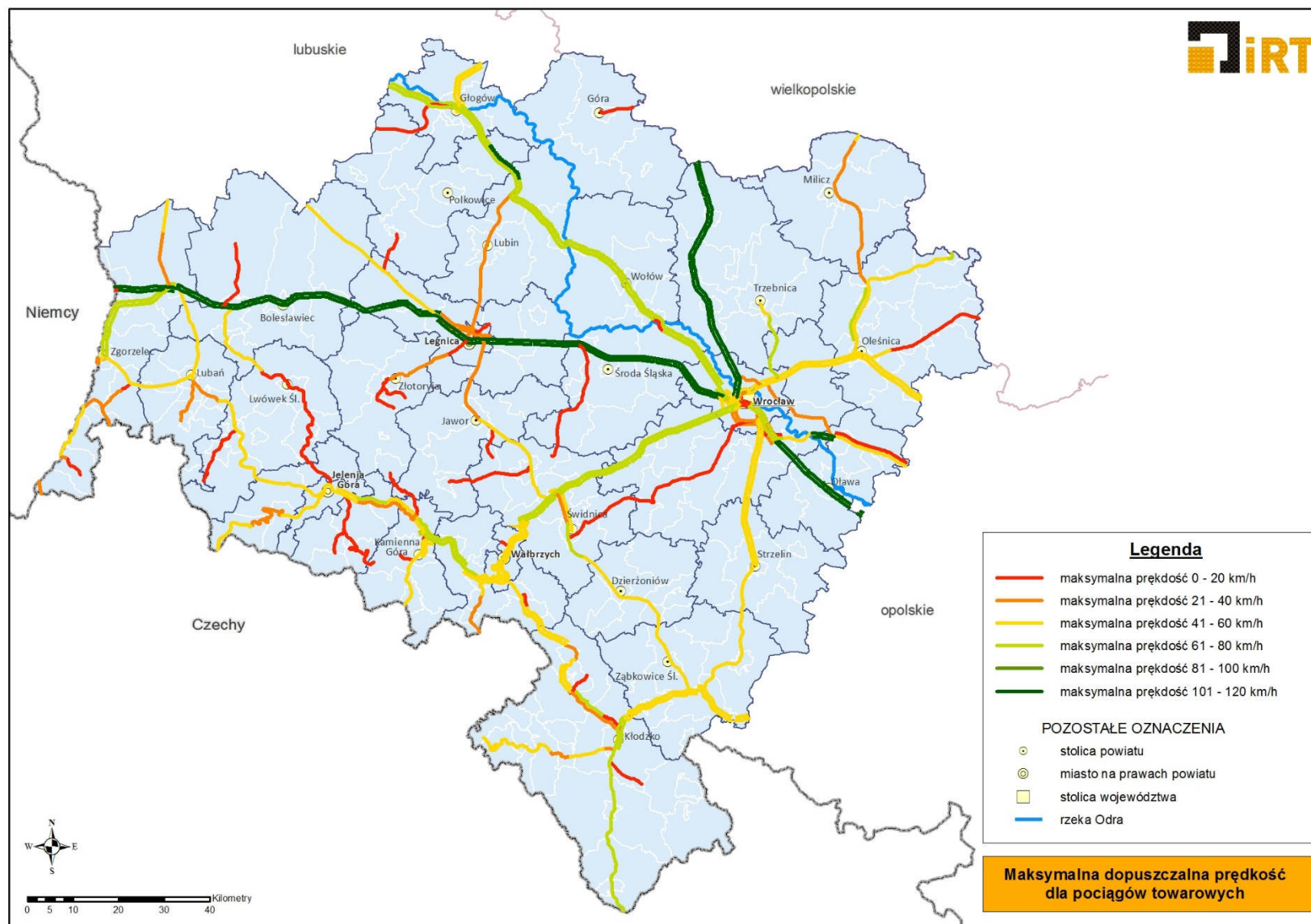
2.1.5.3. Analiza dopuszczalnych maksymalnych prędkości na liniach kolejowych w województwie

Najwyższe dopuszczalne prędkości dla pociągów pasażerskich i towarowych są na odcinkach linii kolejowych poddanych w ostatnich latach modernizacją. Dotychczasowe modernizacje podwyższające maksymalną dopuszczalną prędkość były realizowane przede wszystkim na ciągach wchodzących w skład sieci TEN-T, dzięki czemu na najważniejszym korytarzu wschód-zachód (*Opole - Oława – Wrocław – Legnica – Węglińiec – Zgorzelec/Horka – Drezno*) znajdującym się w województwie dolnośląskim oraz na linii kolejowej łączącej Wrocław z Poznaniem możliwe jest prowadzenie pociągów pasażerskich z prędkością 160 km/h a pociągów towarowych z prędkością 120 km/h. Pozostałe linie kolejowe znajdujące się w sieci TEN-T charakteryzują się niższymi maksymalnymi dopuszczalnymi prędkościami. Bardzo niekorzystne jest występowanie na liniach kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T odcinków, na których na jednym z torów maksymalna dopuszczalna prędkość nie przekracza 20 km/h. Maksymalna dopuszczalna prędkość na liniach kolejowych niewchodzących w skład sieci TEN-T tylko na niektórych odcinkach jest większa od 100 km/h i ma to miejsce na liniach kolejowych prowadzących do Wrocławia. Linie kolejowe o maksymalnej dopuszczalnej prędkości wynoszącej poniżej 40 km/h są zlokalizowane głównie w obszarach górskich i podgórskich, efektem czego znacząco ograniczona jest rola przewozów kolejowych w obsłudze górskich ośrodków turystycznych oraz zmniejszenie atrakcyjności gospodarczej tych terenów.

RYSUNEK 45. MAKSYMALNA DOPUSZCZALNA PRĘDKOŚĆ DLA POCIĄGÓW OSOBOWYCH



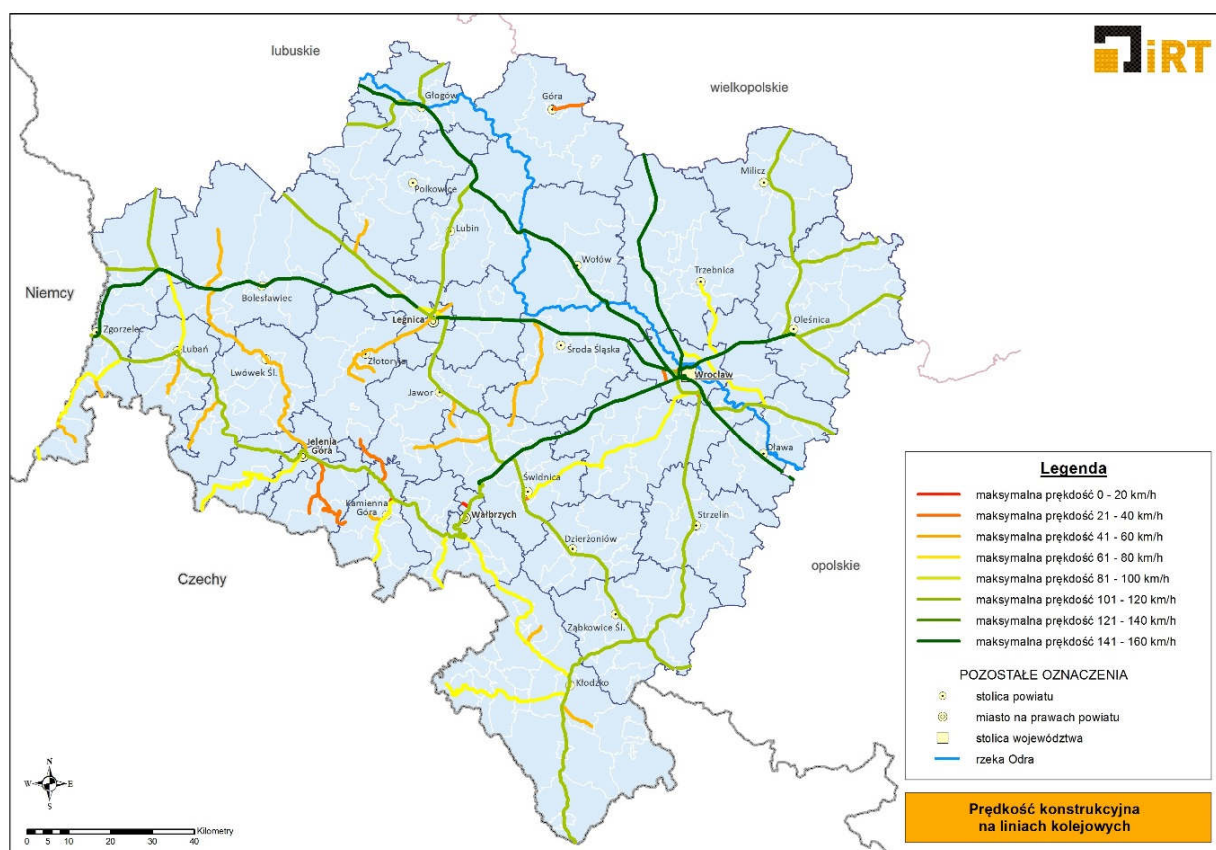
RYSUNEK 46. MAKSYMALNA DOPUSZCZALNA PRĘDKOŚĆ DLA POCIĄGÓW TOWAROWYCH



2.1.5.4. Analiza prędkości konstrukcyjnych dla linii kolejowych

Najwyższe prędkości konstrukcyjne są na liniach kolejowych prowadzących z Wrocławia w kierunku: Oleśnicy, Opola (przez Oławę), Poznania, Świebodzic, Zgorzelca (przez Legnicę) oraz Zielonej Góry. Większość z wymienionych odcinków linii kolejowych wchodzi w skład europejskiej sieci TEN-T. Prędkość konstrukcyjna tylko na dwóch odcinkach istniejących w województwie linii kolejowych wynosi poniżej 20 km/h, pierwszym z tych odcinków jest łącznica kolejowa pomiędzy linią kolejową nr 274 (Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec) a linią kolejową nr 298 prowadzącą do Kamiennej Góry, drugi położony jest na terenie miasta Wałbrzycha i łączy bocznice zakładów przemysłowych z linią kolejową nr 274. Na trzech odcinkach linii kolejowych w obszarach górskich i podgórskich w sąsiedztwie Jeleniej Góry prędkość konstrukcyjna jest z zakresu 20 – 40 km/h.

RYSUNEK 47. PRĘDKOŚĆ KONSTRUKCYJNA NA LINIACH KOLEJOWYCH



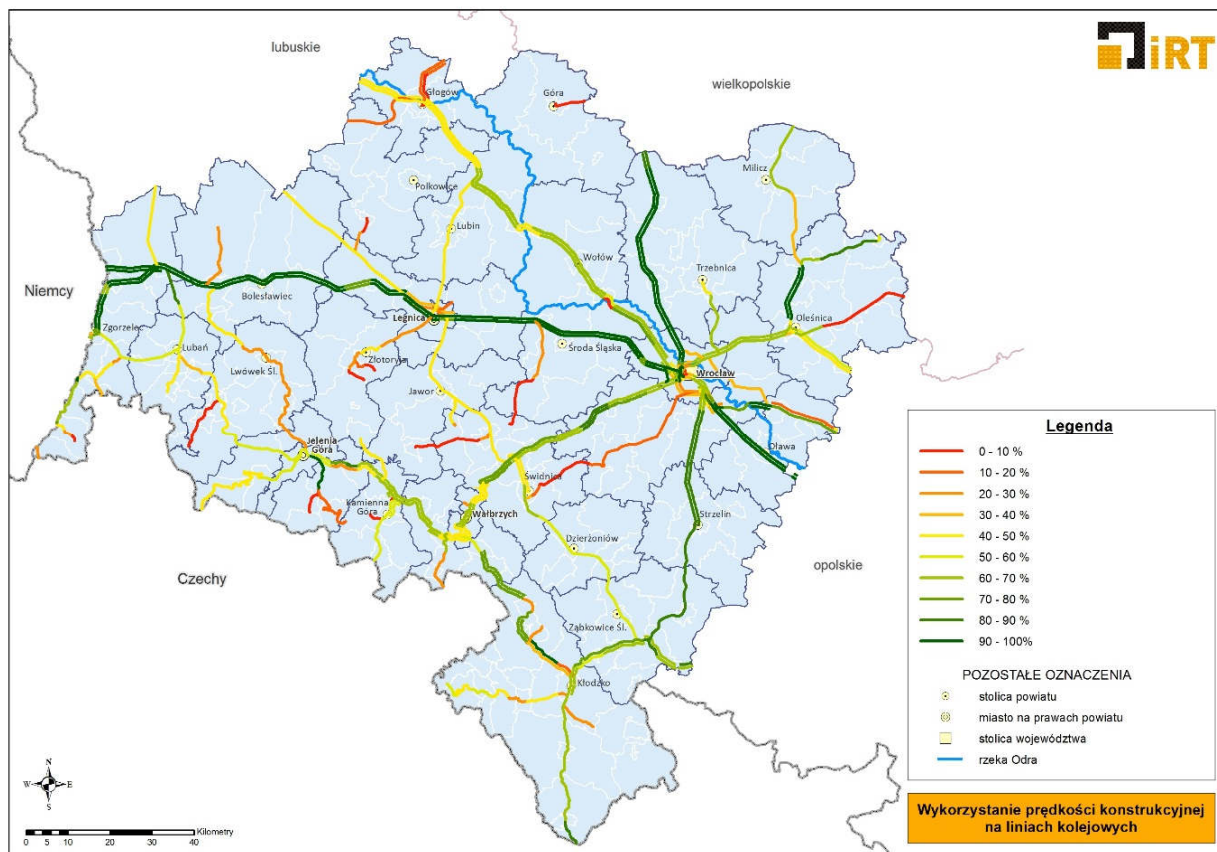
2.1.5.5. Analiza różnic pomiędzy prędkością konstrukcyjną a maksymalną dopuszczalną

Na wielu odcinkach linii kolejowych w województwie maksymalna dopuszczalna prędkość jazdy pociągów jest niższa niż prędkość konstrukcyjna linii kolejowej. Analiza występujących różnic ma największe znaczenie dla ruchu pasażerskiego, w którym zawsze dąży się do uzyskania możliwie najwyższych prędkości ruchu. Z tego względu w analizie występujących różnic pomiędzy prędkościami brano pod uwagę maksymalne dopuszczalne prędkości dla pociągów pasażerskich. Różnicę pomiędzy prędkościami określono jako stopień wykorzystania prędkości konstrukcyjnej który wyrażono w procentach.

Najlepszym wykorzystaniem prędkości konstrukcyjnej (pow. 90%) charakteryzują się odcinki linii kolejowych poddane modernizacji w ostatnich latach szczególnie odcinki wchodzące w skład sieci TEN-T. Wysoki stopień wykorzystania (powyżej 70%) prędkości konstrukcyjnej ma wiele odcinków na kluczowych dla regionu liniach kolejowych niewchodzących w skład sieci TEN-T takich jak linie kolejowe nr 137, 143, 274, 281, 286. Niskim stopniem wykorzystania prędkości konstrukcyjnej charakteryzuje

się bardzo wiele odcinków w obszarze górskim i podgórskim oraz większość odcinków położonych na terenie zagłębia miedziowego na północ od magistrali E 30. Możliwymi powodami niskiego wykorzystania prędkości konstrukcyjnych na liniach kolejowych są: zaniedbania w dotychczasowym utrzymaniu, duże natężenie ruchu pociągów, opóźnienia w modernizacjach.

RYСУNEK 48. WYKORZYSTANIE PRĘDKOŚCI KONSTRUKCYJNEJ NA LINIACH KOLEJOWYCH

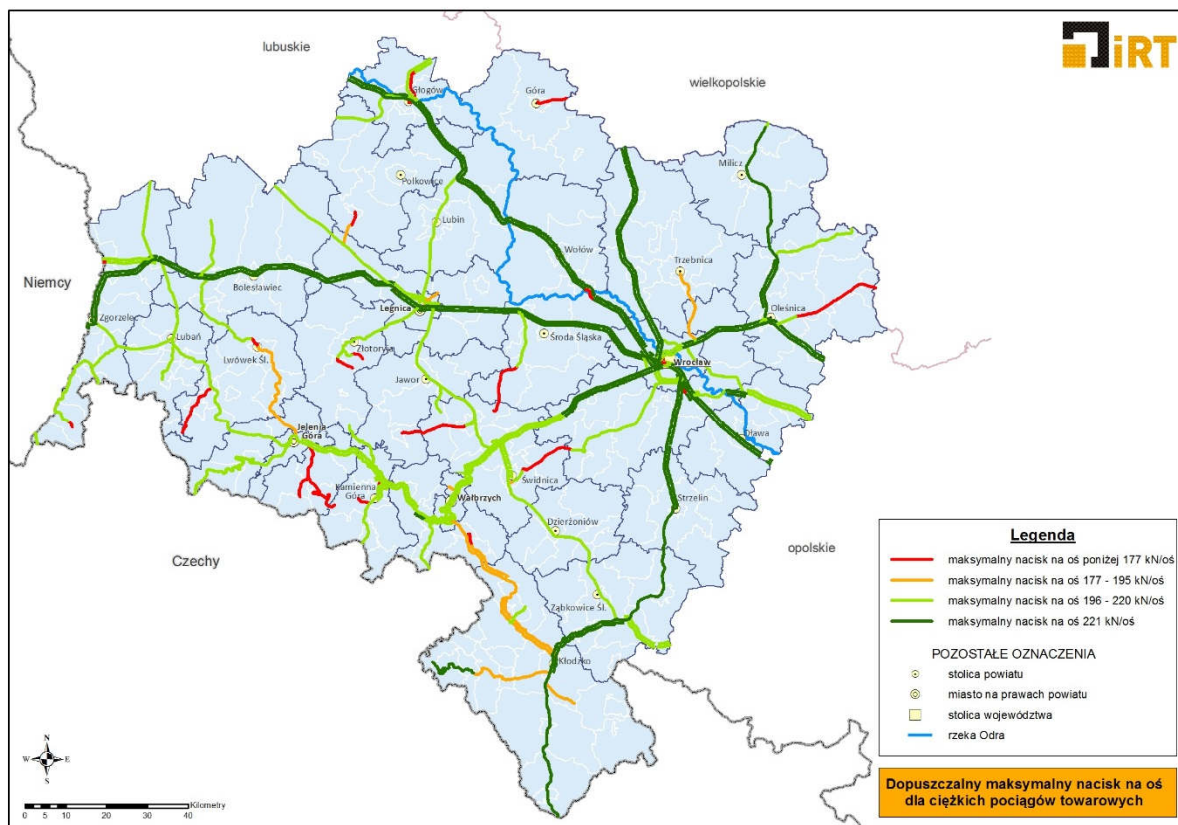


2.1.5.6. Analiza dopuszczalnego maksymalnego nacisku pociągów na oś

Dopuszczalny nacisk na oś pociągu jest bardzo istotnym czynnikiem dla ruchu pociągów towarowych. Większy jest dopuszczalny nacisk na oś pociągu pozwala na kursowanie ciężkich pociągów towarowych, co jest bardzo istotne przy przewozie takich surowców jak: kruszywa skalne, rudy metali, węgiel kamienny.

Na większości odcinków wchodzących w skład sieci TEN-T, na liniach kolejowych nr 143, 281 oraz na odcinku linii kolejowej nr 274 dopuszczalny jest nacisk 221 kN/oś, zatem tych odcinkach możliwe jest prowadzenie najcięższych pociągów towarowych w województwie. Na większości pozostałych linii kolejowych dopuszczalny nacisk wynosi od 196 kN/oś do 220 kN/oś, co jest stosunkowo korzystną sytuacją. Na terenie województwa istnieją również odcinki o dopuszczalnym nacisku na oś wynoszącym poniżej 177 kN/oś, które znajdują się przeważnie na nieczynnych liniach. Niski dopuszczalny nacisk na oś na niektórych odcinkach wpływa negatywnie na przepustowość linii oraz ogranicza możliwości trasowania pociągów towarowych na terenie całego województwa.

RYСУNEK 49. DOPUSZCZALNY MAKSYMALNY NACISK NA OŚ DLA CIĘŻKICH POCIĄGÓW TOWAROWYCH

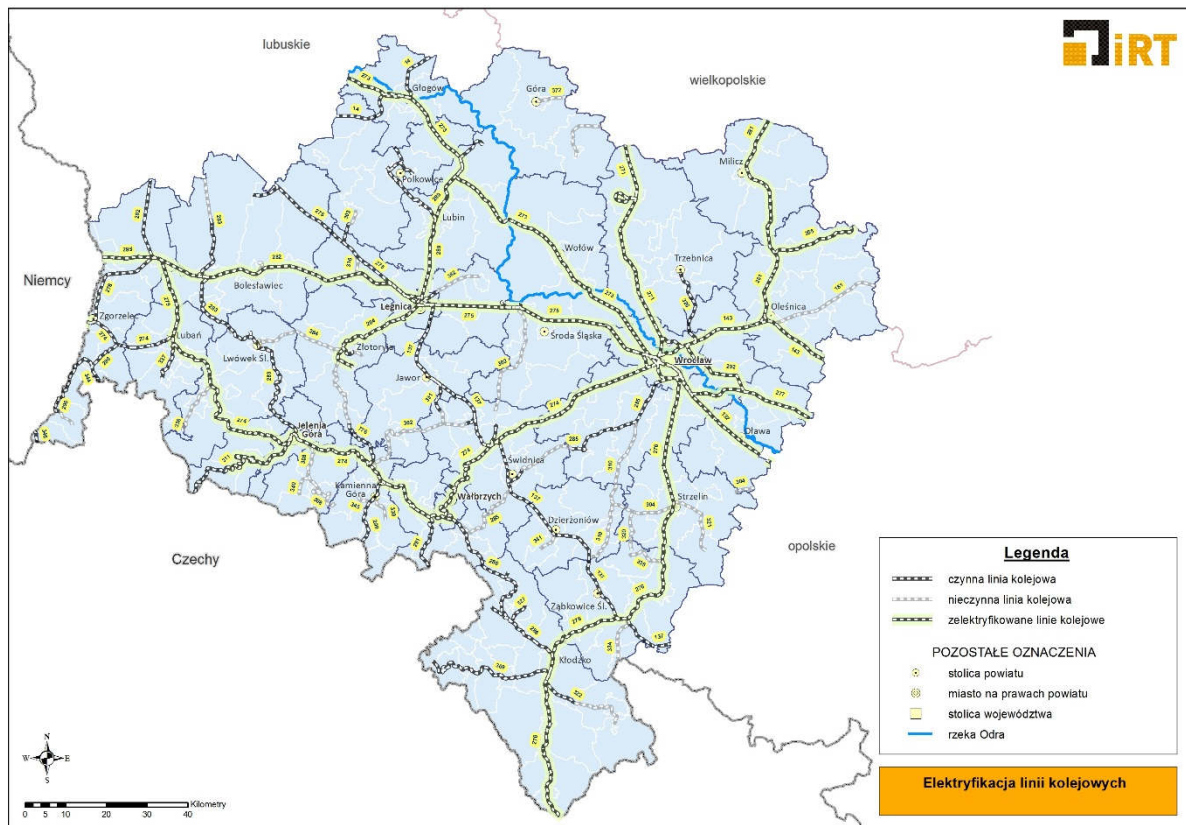


2.1.5.7. Analiza elektryfikacji sieci kolejowej w województwie

Na terenie województwa dolnośląskiego łączna długość zelektryfikowanych linii kolejowych wynosi 1053 km, co stanowi prawie 60% długości wszystkich eksploatowanych linii kolejowych. Do głównych zalet elektryfikacji należy możliwość bardziej elastycznego prowadzenia ruchu na linii poprzez wykorzystywanie zarówno pojazdów spalinowych jak i elektrycznych, możliwość prowadzenia cięższych składów towarowych, niższe koszty eksploatacji pojazdów szynowych, większa ekologiczność transportu. Wśród linii kolejowych znajdujących się w sieci TEN-T nieelektryfikowana jest tylko linia kolejowa nr 278 wchodząca w skład europejskiej magistrali E 30. Wśród największych miast¹⁴ województwa jedynie Świdnica położona jest przy nieelektryfikowanej linii kolejowej. Z dwudziestu sześciu miast powiatowych przez dziewięć nie przebiega żadna zelektryfikowana linia kolejowa. Przez obszar powiatów dzierzoniowskiego, górowskiego, jaworskiego nie przebiega żadna zelektryfikowana linia kolejowa.

