



Trwają konsultacje społeczne projektu Dokumentu Implementacyjnego (DI) do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Opracowanie dostępne jest już od 2 stycznia br., a uwagi do Dokumentu można zgłaszać do 5 lutego br. Założeniem zawartych w DI zapisów jest kontynuowanie inwestycji w krajową sieć transportową tak, by do roku 2020 zakończyć budowę i modernizację podstawowych elementów tej sieci.

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transport do 2020 (z perspektywą do 2030 r.) jest uszczegółowieniem Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. Określa on cele operacyjne do realizacji w latach 2014-2020 w obszarze transportu drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego przy wykorzystaniu środków funduszy Unii Europejskiej. W oparciu o ustalone cele operacyjne oraz zakładane efekty przygotowano zestaw kryteriów wyboru projektów. W ten sposób sporządzono ranking inwestycji drogowych, kolejowych, morskich i wodnych śródlądowych. Na podstawie tego rankingu będzie ustalona ostateczna lista inwestycji, które otrzymają dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (POLiŚ 2014-2020).

Konieczność sporządzenia Strategii Rozwoju Transportu oraz powiązanego z nią Dokumentu Implementacyjnego wynika z wymogów określonych w programach Unii Europejskiej.* Jednym z takich programów jest Strategia Europa 2020 - nowy, długookresowy program rozwoju społeczno-gospodarczego Unii Europejskiej na lata 2010-2020. Przyjęcie Strategii Europa 2020 zobowiązało Polskę do realizacji celów określonych przez UE, w tym celów w zakresie transportu, takich jak stworzenie zmodernizowanej i skoordynowanej infrastruktury transportowej oraz rozwinięcie transportu w miastach o dużym zagęszczeniu ruchu i wysokim poziomie emisji

zanieczyszczeń do powietrza.

Dzięki funduszom obecnej unijnej perspektywy (2007-2013) w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zyskamy łącznie ok. 890 km dróg ekspresowych oraz ok. 430 km autostrad (w sieci TEN-T). Jednak nadal polska sieć dróg krajowych pozostaje niedostatecznie drożna. Dlatego w kontynuacji drogowego programu jako szczególnie istotne uznano zapewnienie połączeń pomiędzy dużymi ośrodkami aglomeracyjnymi, jak również punktami styku z innymi formami transportu, w tym portami oraz lotniskami.

Zakładane w DI cele operacyjne do osiągnięcia do 2023 roku przez sektor transportu drogowego są następujące: zmodernizowanie ok. 88% bazowej oraz ok. 33% kompleksowej sieci TEN-T, skrócenie średniego czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi o 15% (o 40 minut liczone dla samochodów osobowych), 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 bieżącej perspektywie.

Zasadniczym celem w zakresie inwestycji drogowych planowanych do realizacji w okresie 2014-2020 jest zakończenie budowy sieci autostrad, stworzenie spójnej sieci dróg ekspresowych, usunięcie wąskich gardeł w istniejącej sieci oraz zaawansowanie budowy sieci bazowej i kompleksowej TEN-T. Właśnie dlatego do wyboru projektów drogowych finansowanych z unijnych funduszy przygotowano zestaw kryteriów dających pewność, że dany projekt posłuży spełnieniu założonych celów. Są to następujące kryteria: brak alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego, kontynuacja ciągu, ruch ciężarowy, natężenie, funkcja drogi, gotowość projektu do realizacji, rozwój portów morskich, bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z uwagi na zdefiniowane cele w okresie 2014-2020 największe znaczenie (udział) ma kryterium braku alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego oraz kryterium kontynuacji ciągu.

