



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Wrocław, dnia 21 listopada 2014 r.

Poz. 4966

UCHWAŁA NR LV/2107/14 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

z dnia 30 października 2014 r.

w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”

Na podstawie art. 18 pkt 1 i pkt 20 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2013 r. poz. 596 i 645 oraz z 2014 r. poz. 379 i 1072) oraz art. 9 ust. 3 i art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1368 oraz z 2014 r. poz. 423 i 915) uchwala się, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego” w zakresie sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie drogowym i kolejowym, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Dolnośląskiego.

§ 3. Uchwala wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego.

Przewodnicząca Sejmiku Województwa Dolnośląskiego:
B. Zdrojewska



**DOLNY
ŚLĄSK**

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO**

Wrocław, wrzesień 2014

Przygotował zespół pod przewodnictwem Patryka Wilda w składzie:

- 1) Wojciech Zdanowski – Wiceprzewodniczący, Dyrektor Departamentu Infrastruktury, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego,
- 2) Anna Gajna-Korycka – Wydział Obsługi Linii Kolejowych, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu,
- 3) Łukasz Sęk – Wydział Transportu, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego.

Wsparcie merytoryczne i techniczne:

- 1) Marcin Krajewski – Wydział Transportu, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego,
- 2) Jacek Staszak – Wydział Transportu, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego,
- 3) Konrad Adamczuk – Zespół ds. zagospodarowania przestrzennego, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu,
- 4) Witold Warczewski – Pracownia Wdrażania Polityki Przestrzennej, Instytut Rozwoju Terytorialnego,
- 5) Paulina Dmoch – Wydział Geodezji i Kartografii, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego,
- 6) Jacek Koperdowski – Wydział Geodezji i Kartografii, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego.

Spis treści

1. Cele i zadania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego.....	
1.1. Opis metodologii przygotowania Planu Transportowego.....	
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego w województwie dolnośląskim..	
2.1. Determinanty prawne i strategiczne rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego w województwie dolnośląskim	
2.1.1. Uwarunkowania międzynarodowe wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej	
2.1.2. Uwarunkowania wynikające z prawodawstwa krajowego o charakterze ogólnokrajowym.....	
2.1.3. Uwarunkowania o charakterze regionalnym wynikające z prawodawstwa krajowego ...	
2.2. Czynniki demograficzne i przestrzenne.....	
2.2.1. Ogólna charakterystyka województwa	
2.2.2. Dane demograficzne w podziale na terytorium województwa	
2.2.3. Prognoza demograficzna	
2.3. Czynniki gospodarcze	
2.3.1. Rynek pracy	
2.3.2. Bezrobocie	
2.4. Generatory ruchu.....	
2.4.1. Szkolnictwo i nauka	
2.4.2. Miejsca pracy.....	
2.4.3. Administracja.....	
2.4.4. Pozostałe generatory ruchu	
2.5. Podsumowanie i wnioski z analizy społeczno-gospodarczej.....	
2.6. Ochrona środowiska naturalnego.....	
3. Charakterystyka infrastruktury transportowej oraz istniejącej oferty przewozowej w publicznym transporcie zbiorowym województwa dolnośląskiego	
3.1. Infrastruktura transportowa województwa dolnośląskiego.....	
3.1.1. Sieć drogowa	
3.1.2. Sieć kolejowa	
3.2. Połączenia autobusowe o charakterze wojewódzkim	
3.2.1. Sieć połączeń autobusowych.....	
3.2.2. Analiza i ocena obecnej sieci połączeń autobusowych – analiza ABC.....	
3.3. Połączenia kolejowe o charakterze wojewódzkim.....	

3.3.1.	Sieć połączeń kolejowych o charakterze wojewódzkim.....
3.3.2.	Praca transportowa i charakterystyka organizacyjna w transporcie kolejowym.....
3.3.3.	Analiza i ocena obecnej sieci połączeń kolejowych – analiza ABC.....
3.4.	Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej.....
3.5.	Analiza i ocena funkcjonujących systemów taryfowych na terenie województwa.....
3.6.	Analiza i ocena systemów informacji pasażerskiej.....
3.7.	Diagnoza istniejącej oferty przewozowej – podsumowanie.....
4.	Ocena potrzeb przewozowych.....
5.	Finansowanie usług przewozowych.....
5.1.	Finansowanie przewozów kolejowych.....
5.2.	Finansowanie przewozów autobusowych.....
6.	Podsumowanie części analitycznej.....
7.	Wizja transportu zbiorowego.....
8.	Prognozy potrzeb przewozowych.....
8.1.	Scenariusze popytu na publiczny transport zbiorowy.....
8.1.1.	Scenariusz I – stagnacja.....
8.1.2.	Scenariusz II – umiarkowany rozwój.....
8.1.3.	Scenariusz III – pełen rozwój.....
8.2.	Potrzeby transportowe i preferencje podróżnych – podział zadań przewozowych.....
9.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....
9.1.	Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej.....
9.1.1.	Scenariusz I – stagnacja – utrzymanie obecnej oferty.....
9.1.2.	Scenariusz II – umiarkowany rozwój – stopniowy rozwój oferty.....
9.1.3.	Scenariusz III – dynamiczny rozwój – oferta maksymalna.....
9.2.	Kategoryzacja planowanej sieci transportowej.....
10.	Szacunkowe kwoty na finansowanie transportu publicznego stosownie do uwarunkowań poszczególnych scenariuszy.....
11.	Zasady organizacji rynku przewozów.....
11.1.	Podmioty rynku i zasady jego organizacji.....
11.1.1.	Obecni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego.....
11.1.2.	Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego.....
11.1.3.	Organizatorzy transportu publicznego.....
11.1.4.	Kontrola jakości świadczonych usług przewozowych.....

11.1.5.	Zasady współpracy organizatorów w stycznych obszarach ich kompetencji
11.2.	Model integracji usług publicznego transportu zbiorowego.....
12.	Pożądane standardy usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej
12.1.	Standardy podróży
12.2.	Standardy dla pojazdów
12.3.	Standardy wyposażenia przystanków
12.4.	Standard taryfowy
13.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera
13.1.	Wojewódzki system informacji pasażerskiej.....
13.2.	Kanały komunikacji.....
13.2.1.	Miejsca obsługi i odprawy pasażerów.....
13.2.2.	Pojazdy
13.2.3.	Media.....
13.3.	Standardy systemu informacji dla pasażera.....
14.	Wpływ ustaleń Planu Transportowego na środowisko naturalne
14.1.	Identyfikacja oddziaływań
14.2.	Wpływ na środowisko naturalne.....
15.	Kierunki rozwoju transportu publicznego - podsumowanie

1. Cele i zadania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego

Zasadniczym celem *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego*, zwanego dalej Planem Transportowym, jest ustalenie gwarantowanego przez organizatora systemu **standardów** dolnośląskiego regionalnego transportu publicznego, który służyć będzie skomunikowaniu ze stolicą województwa oraz między sobą ośrodków powiatowych, a także pozostałych ośrodków miejskich o znacznym potencjalne demograficznym oraz głównych miejscowości turystycznych.