¹⁴ Miasta powyżej 50 tys. mieszkańców

RYSUNEK 50. ELEKTRYFIKACJA LINII KOLEJOWYCH

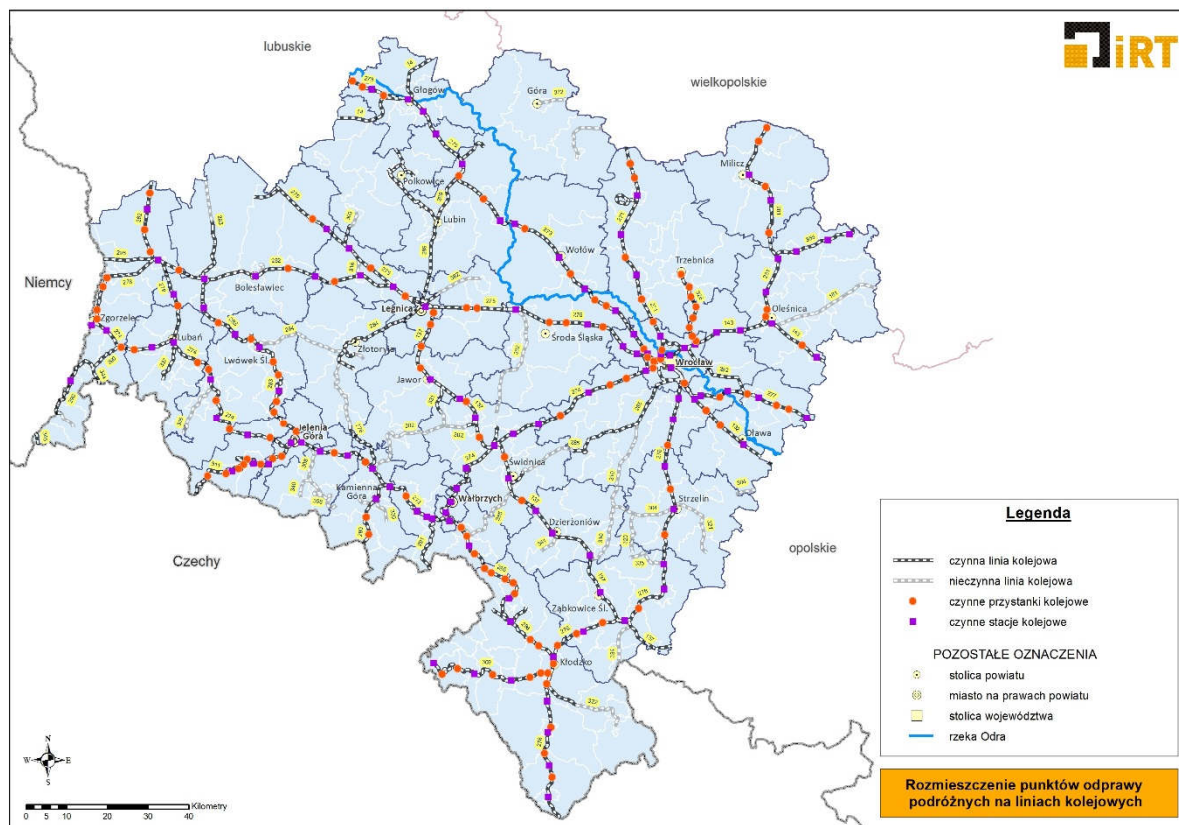


2.1.5.8. Analiza rozmieszczenia punktów obsługi podróźnych

Na sieci kolejowej wyróżniamy dwa rodzaje posterunków służących obsłudze podróźnych. Pierwszym z nich są przystanki osobowe, które umożliwiają wyłącznie wymianę podróźnych. Drugim rodzajem są stacje, na których poza wymianą podróźnych możliwe są dodatkowe manewry pojazdów szynowych w tym wyprzedzanie innych pociągów.

Na terenie województwa dolnośląskiego największe zagęszczenie czynnych stacji i przystanków kolejowych występuje w sąsiedztwie Wrocławia, Wałbrzycha, Jeleniej Góry oraz na obszarze powiatu kłodzkiego. Duża gęstość stacji i przystanków kolejowych może świadczyć o ważnej roli pasażerskich przewozów kolejowych w podziale zadań przewozowych w tych obszarach. Na części czynnych linii kolejowych w województwie nie ma czynnych stacji i przystanków, są to linie wykorzystywane wyłącznie w przewozach towarowych do najważniejszych z nich należą linie kolejowe nr 14 (Żary – Głogów – Leszno), 137 (Kamieniec Ząbkowicki – Nysa), 284 (Legnica – Złotoryja – Jerzmanice-Zdrój), 285 (Wrocław – Sobótka – Świdnica), 289 (Legnica – Lubin – Rudna Gwizdanów). Największe zagęszczenie stacji kolejowych a dzięki temu możliwości wyprzedzania się pociągów istnieje na linii kolejowej nr 274 na odcinku Ibramowice – Wałbrzych – Boguszów-Gorce. Na linii kolejowej nr 326 (Wrocław – Trzebnica) znajdują się wyłącznie przystanki kolejowe, co w połączeniu z jednotorowością linii bardzo ogranicza możliwość wyprzedzania i mijania się pociągów.

RYСУNEK 51. ROZMIESZCZENIE PUNKTÓW ODPRAWY PODRÓŻNYCH NA LINIACH KOLEJOWYCH



2.1.5.9. Analiza dynamiki zmian w liczbie połączeń pasażerskich

Na podstawie sieciowych rozkładów jazdy pociągów pasażerskich PKP opracowano zestawienie porównawcze liczby par pociągów pasażerskich na liniach kolejowych znajdujących się na obszarze województwa dolnośląskiego. Analizy zostały przeprowadzone dla ostatnich 45 lat porównywano liczbę połączeń w latach: 1970, 1980, 1990, 2000, 2005, 2010. Skupiono się na połączeniach kolejowych realizowanych w dni robocze, które stanowią podstawę dojazdów obligatoryjnych do miejsc pracy i nauki. Za najbardziej miarodajny okres w analizach uznano miesiące wiosenne (marzec, kwiecień) ze względu na brak połączeń wakacyjnych i świątecznych pociągów sezonowych oraz trwanie roku szkolnego.

Najsilniej zauważalnym trendem w poddanej analizie okresie było zmniejszanie gęstości sieci pasażerskich połączeń kolejowych. Drugą ważną tendencją jest wzrost liczby dostępnych połączeń na najważniejszych liniach kolejowych prowadzących do Wrocławia. W początkowym okresie poddanej analizie największe natężenia ruchu pociągów występuje w sąsiedztwie ośrodków subregionalnych i regionalnych, co można interpretować jako dużą popularność kolei w ruchu aglomeracyjnym. Najsilniejsze powiązania przewozami kolejowymi z Wrocławiem w początkowym okresie posiadały takie miasta jak: Brzeg, Jelcz-Laskowice, Oborniki Śl., Oleśnica, Oława, Rawicz, Siechnice, Żmigród. Po okresie transformacji ustrojowej nastąpiło częściowe przesunięcie głównych kierunków powiązań z Wrocławiem w wyniku, którego najsilniej powiązane były miasta: Brzeg, Brzeg Dolny, Jaworzyna Śl., Kąty Wrocławskie, Legnica, Oborniki Śl., Oleśnica, Oława, Rawicz, Strzeli, Środa Śl., Żmigród. Duża oferta przewozowa do roku 1990 występowała pomiędzy Wałbrzychem a następującymi miastami: Boguszów-Gorce, Głuszyca, Jaworzyna Śl., Jedlina-Zdrój, Jelenia Góra, Kamienna Góra, Świdnica, Świebodzice. W sąsiedztwie Legnicy do 1990 roku największe natężenie ruchu pociągów pasażerskich widoczne było na odcinku pomiędzy Chojnowem a Malczycami. Duża oferta przewozowa do roku 1990 występowała pomiędzy Jelenią Górą a następującymi miastami: Boguszów-Gorce, Karpacz, Kowary, Lwówek Śl., Szklarska Poręba, Wałbrzych. Z Lubina największa oferta przewozowa była w kierunku Legnicy. Do 1990 roku najważniejszymi kierunkami realizacji przewozów pasażerskich z Głogowa było

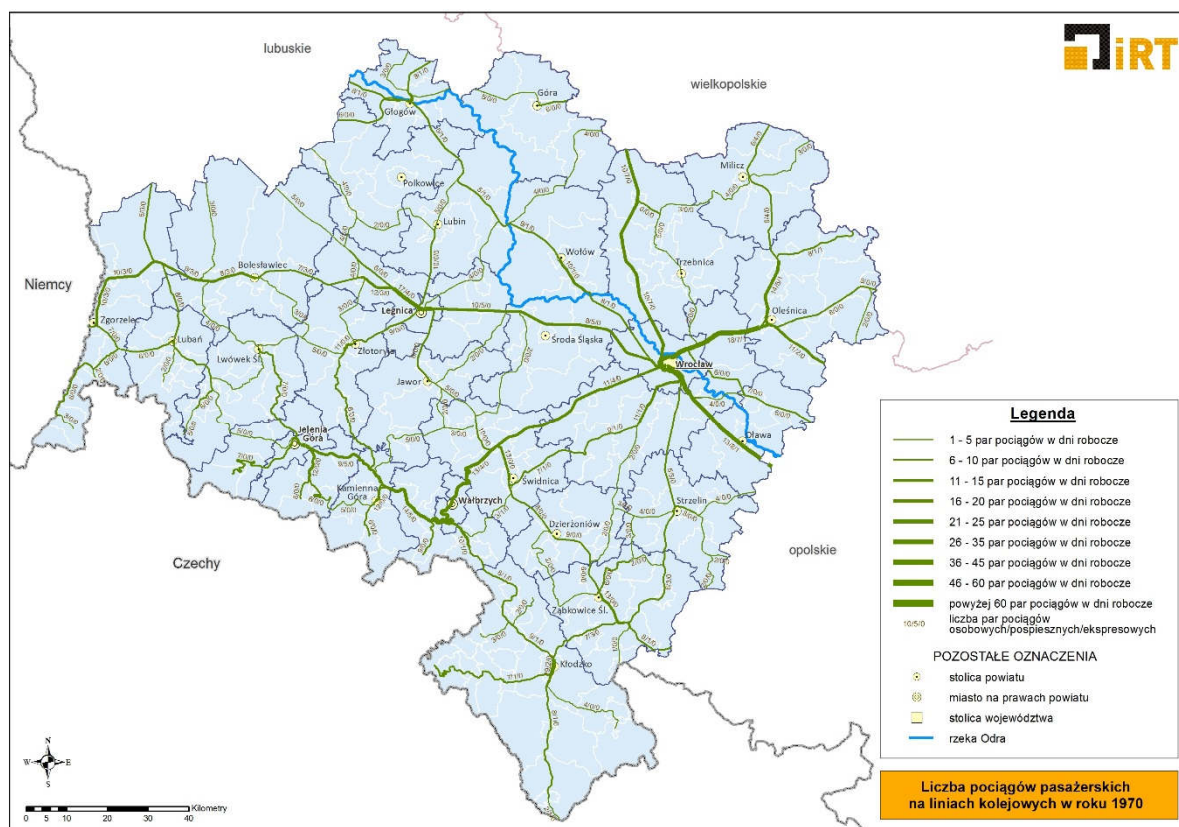
Leszno i Zielona Góra. Ze Świdnicy najwięcej połączeń pasażerskich było dostępnych do Jaworzyny Śl. i Dzierżoniowa. Po 1990 roku widoczny jest zanik krótkich przewozów w sąsiedztwie miast regionalnych i subregionalnych na rzecz połączeń w kierunku Wrocławia, może to być związane ze zmniejszeniem potencjału tych miast.

Od 1990 roku zwiększała się liczba miast, które obecnie są stolicami powiatów pozbawionych pasażerskich przewozów kolejowych. Do 1990 roku jedynie do Polkowic nie było możliwości dojazdu pociągiem pasażerskim. W 2000 roku pociągi pasażerskie nie były dostępne w: Górze, Polkowicach, Trzebnicy, Złotorzy. W 2005 roku pociągi pasażerskie nie kursowały do: Góry, Kamiennej Góry, Lubina, Polkowic, Trzebnicy, Złotorzy. W 2010 roku pociągi pasażerskie nie kursowały do: Góry, Kamiennej Góry, Lubina, Polkowic, Złotorzy.

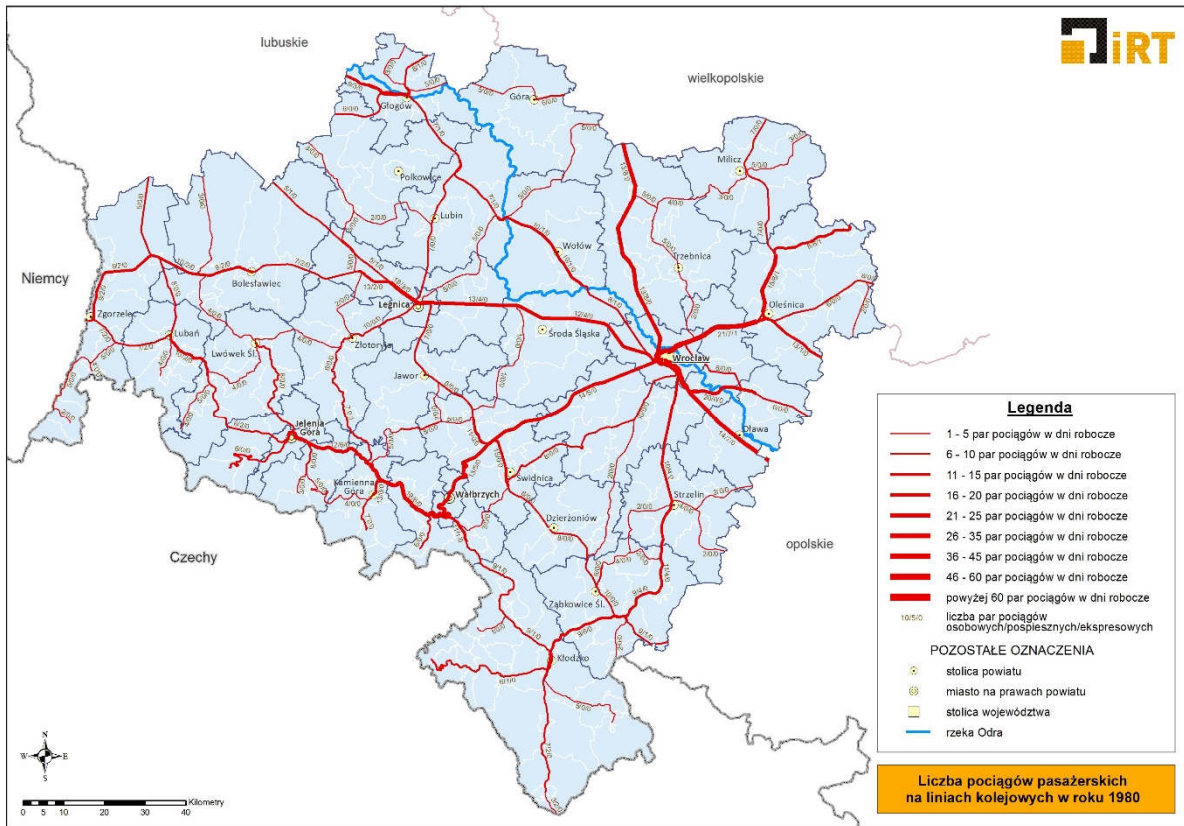
Od 1970 do 2010 roku widoczny jest znaczny spadek dostępności kolejowej miejscowości górskich o charakterze turystycznym. Brak połączeń kolejowych wymusza zmianę profilu turystów odwiedzających te miejscowości na bardziej zmotoryzowanych oraz zwiększa marginalizację obszarów górskich w stosunku do głównych ośrodków województwa.

Najgorszym rokiem w analizowanym okresie biorąc pod uwagę gęstość sieci połączeń pasażerskich był rok 2005. W roku 2010 widoczne jest nowe zjawisko jakim jest przywracanie połączeń na wybranych odcinkach linii kolejowych takich jak: Szklarska Poręba – Harrachov, Węgliniec – Żary, Milicz – Krotoszyn, Lwówek Śl. – Zebrzydowa, Wrocław – Trzebnica. Niestety w roku 2010 część odcinków czynnych dla ruchu pasażerskiego już nie funkcjonowała: Kłodzko – Kudowa Zdrój, Kamieniec Ząb. – Nysa.