Do sfinansowania z Funduszu Spójności w ramach Connecting Europe Facility (CEF) wyznaczono jako podstawowy projekt drogowy budowę drogi ekspresowej S61 na odcinku obwodnica Suwałk - granica państwa. Natomiast na liście rezerwowej projektów finansowanych z CEF są budowy: drogi ekspresowej S3 Nowa Sól - Legnica (A4), drogi ekspresowej S-61 na odcinku Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa, drogi ekspresowej S69 Bielsko - Biała - gr. państwa, drogi ekspresowej S3 Legnica - Lubawka. Ponadto w ramach CEF będzie finansowany Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T.

Pozostała lista projektów drogowych zawiera 42 inwestycje, które zostaną objęte strategiczną oceną oddziaływania na środowisko. Te inwestycje będą dofinansowane m.in. z CEF, FS, PO RPW. Są to następujące projekty: A1 Tuszyn - Pyrzowice, S8 Radziejowice - Białystok, S7 Gdańsk - Warszawa, S7 Warszawa - Kraków, A18 Olszyna - Golnice, S5 Poznań - Wrocław, S61 obwodnica Augustowa -

Konsultacje społeczne DI do Strategii Rozwoju Transportu 2020

Utworzono: czwartek, 09, styczeń 2014 11:12 Agnieszka Serbeńska

gr. państwa, S3 Sulechów – Legnica, S6 Słupsk – Gdańsk, S51 Olsztyn – Olsztynek, S17 Warszawa – Lublin, S5 Nowe Marzy – Bydgoszcz, S19 Lublin – Rzeszów, S61 Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa, S2/A2 Warszawa – Siedlce, S7/dk47 Kraków – Rabka, S5 Bydgoszcz – Poznań, S6 Szczecin – Koszalin, S6 Słupsk – Koszalin, S3 Świnoujście – Szczecin, S1 Pyrzowice – Bielsko Biała, S74 Sulejów – Kielce, S12 Radom – Lublin, S74 Kielce – Nisko, S19 Rzeszów – gr. państwa, S2/A2 Siedlce – gr. państwa, S19 Białystok – Lublin, S69 Bielsko - Biała - gr. państwa, S12 Lublin – Dorohusk, S3 Legnica – Lubawka, S19 gr. państwa – Białystok (S8), S10 Toruń – Bydgoszcz, S11 Poznań – Kępno, S10 Piła – Szczecin, S17 Lublin – Hrebennie, S14 Zach. Obw. Łodzi (A2-S8), S10 Płońsk – Toruń, S11 Piła – Poznań, S12 Piotrków Tryb. – Radom, S10 Bydgoszcz – Piła, S11 Kępno – Katowice, S11 Koszalin – Piła.

W ramach konsultacji społecznych każdy można wnosić uwagi lub zgłaszać wnioski dotyczące Dokumentu Implementacyjnego i kwestii ochrony środowiska w odniesieniu do planowanych inwestycji. Szczegółowe informacje dotyczące konsultacji oraz projekt Dokumentu wraz z formularzem on-line do zgłaszania uwag dostępne są na stronie www.srt-2020.pl

AS

**Przełożeniem celów Strategii Europa 2020 na cele krajowe jest Krajowy Program Reform (KPR) uwzględniający ogólne zalecenia Rady Unii Europejskiej dla poszczególnych państw członkowskich. Szczegółowe cele i wyzwania zostały określone w strategiach rozwoju kraju, w tym Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności oraz Strategii Rozwoju Kraju 2020. Te dokumenty z kolei uzupełniane są przez strategie sektorowe, w tym między innymi przez Strategię Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Krajowy dokument jest więc bezpośrednio powiązany z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady COM(2011)615 (z późniejszymi zmianami) dotyczącym funduszy UE na lata 2014 – 2020. Warunki dla otrzymania środków UE przez sektor transportu zostały określone w Załączniku V pkt. 7 tego Rozporządzenia. Jednym z takich warunków jest realizacja strategicznego podejścia do planowania infrastruktury transportowej oraz przygotowanie szczegółowych i realistycznych ram planistycznych (w tym budżetowych) dla projektów. Dokument Implementacyjny jest spełnieniem tego warunku.*