Powyższe standardy gwarantowane dotyczyć będą: komunikowanych miejscowości i obszarów, cyklu kursowania, prędkości podróży, dostępności przestrzennej przystanków oraz taboru i przystanków, taryfy biletowej, informacji pasażerskiej, a także integracji z innymi systemami transportowymi.

Wizja transportu publicznego

Regionalny transport publiczny na obszarze województwa dolnośląskiego ma za zadanie zapewnić dostępność publicznym transportem regionalnym wszystkich głównych obszarów województwa oraz wzajemną dostępność sąsiadujących ośrodków powiatowych. Istotnym elementem realizującym cel zasadniczy jest także powiązanie dolnośląskiego systemu transportu publicznego z systemami transportowymi sąsiednich regionów (w tym Czech i Niemiec).

Samorząd Województwa Dolnośląskiego jako ustawowy¹ organizator regionalnego publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa będzie pełnił rolę podmiotu odpowiedzialnego za wojewódzki publiczny transport regionalny i integrującego go z systemami transportu organizowanymi na niższym szczeblu przez jednostki samorządu terytorialnego oraz z krajowym systemem transportowym.

Publiczny transport zbiorowy stanowić ma atrakcyjną alternatywę dla używania prywatnych samochodów, szczególnie w codziennych podróżach związanych z pracą, nauką i rozrywką oraz tworzyć spójny i zintegrowany system obejmujący różne środki transportu (zarówno te publiczne jak i indywidualne), oferujący powszechne, atrakcyjne i dostępne rozwiązania w aspekcie przestrzennym, organizacyjnym i czasowym.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego jest jednym z najistotniejszych narzędzi polityki zrównoważonego rozwoju w regionie, wyznaczając kierunki działań na najbliższe lata.

¹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)

1.1. Opis metodologii przygotowania Planu Transportowego

Metodologię przygotowania Planu Transportowego można podzielić na kilka etapów, przy czym zasady i konstrukcja systemu na kolejnych etapach wywodzą się z analizy i wniosków płynących z poprzednich etapów.

W pierwszej kolejności przeanalizowano dane dotyczące uwarunkowań prawnych, demograficznych, społecznych i gospodarczych, mogących mieć wpływ na obecnie funkcjonującą komunikację publiczną na terenie województwa dolnośląskiego. Dzięki tak wykonanej analizie możliwe jest określenie istotnych elementów systemu transportowego będących generatorami ruchu pasażerskiego. Możliwe zatem było określenie punktów (ośrodki miejskie i inne, w tym istotne w ruchu turystycznym), których połączenie zapewniać powinna docelowa sieć transportu publicznego. Zadania te spełnia rozdział 2 niniejszego opracowania.

W kolejnym etapie (rozdział 3) przeanalizowana została obecna oferta transportu publicznego w przewozach autobusowych i kolejowych oraz ich system organizacyjny. Na podstawie zebranych danych określono atuty i bariery obecnych rozwiązań oraz czynniki mające wpływ na funkcjonowanie systemu w przyszłości (Analiza ABC).

Na podstawie zebranych danych w rozdziałach 2-6 przeprowadzono analizę potrzeb transportowych w stanie istniejącym oraz ich prognozę dla trzech scenariuszy – stagnacja, umiarkowany rozwój oraz maksymalnego wariantu rozwojowego (rozdział 8).

Zebrane wyniki pozwoliły na określenie sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej (rozdział 9) realizujących założone cele systemu publicznego regionalnego transportu zbiorowego w województwie dolnośląskim.

Na podstawie zebranych materiałów oraz wykonanych analiz przedstawiono również:

- zasady finansowania usług przewozowych (rozdział 10);
- zasady organizacji rynku przewozów (rozdział 11);
- pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej (rozdział 12);
- zasady organizowania systemu informacji pasażerskiej (rozdział 13);
- wpływ ustaleń Planu Transportowego na środowisko naturalne (rozdział 14);
- proponowane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego (rozdział 15).

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego w województwie dolnośląskim

2.1. Determinanty prawne i strategiczne rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego w województwie dolnośląskim

2.1.1. Uwarunkowania międzynarodowe wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej

W przyjętej przez Komisję Europejską Białej Księdze z 2001 roku² za najważniejszą kwestię dotyczącą kierunku rozwoju transportu przyjęto dążenie do stworzenia systemu transportowego, który będzie efektywny, ekologiczny i społecznie akceptowalny. Winien on się opierać na transporcie kolejowym (w tym na rewitalizowanych liniach), poprawie jakości transportu drogowego, wzmocnieniu transportu wodnego oraz integracji wszystkich gałęzi transportu. Podobną politykę rozwoju transportu określały także inne dokumenty Wspólnoty Europejskiej. Jednym z nich była Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 12 lipca 2007 roku w sprawie utrzymania Europy w ruchu – zrównoważonej mobilności dla naszego kontynentu oraz Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lipca 2010 roku w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu.

Biała Księga przyjęta w marcu 2011 roku, zakłada utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu, którego nadrzędnym celem będzie osiągnięcie konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego, w szczególności: ograniczenie emisji spalin, wydajne wykorzystanie oraz minimalizacja korzystania z indywidualnych środków transportu takich jak samochód osobowy. Europejska Rada Ministrów Transportu przypisuje szczególne znaczenie systemowi zrównoważonego transportu w definicji³, według której system ten jest łatwo dostępny, funkcjonalny, wspierający zrównoważony rozwój i przyjazny środowisku.

Istotnym zagadnieniem rozpatrywanym w raporcie są także usługi użyteczności publicznej, których tematyka była poruszana w Białej Księdze z 2004 roku⁴. Określono je jako podstawę europejskiego modelu społeczeństwa, do której dostęp musi mieć każdy obywatel i przedsiębiorca. Kwestie usług publicznych w zakresie zbiorowego transportu pasażerskiego reguluje Rozporządzenie

² Biała Księga w sprawie europejskiej polityki transportowej na 2010 r. Czas na decyzje, KOM 370, 2001.

³ Assessment and Decision Making for Sustainable Transport, European Conference of Ministers of Transportation, Organization of Economic Coordination and Development, 2004.