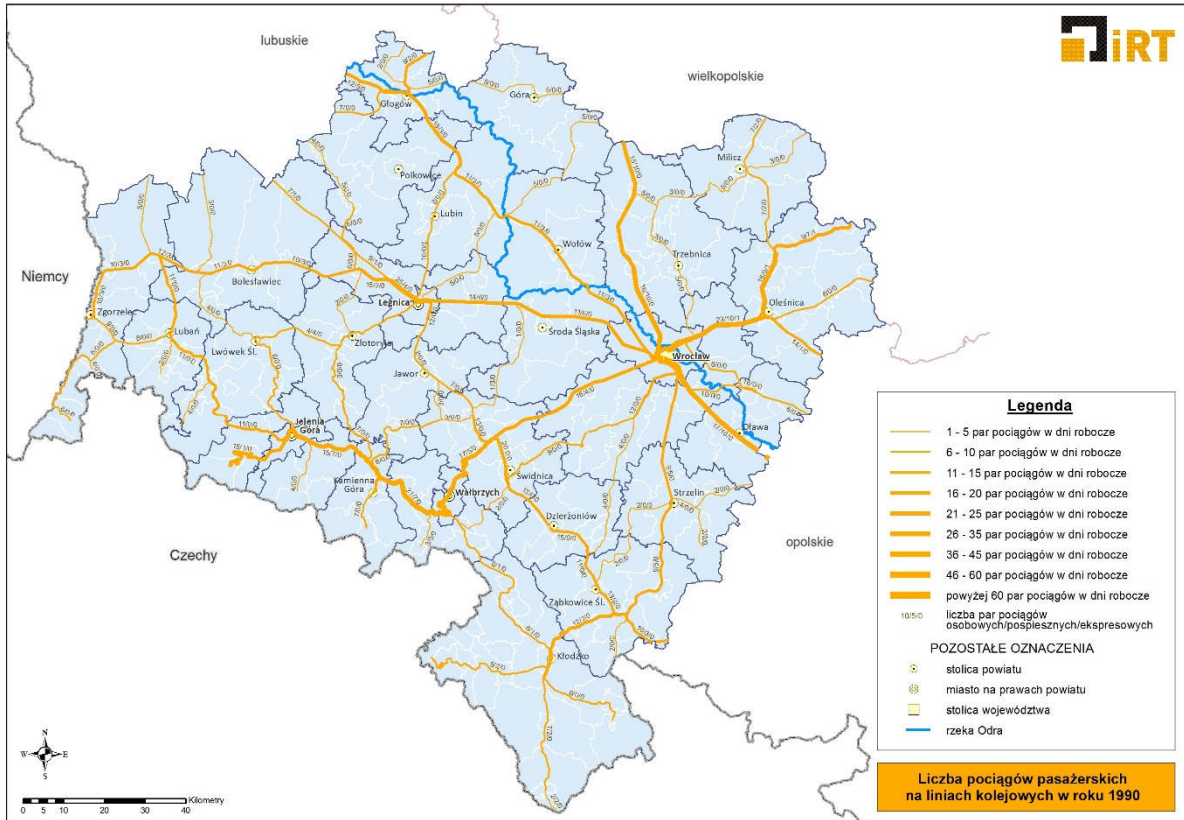
RYСУNEK 52. LICZBA POCIĄGÓW PASAŻERSKICH NA LINIACH KOLEJOWYCH W ROKU 1970



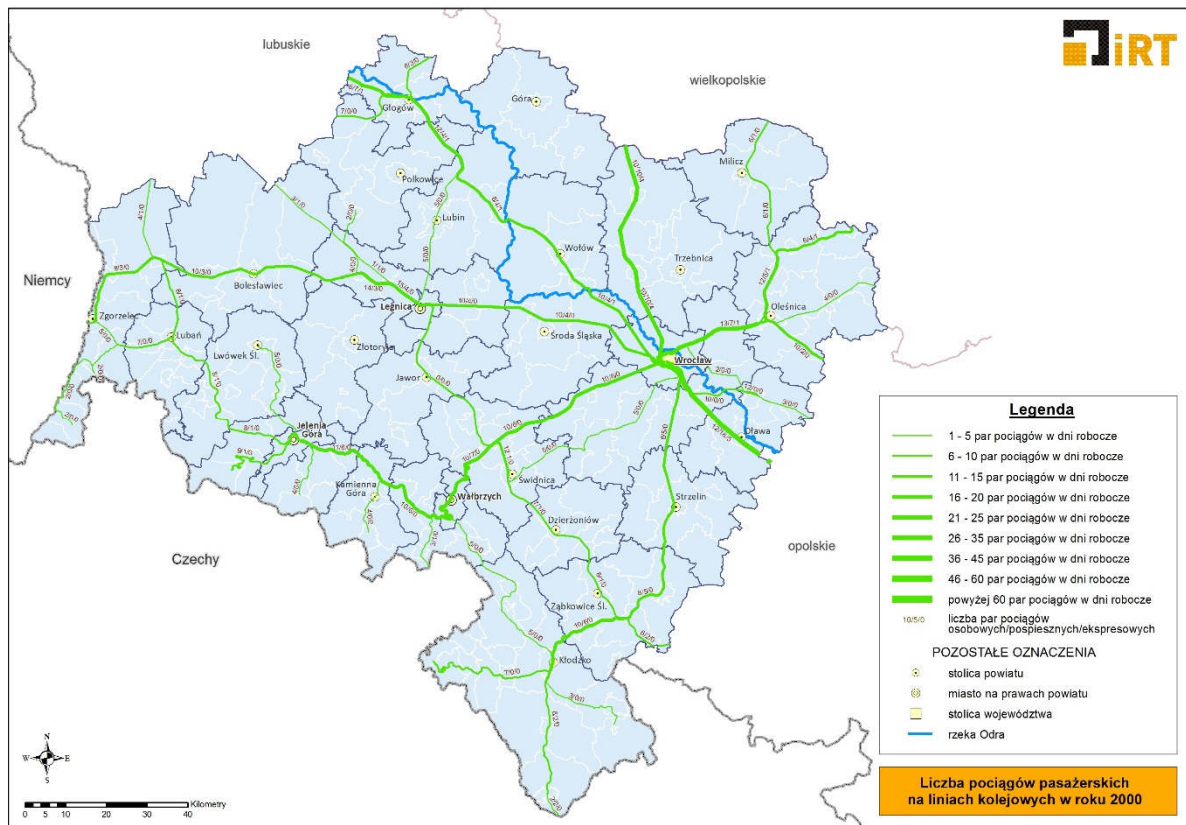
RYСУNEK 53. LICZBA POCIĄGÓW PASAŻERSKICH NA LINIACH KOLEJOWYCH W ROKU 1980



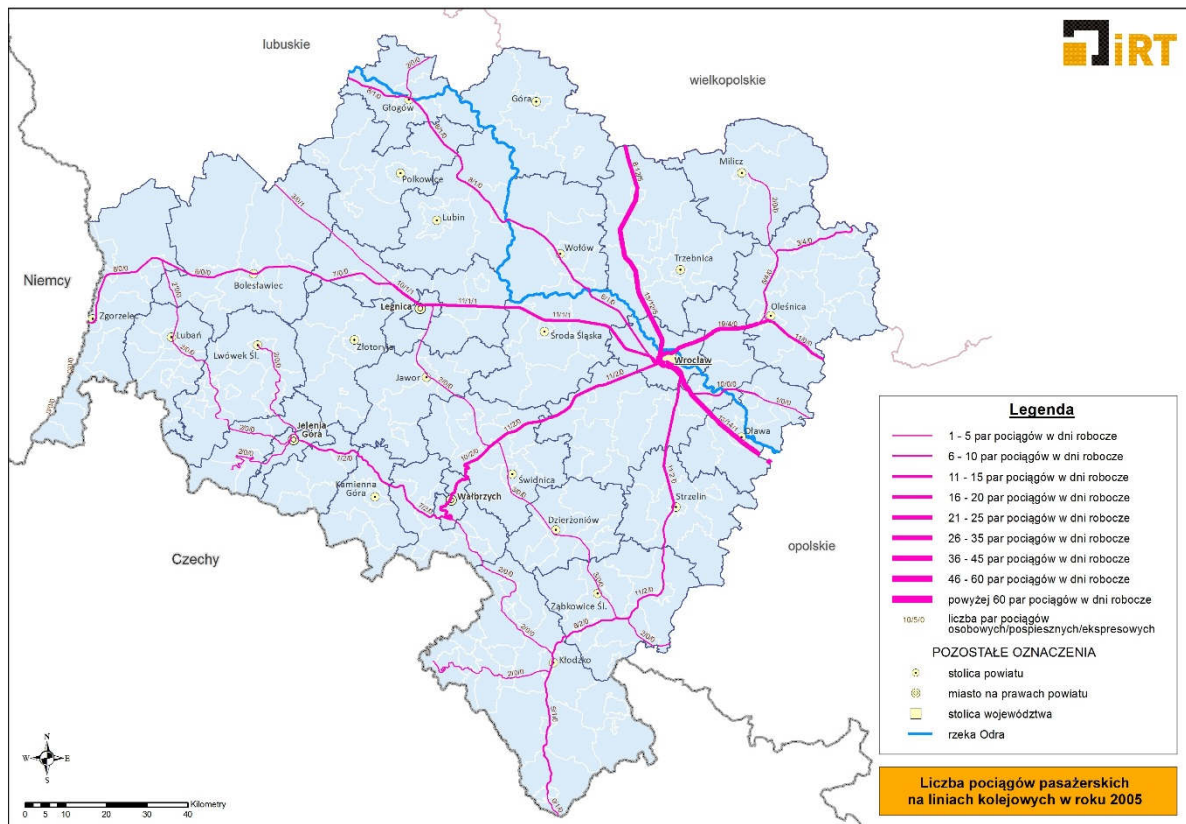
RYСУNEK 54. LICZBA POCIĄGÓW PASAŻERSKICH NA LINIACH KOLEJOWYCH W ROKU 1990



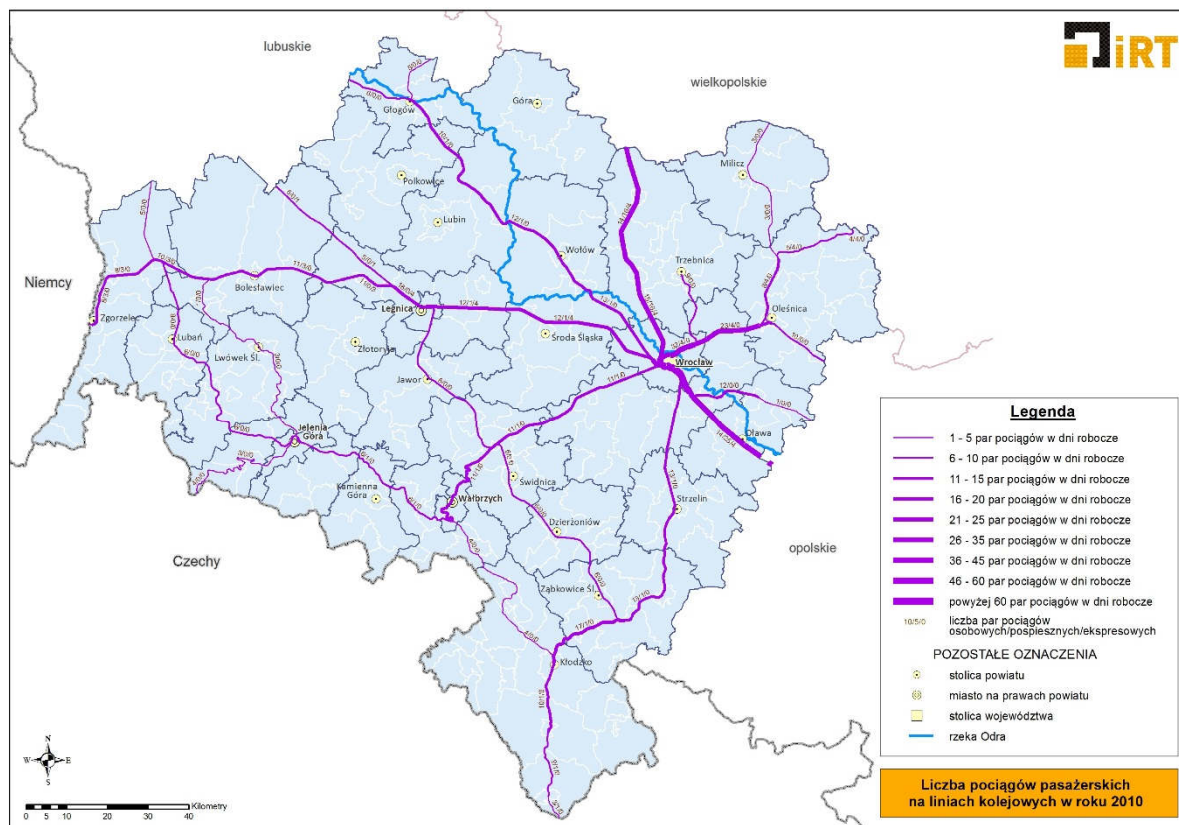
RYСУNEK 55. LICZBA POCIĄGÓW PASAŻERSKICH NA LINIACH KOLEJOWYCH W ROKU 2000



RYСУNEK 56. LICZBA POCIĄGÓW PASAŻERSKICH NA LINIACH KOLEJOWYCH W ROKU 2005



RYСУNEK 57. LICZBA POCIĄGÓW PASAŻERSKICH NA LINIACH KOLEJOWYCH W ROKU 2010



2.1.5.10. Analiza liczby połączeń pasażerskich na liniach kolejowych

Na podstawie Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów ważnego od 15.03.15 r. do 25.04.15 r. dokonano analizy liczby par pociągów pasażerskich kursujących na liniach kolejowych w województwie dolnośląskim. Skupiono się przede wszystkim na analizach liczby połączeń w dni robocze, które zapewniają możliwość dotarcia do miejsc pracy i nauki. W dokonanej analizie w stosunku do tych prowadzonych w punkcie 2.1.5.9 zauważono nowe zjawisko, jakim jest prowadzenie ruchu pasażerskiego na wybranych odcinkach jedynie w dni wolne od pracy.

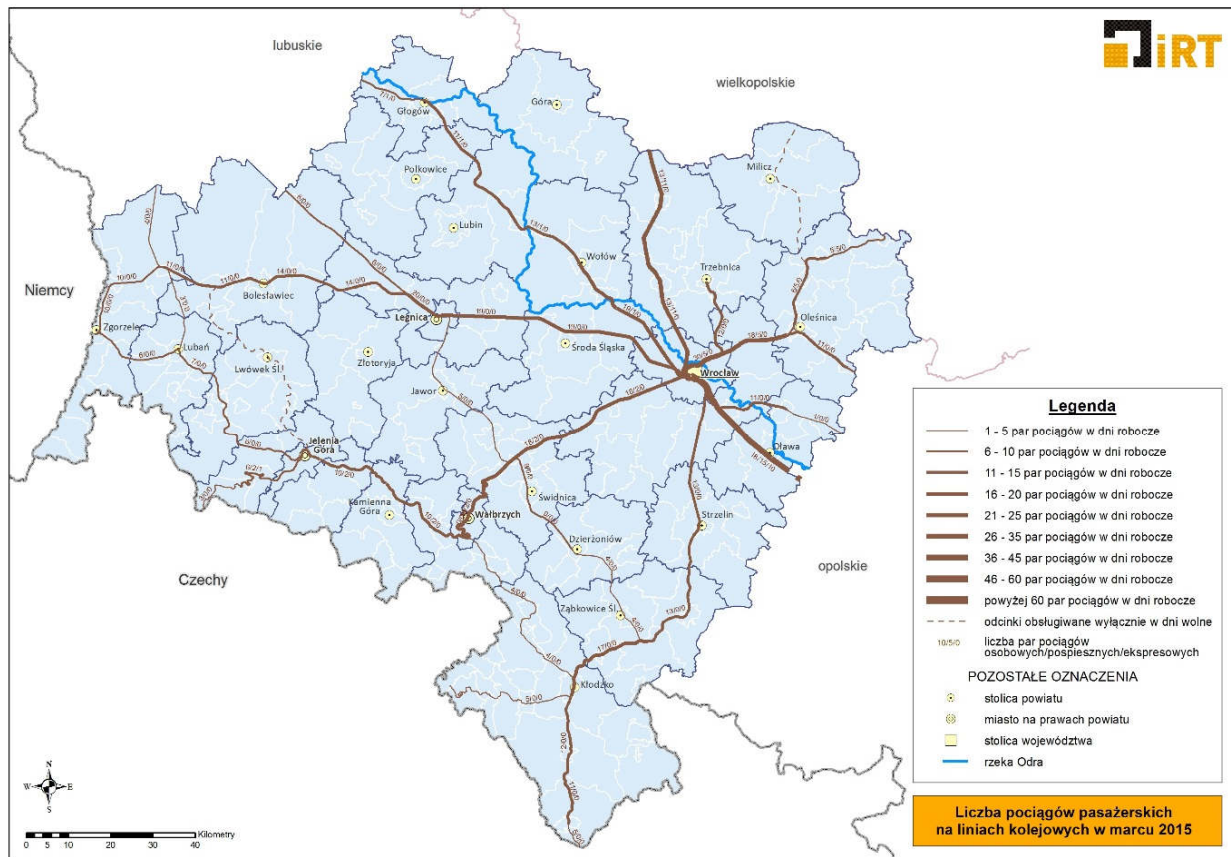
W 2015 roku podobnie jak w latach poprzednich widoczne jest dalsze zwiększanie liczby połączeń realizowanych w kierunku Wrocławia. Można zauważyć kontynuację tendencji zauważonej w 2010 dotyczącej przywracania ruchu pasażerskiego na wybranych odcinkach linii kolejowych. W 2015 w stosunku do 2010 ruch był przywrócony na odcinkach Kłodzko – Kudowa Zdrój oraz Lubań – Zgorzelec. W roku 2015 w stosunku do 2010 całkowite wstrzymanie ruchu pasażerskiego nastąpiło wyłącznie na odcinku Głogów – Leszno. W 2015 liczba miast powiatowych nieobsługiwanych przez pasażerskie przewozy kolejowe nie uległa zmianie i wciąż pozostają to miasta: Góra, Kamienna Góra, Lubin, Polkowice, Złotoryja.

Analizując połączenia kolejowe w 2015 można zauważyć wzrost znaczenia przewozów kolejowych w dostępie do ważnych obszarów turystycznych województwa. W obszar Gór Stołowych i Gór Bystrzyckich ponownie można dotrzeć koleją (odcinek Kłodzko – Kudowa Zdrój) podobnie ponownie połączenia pasażerskie dostępne są na terenie Pogórza Izerskiego. Na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba prowadzącym w Karkonosze i Góry Izerskie zwiększyła się liczba pociągów w stosunku do 2010 roku. Dodatkowo na liniach kolejowych, których stan nie pozwala na zapewnienie atrakcyjnego czasu przejazdu w dni robocze, a przebiegają przez obszary o dużych walorach turystycznych uruchamiane są pociągi w dni wolne od pracy. Na odcinku Grabowno Wielkie - Milicz – Krotoszyn biegnącym przez Park Krajobrazowy Dolna Baryczy jest to jedna para pociągów w niedziele. Na odcinku Jelenia Góra –

Lwówek Śl. – Zebrzydowa biegnącego przez Góry Kaczawskie oraz Pogórza Izerskiego kursuje po jednej parze pociągów w sobotę i niedzielę.

Bardzo niekorzystny z punktu widzenia oferty przewozowej województwa jest brak połączeń dalekobieżnych (pociągi pociągów pospiesznych i ekspresowe) na odcinku Wrocław – Legnica – Zgorzelec. Odcinek ten wchodzący w skład europejskiej magistrali E 30, który w wyniku przeprowadzonych w ostatnich latach inwestycji pozwala na prowadzenie pociągów z dużą prędkością nie jest wykorzystywany przez najszybsze pociągi

RYСУNEK 58. LICZBA POCIĄGÓW PASAŻERSKICH NA LINIACH KOLEJOWYCH W MARCU 2015 ROKU



2.1.5.11. Analiza czasu dojazdu koleją do miast powyżej 50 tys. mieszkańców

Na podstawie rozkładu jazdy pociągów obowiązującego na dzień 15.03.15 obliczono średni czas dojazdu pociągami osobowymi do pierwszej stacji lub przystanku na terenie miast zamieszkałych, przez co najmniej 50 tys. mieszkańców. W przypadku braku połączeń bezpośrednich do czasu dojazdu wliczony został również czas oczekiwania na przesiadkę, jest to najbardziej zmienna część całych analiz. Poddanie analizie czasu dojazdu do pierwszych stacji i przystanków kolejowych w granicach administracyjnych wynika faktu, iż są to pierwsze punkty docelowe dla części podróżnych oraz są to pierwsze punkty gdzie może następować przesiadka na pojazdy komunikacji miejskiej. Dodatkowo ze względu na bardzo złożony układ torowy na terenie dużych węzłów kolejowych nie zawsze główna stacja stanowi punkt docelowy dla większości pasażerów przyjeżdżających do największych miast województwa. Czas dojazdu koleją został zobrazowany w trzech buforach, które wynoszą 30, 60 i 90 minut. Przyjęcie takich wielkości przedziałów czasowych wynika z poziomów akceptacji codziennych strat czasu podczas dojazdów do miejsc pracy i nauki w Polsce.

Największy zasięg przestrzenny w przyjętych buforach istnieje dla Wrocławia. W buforze 30 minut od miasta znajdują się miasta powiatowe takie jak: Oleśnica, Oława, Środa Śl., Trzebnica, Wołów. W buforze 60 minut od Wrocławia znajdują się takie miasta powiatowe jak: Brzeg, Legnica, Namysłów, Rawicz, Strzelin, Świdnica. W buforze 90 minut od miasta znajdują się takie ośrodki jak: Bolesławiec, Dzierżonów, Jawor, Leszno, Opole, Wałbrzych. Widoczny jest fakt dużej atrakcyjności codziennych

dojazdów kolejowych do Wrocławia z dużej części obszaru województwa dolnośląskiego oraz obszaru województw sąsiednich.

Przestrzenny zasięg dostępności czasowej w przyjętych buforach do Wałbrzycha jest ograniczony ze względu na górskie warunki terenowe. W buforze 30 minut od miasta nie znajduje się żadne miasto powiatowe. W buforze 60 minut od Wałbrzycha z miast powiatowych znajduje się Jelenia Góra i Wrocław. W buforze 90 minut od miasta znajdują się takie ośrodki jak: Dzierżoniów, Kłodzko, Świdnica. Widoczny jest brak koordynacji pociągów na stacji w Jaworzynie Śl., który bardzo niekorzystnie wpływa na czas dojazdu z Wałbrzych do położonych w niewielkiej odległości takich ośrodków jak Świdnica i Dzierżoniów.

Przestrzenny zasięg dostępności czasowej w przyjętych buforach do Legnicy jest bardzo duży, lecz niestety nie obejmuje najsilniej powiązanych miast zagłębia miedziowego. W buforze 30 minut od miasta znajdują się miasta powiatowe Jawor i Środa Śl. W buforze 60 minut od Legnicy z miast powiatowych znajduje się Bolesławiec i Wrocław. W buforze 90 minut od miasta znajdują się takie miasta powiatowe jak: Lubań, Świdnica, Zgorzelec, Żagań.

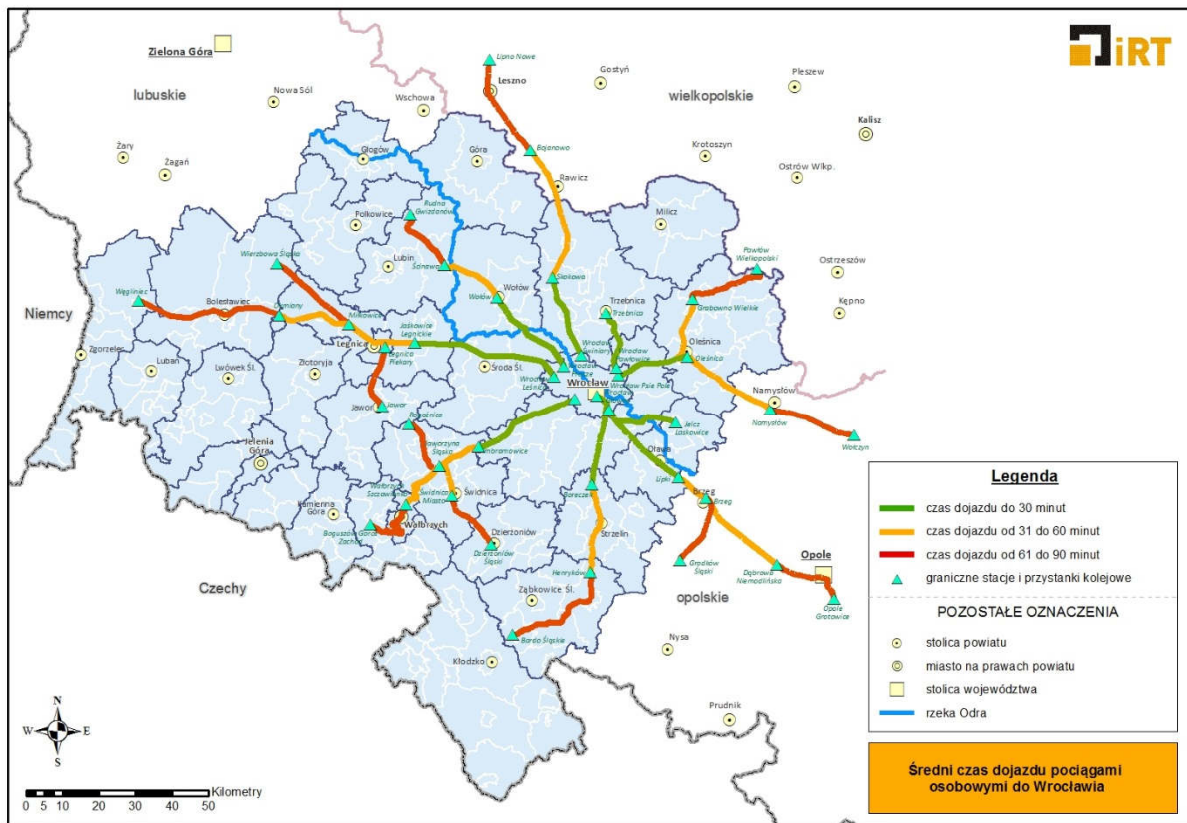
Przestrzenny zasięg dostępności czasowej w przyjętych buforach do Jeleniej Góry jest ograniczony ze względu na górskie warunki terenowe. W buforach 30 i 60 minut od miasta nie znajdują się żadne miasta powiatowe. W buforze 90 minut od miasta takie ośrodki jak: Lubań i Wałbrzych. Widoczne jest słabe powiązanie Jeleniej Góry z miastami ościennymi i pewien stopień marginalizacji miasta względem reszty województwa. Największą szansę dla przewozów kolejowych stanowi zwiększanie powiązań występujących w obszarze sudeckim pomiędzy Jelenią Górą a Wałbrzychem.

Przestrzenny zasięg dostępności czasowej w przyjętych buforach Głogowa jest jednym z najniższych w województwie. Pomimo węzłowego charakteru stacji w Głogowie przewozy pasażerskie realizowane są wyłącznie na linii nr 273 (Wrocław – Zielona Góra – Szczecin). W buforze 30 minut nie znajduje się żadne miasto powiatowe. W buforze 60 minut od miasta najważniejszymi ośrodkami są: Nowa Sól i Zielona Góra. W buforze 90 minut od miasta znajduje się Wołów. Widoczne jest słabe powiązanie Głogowa z miastami w sąsiedni i pewien stopień marginalizacji miasta względem województwa dolnośląskiego. Przewozy kolejowe umożliwiają w akceptowalnym czasie dojazd bardzo ważnych ośrodków miejskich położonych na terenie województwa lubuskiego.

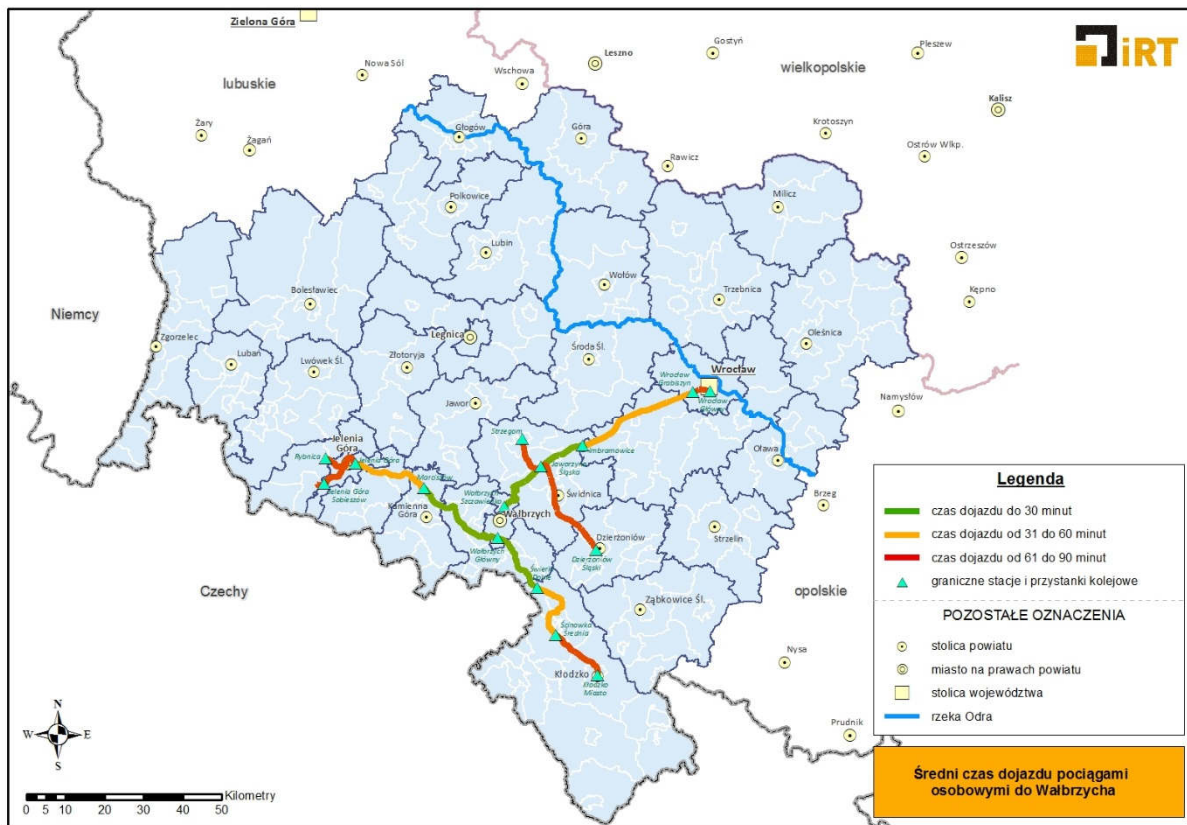
Przestrzenny zasięg dostępności czasowej w przyjętych buforach do Świdnicy jest ograniczony nieco ze względu na odsunięcie od miasta bardzo ważnego węzła kolejowego jakim jest Jaworzyna Śl. w buforze 30 minut od miasta znajduje się jedynie Dzierżoniów. W buforze 60 minut od Świdnicy z miast powiatowych znajduje się Jawor, Wałbrzych, Wrocław i Ząbkowice Śl. W buforze 90 minut od miasta znajdują się Legnica. W akceptowalnym czasie dla codziennych dojazdów istnieje możliwość dojazdu ze Świdnicy do trzech największych miast w województwie dolnośląskim.

