



UNIA EUROPEJSKA
Projekt współfinansowany
ze środków
Europejskiego Funduszu
Rozwoju Regionalnego

Foresight technologiczny na rzecz zrównoważonego rozwoju Małopolski

Obszar badawczy: INFRASTRUKTURA

ZESTAW HIPOTEZ BADAWCZYCH
DLA POTRZEB OPRACOWANIA
KWESTIONARIUSZA BADAWCZEGO
zad. 2.2

Autorzy:

prof. dr hab. inż. Włodzimierz Czyczuła
r hab. inż. arch. Wojciech Kosiński, prof. PK
inż. Lucjan Tabaka
dr hab. inż. Janusz Mikuła
dr inż. Jacek Habel
dr inż. Anna Boratyńska-Sala
mgr Olga Skalska

Kraków, 2007



UNIA EUROPEJSKA
Projekt współfinansowany
ze środków
Europejskiego Funduszu
Rozwoju Regionalnego

Foresight technologiczny na rzecz zrównoważonego rozwoju Małopolski

1. Nazwa obszaru: Infrastruktura transportowa

Hipoteza I. Gęstość sieci drogowej i kolejowej Małopolsce nie będzie odbiegać od poziomu europejskiego.

Hipoteza II. Budowa obwodnic wokół miast i osiedli w istotny sposób zwiększy przepustowość sieci drogowej.

Hipoteza IIIa. Budowa i modernizacja sieci kolejowej województwa małopolskiego wpłynie w istotny sposób na korzystanie z tego, przyjaznego środowisku, środka transportu.

Hipoteza IIIb. Unowocześnienie sieci kolejowej spowoduje przeniesienie znaczącej części potoków ładunków tranzytowych z dróg na kolej.

Hipoteza IV. Istotne zmniejszenie czasu przejazdu, poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży oraz niższe koszty środowiskowe podniosą konkurencyjność transportu kolejowego.

Hipoteza V. Podniesienie standardów infrastruktury drogowej i kolejowej zapewni poprawę osiągalności komunikacyjnej w województwie małopolskim.

Hipoteza VIa. Podniesienie przepustowości i jakości obsługi podróżnych na lotnisku Kraków Balice wpłynie na zwiększenie zainteresowania turystów, głównie zagranicznych.

Hipoteza VIb. Rozwój lotniska Kraków Balice i odpowiedni marketing usług lotniczych wpłyną na istotne zainteresowanie mieszkańców Małopolski korzystaniem z transportu lotniczego.

Hipoteza VIIa. Zapewnienie sprawnej komunikacji kolejowej pomiędzy lotniskiem a centrum Krakowa zwiększy udział transportu szynowego w przewozie podróżnych.



UNIA EUROPEJSKA
Projekt współfinansowany
ze środków
Europejskiego Funduszu
Rozwoju Regionalnego

Foresight technologiczny na rzecz zrównoważonego rozwoju Małopolski

Hipoteza VIIIb. Usprawnienie drogowych powiązań komunikacyjnych z lotniskiem Kraków Balice z różnych części Krakowa poprawi dostępność komunikacyjną portu lotniczego.

Hipoteza VIII. Dostosowanie infrastruktury lotnisk lokalnych do obsługi pasażerów przy pomocy lekkich i super-lekkich samolotów zwiększy dostępność i osiągalność atrakcyjnych obszarów województwa.

Hipoteza IXa. Dostępność/liczba parkingów w centrach miast zostanie ograniczona.

Hipoteza IXb. Miasta zostaną odciążone z ruchu lokalnego (mikrobusy na obrzeżach miast).

2. Nazwa obszaru: Transport w obszarach turystycznych

Hipoteza I. Rozwój gospodarczy spowoduje wzrost mobilności społeczeństwa i rosnące zapotrzebowanie na szybki, nieuciążliwy dla środowiska transport.

Hipoteza Ia. W początkowym okresie, na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróży wpłynie przede wszystkim budowa obwodnic, oraz podniesienie standardu dróg publicznych (państwowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych), w tym infrastruktury dla pieszych i rowerzystów.

Hipoteza Ib. Dalszy rozrost sieci drogowej (samochodowej) - dominującej i pozbawionej alternatyw, spowoduje: wzrost uzależnienia od transportu samochodowego, straty środowiskowe i krajobrazowe, obniżenie atrakcyjności turystycznej.

Hipoteza Ic. Alternatywą dla rozbudowy tej sieci, korzystną m.in. dla turystyki, będzie: realizacja nowych i modernizacja istniejących połączeń kolejowych, rozwój transportu wodnego (m.in. Drogi Wiślanej i połączenie Wisły z europejską siecią rzek i kanałów), rozwój transportu lotniczego.

Hipoteza IIa. Trzy nowe linie kolejowe przyczynią się do aktywizacji turystycznej zaniedbanych obszarów, posiadających znaczny potencjał przyrodniczy i kulturowy. Zmniejszy się niekorzystna koncentracja infrastruktury turystycznej.

Partnerzy Projektu: Akademia Ekonomiczna w Krakowie, Politechnika Krakowska, Akademia Górniczo-Hutnicza
Biuro Projektu: Małopolska Szkoła Administracji Publicznej Akademii Ekonomicznej w Krakowie
ul. Szewska 20/3; 31-009 Kraków; tel.: 012 292 68 99, faks: 012 422 69 19; www.foresight.msap.pl



UNIA EUROPEJSKA
Projekt współfinansowany
ze środków
Europejskiego Funduszu
Rozwoju Regionalnego

Foresight technologiczny na rzecz zrównoważonego rozwoju Małopolski

Hipoteza IIb. Nowe połączenia kolejowe umożliwią lepsze skomunikowanie polsko-słowackiej strefy przygranicznej i włączenie atrakcyjnych terenów regionu w obszar europejskiej sieci kolejowej.