⁴ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów – Biała Księga nt. usług użyteczności publicznej, COM 374, 2004. Kontynuacja Zielonej Księgi nt. usług użyteczności publicznej COM 270, 2003

Parlamentu Europejskiego i Rady 1370/2007⁵. Jest to zbiór zasad określających, które organy i w jaki sposób zawierają porozumienia z podmiotami świadczącymi usługi użyteczności publicznej

2.1.2. Uwarunkowania wynikające z prawodawstwa krajowego o charakterze ogólnokrajowym

Podstawowym aktem prawnym regulującym funkcjonowanie transportu zbiorowego w Polsce, jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym. Reguluje ona kompetencję poszczególnych organów w zakresie organizacji systemu transportu zbiorowego.

Zgodnie z art. 7 ust 1 pkt. 6 ustawy z 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym, województwo jest organizatorem właściwym publicznego transportu zbiorowego:

- a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
- b) właściwe ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
- c) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich;

Powyższe definiuje **wojewódzkie przewozy pasażerskie** jako przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu. Natomiast **międzywojewódzkie przewozy pasażerskie** jako przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa, inne niż wojewódzkie przewozy pasażerskie.

⁵Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku, dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. UE L 315, z 3 grudnia 2007 roku).

Zobowiązuje się zatem określone podmioty publiczne do opracowania i wdrożenia zrównoważonych planów rozwoju transportu zbiorowego. Podstawą prawną do opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie dolnośląskim jest:

- 1) Ustawa z 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym;
- 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego;

Plany transportowe poszczególnych poziomów powinny być ze sobą spójne i komplementarne. Sieć komunikacyjna województwa dolnośląskiego jest powiązana z siecią na poziomie krajowym głównie przez węzły wyznaczone na tej sieci i istotne dla interakcji pomiędzy siecią krajową a wojewódzką.

W Planie Krajowym na obszarze województwa dolnośląskiego wyróżniono następujące węzły integrujące transport publiczny szczebla krajowego z innymi systemami transportu: **Wrocław, Legnica, Bolesławiec, Zgorzelec, Wałbrzych, Jelenia Góra, Szklarska Poręba, Wołów, Głogów, Oborniki Śląskie, Oleśnica i Oława**. Ponadto wyszczególniono relacje krajowe i międzynarodowe, które będą utrzymywane przez Państwo Polskie a przebiegające przez województwo dolnośląskie:

- (Opole) – Oława – Wrocław – Głogów – (Zielona Góra),
- (Opole) – Oława – Wrocław – Oborniki Śląskie – (Leszno – Poznań),
- (Łódź) – Oleśnica – Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Szklarska Poręba,
- Wrocław – Kłodzko – Międzyzlesie – (Lichkov),
- Wrocław – Legnica – Bolesławiec – Zgorzelec – (Görlitz),
- Wrocław – Legnica – Bolesławiec – Żary – (Forst).

Informacje na temat połączeń organizowanych przez ministra właściwego do spraw transportu na terenie województwa dolnośląskiego zamieszczono w Załączniku nr 1.

Kwestię infrastruktury transportowej porusza także wiele krajowych dokumentów. Ogólne wytyczne można znaleźć w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030⁶ oraz Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie⁷. Opracowania te podkreślają istotę spójności społecznej, gospodarczej oraz przestrzennej, jak również schemat efektywnego wykorzystania zasobów lokalnych wraz z odpowiednią integracją poszczególnych regionów. Za cele strategiczne przyjęto działania mające wspomagać wzrost konkurencyjności, zwiększanie zatrudnienia oraz partnerską realizację wszelkich działań rozwojowych na szczeblu

⁶Dokument przyjęty Uchwałą Nr 239/2011 Rady Ministrów z dnia 13.12.2011 roku (M.P. 2012 nr 0, poz. 252)

⁷Dokument przyjęty przez Radę Ministrów z dnia 13.07.2010 roku (M.P. 2011 nr 36, poz. 423).

powiatowym, wojewódzkim oraz krajowym. Wśród wspomnianych działań, oprócz integracji i spójności procesów rozwoju zmniejszających marginalizację obszarów problemowych, wyszczególniono także zwiększanie znaczenia głównych ośrodków miejskich na tle Europy, utrzymanie ładu przestrzennego z uwzględnieniem dbałości o środowisko naturalne oraz poprawę dostępności poprzez rozwój infrastruktury. Dużą wagę przykładają się do poprawy połączeń transportowych oraz komunikacji publicznej między ośrodkami subregionalnymi i wiejskimi (szczególnie tymi o skrajnie niskiej spójności z resztą kraju, jak Kotlina Kłodzka, Kotlina Kamiennogórska, Kotlina Jeleniogórska) a większymi miastami, w szczególności stolicami województw. Postulowane ulepszenia połączeń dotyczą obszarów pomiędzy głównymi miastami (Wrocław – Warszawa, Wrocław – Poznań), a także związane są z trasami transgranicznymi, które prowadzą do Niemiec (Drezno, Berlin), Czech (Praga, Brno) oraz Austrii (Wiedeń)⁸.

Powyższe dokumenty zwracają uwagę na znaczenie jakości systemu transportowego, która ma istotny wpływ na warunki życia mieszkańców oraz rozwój gospodarczy. Szczegółowe rozwinięcie problemu znajduje się w Polityce Transportowej Państwa na lata 2006-2025⁹ oraz w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)¹⁰ wraz z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii rozwoju transportu do 2020 roku, który zawiera listę inwestycji priorytetowych wybranych według ustalonych kryteriów wyboru projektów (Załącznik nr 2). Projekty te będą realizowane do momentu wyczerpania środków (Funduszu Spójności, CEF, innych środków). Po ustaleniu dokładnej wielkości alokacji ze środków UE na transport w latach 2014-2020 wskazane zostaną priorytety realizacyjne.

Priorytetowe cele to usprawnienie głównych kanałów transportowych poprzez poprawę stanu dróg wszystkich kategorii, unowocześnienie kolei, wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych oraz rozwój systemów intermodalnych. Ponadto zwraca się uwagę na konieczność poprawy bezpieczeństwa transportu oraz skoncentrowanie na działaniach, których efekt wpłynie na możliwie jak największą liczbę użytkowników. W związku z tym największy nacisk został położony na usprawnienie funkcjonowania najważniejszych korytarzy transportowych kraju, wsparcie przewoźników oferujących transeuropejskie przewozy towarowe i pasażerskie oraz zwiększenie konkurencyjności i jakości komunikacji miejskiej obszarów metropolitalnych. Rozpatrując kwestię transportu publicznego, zaznaczono konieczność wsparcia jednostek samorządu terytorialnego w jego organizacji.

⁸Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) przyjęta przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 roku.

⁹Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 roku.

¹⁰Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 roku. Wykaz projektów jest w Załączniku nr 2.