Z miast zamieszkałych przez ponad 50 tys. mieszkańców w województwie dolnośląskim tylko Lubin jest pozbawiony pasażerskich przewozów kolejowych.

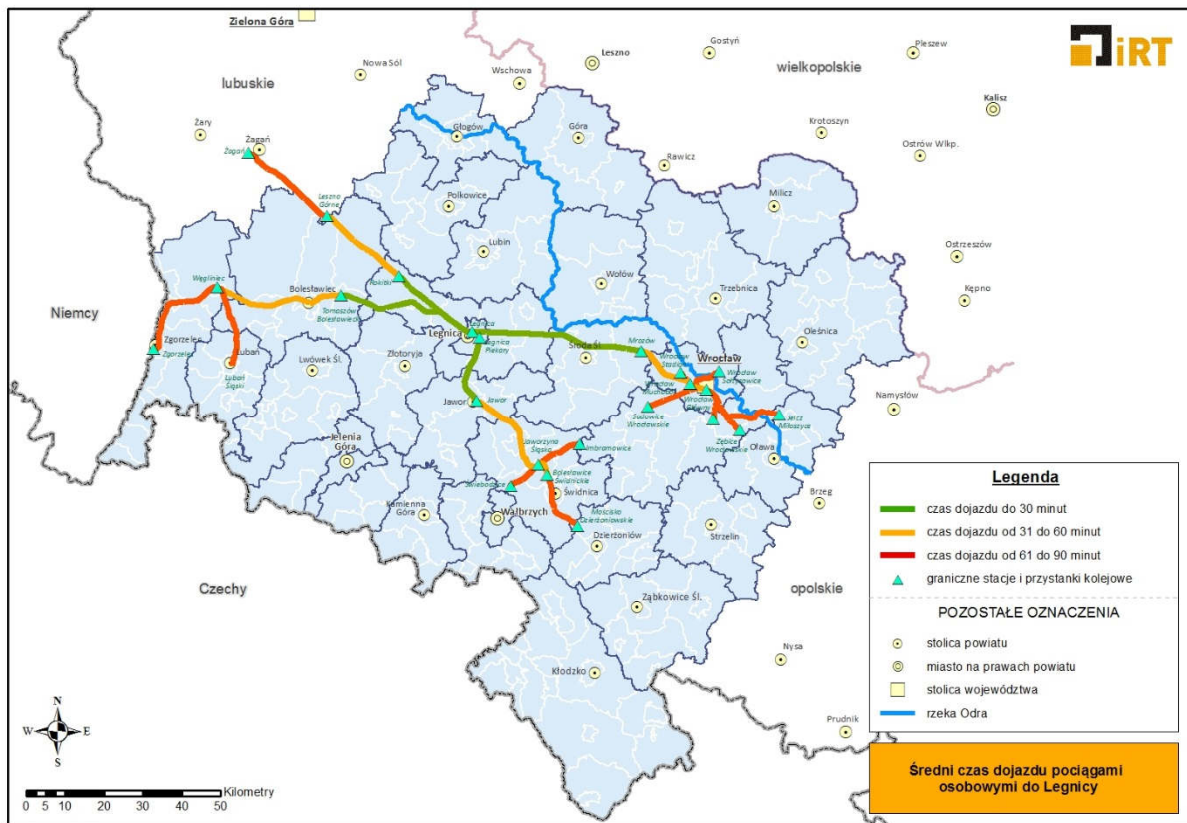
RYСУNEK 59. ŚREDNI CZAS DOJAZDU POCIĄGAMI OSOBOWYMI DO WROCŁAWIA



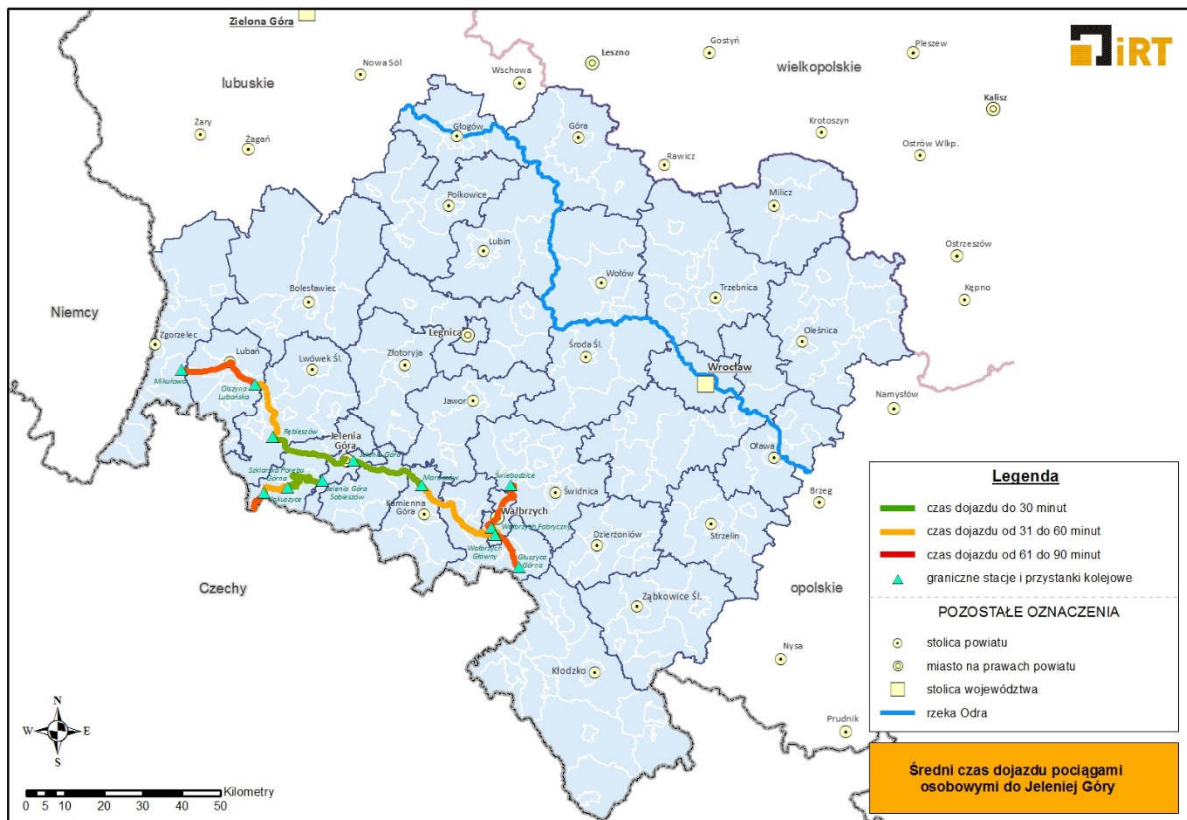
RYСУNEK 60. ŚREDNI CZAS DOJAZDU POCIĄGAMI OSOBOWYMI DO WAŁBRZYCHA



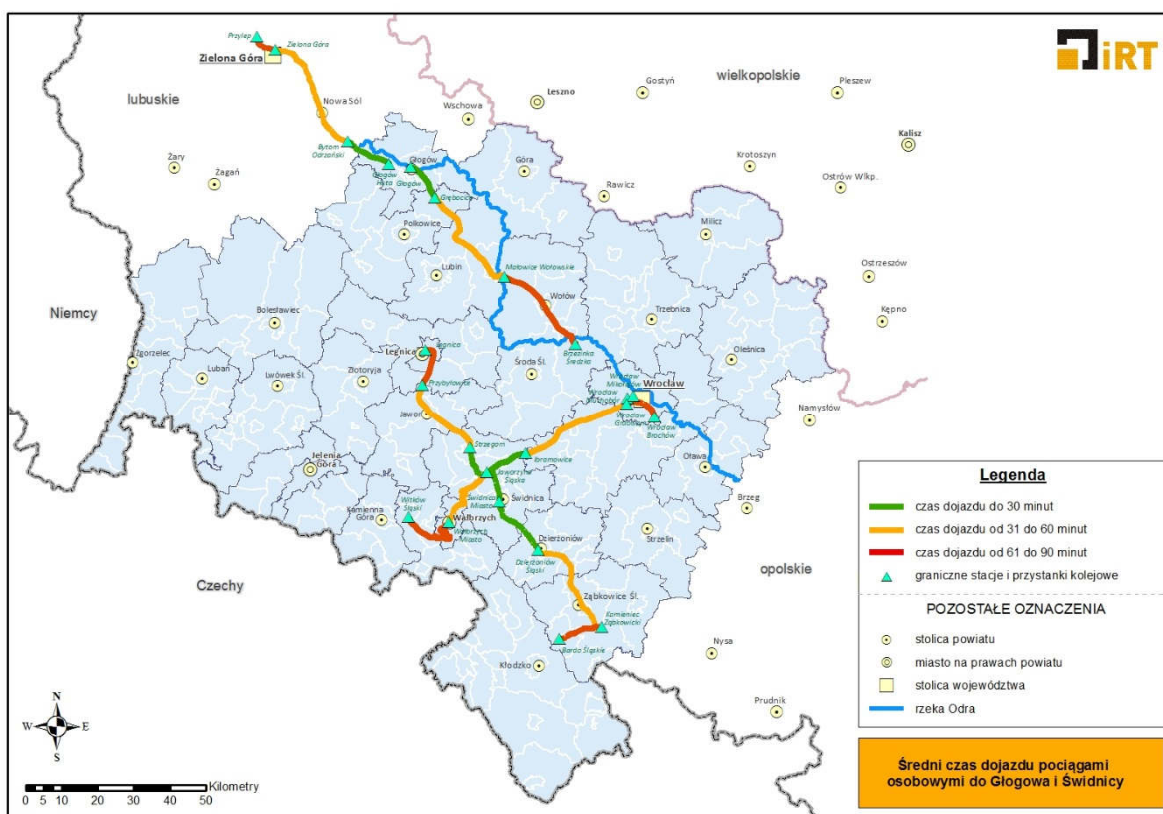
RYСУNEK 61. ŚREDNI CZAS DOJAZDU POCIĄGAMI OSOBOWYMI DO LEGNICY



RYСУNEK 62. ŚREDNI CZAS DOJAZDU POCIĄGAMI OSOBOWYMI DO JELENIEJ GÓRY



RYСУNEK 63. ŚREDNI CZAS DOJAZDU POCIĄGAMI OSOBOWYMI DO GŁOGOWA I ŚWIDNICY



3. Rekomendacje

W wyniku przeprowadzonej dogłębnej wielokryterialnej diagnozy stanu wszystkich elementów rozwoju mających wpływ na rozwój i wykorzystanie sieci transportowej regionu, wskazuje się następujące rekomendacje dla określenia priorytetów inwestycyjnych:

- zasoby środowiska przyrodniczego i kulturowego muszą mieć zapewnioną odpowiednią ochronę,
- należy w sieci transportowej uwzględnić występujące bariery naturalne, umożliwiając jednocześnie zwiększenie dostępności transportowej wszystkich obszarów województwa (np. tereny górskie, przeprawy mostowe na głównych rzekach),
- należy uwzględnić zasoby naturalne wykorzystywane gospodarczo, dla których należy zapewnić odpowiednią dostępność transportową i jakość proponowanych rozwiązań transportowych (np. odpowiedni warunki techniczne na drogach, właściwe wykorzystanie sieci kolejowych),
- sieć transportowa musi wychodzić naprzeciw zmieniającej się sytuacji demograficznej regionu, uwzględniając w konsekwencji zmiany struktury osadniczej, dostępność do usług i miejsc pracy, ze szczególnym uwzględnieniem rosnącej roli ośrodków miejskich,
- regionalna sieć transportowa musi realizować dowiązania do sieci TEN-T,
- przy realizacji sieci drogowej należy poprawić bezpieczeństwo, należy zapewnić odpowiednią segregację ruchu lokalnego i tranzytowego, należy zwrócić uwagę na istniejące oraz prognozowane zmiany w obciążeniu sieci drogowej, należy zwrócić uwagę na zmiany swobody ruchu,
- przy realizacji sieci kolejowej należy dążyć do zwiększenia dopuszczalnych prędkości na liniach, co znacznie wpłynie na poprawę dostępności czasowej.

4. KIERUNKI

4.1. Określenie priorytetów inwestycyjnych

4.1.1. Ujęcie strategiczne na poziomie województwa

Podstawą określającą kierunki rozwoju na poziomie województwa jest Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 oraz Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego Perspektywa 2020, który zawiera wskazania dla działań, których realizacja jest wypełnieniem zadań określonych przez strategię rozwoju regionu.

W ramach głównych celów rozwoju województwa dolnośląskiego określonych w Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 priorytetem jest *zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej*. Cel ten realizowany jest poprzez Makrosferę „Infrastruktura” (kluczowe grupy działań skierowane na wzmocnienie rozwoju gospodarczego województwa i kierunkujące racjonalny dobór przedsięwzięć), która odznacza się najszerszym wachlarzem przedsięwzięć ze względu na szczególnie istotny wpływ na rozwój regionu.

W związku z powyższym w dniu 20 sierpnia 2015 r. Zarząd Województwa Dolnośląskiego podjął decyzję o identyfikacji projektów transportowych wskazanych w Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020. Zgodnie z wytycznymi w zakresie trybów wyboru projektów na lata 2014 – 2020 zatwierdzonymi przez Minister Infrastruktury i Rozwoju, Zarząd Województwa Dolnośląskiego mógł uznać za zgłoszone w trybie pozakonkursowym projekty wskazane w dokumentach strategicznych – w tym SRWD 2020 – odpowiadających zakresowi danego programu tj. Regionalnemu Programowi Operacyjnemu dla Województwa Dolnośląskiego.

Inwestycje wskazane w SRWD 2020 traktowane są jako projekty zgłoszone do realizacji w ramach pozakonkursowego trybu wyboru projektów i podlegają procesowi identyfikacji projektu. W związku z czym zidentyfikowano projekty, zgłoszone w trybie pozakonkursowym wynikające z realizacji celów określonych w SRWD 2020 w ramach następujących przedsięwzięć:

- *Realizacja projektu Trasa Sudecka relacji Zgorzelec – Jelenia Góra – Wałbrzych - Paczków integrującej południowy obszar Województwa Dolnośląskiego;*
- *Dokończenie budowy wschodniej obwodnicy Wrocławia (Żerniki Wr. – Bielany Wr., Łany – Długołęka do węzła z S8 poprzez istniejący łącznik – DK 98);*
- *Kontynuacja budowy przepraw przez Odrę wraz z ich powiązaniem z systemem infrastruktury drogowej;*
- *Kompleksowe remonty i modernizacje dróg wojewódzkich i powiatowych łączących miasta Dolnego Śląska.*

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego Perspektywa 2020 stanowi podstawowe narzędzie dla kształtowania przez samorząd wojewódzki regionalnej polityki przestrzennej. Jednym z celów strategicznych dotyczącym rozwoju przestrzennego województwa (w oparciu o rozbudowę sieci transportowych) wynikającym z przyjętych ustaleń w KPZK 2030, SRWD 2020 oraz zaleceń zawartych w krajowych i regionalnych dokumentach planowania strategicznego jest *ukształtowanie sprawnych, bezpiecznych systemów transportu i komunikacji, powiązanych z systemem krajowym i europejskim.*

4.1.1.1. Struktura celów

Wskazane w ramach *Planu* inwestycje wpisują się w przyjęte cele szczegółowe określone w założeniach do Regionalnej Polityki Transportowej dla województwa dolnośląskiego¹⁵:

- Cel 1** Transport jako fundament gospodarki i społeczeństwa, stymulujący rozwój gospodarczy;
- Cel 2** Integracja gospodarcza obszarów województwa poprzez zapewnienie skutecznego transportu;
- Cel 3** Godzenie potrzeb podróżowania mieszkańców i transportu towarów przy racjonalnym gospodarowaniu zasobami i środowiskiem;
- Cel 4** Poprawa bezpieczeństwa systemów transportowych i minimalizacja szkodliwego oddziaływania na środowisko;
- Cel 5** Redukcja emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń i hałasu przez transport;
- Cel 6** Wykorzystywanie nowych technologii w transporcie osób i dóbr;
- Cel 7** Efektywne zarządzanie istniejącą infrastrukturą transportową oraz jej inteligentny rozwój

4.1.2. Podział środków na projekty transportowe w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego w latach 2014 - 2020

Oś priorytetowa 5 Transport

1. Numer i nazwa osi priorytetowej

Oś priorytetowa 5 Transport

2. Cele szczegółowe osi priorytetowej

Lepsza dostępność transportowa regionu w układzie międzyregionalnym i wewnątrzregionalnym Poprawiona funkcjonalność linii kolejowych o znaczeniu regionalnym i aglomeracyjnym, charakteryzujących się dużymi potokami ruchu i łączących ośrodki regionalne z ich otoczeniem i obszarami peryferyjnymi
--

3. Fundusz (nazwa i kwota w EUR)	Nazwa Funduszu	Ogółem
	EFRR	340 626 305
4. Instytucja zarządzająca	Zarząd Województwa Dolnośląskiego	

¹⁵ Uchwała nr 239/V/15 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 4 marca 2015r. w sprawie przyjęcia założeń do Regionalnej Polityki Transportowej dla Województwa Dolnośląskiego

TABELA 3. PODZIAŁ ŚRODKÓW NA PROJEKTY TRANSPORTOWE W RAMACH REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO W LATACH 2014 – 2020

Oś priorytetowa/ Priorytet Inwestycyjny (PI)	Alokacja na PI, (EUR)	w tym Zintegrowane Inwestycje Terytorialne				Pozakonkursowe (EUR)	Konkursowe (EUR)
		SUMA ZITy (EUR)	ZIT WrOF (EUR)	ZIT AW (EUR)	ZIT JG (EUR)		
Transport (EFRR)	340 626 305	89 000 000	42 300 000	33 700 000	13 000 000		
5.1 Drogowa dostępność transportowa (PI 7.2)	190 075 661	50 000 000	25 000 000	15 000 000	10 000 000	119 064 312	21 011 349
5.2 System transportu kolejowego (PI 7.4)	150 550 644	39 000 000	17 300 000	18 700 000	3 000 000	69 050 644	42 500 000

4.1.3. Forma realizacji

4.1.3.1. Określenie kryteriów wyboru inwestycji

W związku z wymogami warunkowości ex ante dla funduszy europejskich 2014-2020 w sektorze transportu kluczowe jest przedstawienie przez państwa członkowskie rankingów projektów transportowych przewidzianych do realizacji na poziomie zarówno krajowym jak i regionalnym, opartych o obiektywne kryteria, zawierających harmonogram realizacji ze wskazaniem kluczowych etapów oraz koszty i źródła finansowania. Na poziomie krajowym warunek ten jest spełniony poprzez Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku). Jednocześnie konieczne jest przygotowanie list projektów regionalnych, które tworzyć będą spójną całość z planami zawartymi w DI do SRT.

Kryteria określone zostały w oparciu o cele, jakie mają być zrealizowane w transporcie drogowym i kolejowym, i odnoszą się wyłącznie do projektów infrastrukturalnych, tym samym nie obejmują projektów taborowych czy projektów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Kluczem doboru kryteriów jest realizacja zadań transportowych w taki sposób, aby odpowiadały zdiagnozowanym potrzebom rozwojowym regionu oraz realizowały cele strategiczne.

4.1.3.2. Kryteria wyboru projektów drogowych w trybie pozakonkursowym

Lista koniecznych inwestycji na sieci dróg wojewódzkich została wyznaczona za pomocą selekcji względem czterech kryteriów, które pozwoliły wybrać odcinki już istniejących dróg wymagające przeprowadzenia inwestycji dla zapewnienia spójności sieci drogowej, poprawy bezpieczeństwa i wzrostu mobilności mieszkańców województwa. Kryteria odnoszą się wyłącznie do dróg wojewódzkich, których dotyczyć będzie zdecydowana większość inwestycji drogowych w nowej perspektywie finansowej i zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa pozwolą na stworzenie zestawu regionalnych list projektów priorytetowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2020.

Do selekcji odcinków dróg wojewódzkich wymagających inwestycji posłużył zestaw kryteriów szczegółowo omówionych poniżej.

TABELA 4. KRYTERIA SELEKCJI KONIECZNYCH INWESTYCJI NA DROGACH WOJEWÓDZKICH

Nazwa kryterium	Efekt działania kryterium
Kryterium łączności z siecią TEN-T poprzez węzły drugorzędne i trzeciorzędne	Wybór odcinków dróg wojewódzkich doprowadzających ruch do drugorzędnych i trzeciorzędnych węzłów sieci TEN-T po realizacji inwestycji szczebla krajowego w ciągach dróg wchodzących w skład sieci TEN-T
Kryterium liczby wypadków na kilometr w latach 2012 - 2014	Wybór odcinków dróg wojewódzkich, na których w latach 2012 – 2014 zanotowano liczbę wypadków na kilometr drogi większą od zera
Kryterium wzrostu średniego dobowego ruchu	Wybór odcinków dróg wojewódzkich, na których nastąpił istotny wzrost średniego dobowego ruchu pojazdów samochodowych określony na podstawie Generalnych Pomiarów Ruchu wykonanych w latach 2005 i 2010
Kryterium zrealizowanych inwestycji	Wybrane zostają odcinki dróg wojewódzkich, na których w latach 2007 – 2015 nie zostały przeprowadzone odcinkowe inwestycje drogowe

W celu realizacji projektów drogowych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych 2014-2020 należy dokonać priorytetyzacji koniecznych inwestycji drogowych. Przyjęte kryteria są zgodnie z dokumentem: „**Programowanie perspektywy finansowej 2014 – 2020**” Kryteria wyboru projektów

drogowych w ciągu dróg wojewódzkich przewidywanych do realizacji w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych 2014-2020.

Do przygotowania rankingu projektów dotyczących dróg wojewódzkich posłużył zestaw kryteriów szczegółowo omówionych poniżej.