3. Nazwa obszaru: Infrastruktura turystyczna – aspekty inwestycyjne i ochronne

Hipoteza I. Poprawa jakości przestrzeni, także dla turystyki, będzie wynikiem planowania nowej generacji: wieloprzestrzennego i miejscowego planowania operacyjnego, oraz powrotu do praktyki projektowania urbanistycznego i ruralistycznego. Brak zmian legislacyjnych, przede wszystkim obligatoryjności uchwalania planów, spowoduje nasilenie presji na jakość zasobów naturalnych; dalsze, trwałe zniszczenia krajobrazów i dalszy wzrost kosztów infrastruktury. Kluczowe będzie ograniczenie ekspansji terytorialnej miast i osiedli.

Hipoteza II. Zahamowany zostanie dalszy ilościowy rozwój turystyki na obszarach uznanych obecnie za najatrakcyjniejsze, a równocześnie poddanych granicznej antropopresji (np. Tatry i Podtatrze). Wzrośnie znaczenie miejsc i wartości mniej obecnie znanych, np. licznej i unikalnej architektury drewnianej, lokalnego rzemiosła, folkloru i tradycyjnej obyczajowości; dziedzictwa grup narodowościowych i etnicznych.

Hipoteza III. Podnoszeniu jakości życia mieszkańców i wzrostowi atrakcyjności turystycznej będzie sprzyjać: ograniczanie lub rezygnacja ze strefowania i zróżnicowanie funkcjonalne zabudowy (ang. mix of uses), zagęszczanie sieci ulicznych poprzez uzupełnianie struktur urbanistycznych, przywracanie ciągłości struktur; znoszenie barier rozcinających dzielnice, zagęszczanie tkanek zabudowy; plombowanie.

4. Nazwa obszaru: Infrastruktura ochrony środowiska nadąża za rozwojem gospodarczym

Hipoteza I. Na terenie województwa małopolskiego nie występuje deficyt wody o odpowiedniej jakości.



UNIA EUROPEJSKA
Projekt współfinansowany
ze środków
Europejskiego Funduszu
Rozwoju Regionalnego

Foresight technologiczny na rzecz zrównoważonego rozwoju Małopolski

Hipoteza II. W sposób istotny ograniczono zanieczyszczenie wód podziemnych a w szczególności pierwszego poziomu wodonośnego.

Hipoteza III. Zasoby wód geotermalnych stanowią istotne źródło zaopatrzenia w ciepło na terenie województwa małopolskiego.

Hipoteza IV. Wskaźnik lesistości w województwie małopolskim przekracza średnią dla Polski.

Hipoteza V. Zminimalizowaniu uległa powierzchnia drzewostanów uszkodzonych oddziaływaniem pyłów i gazów.

Hipoteza VI. Systematycznie wzrasta powierzchnia zalesień gruntów na terenach silnie odlepionych.

Hipoteza VII. Uniknięto degradacji przyrodniczej cennych przyrodniczo terenów poprzez objęcie ich stosownym statusem ochronnym.

Hipoteza VIII. Różne formy ochrony przyrody są akceptowane i pożądane przez społeczność i władze lokalne.

Hipoteza IX. Prowadzony w województwie małopolskim monitoring środowiska pozwala na uzyskanie bieżących informacji o czynnikach presji i stanu środowiska co pozwala na szybkie reagowanie w wypadku niepożądanych tendencji.

5. Nazwa obszaru: Zapobieganie i eliminowanie szkodliwego wpływu na środowisko

Hipoteza I. Wskaźniki wodochłonności produkcji w zakładach na terenie województwa małopolskiego spełniają wymogi BAT. Minimalizowane są straty wody na przesyle.

Hipoteza II. Gospodarka wodno-ściekowa prowadzona jest w systemie zlewniowym, a systemy kanalizacyjne i sprawność oczyszczalni ścieków zapewniają jakość wód powierzchniowych w I i II klasie czystości.



UNIA EUROPEJSKA
Projekt współfinansowany
ze środków
Europejskiego Funduszu
Rozwoju Regionalnego

Foresight technologiczny na rzecz zrównoważonego rozwoju Małopolski

Hipoteza III. Osady ściekowe wykorzystywane są rolniczo, przetwarzane są w procesach fermentacji lub kompostowania lub mineralizacji czy też są spalane. Nie poddaje się osadów ściekowych utylizacji poprzez składowanie.

Hipoteza IV. Wzrasta retencji wody poprzez rozbudowany system małej retencji.

Hipoteza V. 100% mieszkańców miast i gmin objętych jest zorganizowanym systemem zbiórki odpadów komunalnych.

Hipoteza VI. Wszystkie gminy posiadają wdrożony system selektywnej zbiórki odpadów umożliwiający uzyskanie wymaganych poziomów odzysku odpadów opakowaniowych i zgodne z ustawą o odpadach ograniczenie składowania odpadów biodegradowalnych.

Hipoteza VII. Gospodarka odpadami komunalnymi prowadzona jest w ramach rejonów gospodarujących odpadami wyznaczonych w WPGO. Instalacje funkcjonujące w systemie spełniają wymagania BAT.

Hipoteza VIII. Prowadzona jest w sposób ciągły edukacja ekologiczna umożliwiająca uzyskanie wysokich standardów w gospodarce odpadami.

Hipoteza IX. W wyniku osiągnięcia stabilnej tendencji redukcji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza atmosferycznego z przemysłu, energetyki i gospodarstw domowych zminimalizowano szkodliwy wpływ emisji na środowisko.