W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 roku zdefiniowano trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

1. podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności; w tym zakresie plan przewiduje wzrost konkurencyjności obszaru województwa dolnośląskiego, z uwzględnieniem poprawy dostępności transportowej i rozwoju funkcji metropolitarnych, jak również integracji obszarowej w transporcie;
2. poprawę spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju przez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów; plan nawiązuje do tego celu w koncepcji przez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i uwzględnianie specjalizacji poszczególnych obszarów;
3. poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych przez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015¹¹

Wieloletni program inwestycji kolejowych do 2013 roku z perspektywą roku 2015 zawiera wykaz wszystkich planowanych inwestycji związanych z koleją. Wykaz ważniejszych inwestycji infrastrukturalnych dotyczących województwa dolnośląskiego znajduje się w Załączniku nr 3.

2.1.3. Uwarunkowania o charakterze regionalnym wynikające z prawodawstwa krajowego

Przygotowując poniższe opracowanie, brano pod uwagę dokumenty wyznaczające kierunek rozwoju województwa i zadbano o zgodność przeprowadzanych analiz z założeniami zawartymi w:

- Planie zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego;
- Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku;
- Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Dolnośląskiego do roku 2023;
- Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020, - projekt przyjęty w dniu 8 kwietnia 2014 roku przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego i skierowany do zatwierdzenia przez Komisję Europejską

¹¹ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 5 listopada 2013 roku

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa stanowi podstawowe narzędzie do kształtowania przez samorząd wojewódzki regionalnej polityki przestrzennej. Takie działanie służy realizacji celu publicznego, jakim jest ochrona i kształtowanie ładu przestrzennego, traktowanego jako zasadniczy element prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju województwa.

Obecnie obowiązuje Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego, Perspektywa 2020 przyjęty przez Sejmik Województwa Dolnośląskiego w dniu 27 marca 2014 roku uchwałą nr XLVIII/1622/2014. Sprawy związane z rozwojem transportu publicznego zostały szeroko przedstawione oraz znacząco zmienione w stosunku do Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego uchwalonego w 2002 roku.

Cele strategiczne w projekcie zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego to między innymi:

- a) umocnienie wewnętrznej i zewnętrznej integracji przestrzennej, społeczno-gospodarczej oraz infrastrukturalnej w powiązaniu z sąsiednimi regionami Polski, Czech i Niemiec oraz ukształtowanie Dolnego Śląska jako harmonijnie rozwiniętego, europejskiego regionu węzłowego o wysokim stopniu konkurencyjności i gospodarce opartej na wiedzy;
- b) harmonijny, zintegrowany rozwój przestrzenny i społeczno-gospodarczy oraz integracja Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego jako głównego węzła sieci osadniczej województwa;
- c) ukształtowanie sprawnych, bezpiecznych systemów transportu i komunikacji, powiązanych z systemem krajowym i europejskim.

Do realizacji przyjętych celów strategicznych zagospodarowania rozwoju przestrzennego województwa służą przyjęte kierunki ich realizacji, w tym powiązany z Planem Transportowym rozwój systemów transportu, dla którego ustalono szereg kierunków i zasad zagospodarowania przestrzennego, z których szczególnie dwa bezpośrednio nawiązują do projektowanego dokumentu:

- a) kształtowanie spójnego systemu powiązań wewnętrznych regionu (drogowych) –** poprawa dostępności realizowana przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - poprawy wewnętrznej dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków osadniczych;
 - modernizacji i rozbudowy istniejącego układu dróg z dopuszczeniem zmian w ich przebiegu, zwłaszcza w przypadku budowy obwodnic;
 - wyznaczania przebiegu nowych głównych dróg z minimalną ingerencją w tereny o najwyższych walorach przyrodniczych i obszary chronione, z jednoczesnym zapewnieniem ochrony przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko i kompensacją przyrodniczą;

- dopuszczenia lokalizacji dodatkowych węzłów drogowych w uzasadnionych przypadkach w ciągach autostrad i dróg ekspresowych;
- koordynacji rozwoju osadnictwa z istniejącą i planowaną siecią komunikacyjną przy minimalizacji czasu przejazdów, kosztów dostępu i emisji zanieczyszczeń;
- poprawy warunków przejazdu przez obszary zurbanizowane i rozwoju transportu publicznego, z uwzględnieniem specyfiki obszarów zabytkowych i intensywnie zabudowanych;
- kompleksowego rozwiązania problemów transportowych w obszarze przygranicznym, z uwzględnieniem połączeń transgranicznych;
- rozbudowy turystycznej sieci dróg w obszarze transgranicznym;
- poprawy połączeń komunikacyjnych obszarów turystycznych Karkonoszy, Gór Izerskich i Gór Łużyckich poprzez Zittau;

b) kształtowanie spójnego systemu zewnętrznych i wewnętrznych kolejowych powiązań transportowych, realizowanych przy uwzględnieniu następujących zasad:

- poprawy dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków osadniczych województwa z krajowym i europejskim systemem kolejowym;
- planowania, projektowania i przebudowy kolejowych systemów transportowych, z uwzględnieniem wymogów ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego;
- modernizacji infrastruktury kolejowej z minimalną ingerencją w tereny o najwyższych walorach przyrodniczych i obszarów chronionych, z jednoczesnym zapewnieniem ochrony przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko i kompensacją przyrodniczą;
- sukcesywnego powiększania przewozów kolejowych, zwłaszcza surowców skalnych i kruszyw;
- utrzymania terenów po zlikwidowanych liniach kolejowych i ich ochrona przed wprowadzaniem zabudowy (dla ponownego wykorzystania transportowego);
- rozbudowy systemu Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej oraz uruchomienie systemów Jeleniogórskiej Kolei Miejskiej (JKM) i Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA);
- skracania czasu przejazdu w ruchu osobowym i przewozów w ruchu towarowym;
- zachowania i rozbudowy szynowych połączeń między miejscowościami centralnymi w ruchu transgranicznym;
- rozbudowa transgranicznej, regionalnej komunikacji publicznej;
- prowadzenia prac przygotowawczych do budowy kolei dużych prędkości w regionie.