TABELA 5. KRYTERIA WYBORU PROJEKTÓW DROGOWYCH W TRYBIE POZAKONKURSOWYM

Nazwa kryterium	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	12
Kryterium poziomu swobody ruchu	10
Kryterium wyczerpywania przepustowości	10
Kryterium funkcji drogi	20
Kryterium kontynuacji ciągu	28
Kryterium gotowości projektu do realizacji	12
Kryterium zgodności z dokumentami strategicznymi	5
Kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi	2
Kryterium poziomu bezrobocia	1
SUMA	100

TABELA 6. KRYTERIUM REJESTROWANEGO NATĘŻENIA RUCHU

	Przedziały natężenia	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	Poniżej 0,5	0	12
	<0,5 ; 0,9>	3	
	(0,9 ; 1,1)	6	
	<1,1 ; 2>	9	
	Powyżej 2	12	

Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom w oparciu o ostatnio wykonany GPR 2010¹⁶ na drogach wojewódzkich zgodnie ze skalą przedstawioną powyżej. Liczba punktów przyznanych danemu projektowi wynikać będzie z odniesienia pomiaru natężenia ruchu na wskazanym odcinku drogi¹⁷ do średniego dobowego natężenia ruchu na drogach wojewódzkich w województwie. Do obliczenia wartości wskaźnika dla projektu stosowane będą dane opublikowane przez GDDKiA¹⁸.

¹⁶ Dla odcinków położonych w granicach Wrocławia wykorzystano dane z Kompleksowych Badań Ruchu – Wrocław 2010

¹⁷ W przypadku budowy drogi, należy ująć dane dla odcinka zastępowanego

¹⁸ Dane Generalnego Pomiaru Ruchu 2010, za: <http://www.gddkia.gov.pl/pl/987/gpr-2010>.

TABELA 7. KRYTERIUM POZIOMU SWOBODY RUCHU

Kryterium poziomu swobody ruchu	Poziom swobody ruchu na podstawie GPR 2010	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	A	0	10
	B	2	
	C	4	
	D	6	
	E	8	
	F	10	

Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom w oparciu o wyznaczone przy pomocy metody HCM 2000 poziomy swobody ruchu na odcinkach międzywęzłowych. Podstawę do wyznaczenia PSR stanowiły wyniki GPR 2010 na drogach wojewódzkich.

Zgodnie ze skalą przedstawioną powyżej liczba punktów przyznanych danemu projektowi wynikać będzie z wyznaczonego poziomu swobody ruchu, najwyżej punktowane będą poziomy o ruchu wymuszonym.

TABELA 8. KRYTERIUM WYCZERPYWANIA PRZEPUSTOWOŚCI

Kryterium wykorzystania przepustowości	Procentowe wykorzystanie przepustowości	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Poniżej 25%	2	10
	25 – 50%	4	
	50 – 75%	6	
	75 – 100%	8	
	Powyżej 100%	10	

Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom w oparciu o stopień wykorzystania przepustowości w godzinach szczytu komunikacyjnego w modelu stanu istniejącego na rok 2013. Liczba punktów przyznanych danemu projektowi wynikać z procentowego wykorzystania przepustowości w modelu ruchu dla godziny szczytu.

TABELA 9. KRYTERIUM FUNKCJI DROGI

Kryterium funkcji drogi	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Połączenie usprawniające dotarcie do miast w obszarze aglomeracji	11	20
	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami powiatowymi	7	
Usprawnienie połączenia z ośrodkami turystycznymi i uzdrowiskowymi	2		

Kryterium funkcji drogi zdecydowano się podzielić na trzy podkryteria, w ramach których przyznano punktację za usprawnianie możliwości dojazdu do miast w aglomeracjach zlokalizowanych wokół ośrodka wojewódzkiego lub miast regionalnych. Ponadto premiowane będzie usprawnienie połączeń pomiędzy co najmniej dwoma miastami powiatowymi, jak również usprawnienie połączeń z ośrodkami turystycznymi i uzdrowiskowymi.

TABELA 10. KRYTERIUM KONTYNUACJI CIĄGU

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium kontynuacji	Przedłużenie ciągu dróg wojewódzkich już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji	14	28
	Kontynuacja ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych (zrealizowanych, znajdujących się w trakcie realizacji lub planowanych do realizacji w okresie 2014 - 2020 wg <i>Dokumentu Implementacyjnego do SRT¹⁹</i>)	14	

Kryterium kontynuacji podzielono na dwa podkryteria - przedłużenie ciągu dróg wojewódzkich już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji oraz kontynuacja ciągu poprzez budowę dojazdów do dróg krajowych (zrealizowanych, znajdujących się w realizacji lub planowanych do realizacji w okresie 2014 - 2020 wg DI). Celem podkryterium „przedłużenie ciągu już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji” jest premiowanie tworzenia spójnej sieci drogowej i dążenie do zniwelowania efektu fragmentaryzmu obecnej sieci. Z kolei, w ramach drugiego podkryterium, punkty przyznawane będą poszczególnym odcinkom, które zapewniają zwiększenie dostępności do sieci transportowej.

TABELA 11. KRYTERIUM GOTOWOŚCI PROJEKTU DO REALIZACJI

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium gotowości projektu do realizacji	Prace koncepcyjne zakończone lub w trakcie opracowywania	4	12
	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	3	
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji uzyskana	2	
	Studium wykonalności gotowe, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	2	
	Projekt budowlany gotowy, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	1	

¹⁹ Ocena na podstawie Dokumentu Implementacyjnego przyjętego uchwałą nr 201/2014 Rady Ministrów z dnia 13 października 2014 r

Kryterium to ma na celu wyselekcjonowanie zadań, które są najlepiej przygotowane, aby przejść w fazę realizacji. W związku z tym punkty przyznawane są za wykonanie kolejnych kroków w procesie przygotowania zadania.

Podkryterium decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji jest spełnione, jeśli:

- uzyskano decyzję lub złożono wniosek o jej wydanie dla co najmniej 80% długości odcinka,
- inwestycja nie wymaga uzyskiwania decyzji.

Podkryterium decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji jest spełnione, jeśli uzyskana decyzja zachowuje ważność do momentu uzyskania pozwolenia na budowę. Podkryterium uznaje się również za spełnione, jeśli został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej.

Podkryterium studium wykonalności oraz podkryterium projektu budowlanego uznaje się za spełnione, jeśli zawarto umowę z wykonawcą (na przygotowanie bądź aktualizację dokumentacji). Ponadto podkryterium projektu budowlanego uznaje się za spełnione, jeśli projekt nie wymaga opracowania kompleksowego projektu budowlanego obejmującego wszystkie branże na całym odcinku.

TABELA 12. KRYTERIUM ZGODNOŚCI Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium zgodności z dokumentami strategicznymi	Projekt nieujęty w strategicznych dokumentach o znaczeniu wojewódzkim	0	5
	Projekt wpisuje się w zapisy Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku, Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego Perspektywa 2020	3	
	Projekt wpisuje się w strategię opracowane na potrzeby Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych	2	

Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom za zgodność projektu z celami i kierunkami Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku, Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego Perspektywa 2020 oraz strategiami opracowanymi na potrzeby Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

TABELA 13. KRYTERIUM KONFLIKTÓW Z OBSZARAMI PRZYRODNICZYMI

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi	Występuje konflikt z obszarami przyrodniczymi	0	2
	Brak konfliktu z obszarami przyrodniczymi	2	

Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom wyłącznie, jeżeli inwestycja nie mieści się na szczególnie cennych przyrodniczo obszarach. Za obszary takie uważa się tereny objęte ochroną prawną w ramach programu Natura 2000 mieszczące się w granicach parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych oraz obszarów chronionego krajobrazu.

TABELA 14. KRYTERIUM POZIOMU BEZROBOCIA

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium poziomu bezrobocia	Przyznaje się inwestycją, które przebiegają przez tereny gmin ze wskaźnikiem bezrobocia niższym, bądź równym wskaźnikowi notowanemu dla całego województwa	0	1
	Otrzymują się inwestycje, które przebiegają przez tereny gmin ze wskaźnikiem bezrobocia wyższym wskaźnikowi notowanemu dla całego województwa	1	

Kryterium to określa potencjał gospodarczy gmin w województwie dolnośląskim podstawie procentowego udziału osób bezrobotnych w sumarycznej liczbie osób w wieku produkcyjnym. Województwo dolnośląskie dąży do realizacji polityki zrównoważonego rozwoju szczególnie dążąc do równomiernego rozwoju gospodarczego całego województwa. Zauważając związki pomiędzy infrastrukturą transportową, a ilością podmiotów gospodarczych oraz możliwościami dojazdu do miejsc pracy, uznano za celowe wprowadzenie kryterium poziomu bezrobocia. Punkty w ramach tego kryterium otrzymują inwestycje położone na terenie gmin, w których poziom wskaźnika bezrobocia jest wyższy od poziomu bezrobocia dla województwa dolnośląskiego.

4.1.3.2.1. Dekompozycja sieci drogowej

Określenie listy kluczowych z punktu widzenia województwa inwestycji drogowych powinno być przeprowadzone w sposób sprawiedliwy i obiektywny poddając jednolitej ocenie wszystkie odcinki sieci drogowej województwa. Bardzo duża sieć dróg wojewódzkich o łącznej długości 2 422,9 km²⁰ w celu określenia koniecznych inwestycji wymaga dekompozycji na odcinki o wspólnych cechach. Część odcinków sieci dróg wojewódzkich nie wymaga obecnie przeprowadzenia żadnych inwestycji. Odcinki te oraz odcinki, na których inwestycji nie można przeprowadzić przy wsparciu środków z EFRR 2014-2020 zostały wykluczone z dalszej oceny na podstawie czterech kryteriów selekcji.

Kryterium łączności z siecią TEN-T poprzez węzły drugorzędne i trzeciorzędne selekcjonuje wyłącznie odcinki dróg wojewódzkich doprowadzających ruch do drugorzędnych i trzeciorzędnych węzłów sieci TEN-T po realizacji inwestycji szczebla krajowego związanych z budową sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz przebudową dróg krajowych i budową w ich ciągu obwodnic.

Kryterium liczby wypadków na kilometr w latach 2012 – 2014 selekcjonuje odcinki dróg wojewódzkich, na których w latach 2012 – 2014 zanotowano liczbę wypadków na kilometr drogi większą od zera. Kryterium to wprowadzono w celu wyboru odcinków, na których inwestycja może poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, które stanowi jeden z największych problemów w transporcie drogowym.

Kryterium wzrostu średniego dobowego ruchu selekcjonuje odcinki dróg wojewódzkich, na których nastąpił istotny wzrost średniego dobowego ruchu pojazdów samochodowych określony na podstawie Generalnych Pomiarów Ruchu wykonanych w latach 2005 i 2010. Najlepsze efekty dają inwestycje przeprowadzane w obszarach gdzie rośnie popyt, więc w dalszych analizach pominięte zostały odcinki, na których występował spadek lub stagnacja ruchu.

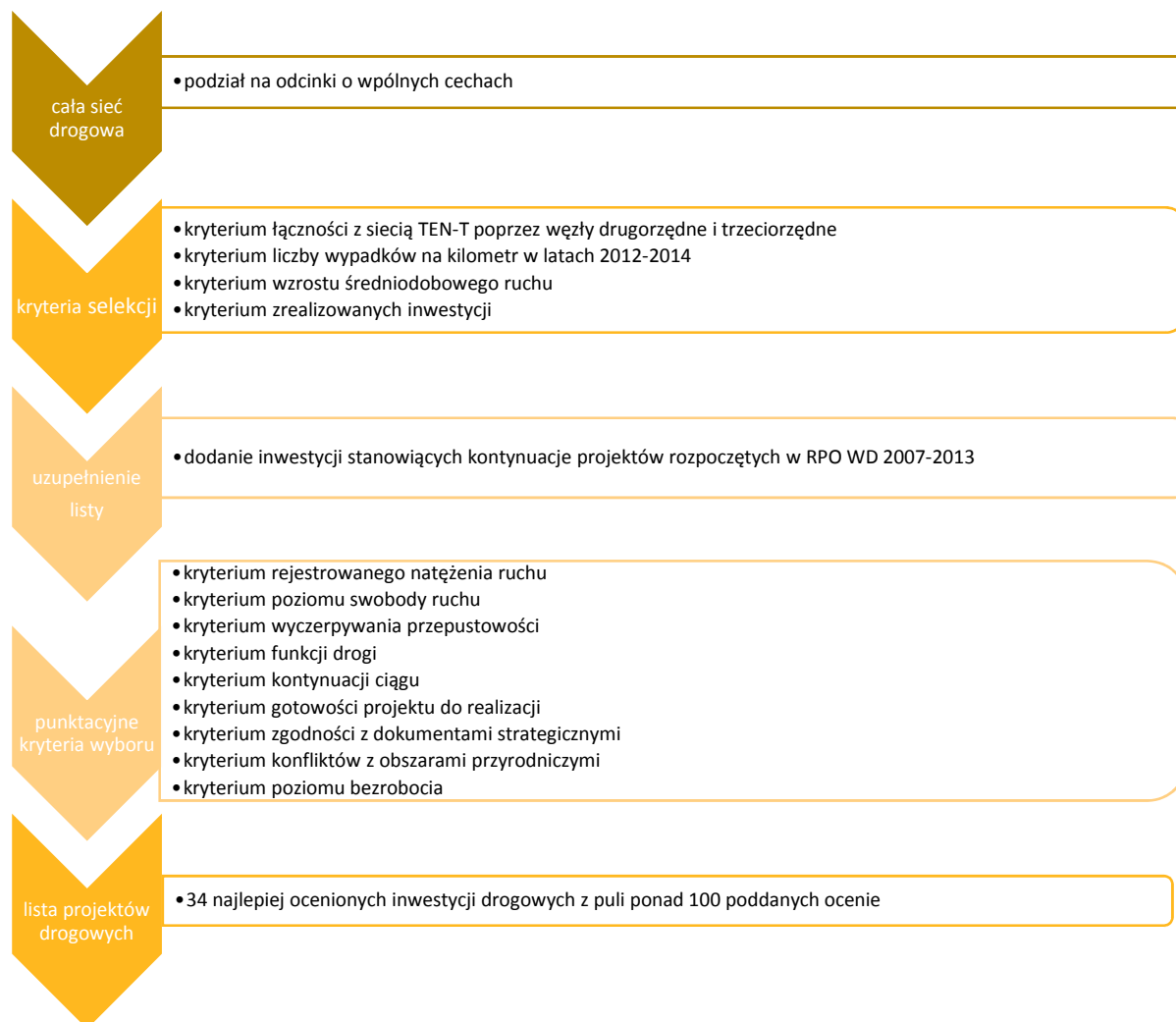
Kryterium zrealizowanych inwestycji wyłącza z listy planowanych inwestycji odcinki dróg wojewódzkich, na których w latach 2007 – 2015 zostały przeprowadzone odcinkowe inwestycje drogowe. Kryterium wyklucza możliwość ponownego finansowania tych samych inwestycji, które zostały dofinansowane ze środków EFRR 2007-2013.

²⁰ Drogi wojewódzkie o nawierzchni twardej nadzień 31 XII 2014 r. Za Transport wyniki działalności w 2014 r., ZWS, Warszawa 2015

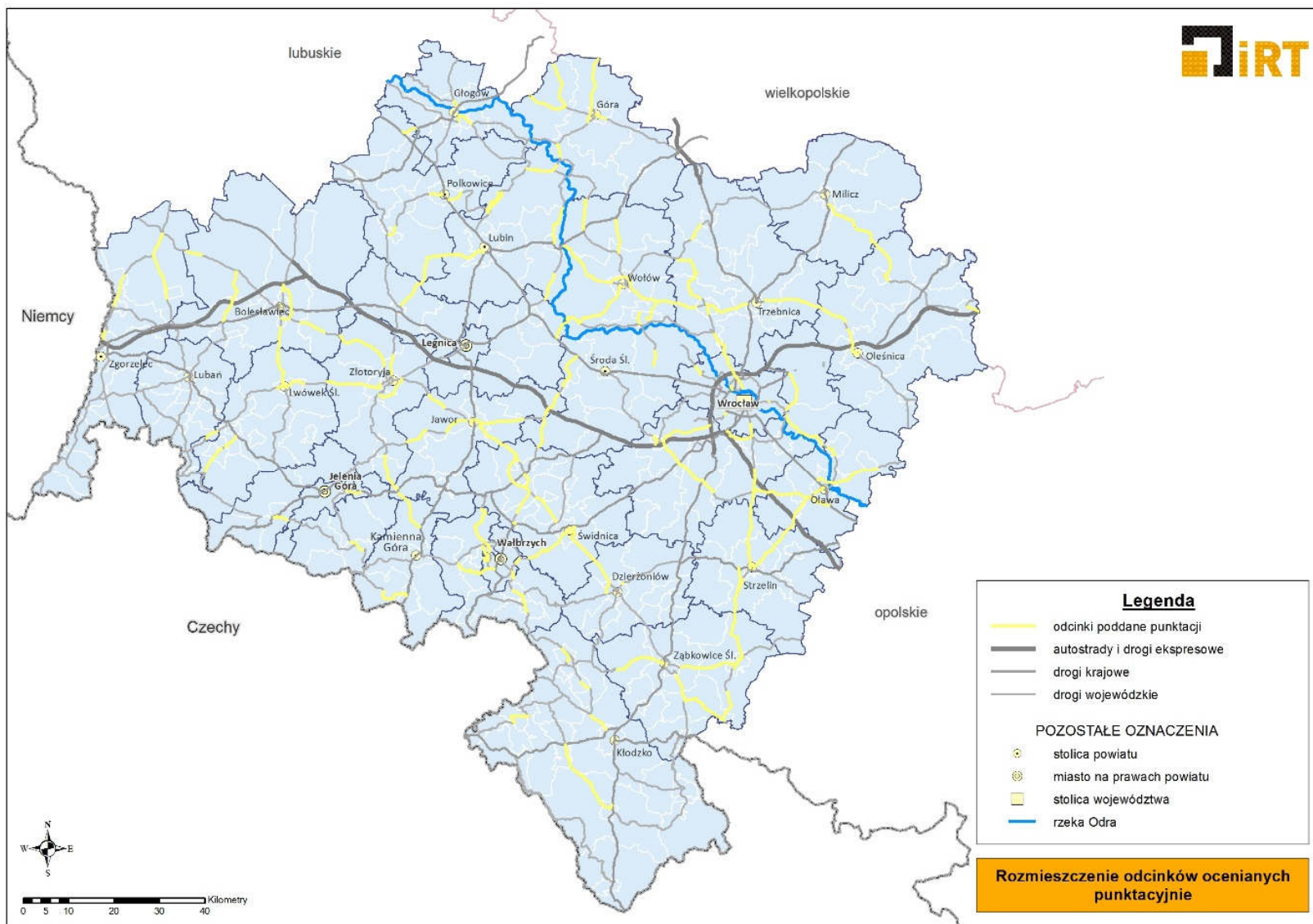
Po zastosowaniu kryteriów selekcyjnych lista koniecznych inwestycji dotyczącej infrastruktury drogowej powinna zostać uzupełniona o inwestycje realizowane w zupełnie nowych przebiegach, które były rozpoczęte w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007 – 2013.

Dalszej ocenie podlegały 104 inwestycje na odcinkach dróg wojewódzkich, które zostały wybrane na podstawie powyższej procedury. Rozmieszczenie odcinków, podlegających ocenie punktowej zamieszczono na rysunku poniżej.

RYSUNEK 64. SCHEMAT PROCESU OCENY INWESTYCJI DROGOWYCH



RYСУNEK 65. ROZMIESZCZENIE ODCINKÓW DRÓG OCENIANYCH PUNKTACYJNIE



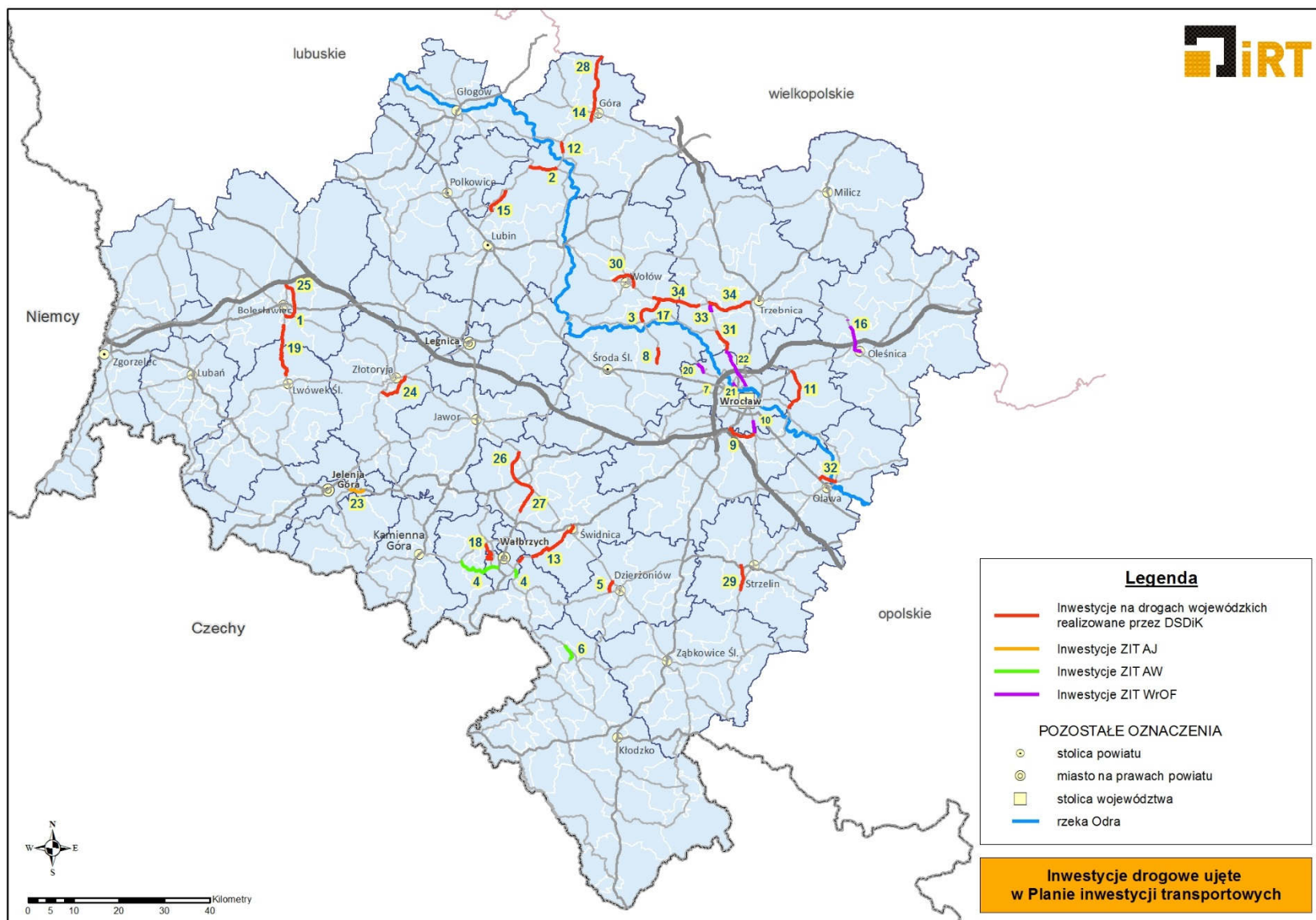
4.1.3.2.2. Lista projektów drogowych (kolorem żółtym oznaczone zostały inwestycje do realizacji w ramach związków ZIT)