Powyższe kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego, z których część jednoznacznie nawiązuje do transportu publicznego, będą realizowane poprzez wiele szczegółowych działań i zadań, które zarówno w sposób bezpośredni, jak i pośredni przyczynią się do rozwoju i optymalnego funkcjonowania sieci publicznego transportu zbiorowego w województwie dolnośląskim. Można tu w szczególności wyróżnić przewidywane działania ukierunkowane na:

- a) realizację sprawnego systemu powiązań drogowych w różnych obszarach województwa (Wrocławski Obszar Metropolitalny, Pasma Głogowsko-Kłodzkie, Pasma Przedgórze Sudeckiego, południowo-zachodnia część województwa), umożliwiającego właściwy przepływ osób i dóbr oraz współpracę i aktywność gospodarczą o znaczeniu regionalnym;
- b) stworzenie sprawnego systemu powiązań kolejowych (Wrocławski Obszar Metropolitalny, Pasma Głogowsko-Kłodzkie, Pasma Przedgórze Sudeckiego), ze szczególnym uwzględnieniem publicznego transportu szynowego;
- c) wykorzystanie istniejących linii kolejowych oraz linii o ruchu zawieszonym jako ważnego elementu aktywizacji turystycznej obszaru pogranicza.

Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku

Dokument ten określa najważniejsze postępowania rozwojowe, które mają trwać do roku 2020. W opracowaniu tym województwo dolnośląskie podzielono na 12 obszarów interwencji, którym przypisano odpowiednie cele szczegółowe. Jednym z celów jest zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej. Wszystkie cele przedstawione w Strategii będą realizowane w tzw. Czterech Obszarach Integracji, które charakteryzują się zróżnicowanymi uwarunkowaniami rozwoju. Obszary Integracji to:

- Wrocławski Obszar Integracji;
- Legnicko-Głogowski Obszar Integracji;
- Sudecki Obszar Integracji;
- Zachodni Obszar Integracji.

Ponadto wyznaczono na terenie województwa 12 Obszarów Strategicznej Interwencji (OSI), które określono na podstawie zidentyfikowanych obszarów problemowych. W każdym z 12 OSI zhierarchizowano 8 celów szczegółowych. **W dziewięciu z dwunastu obszarów interwencji zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej ma najwyższy priorytet.** Strategia ta zawiera także alokację środków wspierających rozwój między wspomniane cele. Na zrównoważony transport przeznaczono najwięcej, bo aż 20% funduszy.

Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Dolnośląskiego do 2027 roku

Uchwała nr 6003/IV/14 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 8 lipca 2014 roku określa, ile środków przeznaczanych będzie danego roku na poszczególne zadania ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Dolnośląskiego, w tym na dotowanie i organizowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich oraz dofinansowanie pasażerskich przewozów autobusowych.

Ponadto dofinansowanie krajowych przewozów pasażerskich w celu wyrównania przewoźnikom kolejowym utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, o których mowa w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440, ze zm.) jest przekazywane przewoźnikom kolejowym bezpośrednio z budżetu Ministerstwa właściwego do spraw transportu i kwota ta nie wlicza się w budżet Urzędu Marszałkowskiego.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020

Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020 jest dokumentem operacyjnym służącym do realizowania Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku. Projekt RPO WD 2014-2020 został w dniu 8 kwietnia 2014r. przyjęty przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego i został przekazany do Komisji Europejskiej.

Jedną z głównych osi priorytetowych wyszczególnionych w Programie jest oś 5 – transport, na realizację której przewidziano 377 mln euro, co stanowi blisko 20% całej kwoty zapisanej w RPO WD 2014-2020. W ramach osi transportowej przewidziano dwa priorytety inwestycyjne. Pierwszym z nich jest drogowa dostępność transportowa – stworzenie spójnego i spełniającego normy bezpieczeństwa regionalnego systemu drogowego, umożliwiającego skomunikowanie najważniejszych ośrodków wojewódzkich oraz terenów peryferyjnych z siecią TEN-T. Drugim z priorytetów jest system transportu kolejowego, w tym zwiększenie znaczenia transportu kolejowego w sieci komunikacyjnych powiązań potencjałów regionu, osiągnięte poprzez inwestycje w infrastrukturę oraz zakup taboru. W województwie dolnośląskim zdefiniowano następujące potencjały: Bolesławiec, Dzierżonów (jako trójmiasto Dzierżonów/Bielawa/Pieszycy), Głogów, Jelenia Góra, Legnica, Lubin (wraz z Polkowicami), Świdnica, Wałbrzych, Wrocław i Zgorzelec/Görlitz – największe pod względem liczby mieszkańców miasta i jednocześnie największe skupiska miejsc pracy, oraz Kłodzko – istotny węzeł komunikacyjny położony w strategicznym miejscu województwa.

Oba wyżej wymienione priorytety inwestycyjne osi 5 – transport będą miały zasadniczy wpływ na realizację kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w kolejnych latach jakie określa niniejszy Plan Transportowy. Wyżej opisany RPO WD 2014-2020 będzie niejako jednym

z najważniejszych narzędzi służących realizacji postawionych celów. Część inwestycji transportowych realizowana będzie w ramach ZIT – Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz Jeleniogórskiej.

2.2. Czynniki demograficzne i przestrzenne

2.2.1. Ogólna charakterystyka województwa

Województwo dolnośląskie położone jest w południowo-zachodniej części Polski, granicząc od północy z województwem wielkopolskim i lubuskim, od wschodu z województwem opolskim oraz z Republiką Czeską od południa i Republiką Federalnych Niemiec od zachodu. Zgodnie z zasadniczym trójstopniowym podziałem terytorialnym państwa województwo dzieli się na 29 powiatów, w tym 26 powiatów ziemskich i 4 powiaty grodzkie (miasta na prawach powiatu) oraz 169 gmin.

Na koniec grudnia 2012 r. województwo dolnośląskie, które zajmowało obszar 19 947 km² (6,4% terytorium kraju), zamieszkiwane było przez 2 914,4 tys. mieszkańców (tab. 1), co stanowiło 7,6% populacji kraju (5. miejsce w Polsce). Gęstość zaludnienia województwa wynosząca 146 osoby na 1 km² była wyższa od średniej krajowej (123 osoby/1 km²)¹². Jednocześnie rozmieszczenie ludności w poszczególnych obszarach województwa jest nierównomierne, co wynika z wysokiego 70% stopnia urbanizacji i związanej z nim koncentracji populacji na obszarach miejskich.

Wrocław – stolica województwa jest największym miastem regionu i czwartym co do wielkości miastem w Polsce, liczącym ponad 632 tys. mieszkańców, będącym jednym z najważniejszych polskich ośrodków metropolitalnych. **Województwo Dolnośląskie zajmując drugie miejsce w Kraju pod względem współczynnika urbanizacji oraz należy jednocześnie do regionów o najwyższym współczynniku metropolizacji rozumianej jako udział mieszkańców stolicy regionu w ogólnej liczbie mieszkańców województwa.**

Powyższe uwarunkowania sieci osadniczej są bardzo korzystnym czynnikiem dla organizacji systemu regionalnego transportu publicznego.

¹² Rocznik demograficzny 2013, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa październik 2013

Tabela 1. Powierzchnia i populacja gmin

Rodzaj danych	Gminy wiejskie (78)	Gminy miejsko-wiejskie (55)		Gminy miejskie (32)	Miasta grodzkie (4)	Suma
		Obszar miejski	Obszar wiejski			
Powierzchnia [km ²]	9818	791	7921	874	543	19 947
Populacja [os.]	553 607	400 521	332 498	692 109	935 627	2 914 362
Populacja [os./km ²]	59	648	46	958	1536	146

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2013 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013.

2.2.2. Dane demograficzne w podziale na terytorium województwa

Dobrze rozwinięta sieć osadnicza oparta o ośrodki miejskie jest istotnym potencjałem rozwojowym regionu. W województwie znajdują się 91 miasta. Pod względem liczby ludności dominującym miastem jest stolica województwa – Wrocław, którego mieszkańcy (632 tys. osób) stanowią 21,7% populacji województwa. Pozostałe miasta na prawach powiatu mają sumarycznie prawie dwa razy mniej mieszkańców niż Wrocław (304 tys. osób). Pozostałe większe miasta przekraczające 50 tys. mieszkańców to leżące w Legnicko-Głogowskim Okręgu miedziowym Lubin (75 tys. osób) i Głogów (69 tys. osób) oraz znajdująca się blisko Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Świdnica (59 tys. osób) oraz tzw. „Trójmiasto sudeckie” złożona z Bielawy, Dzierżoniowa, Pieszyc licząca łącznie ponad 70 tys. mieszkańców. W sumie miejscowości liczące ponad 20 tys. mieszkańców zajmują 4,8% powierzchni województwa i żyje w nich 51,7% ogółu ludności. Zestawienie liczby ludności w miastach Dolnego Śląska przedstawiono w tabeli 2, zaś dane dotyczące liczby i rozmieszczenia ludności na poziomie gmin i powiatów w Załączniku nr 4.

Tabela 2. Zestawienie liczby ludności w miastach Dolnego Śląska w latach 2010-2013

Lp.	MIASTO	LICZBA MIESZKAŃCÓW			
		2010	2011	2012	2013
1	Wrocław	632146	631235	631188	632067
2	Wałbrzych	121363	119955	119432	117926
3	Legnica	104178	102979	102422	101992
4	Jelenia Góra	84564	83463	82846	81985
5	Lubin	74552	75147	74669	74053
6	Głogów	67899	69259	69185	68997
7	Świdnica	59620	60213	59737	59182
8	Bolesławiec	40021	40119	39851	39603
9	Oleśnica	36936	37191	37334	37303
10	Dzierżoniów	34168	34838	34679	34428
11	Oława	30904	31959	32091	32240
12	Zgorzelec	31793	32446	32278	31890

Lp.	MIASTO	LICZBA MIESZKAŃCÓW			
		2010	2011	2012	2013
13	Bielawa	30871	31583	31480	31186
14	Kłodzko	27941	28581	28356	27997
15	Jawor	23865	24240	24096	23937
16	Nowa Ruda	23714	23761	23475	23236
17	Świebodzice	22876	23287	23306	23152
18	Polkowice	22216	22777	22691	22638
19	Lubań	21697	22223	22108	21921
20	Kamienna Góra	20627	20553	20342	20014
21	Bogatynia	18688	18749	18566	18486
22	Strzegom	16598	16908	16881	16769
23	Boguszów-Gorce	16187	16520	16417	16216
24	Złotoryja	16394	16500	16406	16167
25	Jelcz-Laskowice	15441	15858	15864	15959
26	Ząbkowice Śląskie	15969	16002	15835	15707
27	Chojnów	14376	14285	14210	14071
28	Trzebnica	12401	12661	12741	12945
29	Wołów	12313	12596	12640	12646
30	Strzelin	12128	12602	12575	12556
31	Brzeg Dolny	12689	12730	12657	12536
32	Góra	12371	12503	12492	12403
33	Milicz	11876	11956	11874	11758
34	Kowary	11569	11735	11648	11537
35	Bystrzyca Kłodzka	10375	10606	10552	10476
36	Syców	10632	10474	10452	10385
37	Kudowa-Zdrój	10111	10379	10350	10241
38	Pieszycy	9370	9688	9678	9626
39	Środa Śląska	8931	9253	9278	9317
40	Lwówek Śląski	9350	9435	9338	9271
41	Ziębice	9143	9285	9200	9117
42	Oborniki Śląskie	8479	8893	9016	9038
43	Chocianów	8155	8297	8274	8194
44	Sobótka	6906	7030	7050	6991
45	Gryfów Śląski	6832	7055	6988	6902
46	Żarów	6904	6977	6949	6880
47	Szklarska Poręba	6880	6956	6897	6864
48	Twardogóra	6804	6834	6789	6762
49	Piława Górna	6790	6776	6749	6696
50	Polanica-Zdrój	6850	6771	6706	6663
51	Głuszyca	6815	6805	6739	6635
52	Piechowice	6497	6552	6508	6494
53	Żmigród	6530	6554	6538	6485
54	Przemków	6435	6543	6500	6484
55	Kąty Wrocławskie	5592	6109	6264	6422

Lp.	MIASTO	LICZBA MIESZKAŃCÓW			
		2010	2011	2012	2013
56	Lubawka	6301	6430	6396	6317
57	Siechnice	4077	5544	5762	6063
58	Stronie Śląskie	6082	6057	6005	6023
59	Pieńsk	5813	5955	5964	5937
60	Łądek-Zdrój	5969	6081	6023	5917
61	Ścinawa	5817	5898	5879	5798
62	Szczawno-Zdrój	5601	5946	5882	5796
63	Szczytna	5206	5365	5348	5363
64	Bolków	5304	5460	5409	5314
65	Jaworzyna Śląska	5173	5268	5261	5226
66	Bierutów	5047	5065	5038	5032
67	Jedlina-Zdrój	5062	5071	5033	5000
68	Karpacz	4979	4999	5007	4968
69	Duszniki-Zdrój	4888	4995	4977	4899
70	Leśna	4587	4708	4703	4654
71	Olszyna	4665	4493	4476	4474
72	Zawidów	4339	4359	4356	4353
73	Świeradów-Zdrój	4462	4452	4403	4342
74	Mieroszów	4466	4434	4328	4274
75	Nowogrodziec	4031	4248	4236	4230
76	Mirsk	4123	4172	4109	4053
77	Wojcieszów	3939	3911	3895	3864
78	Prochowice	3743	3678	3657	3649
79	Niemcza	3121	3144	3123	3121
80	Węgliniec	2961	3066	3049	3030
81	Złoty Stok	2896	2979	2941	2935
82	Wąsosz	2775	2809	2819	2807
83	Bardo	2739	2778	2736	2741
84	Międzylesie	2745	2761	2749	2723
85	Radków	2413	2526	2508	2485
86	Międzybórz	2395	2375	2377	2381
87	Świerzawa	2363	2411	2409	2376
88	Wiązów	2330	2365	2341	2327
89	Prusice	2195	2303	2268	2274
90	Lubomierz	1841	2019	2009	1968
91	Wleń	1854	1845	1855	1818
	Suma	2021634	2034656	2028518	2019978