Lp	Nazwa zadania	Zespół kryteriów dot. natężenia ruchu			Zespół kryteriów funkcjonalnych		Zespół kryteriów dot. przygotowania projektu		Zespół kryteriów przyrodniczo-społeczno-gospodarczych		SUMA
		Kryterium rejestrowego ruchu	Kryterium poziomu swobody ruchu	Kryterium wyczerpywania przepustowości	Kryterium funkcji drogi	Kryterium kontynuacji ciągu	Kryterium gotowości projektu do realizacji	Kryterium zgodności z dokumentami strategicznymi	Kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi	Kryterium poziomu bezrobocia	
1	Połączenie miast Dolnego Śląska na odcinku Bolesławiec – Lwówek Śląski drogą wojewódzką nr 297 wraz z budową południowo – wschodniego obejścia Bolesławca (etap III)	12	6	2	13	14	12	3	2	0	64
2	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Radoszyce – Gawrony wraz z budową obwodnic miejscowości Nieszczyce i Brodowice – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	0	0	4	11	28	12	3	2	0	60
3	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi wojewódzkiej nr 341 do drogi powiatowej nr 1353D w m. Radech – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	0	0	2	11	28	12	3	2	1	59
4	Przebudowa dróg wojewódzkich nr 367 i 381 na obszarze gmin Boguszów-Gorce i Wałbrzych wraz z budową obwodnicy Boguszowa-Gorc i dzielnicy Sobięcín w Wałbrzychu (Droga Sudecka)	9	4	4	13	14	7	5	0	1	57
5	Budowa obwodnicy Dzierżoniowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382 (od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 383 ul. Jana Kilińskiego wraz z rondem do włączenia w drogę wojewódzką nr 382 ul. Świdnicka) – jako realizacja projektu trasy sudeckiej	12	4	6	2	14	12	3	2	1	56
6	Przebudowa ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie będących łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką a centrum miasta oraz noworudzką podstrefą WSSE INVEST PARK i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie	9	4	4	13	14	4	5	2	1	56
7	Przebudowa drogowego mostu Żernickiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 362 we Wrocławiu	12	2	-	11	14	12	2	2	0	55
8	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr	0	0	2	11	28	9	3	2	0	55

	340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 2060D w m. Zabór Wielki do włączenia do drogi powiatowej nr 2059D – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę										
9	Budowa drogi wojewódzkiej od węzła A4 Bielany Wrocławskie (ul. Karkonoska) do drogi wojewódzkiej nr 395 (do ronda Żerniki Wrocławskie) i do granicy Wrocławia (ul. Buforowa)	0	0	2	13	28	4	5	2	0	54
10	Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu	12	4	-	11	14	9	2	2	0	54
11	Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98	0	0	2	11	28	7	5	0	0	53
12	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 km ok. 32+060 – 36+880 na odcinku Luboszyce – Ciechanów – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	0	0	6	11	28	4	3	0	1	53
13	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 379 od ronda ul. Uczniowskiej w m. Stary Julianów do ronda ul. Wałbrzyskiej w m. Świdnica – jako realizacja projektu trasy sudeckiej	3	2	4	20	14	4	3	2	1	53
14	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Budowa obwodnicy Góry w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	3	0	6	2	28	7	3	2	1	52
15	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Budowa obejścia m. Rynarcice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	0	0	2	13	28	4	3	2	0	52
16	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce (Budowa drogi wojewódzkiej nr 451 – wschodniej obwodnicy Oleśnicy, Modernizacja ul. Dobroszyckiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340 od ul. Wojska Polskiego do węzła Dąbrowa drogi S 8)	9	4	4	13	14	0	5	2	0	51
17	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w m. Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 1289D do drogi wojewódzkiej nr 340 m. Bukowice	0	0	2	13	28	3	3	2	0	51

18	Budowa obwodnicy Szczawna-Zdrój etap III	4	2	4	13	14	7	5	0	1	50
19	Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich na obszarze Dolnego Śląska w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 w km 74+300 - 90+300	9	6	2	9	14	4	3	0	1	48
20	Przebudowa ul. Wilkszyńskiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 336 we Wrocławiu	9	0	-	11	14	10	2	2	0	34
21	Rozbudowa ul. Osobowickiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 327 we Wrocławiu	9	4	-	11	14	6	2	2	0	48
22	Przebudowa ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342 we Wrocławiu	12	4	-	11	14	4	2	0	0	47
23	Obwodnica południowa Jeleniej Góry – etap II	12	0	4	13	0	11	2	2	0	44
24	Budowa obejścia m. Złotoryja - etapami	6	6	4	13	0	9	3	0	1	42
25	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 wraz z obwodnicą Bolesławca – etap II	9	6	2	13	0	7	3	2	0	42
26	Budowa obwodnicy Strzegomia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 374 i drogi krajowej nr 5	12	4	6	13	0	0	3	2	1	41
27	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 374 na odcinku od m. Świebodzice do drogi krajowej nr 5 w m. Strzegom	12	6	6	13	0	0	0	2	1	40
28	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Góra – węzeł S5 Leszno Płd. w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Góra – gr. województwa dolnośląskiego	3	2	2	2	28	0	0	2	1	40
29	Budowa obwodnicy Strzelina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395	12	4	4	13	0	0	3	2	1	39
30	Budowa obwodnicy Wołowa	12	4	6	13	0	0	3	0	1	39
31	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 342 od drogi wojewódzkiej nr 341 w m. Pęgów do północnej granicy m. Wrocławia	12	6	6	13	0	0	0	2	0	39
32	Budowa północnej obwodnicy Oławy	12	6	4	13	0	0	3	0	0	38
33	Poprawa dostępności transportowej dróg wojewódzkich nr 343, nr 342, nr 340 w miejscowości Oborniki Śląskie	12	4	4	13	0	0	2	2	0	37
34	Przebudowa dróg na terenie Województwa Dolnośląskiego realizowany w formule ppp (Trzebnica S5 - Oborniki Śl. – Bukowice)	9	4	2	13	0	4	3	2	0	37

RYSUNEK 66. ORIENTACYJNE ROZMIESZCZENIE INWESTYCJI DROGOWYCH UJĘTYCH W PLANIE



4.1.3.3. Kryteria wyboru projektów drogowych w trybie konkursowym

Głównym celem *Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020*, który stanowi integralny element Regionalnej Polityki Transportowej dla województwa dolnośląskiego jest opracowanie rankingu projektów drogowych przewidzianych do realizacji na poziomie regionalnym, opartych o obiektywne kryteria, zawierających harmonogram realizacji ze wskazaniem kluczowych etapów oraz koszty i źródła finansowania.

Tryb konkursowy dla projektów drogowych dedykowany jest inwestycjom w drogi lokalne, które będą stanowić element uzupełniający, a środki przeznaczone na ich dofinansowanie mogą osiągnąć maksymalnie 15% alokacji programu przeznaczonej na transport drogowy. W ramach tej alokacji możliwe do dofinansowania będą projekty dotyczące przebudowy lub rozbudowy dróg lokalnych. Elementem uzupełniającym projektów (do 25% wartości wydatków kwalifikowalnych w projekcie) mogą stanowić działania służące poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększeniu przepustowości i sprawności.

Projekty zgłaszane w trybie konkursowym podobnie jak inwestycje w trybie pozakonkursowym powinny być możliwe do realizacji w trakcie okresu programowania. W efekcie realizacji zgłoszonych projektów powinna nastąpić poprawa warunków ruchu, wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawa w dostępności transportowej obszaru realizacji inwestycji. Wszystkie zgłoszone w trybie konkursowym projekty powinny być oceniane przy pomocy jednolitych kryteriów wzorowanych na kryteriach trybu pozakonkursowego, które w sposób obiektywny pozwolą sklasyfikować zgłoszone projekty pod względem zgodności z celami opracowywanego dokumentu oraz innych dokumentów dotyczących rozwoju województwa dolnośląskiego. Wśród kryteriów jedno powinno pełnić rolę kryterium dostępowego i weryfikować czy inwestycja dotyczy drogi lokalnej zapewniającej **bezpośrednie**²¹ połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi (warunek ten określony został w Umowie Partnerstwa (UP) z 23 maja 2014 r.). UP stanowi również, że inwestycje w rozwój istniejącej lub stworzenie nowej infrastruktury powinny wspomagać rozwój gospodarczy poprzez zapewnienie właściwego dostępu do terenów inwestycyjnych, które finansowane są ze środków własnych beneficjenta lub w ramach projektu komplementarnego ze środków EFSI w ramach między innymi CT7 zgodnie z warunkami określonymi w Umowie Partnerstwa. Dlatego też, istnieje dodatkowa możliwość finansowania inwestycji w drogi lokalne zapewniających konieczne bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi. Jeżeli taki odcinek drogi lokalnej został już przebudowany i spełnia wymagane parametry techniczne – w takim przypadku można realizować bezpośrednio przylegający do niego odcinek tej samej drogi lokalnej (o tej samej kategorii i numerze) jeżeli jest to niezbędne dla osiągnięcia efektu sieciowego – w żadnym przypadku jednak nie dalej niż do najbliższego skrzyżowania z drogą krajową lub wojewódzką.

Takie same zasady mają zastosowanie do bezpośrednich połączeń dróg z:

- innymi sieciami TEN-T: kolejowymi, portami lotniczymi, portami morskimi, portami rzecznyymi,
- przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi zlokalizowanymi poza siecią TEN-T,
- istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (fizycznie istniejącymi, budowanymi lub planowanymi do budowy w obecnej perspektywie finansowej).

Ponadto pozostałe kryteria powinny weryfikować: stopień usprawnienia połączeń pomiędzy istotnymi generatorami ruchu w województwie, zgodność z dokumentami strategicznymi, występowanie konfliktów z obszarami przyrodniczymi prawnie chronionymi, wpływ inwestycji na rozwój zrównoważonego transportu oraz gotowość do realizacji zgłoszonego projektu.

²¹ Pod pojęciem „bezpośrednie” należy rozumieć drogi lokalne łączące się bezpośrednio z istniejącą, budowaną lub planowaną do budowy w obecnej perspektywie finansowej siecią TEN-T. Dlatego też o spełnieniu tego warunku można mówić jeżeli budowany lub przebudowywany odcinek drogi lokalnej fizycznie połączy się z węzłem autostrady lub drogi ekspresowej znajdującej się w sieci bazowej lub kompleksowej TEN-T.

4.1.3.4. Kryteria wyboru projektów kolejowych w trybie pozakonkursowym

Kryteria służące priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury kolejowej przewidywanych do realizacji w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych 2014-2020 odnoszą się wyłącznie do linii kolejowych o znaczeniu regionalnym. Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa pozwolą na stworzenie zestawu regionalnych list projektów priorytetowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2020.

Do przygotowania rankingu projektów dotyczących linii kolejowych o znaczeniu regionalnym posłużył zestaw kryteriów szczegółowo omówionych poniżej.

Nazwa kryterium	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
Kryterium zgodności z dokumentami strategicznymi	1
Kryterium położenia	10
Kryterium kompleksowości projektu	3
Kryterium skrócenia czasu dojazdu do miast regionalnych i subregionalnych	4
Kryterium zwiększenia prędkości pociągów	16
Kryterium zwiększenia elastyczności i niezawodności	5
Kryterium ruchowe	5
Kryterium dostosowania sieci stacji i przystanków kolejowych do zagospodarowania przestrzennego	1
Kryterium liczby mieszkańców wzdłuż linii kolejowych	4
Kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi	1
SUMA	50

TABELA 15. KRYTERIUM ZGODNOŚCI Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

Kryterium zgodności z dokumentami strategicznymi	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Projekt nieujęty strategicznych dokumentach o znaczeniu wojewódzkim	0	1
	Projekt wpisuje się w zapisy strategicznych dokumentów o znaczeniu wojewódzkim	1	

Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom za zgodność projektu z celami i kierunkami Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku oraz Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego Perspektywa 2020.

TABELA 16. KRYTERIUM POŁOŻENIA

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium położenia	Inwestycja łączy się z węzłami sieci TEN-T	1	10
	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma istotnymi ośrodkami generującymi ruch w województwie	2	
	Usprawnienie połączenia między co najmniej dwoma miastami subregionalnymi (ew. pomiędzy miastem subregionalnym a regionalnym) ²²²³	3	
	Usprawnienie połączenia miasta wojewódzkiego, regionalnego lub subregionalnego z linią znajdującą się w sieci TEN-T	4	

Kryterium położenia można podzielić na dwa rodzaje podkategorii, pierwsza z nich klasyfikuje inwestycje pod kątem ich połączenia z siecią TEN-T druga podkategoria punktuje poprawę połączeń istotnych ośrodków generujących ruch w województwie. Za ośrodki generujące znaczny ruch uznano miejscowości turystyczne oraz wszystkie miasta powiatowe. Ponadto szczególnie premiowane będą inwestycje zwiększające znaczenie kolei dla miast regionalnych i subregionalnych, wynikające z poprawy wzajemnych połączeń oraz dostępu tychże miast do sieci TEN-T.

TABELA 17. KRYTERIUM KOMPLEKSOWOŚCI PROJEKTU

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium kompleksowości projektu	Brak kompleksowości z innymi planowanymi z innymi zrealizowanymi/ realizowanymi/ planowanym inwestycjami	0	3
	Kontynuacja (przedłużenie, łączność) odcinka linii już zrealizowanego/ realizowanego/ zaakceptowanego do realizacji	3	

Kryterium kontynuacji weryfikuje korelacje projektu z innymi już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji projektami. Celem tego kryterium jest utworzenie spójnej regionalnej sieci kolejowej o wysokich parametrach. Przyjęta punktacja sprzyja tworzeniu długich ciągów komunikacyjnych o jednolitych parametrach i ogranicza negatywne efekty rozproszenia inwestycji kolejowych.

²² Definicja zgodna z Konsepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – miastem subregionalnym jest miejscowość licząca od 50 do 100 tys. mieszkańców

²³ Dotyczy połączeń wewnątrz- i międzywojewódzkich

TABELA 18. KRYTERIUM SKRÓCENIA CZASU DOJAZDU DO MIAST REGIONALNYCH I SUBREGIONALNYCH

	Procentowe skrócenie czasu podróży	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium skrócenia czasu dojazdu do miast regionalnych i subregionalnych	poniżej 10%	1	4
	10 – 20 %	2	
	20 – 30%	3	
	powyżej 30%	4	

Kryterium to ocenia wpływ na zwiększenie atrakcyjności pasażerskich przewozów kolejowych wynikające ze skrócenia czasu przejazdu. Przyjęta miara punktuje procentowe skrócenie średniego czasu podróży do miast regionalnych i subregionalnych z ośrodków powiatowych i innych stanowiących ważne węzły na sieci. Dla inwestycji przebiegającej przez kilka tego typu ośrodków bierze się pod uwagę odcinek z największym skróceniem czasu przejazdu. Dla odcinków obecnie nieobsługiwanych przez pociągi pasażerskie do porównania bierze się najbliższy odcinek równoważny.

TABELA 19. KRYTERIUM ZWIĘKSZENIA PRĘDKOŚCI POCIĄGÓW

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium zwiększenia prędkości pociągów	Likwidacja ograniczeń punktowych	1	16
	Występowanie odcinków z wykorzystaniem prędkości konstrukcyjnej na poziomie 40 – 50%	1	
	Występowanie odcinków z wykorzystaniem prędkości konstrukcyjnej na poziomie 30 – 40%	2	
	Występowanie odcinków z wykorzystaniem prędkości konstrukcyjnej na poziomie 20 – 30%	3	
	Występowanie odcinków z wykorzystaniem prędkości konstrukcyjnej na poziomie 10 – 20%	4	
	Występowanie odcinków z wykorzystaniem prędkości konstrukcyjnej na poziomie 0 – 10%	5	

W kryterium tym punktuje się inwestycje obejmujące odcinki sieci kolejowej będące w najgorszym stanie względem stanu pierwotnego. Celem kryterium jest poprawa warunków ruchu poprzez likwidację ograniczeń punktowych, zmniejszenie liczby tzw. „wąskich gardeł” oraz poprawa stanu infrastruktury kolejowej na odcinkach o najmniejszym stopniu wykorzystania prędkości konstrukcyjnej. Dla odcinków nieczynnych przyjmuje się, że wykorzystanie prędkości konstrukcyjnej wynosi 0%.

TABELA 20. KRYTERIUM ZWIĘKSZENIA ELASTYCZNOŚCI I NIEZAWODNOŚCI

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium zwiększenia elastyczności i niezawodności	Brak zmian w elastyczności i niezawodności linii	0	5
	Elektryfikacja odcinka linii	1	
	Zwiększenie przepustowości	2	
	Zwiększenie przepustowości i elektryfikacja	3	
	Szczególne zwiększenie przepustowości	4	
	Szczególne zwiększenie przepustowości i elektryfikacja	5	

Kryterium to ocenia wpływ projektu na zwiększenie przepustowości oraz możliwości prowadzenia ruchu różnymi typami pojazdów na liniach kolejowych. Wśród podkryteriów jedno dotyczy inwestycji zwiększających elastyczności linii, która może zostać osiągnięta poprzez elektryfikację umożliwiającą obsługę linii zarówno pojazdami spalinowymi jak i elektrycznymi. Dwa pozostałe kryteria dotyczą oceniają wpływ inwestycji na zwiększenie przepustowości odcinka rozumianej, jako możliwość przepuszczenia większej liczby pociągów lub par pociągów w określonej jednostce czasu. Jako szczególne zwiększenie przepustowości rozumie się budowę nowych odcinków linii kolejowych (w tym łącznic), budowę dodatkowych torów, przywrócenie do eksploatacji nieczynnych linii kolejowych. Punkty przyznane w poszczególnych podkryteriach nie sumują się.

TABELA 21. KRYTERIUM RUCHOWE

	liczba par pociągów pasażerskich w dni robocze	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium natężenia ruchu pasażerskiego	Poniżej 5	1	5
	5 – 10	2	
	10 – 15	3	
	15 - 20	4	
	Powyżej 20	5	

Kryterium to klasyfikuje projekty biorąc pod uwagę aktualną średniodobową liczbę par pociągów pasażerskich po danych odcinkach linii kolejowych. Punktacja nadaje priorytet dla inwestycji znajdujących się na najbardziej obciążonych ruchem odcinkach linii kolejowych. Efektem kryterium jest premiowanie inwestycji przynoszących najszybszy zwrot poniesionych nakładów i poprawa warunków ruchu dla jak największej ilości użytkowników. Punkty przyznane w poszczególnych podkryteriach nie sumują się.

TABELA 22. KRYTERIUM DOSTOSOWANIA SIECI STACJI I PRZYSTANKÓW KOLEJOWYCH DO ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium dostosowania sieci stacji i przystanków kolejowych do zagospodarowania przestrzennego	Zadanie nie przewiduje zmian w położenia stacji i przystanków kolejowych	0	1
	Planowane jest dostosowanie sieci stacji i przystanków kolejowych do zagospodarowania przestrzennego	1	

Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom, jeżeli inwestycja przewiduje zmianę lokalizacji punktów obsługi podróżnych. Celem kryterium jest premiowanie projektów poprawiających dostępność oraz atrakcyjność połączeń kolejowych, co może skutkować poprawą mobilności mieszkańców i korzystniejszym podziałem modalnym w przewozowych pasażerskich.

TABELA 23. KRYTERIUM LICZBY MIESZKAŃCÓW WZDŁUŻ LINII KOLEJOWEJ

Kryterium	Przedziały	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium liczby mieszkańców wzdłuż linii kolejowej	Do 25 %	1	4
	25 – 50 %	2	
	50 – 75 %	3	
	Powyżej 75%	4	

Kryterium to ocenia liczbę osób mieszkających w pasie dwóch kilometrów od linii kolejowej w stosunku do ogółu liczby mieszkańców gmin leżących w tym pasie oddziaływania planowanej inwestycji. Kryterium premiuje inwestycje zlokalizowane w obszarach o wysokiej gęstości zaludnienia. Celem kryterium jest zwiększenie atrakcyjności połączeń kolejowych maksymalnie dużej liczbie mieszkańców województwa, zwiększenie popytu na pasażerskie połączenia kolejowe, zmiana podziału modalnego w przewozach pasażerskich poprzez wprowadzanie zasad zrównoważonego rozwoju. Punkty przyznane w poszczególnych podkryteriach nie sumują się.

TABELA 24. KRYTERIUM KONFLIKTÓW Z OBSZARAMI PRZYRODNICZYMI

Kryterium	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi	Występuje konflikt z obszarami przyrodniczymi	0	1
	Brak konfliktu z obszarami przyrodniczymi	1	

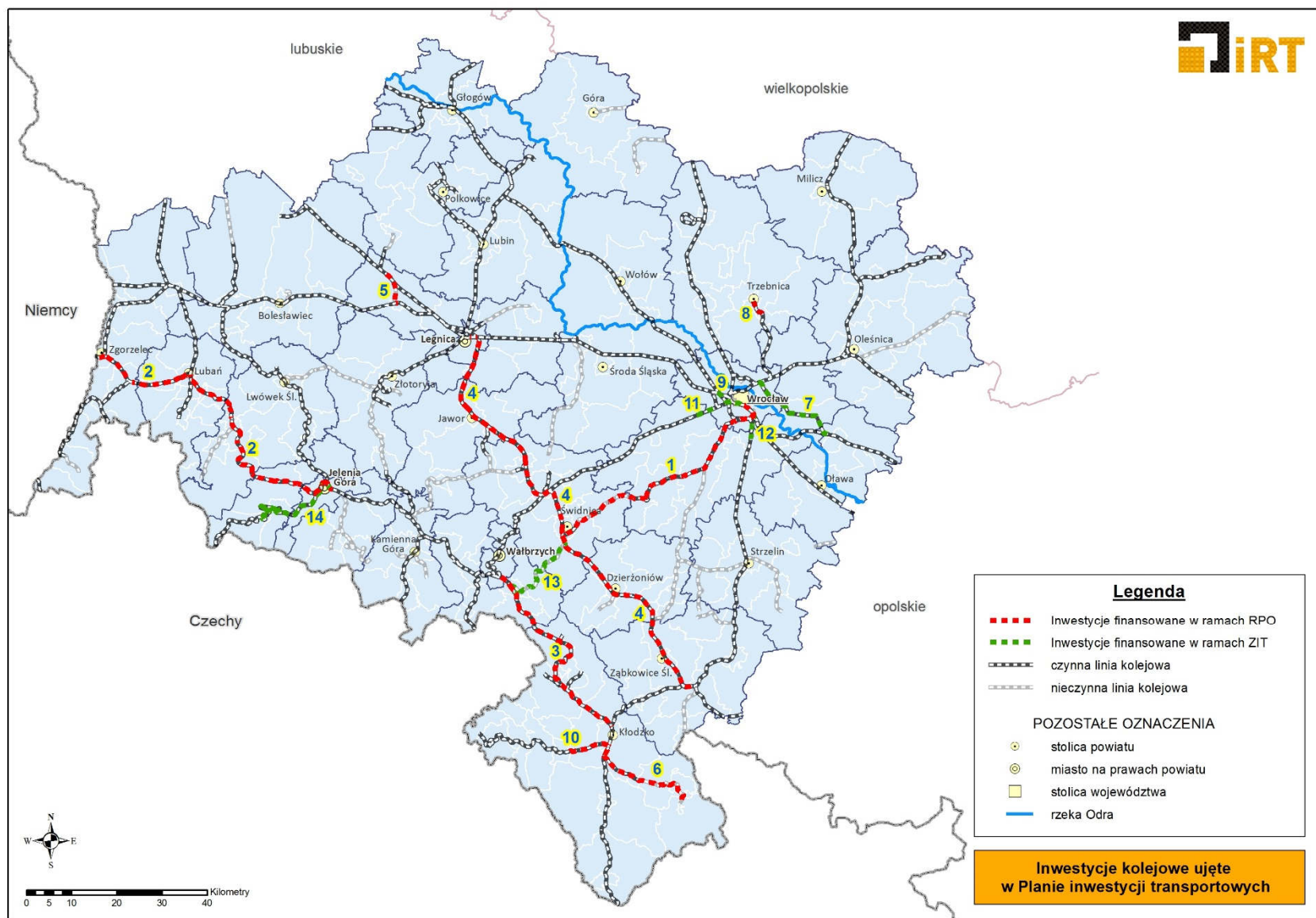
Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom wyłącznie, jeżeli inwestycja nie mieści się na szczególnie cennych przyrodniczo obszarach. Za obszary takie uważa się tereny objęte ochroną prawną w ramach programu Natura 2000 mieszczące się w granicach parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych oraz obszarów chronionego krajobrazu.