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS

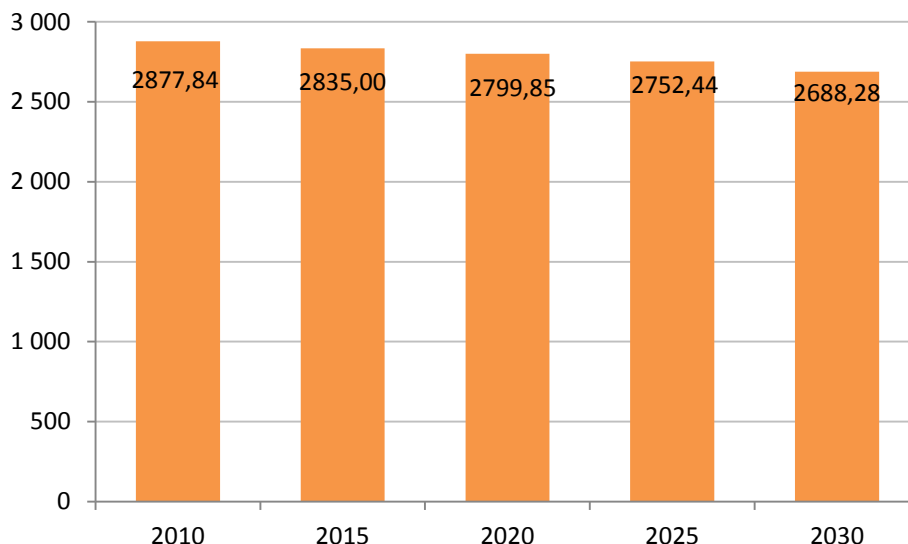
Spadek liczby ludności, szczególnie na terenach słabo zurbanizowanych oraz o peryferyjnym położeniu wynika zarówno z procesów starzenia się społeczeństwa, jak i migracji osób w celach zarobkowych. Zauważalna jest także utrzymująca się tendencja odpływu ludności z obszarów silnie

zurbanizowanych. Na obszarze Dolnego Śląska wyróżnia się tutaj Wrocław, Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny, Bolesławiec oraz w mniejszym stopniu Jelenia Góra i Wałbrzych. Przyczyn takich zachowań migracyjnych jest kilka. Jednym z podstawowych czynników jest wzrost zamożności pracujących w miastach mieszkańców i osiedlanie poza obszarami silnie zurbanizowanymi gdzie ze względu na hałas i zanieczyszczenia powietrza pogarsza się komfort życia. Kolejnym z czynników umożliwiającym taki proces jest wzrastający poziom motoryzacji społeczeństwa. Powszechny dostęp do stosunkowo tanich pojazdów samochodowych umożliwia dojazd do miejsc pracy z obszarów gdzie nie funkcjonuje komunikacja publiczna. W ten jednak sposób powstaje zazwyczaj chaotyczna i zdegradowana przestrzeń o niewielkiej gęstości zaludnienia, która jest trudna do obsługi transportowej i infrastrukturalnej. Procesy dezurbanizacyjne stanowią obecnie jeden z podstawowych problemów sieci komunikacyjnej województwa.

2.2.3. Prognoza demograficzna

Zgodnie z prognozami demograficznymi w perspektywie następnych 20 lat następować będzie ciągły spadek liczby ludności. Dynamikę zmian liczby ludności do roku 2030 dla całego województwa i w rozbiciu dla poszczególnych powiatów przedstawiono na wykresie 1 i w Załączniku nr 4. Proces ten nie będzie rozłożony równomiernie w regionie. Nasilenie zjawiska wystąpi na obszarze podregionów jeleniogórskiego i wałbrzyskiego oraz we Wrocławiu. Natomiast wzrost liczby mieszkańców prognozowany jest w otoczeniu stolicy Dolnego Śląska, w podregionie wrocławskim. To rezultat postępującego procesu suburbanizacji polegającego na migracji ludności z dużych ośrodków miejskich i osiedlaniu się na terenach podmiejskich, w związku z ogólnopolskim trendem na posiadanie własnego domku z ogródkiem. W następstwie tego znacząco wzrasta ruchliwość mieszkańców wynikająca z konieczności codziennych dojazdów do miejsc nauki, pracy czy rekreacji. Mając powyższe na uwadze istotne będą działania mające na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu dostępności do głównych ośrodków regionów poprzez wysokiej jakości transport aglomeracyjny, mogący skutecznie konkurować z samochodem osobowym, który obecnie jest podstawowym środkiem transportu na przedmieściach.

Prognoza demograficzna GUS zakłada utrzymanie się bez zmian obecnych trendów gospodarczo-społecznych. Dokumenty strategiczne takie jak niniejszy Plan Transportowy mają na celu zmianę tych trendów na bardziej korzystne z punktu widzenia mieszkańców regionu.



Wykres 1. Dynamika zmian liczby ludności do roku 2030 [tys. osób]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie prognozy demograficznej GUS

Celem podsumowania powyższego materiału przeprowadzono analizę ABC. Zakłada ona przedstawienie wniosków z przeprowadzonej analizy w ujęciu: atuty, bariery oraz czynniki mające wpływ na analizowane zagadnienie (schemat 1).

Schemat 1. Analiza ABC czynników demograficznych

ATUTY

- znaczna gęstość zaludnienia województwa na 1 km²
- koncentracja populacji wokół obszarów miejskich które zamieszkuje 70% ogółu ludności województwa
- równomiernie rozmieszczona sieć osadnicza
- Dominujący ośrodek miejski oddziałujący na pozostałe obszary o silnej funkcji metropolitalnej

BARIERY

- proces depopulacji regionu
- procesy dezurbanizacyjne
- powszechna indywidualna motoryzacja

CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA PRZYSZŁY ROZWÓJ

- spadek liczby ludności na terenach słabo zurbanizowanych oraz peryferyjnych
- odpływ ludności z obszarów silnie zurbanizowanych na obszary podmiejskie (aglomeracyjne) i wzrost liczby mieszkańców tych obszarów
- inwestycje infrastrukturalne dla transportu regionalnego i aglomeracyjnego

Źródło: Opracowanie własne

2.3. Czynniki gospodarcze

2.3.1. Rynek pracy

Na sytuację gospodarczą w regionie wpływa potencjał podmiotów gospodarczych. W 2010 roku, w rejestrze REGON zarejestrowanych było 311 tys. podmiotów gospodarczych, co plasowało województwo dolnośląskie na czwartej pozycji w kraju zarówno w ogólnej liczbie, jak i w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców.