4.1.3.4.1. Lista projektów kolejowych (kolorem żółtym oznaczone zostały inwestycje realizowane w ramach związków ZIT)

Lp	Nazwa zadania	Kryterium zgodności z dokumentami strategicznymi	Kryterium położenia	Kryterium kompleksowości projektu	Kryterium skrócenia czasu dojazdu do miast regionalnych i subregionalnych	Kryterium zwiększenia prędkości	Kryterium zwiększenia elastyczności i niezawodności	Kryterium ruchowe	Kryterium dostosowania sieci stacji i przystanków kolejowych do zagospodarowania przestrzennego	Kryterium liczby mieszkańców wzdłuż linii kolejowych	Kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi	SUMA
1	Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Główny – Świdnica Kraszowice wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto	1	10	3	1	12	4	1	1	2	1	36
2	Remont linii nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec wraz z elektryfikacją na odcinku Lubań Śl. - Zgorzelec	1	7	3	4	4	3	2	1	3	0	28
3	Remont linii nr 286 na odcinku Wałbrzych - Kłodzko	1	7	3	3	10	0	1	0	1	0	26
4	Rewitalizacja linii nr 137 na odcinku Legnica – Kamieniec Żąbkowicki	1	10	3	2	2	2	2	1	3	0	26
5	Rewitalizacja linii kolejowej nr 316 na odcinku Chojnów – Rokitki	0	1	3	2	5	4	1	1	3	1	21
6	Rewitalizacja linii kolejowej nr 322 na odcinku Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie	1	3	0	1	8	4	1	1	2	0	21
7	Rewitalizacja linii nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF	1	5	3	1	2	4	1	1	1	1	20
8	Rewitalizacja linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica II Etap (na odcinku Brochocin Trzebnicki – Trzebnica)	1	3	3	1	2	2	3	0	4	1	20
9	Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór	1	1	3	1	1	0	5	1	2	1	16
10	Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Polanica Zdrój	1	1	3	0	6	0	2	0	2	1	16
11	Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny	1	1	3	1	1	0	4	1	1	1	14

12	Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny	1	1	3	1	1	0	3	1	2	1	14
13	Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój	0	1	0	1	5	4	1	1	1	0	14
14	Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra nr 274 i 311	1	1	3	1	1	0	2	1	3	0	13

RYSUNEK 67. ORIENTACYJNE ROZMIESZCZENIE INWESTYCJI KOLEJOWYCH UJĘTYCH W PLANIE



4.1.3.5. Kryteria wyboru projektów kolejowych w trybie konkursowym

Analogicznie jak w przypadku inwestycji drogowych, głównym celem dokumentu jest opracowanie rankingu projektów kolejowych o znaczeniu regionalnym, opartych o obiektywne kryteria, zawierających harmonogram realizacji ze wskazaniem kluczowych etapów oraz koszty i źródła finansowania.

Projekty zgłaszane w trybie konkursowym w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych 2014-2020 powinny odnosić się wyłącznie do infrastruktury kolejowej o znaczeniu regionalnym i być możliwe do realizacji w trakcie okresu programowania. Wszystkie zgłoszone w trybie konkursowym projekty oceniane będą przy pomocy jednolitych wzorowanych na kryteriach opracowanych dla trybu pozakonkursowego, które w sposób obiektywny pozwolą sklasyfikować zgłoszone projekty pod względem zgodności z celami opracowywanego dokumentu oraz innych dokumentów dotyczących rozwoju województwa dolnośląskiego. Zgłaszane projekty powinny prowadzić do zwiększenia konkurencyjności i dostępności transportu kolejowego, efektywniejszego wykorzystania infrastruktury oraz taboru kolejowego, zwiększenia bezpieczeństwa, obniżenia kosztów utrzymania, zwiększenia rentowności przewozów. Kryteria konkursowe powinny weryfikować: zgodność z dokumentami strategicznymi, możliwość zwiększenia bezpieczeństwa ruchu, poprawy rentowności przewozów kolejowych, poprawy jakości obsługi podróżnych, dostosowanie sieci stacji i przystanków kolejowych do obecnego zagospodarowania przestrzennego i występowania konfliktów z obszarami przyrodniczymi prawnie chronionymi.

W ramach tej alokacji możliwe do dofinansowania będą projekty istotne w skali regionalnego systemu transportu kolejowego tj. inwestycje punktowe przeznaczone do obsługi transportu pasażerskiego lub towarowego, w tym zapewniające wzrost efektywności zarządzania przewozami kolejowymi oraz podnoszące standard obsługi klientów korzystających z usług kolejowych, także w ramach kolei aglomeracyjnej. Wydatki na infrastrukturę punktową mogą stanowić maksymalnie 15% alokacji przeznaczonej na infrastrukturę kolejową (całość alokacji na działanie 5.2 *System transportu kolejowego* nie zawiera alokacji na tabor).

4.1.3.6. Inwestycje na drogach wojewódzkich oraz liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym przewidziane do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych 2014 - 2020

TABELA 25. LISTA PROJEKTÓW DROGOWYCH I KOLEJOWYCH PRZEWIDZIANYCH DO REALIZACJI W TRYBIE POZAKONKURSOWYM WSKAZANYCH W STRATEGIACH ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH

ZIT	Priorytet Inwestycyjny w ramach RPO WD na lata 2014 - 2023	Nazwa projektu	Beneficjent	Lokalizacja
ZIT WrOF	PI 5.1	Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu	Gmina Wrocław	Wrocław
		Przebudowa dróg w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342 (ul. Zajączkowska, ul. Pęgowska, ul. Pełczyńska, ul. Obornicka)		
		Rozbudowa ul. Wilkszyńskiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 336		
		Rozbudowa ul. Osobowickiej od Obwodnicy Śródmiejskiej do ul. Lipskiej – droga wojewódzka nr 327		
		Przebudowa mostu Żernickiego w ciągu ul. Żernickiej - droga wojewódzka nr 362		
		Budowa drogi wojewódzkiej będącej łącznikiem dróg nr 340 i 451	DSDiK	Oleśnica (gmina miejska)
		Poprawa dostępności transportowej dróg wojewódzkich w miejscowości Oborniki Śląskie		Oborniki Śląskie

		Modernizacja ul. Dobroszyckiej od ul. Wojska Polskiego do węzła Dąbrowa drogi S8		Oleśnica (gmina wiejska i miejska)
	PI 5.2	Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór	PKP PLK	Wrocław
		Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny		Kąty Wrocławskie
		Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny		Siechnice
		Rewitalizacja linii kolejowej nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce - Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF		Wrocław, Czernica, Jelcz-Laskowice
ZIT AW	PI 5.1	Modernizacja dróg wojewódzkich nr 367 i 381 na obszarze gmin Boguszów-Gorce i Wałbrzych wraz z budową obwodnicy Boguszowa-Gorc i dzielnicy Sobięcin w Wałbrzychu („Droga Sudecka”)	Gmina Wałbrzych, DSDiK	Boguszów-Gorce, Wałbrzych
		Modernizacja ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie będących łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką a centrum miasta oraz noworudzką podstrefą WSSE INVEST PARK i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie ²⁴	DSDiK	Nowa Ruda (gmina miejska)
	PI 5.2	Modernizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice-Jedlina Zdrój	PKP PLK	Świdnica (gmina wiejska i miejska), Walim, Jedlina-Zdrój
ZIT AJ	PI 5.1	Obwodnica południowa Jeleniej Góry- Etap II ²⁵	Gmina Jelenia Góra	Jelenia Góra
	PI 5.2	Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra nr 274 i 311 /Kolei Aglomeracyjnej	PKP PLK	Jelenia Góra, Piechowice

4.1.3.7. Wskazanie głównych kierunków rozwoju sieci dróg wojewódzkich i linii kolejowych o znaczeniu regionalnym w ramach EFRR 2014 – 2020

²⁴ projekt możliwy do złożenia po zmianie kategorii drogi z gminnej na wojewódzką

²⁵ południowa obwodnica Jeleniej Góry planowana jest do realizacji w klasie drogi wojewódzkiej. Po jej wybudowaniu zarządca wystąpi do Sejmiku Województwa Dolnośląskiego o ustalenie przebiegu drogi wojewódzkiej nr 376 na istniejącej drodze, (która jest przedmiotem projektu) w trybie art. 6 ust. 3 ustawy o drogach publicznych

4.1.3.7.1. Harmonogram realizacji oraz plan finansowania inwestycji drogowych

LP.	Charakter inwestycji				Podmiot odpowiedzialny za finansowanie					Harmonogram realizacji				
	Inwestycja	Lokalizacja	Przedsięwzięcie realizowane ze strategii województwa	łączna długość inwestycji [km]	Beneficjent	Koszt całkowity [zł]	Planowany poziom współfinansowania RPO WD [zł]	Planowany poziom współfinansowania z BWD	Planowany poziom współfinansowania z innych źródeł	Uzyskanie decyzji środowiskowej	Pozwolenie na budowę	Studium wykonalności	Przetarg na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Połączenie miast Dolnego Śląska na odcinku Bolesławiec – Lwówek Śląski drogą wojewódzką nr 297 wraz z budową południowo – wschodniego obejścia Bolesławca (etap III)	miasto i gmina Bolesławiec	Kompleksowe remonty i modernizacje dróg wojewódzkich i powiatowych łączących miasta Dolnego Śląska	20,143	Województwo Dolnośląskie	75 000 000	63 750 000	11 250 000	0	zakończono	zakończono	zakończono	I kw. 2016	II kw. 2019
2	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Radoszyce – Gawrony wraz z budową obwodnic miejscowości Nieszczycze i Brodowice – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	gmina Rudna	Kontynuacja budowy przepraw przez Odrę wraz z ich powiązaniem z systemem infrastruktury drogowej	9	Województwo Dolnośląskie	29 839 381	23 676 298	6 163 101	0	zakończono	zakończono	zakończono	zakończono	II kw. 2018
3	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi wojewódzkiej nr 341 do drogi powiatowej nr 1353D w m. Radech – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	gmina Brzeg Dolny	jw.	5,4	Województwo Dolnośląskie	60 000 000	51 000 000	5 843 955	3 156 045	zakończono	zakończono	zakończono	I kw. 2016	IV kw. 2018
4	Przebudowa dróg wojewódzkich nr 367 i 381 na obszarze gmin Boguszów-Gorce i Wałbrzych wraz z budową obwodnicy Boguszowa-Gorc i dzielnicy Sobiecin w Wałbrzychu (Droga Sudecka)	Wałbrzych, gmina Boguszów-Gorce	Realizacja projektu Trasa Sudecka relacji Zgorzelec – Jelenia Góra – Wałbrzych - Paczków integrującej południowy obszar Województwa Dolnośląskiego	8,5	Województwo dolnośląskie, gmina Wałbrzych	60 260 000	51 221 000	0	9 039 000	I kw. 2016	I kw. 2016	I kw. 2016	I kw. 2016	IV kw. 2020
5	Budowa obwodnicy Dzierżoniowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382 (od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 383 ul. Jana Kilińskiego wraz z rondem do włączenia w drogę wojewódzką nr 382 ul. Świdnicka) – jako realizacja projektu trasy sudeckiej	miasto Dzierżoniów, gmina Pieszycy	jw.	3,021	Województwo Dolnośląskie	35 000 000	29 750 000	5 250 000	0	zakończono	zakończono	zakończono	I kw. 2016	II kw. 2019
6	Przebudowa ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie będących łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką a centrum miasta oraz noworudzką podstrefą WSSE INVEST PARK i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie	gmina Nowa Ruda	Realizacja projektu Trasa Sudecka relacji Zgorzelec – Jelenia Góra – Wałbrzych - Paczków integrującej południowy obszar Województwa Dolnośląskiego	4	Województwo Dolnośląskie	10 230 000	8 695 500	0	1 534 500	I kw. 2016	IV kw. 2015	I kw. 2016	II kw. 2016	IV kw. 2018
7	Przebudowa drogowego mostu Żernickiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 362 we Wrocławiu	Wrocław	Kompleksowe remonty i modernizacje dróg wojewódzkich i powiatowych łączących miasta Dolnego Śląska	0,187	gmina Wrocław	13 391 000	9 253 942,20	0	4 137 057,8	zakończono	I kw. 2016	zakończono	II kw. 2016	II 2017
8	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 2060D w m. Zabór Wielki do włączenia do drogi powiatowej nr 2059D – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	gmina Miękinia	Kontynuacja budowy przepraw przez Odrę wraz z ich powiązaniem z systemem infrastruktury drogowej	3,9	Województwo Dolnośląskie	44 000 000	37 400 000	6 600 000	0	zakończono	zakończono	zakończono	zakończono	IV kw. 2018
9	Budowa drogi wojewódzkiej od węzła A4 Bielany Wrocławskie (ul. Karkonoska) do drogi wojewódzkiej nr 395 (do ronda Żerniki Wrocławskie) i do granicy Wrocławia (ul. Buforowa)	Wrocław, gmina Kobierzyce, gmina Siechnice	Dokończenie budowy wschodniej obwodnicy Wrocławia (Żerniki Wr. – Bielany Wr., Łany – Długołęka do węzła z S8 poprzez istniejący łącznik – DK 98	6,2	Województwo Dolnośląskie	90 000 000	67 500 000	1 050 000	21 450 000	II kw. 2018	II kw. 2018	II kw. 2018	I kw. 2017	IV kw. 2020
10	Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu	Wrocław	Kompleksowe remonty i modernizacje dróg wojewódzkich i powiatowych łączących miasta Dolnego Śląska	2,9	gmina Wrocław	75 676 574	52 296 819,50	0	23 379 754,50	zakończono	II kw. 2016	III/IV kw. 2016	II kw. 2016	IV kw. 2018
11	Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98	Wrocław, gmina Czernica, gmina Długołęka	Dokończenie budowy wschodniej obwodnicy Wrocławia (Żerniki Wr. – Bielany Wr., Łany – Długołęka do węzła z S8 poprzez istniejący łącznik – DK 98	9,85	Województwo Dolnośląskie	150 000 000	127 500 000	11 000 000	11 500 000	II kw. 2017	II kw. 2017	zakończono	I kw. 2016	IV kw. 2019

12	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 km ok. 32+060 – 36+880 na odcinku Luboszyce – Ciechanów – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	gmina Jemielno	Kontynuacja budowy przepraw przez Odrę wraz z ich powiązaniem z systemem infrastruktury drogowej	4,8	Województwo Dolnośląskie	38 500 000	32 725 000	5 775 000	0	IV kw. 2016	I kw. 2018	II kw. 2017	I kw. 2017	IV kw. 2019
13	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 379 od ronda ul. Uczniowskiej w m. Stary Julianów do ronda ul. Wałbrzyskiej w m. Świdnica – jako realizacja projektu trasy sudeckiej	miasto i gmina Świdnica, gmina Walim	Realizacja projektu Trasa Sudecka relacji Zgorzelec – Jelenia Góra – Wałbrzych - Paczków integrującej południowy obszar Województwa Dolnośląskiego	11,1	Województwo Dolnośląskie	30 000 000	25 500 000	4 500 000	0	I kw. 2018	II kw. 2018	I kw. 2018	I kw. 2017	II kw. 2020
14	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Budowa obwodnicy Góry w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	gmina Góra	Kontynuacja budowy przepraw przez Odrę wraz z ich powiązaniem z systemem infrastruktury drogowej	3,5	Województwo Dolnośląskie	28 500 000	24 225 000	4 275 000	0	IV kw. 2016	I kw. 2017	zakończono	zakończono	III kw. 2018
15	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Budowa obejścia m. Rynarcice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	gmina Rudna	Kontynuacja budowy przepraw przez Odrę wraz z ich powiązaniem z systemem infrastruktury drogowej	2,2	Województwo Dolnośląskie	8 000 000	6 800 000	1 200 000	0	III kw. 2018	III kw. 2018	I kw. 2019	II kw. 2019	IV kw. 2022
16	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce (Budowa drogi wojewódzkiej nr 451 – wschodniej obwodnicy Oleśnicy, Modernizacja ul. Dobroszyckiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340 od ul. Wojska Polskiego do węzła Dąbrowa drogi S 8)	miasto i gmina Oleśnica	Kompleksowe remonty i modernizacje dróg wojewódzkich i powiatowych łączących miasta Dolnego Śląska	2,5+ 1,32	Województwo Dolnośląskie	24 000 000	20 400 000	3 000 000	600 000	IV kw. 2017	II kw. 2018	IV kw. 2017	IV kw. 2016	IV kw. 2019
17	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w m. Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 1289D do drogi wojewódzkiej nr 340 m. Bukowice	gmina Brzeg Dolny	Kontynuacja budowy przepraw przez Odrę wraz z ich powiązaniem z systemem infrastruktury drogowej	5,688	Województwo Dolnośląskie	63 200 000	53 720 000	6 280 000	0	IV kw. 2018	IV kw. 2018	zakończono	II kw. 2019	IV kw. 2022
18	Budowa obwodnicy Szczawna-Zdrój etap III	Wałbrzych, gmina Stare Bogaczowice, gmina Szczawno-Zdrój	Realizacja projektu Trasa Sudecka relacji Zgorzelec – Jelenia Góra – Wałbrzych - Paczków integrującej południowy obszar Województwa Dolnośląskiego	5,65	Województwo Dolnośląskie, gmina Wałbrzych	200 000 000	170 000 000	30 000 000	0	IV kw. 2018	zakończono	I kw. 2019	II kw. 2019	IV kw. 2022
19	Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich na obszarze Dolnego Śląska w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 w km 74+300 - 90+300	gmina i miasto Bolesławiec, gmina Lwówek Śl.	Kompleksowe remonty i modernizacje dróg wojewódzkich i powiatowych łączących miasta Dolnego Śląska	29	Województwo Dolnośląskie	26 000 000	13 600 000	12 400 000	0	IV kw. 2018	IV kw. 2018	I kw. 2019	II kw. 2019	IV kw. 2022
20	Przebudowa ul. Wilkszyńskiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 336 we Wrocławiu	Wrocław	jw.	2,2	gmina Wrocław	7 900 000	5 459 349,60	0	2 440 650,40	IV kw. 2016	IV kw. 2016	IV kw. 2016	IV kw. 2016	IV kw. 2017
21	Rozbudowa ul. Osobowickiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 327 we Wrocławiu	Wrocław	jw.	1,3	gmina Wrocław	26 820 212	18 534 292,50	0	8 285 919,50	zakończono	II kw. 2018	VII 2018	II kw. 2018	IV kw. 2019
22	Przebudowa ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342 we Wrocławiu	Wrocław	jw.	5,75	gmina Wrocław	20 000 000	13 821 137,70	0	6 178 862,30	IV kw. 2017	IV kw. 2017	II kw. 2017	I kw. 2018	IV kw. 2019
23	Obwodnica południowa Jeleniej Góry - etap II	Jelenia Góra	jw.	5,2	gmina Jelenia Góra	58 800 000	38 024 100	0	20 855 900	VI 2016	VIII 2016	VI 2016	III kw. 2016	IV kw. 2018
24	Budowa obejścia m. Złotoryja - etapami	miasto i gmina Złotoryja	jw.	1,519	Województwo Dolnośląskie	4 892 705	4 158 799	739 906	0	zakończono	I kw. 2018	IV kw. 2017	I kw. 2017	III kw. 2019
25	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 wraz z obwodnicą Bolesławca – etap II	miasto i gmina Bolesławiec	jw.	6,03	Województwo Dolnośląskie	205 000 000	174 250 000	30 750 000	0	IV kw. 2018	IV kw. 2018	zakończono	II kw. 2019	IV kw. 2022
26	Budowa obwodnicy Strzegomia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 374 i drogi krajowej nr 5	gmina Strzegom	jw.	11,161	Województwo Dolnośląskie	29 000 000	24 650 000	4 350 000	0	IV kw. 2018	IV kw. 2018	I kw. 2019	II kw. 2019	IV kw. 2022
27	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 374 na odcinku od m. Świebodzice do drogi krajowej nr 5 w m. Strzegom	gmina Strzegom, gmina Świebodzice	jw.	10,187	Województwo Dolnośląskie	26 470 000	22 499 500	3 970 500	0	III kw. 2019	III kw. 2019	IV kw. 2019	I kw. 2020	II kw. 2023
28	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Góra – węzeł S5 Leszno Płd. w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Góra – gr. województwa dolnośląskiego	gmina Góra	Kontynuacja budowy przepraw przez Odrę wraz z ich powiązaniem z systemem infrastruktury drogowej	15,46	Województwo Dolnośląskie	5 000 000	4 250 000	375 000	375 000	IV kw. 2018	IV kw. 2018	I kw. 2019	II kw. 2019	IV kw. 2022
29	Budowa obwodnicy Strzelina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395	gmina Strzelin	Kompleksowe remonty i modernizacje dróg wojewódzkich i powiatowych łączących miasta Dolnego Śląska	5,2	Województwo Dolnośląskie	60 250 000	51 212 500	9 037 500	0	III kw. 2019	III kw. 2019	IV kw. 2019	I kw. 2020	II kw. 2023

30	Budowa obwodnicy Wołowa	gmina Wołów	jw.	6,74	Województwo Dolnośląskie	54 260 000	46 121 000	8 139 000	0	III kw. 2019	III kw. 2019	IV kw. 2019	I kw. 2020	II kw. 2023
31	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 342 od drogi wojewódzkiej nr 341 w m. Pęgów do północnej granicy m. Wrocławia	gmina Oborniki Śl., gmina Wisznia Mała	jw.	5,48	Województwo Dolnośląskie	60 900 000	51 765 000	9 135 000	0	III kw. 2019	III kw. 2019	IV kw. 2019	I kw. 2020	II kw. 2023
32	Budowa północnej obwodnicy Oławy	miasto i gmina Oława	jw.	4,3	Województwo Dolnośląskie	147 000 000	124 950 000	22 050 000	0	III kw. 2019	III kw. 2019	IV kw. 2019	I kw. 2020	II kw. 2023
33	Poprawa dostępności transportowej dróg wojewódzkich nr 343, nr 342, nr 340 w miejscowości Oborniki Śląskie	gmina Oborniki Śl.	jw.	3,8	Województwo Dolnośląskie	10 000 000	8 500 000	750 000	750 000	IV kw. 2017	I kw. 2018	IV kw. 2017	II kw. 2017	II kw. 2019
34	Przebudowa dróg na terenie Województwa Dolnośląskiego realizowany w formule ppp (Trzebnica S5 - Oborniki Śl. – Bukowice)	powiat Trzebnicki, powiat Wołowski	jw.	21,5	Województwo Dolnośląskie	30 000 000	25 500 000	4 500 000	0	III kw. 2019	III kw. 2019	IV kw. 2019	I kw. 2020	II kw. 2023

4.1.3.7.2. Harmonogram realizacji oraz plan finansowania inwestycji kolejowych

LP.	Charakter inwestycji				Podmiot odpowiedzialny za finansowanie					Harmonogram realizacji				
	Inwestycja	Lokalizacja	Przedsięwzięcie realizowane ze strategii województwa	Łączna długość inwestycji [km]	Beneficjent	Koszt całkowity [zł]	Planowany poziom współfinansowania RPO WD [zł]	Planowany poziom współfinansowania z BWD	Planowany poziom współfinansowania z innych źródeł	Uzyskanie decyzji środowiskowej	Pozwolenie na budowę	Studium wykonalności	Przetarg na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Główny – Świdnica Kraszowice wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto	Wrocław, powiat wrocławski, powiat Świdnicki	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury Wrocławskiego Węzła Kolejowego, w tym budowa nowych stacji i odcinków torów umożliwiające bezpośredni dojazd do głównych generatorów ruchu o znaczeniu metropolitalnym, regionalnym i aglomeracyjnym	60,1	PKP PLK	151 000 000	128 350 000	0	22 650 000	IV kw. 2017	I kw. 2018	III kw. 2018	IV kw. 2019	II kw. 2023
2	Remont linii nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec wraz z elektryfikacją na odcinku Lubań Śl. – Zgorzelec	Jelenia Góra, powiat jeleniogórski, powiat lubański, powiat lwówecki, powiat zgorzelecki	Dostosowanie infrastruktury kolejowej do wymagań oraz wyzwań współczesności i przyszłości na Dolnym Śląsku, poprzez wysokosprawne powiązania sieci głównych i subregionalnych ośrodków wzdłuż linii: Wrocław – Świdnica – Wałbrzych – Jelenia Góra wraz z rozwinięciem możliwości powiązań w kierunku Pragi, Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Opole, Poznań – Leszno - Wrocław – Kłodzko – Międzyzlesie, Zielona Góra – Wrocław, Głogów – Lubin – Legnica – Jawor – Świdnica – Dzierżoniów – Kamieniec Żąbkowicki – Nysa, Wrocław – Świdnica – Dzierżoniów	75,8	PKP PLK	190 400 000	161 840 000	0	28 560 000	IV kw. 2017	IV kw. 2017	I kw. 2018	II kw. 2019	II kw. 2023
3	Remont linii nr 286 na odcinku Wałbrzych - Kłodzko	Wałbrzych, powiat kłodzki, powiat wałbrzyski	Remonty infrastruktury kolejowej likwidujące wszystkie ograniczenia prędkości poniżej prędkości konstrukcyjnej linii	50,6	PKP PLK	301 000 000	255 850 000	0	45 150 000	II kw. 2019	III kw. 2019	I kw. 2020	II kw. 2020	II kw. 2023
4	Rewitalizacja linii nr 137 na odcinku Legnica – Kamieniec Żąbkowicki	Legnica, powiat dzierżoniowski, powiat jaworski, powiat legnicki, powiat świdnicki, powiat żąbkowicki	jw.	106,8	PKP PLK	215 000 000	182 750 000	0	32 250 000	II kw. 2018	III kw. 2018	I kw. 2019	II kw. 2019	II kw. 2023
5	Rewitalizacja linii kolejowej nr 316 na odcinku Chojnów - Rokitki	miasto i gmina Chojnów	jw.	8,2	PKP PLK	16 500 000	14 025 000	0	2 475 000	I kw. 2019	II kw. 2019	IV kw. 2019	I kw. 2022	II kw. 2023
6	Rewitalizacja linii kolejowej nr 322 na odcinku Kłodzko Nowe - Stronie Śląskie	powiat kłodzki	Budowa sprawnego, zintegrowanego, cyklicznego systemu regionalnego transportu zbiorowego docierającego do głównych generatorów ruchu w regionie, wszystkich miast szczebla powiatowego oraz miejscowości turystycznych, zintegrowanego w węzłach przesiadkowych z podsystemami transportowymi szczebla lokalnego i powiatowego	27	PKP PLK	121 500 000	103 275 000	0	18 225 000	II kw. 2019	III kw. 2019	I kw. 2020	II kw. 2021	II kw. 2023
7	Rewitalizacja linii nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce - Wrocław Sołtysowice	Wrocław, gmina Czernica, gmina Jelcz-Laskowice	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury Wrocławskiego Węzła Kolejowego, w tym budowa nowych stacji i odcinków torów umożliwiające bezpośredni dojazd do głównych generatorów ruchu o znaczeniu metropolitalnym, regionalnym i aglomeracyjnym	21,04	PKP PLK	71 819 455,91	49 631 331,32	0	22 188 124,59	VII 2018	X 2018	XII 2017	III kw. 2018	IX 2019
8	Rewitalizacja linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica II Etap (na odcinku Brochocin Trzebnicki – Trzebnica)	gmina Trzebnica	Remonty infrastruktury kolejowej likwidujące wszystkie ograniczenia prędkości poniżej prędkości konstrukcyjnej linii	5,06	Województwo Dolnośląskie	10 500 000	8 925 500	1 574 500	0	nie dotyczy	III kw. 2016	III kw. 2016	III kw. 2016	IV kw. 2016
9	Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór	Wrocław	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury Wrocławskiego Węzła Kolejowego, w tym budowa nowych stacji i odcinków torów umożliwiające bezpośredni dojazd do głównych generatorów ruchu o znaczeniu metropolitalnym, regionalnym i aglomeracyjnym	0,2	PKP PLK	10 590 300	7 318 500	0	3 271 800	III 2017	I 2018	III 2017	III kw. 2017	III 2019
10	Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Polanica Zdrój	miasto i gmina Kłodzko, gmina Polanica-Zdrój	Budowa sprawnego, zintegrowanego, cyklicznego systemu regionalnego transportu zbiorowego docierającego do głównych generatorów ruchu w regionie, wszystkich miast szczebla powiatowego oraz miejscowości turystycznych, zintegrowanego w węzłach przesiadkowych z podsystemami transportowymi szczebla lokalnego i powiatowego	10,2	PKP PLK	33 000 000	28 050 000	0	4 950 000	II kw. 2021	II kw. 2021	IV kw. 2021	II kw. 2022	II kw. 2023
11	Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez	gmina Kąty Wrocławskie	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury Wrocławskiego Węzła Kolejowego, w tym budowa nowych stacji i odcinków torów umożliwiające bezpośredni dojazd do głównych	0,15	PKP PLK	5 916 000	4 088 292,68	0	1 827 707,32	III 2017	I 2018	III 2017	III kw. 2017	II 2019

	budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny		generatorów ruchu o znaczeniu metropolitalnym, regionalnym i aglomeracyjnym										
12	Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny	gmina Siechnice	jw.	0,15	PKP PLK	5 904 000	4 080 000	0	1 824 000	III 2017	I 2018	III 2017	III kw. 2017 II 2019
13	Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice - Jedlina-Zdrój	miasto i gmina Świdnica, gmina Jedlina-Zdrój, gmina Walim	Budowa sprawnego, zintegrowanego, cyklicznego systemu regionalnego transportu zbiorowego docierającego do głównych generatorów ruchu w regionie, wszystkich miast szczebla powiatowego oraz miejscowości turystycznych, zintegrowanego w węzłach przesiadkowych z podsystemami transportowymi szczebla lokalnego i powiatowego	24,41	PKP PLK	108 104 700	74 706 500	0	33 398 2000	II kw. 2018	II kw. 2018	II kw. 2018	II kw. 2018 IV kw. 2020
14	Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław - Jelenia Góra nr 274 i 311	Jelenia Góra, gmina Piechowice	jw.		PKP PLK	18 341 036, 46	12 674 700	0	5 666 336,46	III kw. 2016	III kw. 2016	III kw. 2016	II kw.2016 III kw. 2019

4.1.3.8. Pożądane efekty podjętych działań

Inwestycje wyłonione w ramach *Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020* będą wsparciem dla sieci TEN-T i mogą razem stanowić o efektywnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci transportowej województwa dolnośląskiego. Po zrealizowaniu inwestycji, zakłada się:

- Zwiększenia dostępności transportowej obszarów zmarginalizowanych do Wrocławia i do głównych miast regionu,
- Poprawy dostępności do międzynarodowej sieci transportowej,
- Poprawy warunków podróży i szybkich połączeń pomiędzy głównymi miastami województwa dolnośląskiego,
- Poprawy bezpieczeństwa na drogach poza miejscowościami jak i wewnątrz miejscowości uzyskanej m.in. poprzez budowę obwodnic, obejść i poprawę parametrów technicznych dróg,
- Eliminacji „wąskich gardeł” zmniejszających komfort podróży i wpływających negatywnie na poziom swobody ruchu,
- Usprawnienia połączeń z ośrodkami turystycznymi i uzdrowiskowymi będącymi wizytówką regionu, co może przyczynić się do znacznego zwiększenia jego atrakcyjności gospodarczej i turystycznej,
- Obniżenia kosztów transportu i zmniejszenia oddziaływania presji na środowisko naturalne poprzez zwiększenie płynności ruchu,
- Poprawy oferty przewozowej kolei, która staje się poważną konkurencją dla indywidualnego transportu,
- Wzrostu udziału ekologicznego transportu niskoemisyjnego w podziale modalnym zadań przewozowych,
- Zwiększenia zasięgu przewozów kolejowych co zapobiegnie marginalizacji i wykluczeniu obszarów,
- Poprawy mobilności mieszkańców województwa sprzyjającej m.in. codziennym dojazdom do pracy.

Tak zrealizowana sieć transportowa ma przyczynić się do zwiększenia spójności terytorialnej regionu. Dolny Śląsk stanie się obszarem atrakcyjnym do zamieszkania i do pracy, dzięki czemu znacznie wzrośnie jego konkurencyjność. Sieć dróg o wysokich parametrach technicznych i sprawnie funkcjonująca kolej przyczynią się do lepszej dostępności komunikacyjnej, a co za tym idzie wpłyną pozytywnie na jego atrakcyjność inwestycyjną. Wszystkie te aspekty dążą do poprawy jakości życia mieszkańców Dolnego Śląska.

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

Plan inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 ma za zadanie usprawnienie procesu przygotowania, wdrożenia, monitorowania oraz rozliczenia inwestycji transportowych w perspektywie 2014 – 2020. Tym samym musi opierać się o wysoką zdolność instytucjonalną beneficjentów oraz poszczególnych instytucji zaangażowanych we wdrażanie projektów transportowych o znaczeniu regionalnym.

Głównymi beneficjentami środków UE w ramach RPO WD 2014 – 2020 w zakresie infrastruktury transportowej o znaczeniu regionalnym jest Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Podmioty te cechują się dużym przygotowaniem w zakresie potencjału instytucjonalnego do perspektywy 2014-2020, ze względu na wykwalifikowane zaplecze kadrowe oraz doświadczenie zdobyte w perspektywie finansowej 2007- 2013. Posiadana wiedza zostanie wykorzystana w celu dalszego usprawnienia procesu realizacji projektów.

Ponadto w perspektywie 2014 – 2020 mamy do czynienia z nowym instrumentem jakim są Zintegrowane Inwestycje Terytorialne. Instrument ten dedykowany jest przede wszystkim zintegrowanym działaniom na rzecz rozwoju obszarów miejskich, o których mowa w art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Zgodnie z ww. rozporządzeniem oraz Rozporządzeniem

Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013, państwo członkowskie lub instytucja zarządzająca mogą wyznaczyć jedną lub kilka instytucji pośredniczących w systemie wdrażania regionalnego programu operacyjnego.

W związku z powyższym Zarząd Województwa Dolnośląskiego pełniący rolę Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym WD 2014 – 2020 (IZ RPO) w drodze porozumień powierzył realizację części zadań ze środków RPO WD instytucjom pośredniczącym. W województwie dolnośląskim trzy aglomeracje stworzyły Związki ZIT pełniące rolę Instytucji Pośredniczących: jest to ZIT Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego (IP WrOF), ZIT Aglomeracji Wałbrzyskiej (IP AW) oraz ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej (IP AJ). Utworzenie IP poprzedzone było zawarciem stosownych porozumień międzygminnych w ramach poszczególnych aglomeracji, w których szczegółowo określone zostały konkretne obszary działań oraz zasady współpracy. Kluczowym elementem określającym zintegrowane działania służące rozwiązywaniu problemów gospodarczych, środowiskowych, klimatycznych, demograficznych i społecznych, które mają wpływ na obszary miejskie są strategie ZIT. Pozytywna opinia strategii ZIT przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz IZ RPO WD była warunkiem realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych przez poszczególne IP. W celu skutecznego wdrażania Strategii ZIT zgodnie z zawartymi porozumieniami międzygminnymi zarządzanie Zintegrowanymi Inwestycjami Terytorialnymi powierzone zostało prezydentom miast na prawach powiatu w oparciu, o które stworzone zostały poszczególne obszary funkcjonalne. W ramach struktur organizacyjnych urzędów miejskich powołano odpowiednie biura i wydziały lub jak w przypadku aglomeracji wałbrzyskiej powołana została specjalna gminna jednostka organizacyjna pełniąca rolę instytucji pośredniczącej. Odpowiednia zdolność instytucjonalna Instytucji Pośredniczących WrOF, AW oraz AJ stworzona została poprzez dobór wysoko wykwalifikowanej kadry pracowniczej, która cechuje się odpowiednim doświadczeniem w zakresie funduszy UE nabytym w poprzednich perspektywach.

6. Monitoring i ewaluacja

Monitoring realizacji *Planu* spoczywa na Zarządzie Województwa Dolnośląskiego. Ocena realizacji dokumentu przeprowadzana będzie przez właściwy Departament Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego lub jednostkę samorządu województwa dolnośląskiego właściwą ds. programowania rozwoju transportu w połączeniu z rozwojem społeczno-gospodarczym. Długookresowy charakter dokumentu wymaga stałej obserwacji zmian w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego, przestrzennego i ochrony środowiska.

W ramach prowadzonych prac nad ewaluacją realizacji *Planu* będą sporządzane raporty monitoringowe. Ze względu na specyfikę planowanych inwestycji opracowanie raportu monitoringowego będzie skorelowane z monitoringiem wdrażania RPO WD 2014-2020 w oparciu o przyjętą metodologię, analizując stan realizacji przyjętych celów, poddając badaniu zmiany w efektywności sieci transportowej bazując na analizach ujętych w *Planie*. W wyniku ewaluacji dokumentu i badania stopnia wdrażania, możliwa będzie redefinicja przyjętych rozwiązań i dostosowania ich do zaszłych zmian.

7. Spis rysunków i tabel

RYSUNEK 1.	Schemat metodologii zgodnie z zaleceniami Jaspers.....	8
RYSUNEK 2.	Sieć drogowa kompleksowa i bazowa w TEN-T	10
RYSUNEK 3.	Sieć kolejowa kompleksowa i bazowa (towarowa) w TEN-T	11
RYSUNEK 4.	Sieć kolejowa kompleksowa i bazowa (pasażerska) w TEN-T	12
RYSUNEK 5.	Planowane do realizacji autostrady i drogi ekspresowe w województwie dolnośląskim w latach 2014 - 2023.....	14
RYSUNEK 6.	Planowane inwestycje kolejowe w województwie dolnośląskim w latach 2014 – 2023	15
RYSUNEK 7.	Gminy tworzące związki ZIT na terenie województwa dolnośląskiego	16
RYSUNEK 8.	Regionalny system obszarów chronionych	18
RYSUNEK 9.	Liczba ludności na dolnym śląsku.....	19
RYSUNEK 10.	Wskaźnik pracujących w gminach dolnego śląska w 2013 roku	20
RYSUNEK 11.	Zmiana liczby pracujących w gminach Dolnego Śląska w latach 1999-2013, 2013 2025 oraz 2013-2035	21
RYSUNEK 12.	Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w gminach dolnego śląska w 2013 roku.....	22
RYSUNEK 13.	Specjalne strefy ekonomiczne, obiekty przedsiębiorczości i innowacji (wg stanu na marzec 2014 r.)	23
RYSUNEK 14.	Podstawowe uwarunkowania dla rozwoju osadnictwa.....	25
RYSUNEK 15.	Kierunki rozwoju osadnictwa	27
RYSUNEK 16.	Analiza liczby dojazdów do pracy.....	28
RYSUNEK 17.	Drogowe węzły sieci TEN-T – stan na 2015 rok.....	31
RYSUNEK 18.	Drogowe węzły sieci TEN-T – stan na 2023 rok.....	32
RYSUNEK 19.	Gęstość wypadków na kilometr dróg wojewódzkich w latach 2012 - 2014	34
RYSUNEK 20.	Wartość wskaźnika w100 na drogach wojewódzkich w latach 2012 - 2014.....	35
RYSUNEK 21.	Natężenie ruchu na głównych drogach województwa wg. GPR w 2010 roku	36
RYSUNEK 22.	Model stanu istniejącego 2013 rok – potoki ruchu w godzinie szczytu.....	38
RYSUNEK 23.	Model stanu istniejącego 2013 rok – wyczerpywanie przepustowości.....	39
RYSUNEK 24.	Średni dobowy ruch pojazdów pow. 3,5 t w gpr 2010.....	40
RYSUNEK 25.	Udział pojazdów ciężkich w średnim dobowym ruchu w GPR 2010.....	41
RYSUNEK 26.	Poziom swobody ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 roku	44
RYSUNEK 27.	Zmiana natężenia ruchu na głównych drogach województwa w latach 2005 - 2010	46
RYSUNEK 28.	Więźba tranzytu dla punktów kordonowych	48
RYSUNEK 29.	Więźba tranzytu dla punktów kordonowych – pomiar weryfikujący	49
RYSUNEK 30.	Udział potoków tranzytowych w sumarycznym obciążeniu punktów	49
RYSUNEK 31.	Wielkość potoku tranzytowego na tle sumarycznego obciążenia ruchem.....	50
RYSUNEK 32.	Klasy techniczne dróg wojewódzkich.....	51
RYSUNEK 33.	Inwestycje na drogach wojewódzkich zrealizowane w latach 2007 - 2015.....	53
RYSUNEK 34.	Dostępność czasowa do Wrocławia	55
RYSUNEK 35.	Liczba mieszkańców obsługiwanych w poszczególnych strefach dostępności do Wrocławia..	56
RYSUNEK 36.	Dostępność czasowa do miast powyżej 50 tys. mieszkańców	58
RYSUNEK 37.	Liczba mieszkańców obsługiwanych w poszczególnych strefach dostępności do miast powyżej 50 tys. mieszkańców	59
RYSUNEK 38.	Dostępność czasowa do Wałbrzycha	60
RYSUNEK 39.	Dostępność czasowa do Legnicy	61
RYSUNEK 40.	Dostępność czasowa do Jeleniej Góry	62
RYSUNEK 41.	Dostępność czasowa do Lubina	63
RYSUNEK 42.	Dostępność czasowa do Głogowa	64
RYSUNEK 43.	Dostępność czasowa do Świdnicy	65
RYSUNEK 44.	Węzły sieci TEN-T na liniach kolejowych.....	67
RYSUNEK 45.	Maksymalna dopuszczalna prędkość dla pociągów osobowych.....	68
RYSUNEK 46.	Maksymalna dopuszczalna prędkość dla pociągów towarowych.....	69

RYSUNEK 47.	Prędkość konstrukcyjna na liniach kolejowych.....	70
RYSUNEK 48.	Wykorzystanie prędkości konstrukcyjnej na liniach kolejowych	71
RYSUNEK 49.	Dopuszczalny maksymalny nacisk na oś dla ciężkich pociągów towarowych.....	72
RYSUNEK 50.	Elektryfikacja linii kolejowych	73
RYSUNEK 51.	Rozmieszczenie punktów odprawy podróżnych na liniach kolejowych.....	74
RYSUNEK 52.	Liczba pociągów pasażerskich na liniach kolejowych w roku 1970	75
RYSUNEK 53.	Liczba pociągów pasażerskich na liniach kolejowych w roku 1980	76
RYSUNEK 54.	Liczba pociągów pasażerskich na liniach kolejowych w roku 1990	76
RYSUNEK 55.	Liczba pociągów pasażerskich na liniach kolejowych w roku 2000	77
RYSUNEK 56.	Liczba pociągów pasażerskich na liniach kolejowych w roku 2005	77
RYSUNEK 57.	Liczba pociągów pasażerskich na liniach kolejowych w roku 2010	78
RYSUNEK 58.	Liczba pociągów pasażerskich na liniach kolejowych w marcu 2015 roku	79
RYSUNEK 59.	Średni czas dojazdu pociągami osobowymi do Wrocławia.....	81
RYSUNEK 60.	Średni czas dojazdu pociągami osobowymi do Wałbrzycha	81
RYSUNEK 61.	Średni czas dojazdu pociągami osobowymi do Legnicy.....	82
RYSUNEK 62.	Średni czas dojazdu pociągami osobowymi do Jeleniej Góry	82
RYSUNEK 63.	Średni czas dojazdu pociągami osobowymi do Głogowa i Świdnicy.....	83
RYSUNEK 64.	Schemat procesu oceny inwestycji drogowych	93
RYSUNEK 65.	Rozmieszczenie odcinków dróg ocenianych punktacyjnie.....	94
RYSUNEK 66.	Orientacyjne rozmieszczenie Inwestycji drogowych ujętych w planie	98
RYSUNEK 67.	Orientacyjne rozmieszczenie Inwestycji kolejowych ujętych w planie.....	107
TABELA 1.	Liczba mieszkańców obsługiwanych w poszczególnych strefach dostępności do Wrocławia..	56
TABELA 2.	Liczba mieszkańców obsługiwanych w poszczególnych strefach dostępności do miast powyżej 50 tys. mieszkańców	59
TABELA 3.	Podział środków na projekty transportowe w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego w latach 2014 – 2020	86
TABELA 4.	Kryteria selekcji koniecznych inwestycji na drogach wojewódzkich.....	87
TABELA 5.	Kryteria wyboru projektów drogowych w trybie pozakonkursowym.....	88
TABELA 6.	Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	88
TABELA 7.	Kryterium poziomu swobody ruchu.....	89
TABELA 8.	Kryterium wyczerpywania przepustowości.....	89
TABELA 9.	Kryterium funkcji drogi.....	89
TABELA 10.	Kryterium kontynuacji ciągu	90
TABELA 11.	Kryterium gotowości projektu do realizacji	90
TABELA 12.	Kryterium zgodności z dokumentami strategicznymi	91
TABELA 13.	Kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi.....	91
TABELA 14.	Kryterium Poziomu bezrobocia	92
TABELA 15.	Kryterium zgodności z dokumentami strategicznymi	100
TABELA 16.	Kryterium położenia.....	101
TABELA 17.	Kryterium kompleksowości projektu	101
TABELA 18.	Kryterium skrócenia czasu dojazdu do miast regionalnych i subregionalnych.....	102
TABELA 19.	Kryterium zwiększenia prędkości pociągów	102
TABELA 20.	Kryterium zwiększenia elastyczności i niezawodności.....	103
TABELA 21.	Kryterium ruchowe	103
TABELA 22.	Kryterium dostosowania sieci stacji i przystanków kolejowych do zagospodarowania przestrzennego.....	103
TABELA 23.	Kryterium liczby mieszkańców wzdłuż linii kolejowej.....	104
TABELA 24.	Kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi.....	104
TABELA 25.	Lista projektów drogowych i kolejowych przewidzianych do realizacji w trybie pozakonkursowym wskazanych w Strategiach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych...	108