Biorąc pod uwagę podział terytorialny województwa, największa liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON na koniec 2010 roku występowała w dużych ośrodkach miejskich – Wrocław, Jelenia Góra i Legnica oraz w powiatach: jeleniogórskim, wałbrzyskim¹³ czy kłodzkim. Mapy dotyczące sytuacji gospodarczej zobrazowano w Załączniku nr 5.

Charakterystyczną cechą dolnośląskich przedsiębiorstw jest dominacja firm zatrudniających do 9 osób (95,9% ogółu podmiotów na Dolnym Śląsku). Udział firm małych w 2010 roku (zatrudniających od 10 do 49 pracowników) wynosi 3,3%, średnich (zatrudniających 50-249 pracowników) – 0,6%,

¹³ Wałbrzych był wtedy miastem nie posiadającym statusu miasta na prawach powiatu

a dużych (zatrudniających powyżej 249 pracowników) – 0,1% (czyli jedynie około trzystu podmiotów).

Sektorowa struktura podmiotów gospodarczych uwidacznia wyraźnie usługowe funkcje regionu:

- Sektor I – rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo - 2% ogółu podmiotów,
- Sektor II – przemysł, budownictwo - 20% ogółu podmiotów,
- Sektor III – usługi - 78% ogółu podmiotów,

Struktura przestrzenna obszarów przemysłowej aktywności gospodarczej wyraźnie wskazuje na ich we Wrocławiu oraz jego otoczeniu. Największe koncentracje zwartych terenów tego typu występują w gminach: Kobierzyce, Kąty Wrocławskie, Miękinia, Środa Śląska i Siechnice. Koncentracja terenów mniejszych, ale występujących w dużej ilości, ma miejsce wzdłuż dróg krajowych nr 8 Wrocław – Warszawa i nr 5 Wrocław-Wałbrzych, gdzie w rejonie gmin Wałbrzych, Świdnica, Świebodzice tworzą się znaczne skupiska większych terenów aktywności gospodarczej (przemysłowej). Znaczące koncentracje takich terenów występują również w rejonie legnicko-lubińskiego-polkowicko-głogowskim.

W województwie dolnośląskim działa około 2,5 tysiąca firm zatrudniających ponad 50-ciu pracowników, z czego około osiemset znajduje się we Wrocławiu. Poza Wrocławiem najwięcej takich przedsiębiorstw znajduje się w Legnicy oraz powiatach: świdnickim, wałbrzyskim i kłodzkim.

Rozwój gospodarczy województwa został istotnie przyspieszony dzięki rozwojowi specjalnych stref ekonomicznych mających za zadanie stworzenie optymalnych warunków dla inwestorów. To właśnie na ich terenie istnieje znacząca liczba zakładów pracy, dlatego też są one traktowane jako dodatkowe istotne generatory ruchu ponadpowiatowego. Na terenie województwa ulokowane są trzy specjalne strefy ekonomiczne :

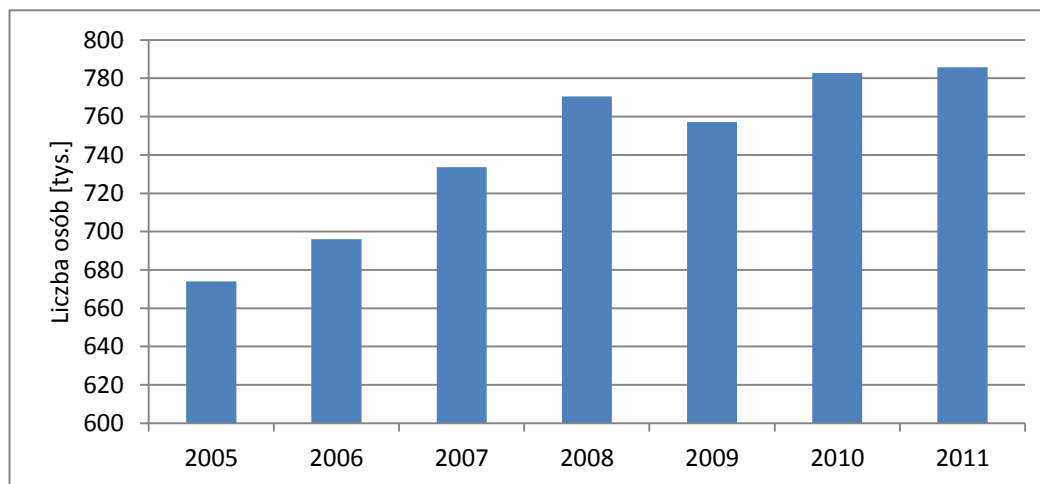
- Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „INVEST-PARK”,
- Kamiennogórska Specjalna Strefa Ekonomiczna Małej Przedsiębiorczości,
- Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (LSSE).

Dodatkowo pod Wrocławiem ulokowana jest podstrefa Tarnobrzeskiej SSE - strefa przemysłowa LG zatrudniająca 13 tys. pracowników , generująca olbrzymie potrzeby dowozowe w transporcie zbiorowym.

Liczba osób pracujących w poszczególnych powiatach województwa dolnośląskiego ma istotny wpływ na liczbę odbywanych podróży. Osoby dojeżdżające do pracy są – oprócz studentów i uczniów szkół ponadgimnazjalnych, jednym z głównych generatorów popytu na regionalny transport

publiczny. Zmiany w liczbie pracujących są również jednym z podstawowych czynników tworzenia odpowiedniej oferty przewozowej.

Według danych z GUS¹⁴ liczba pracujących w 2011 roku wyniosła na Dolnym Śląsku 785 659 osób. Od roku 2005 obserwowany jest ogólny wzrost liczby pracujących z wahaniami na przestrzeni ostatnich paru lat. Tendencję zmian liczby pracujących przedstawiono na wykresie 2. Zmiany w wielkości zatrudnienia z podziałem na powiaty przedstawia tabela nr 3.



Wykres 2. Liczba osób pracujących w województwie dolnośląskim w latach 2005-2011

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 3. Liczba osób pracujących w powiatach województwa dolnośląskiego w latach 2005-2011

Powiat	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	zmiana	zmiana [%]
Wrocław	192 396	200 969	213 863	237 188	234 061	236 510	238 156	45 760	23,8
wrocławski	22 959	25 413	33 580	35 911	39 860	43 979	44 755	21 796	94,9
świdnicki	32 741	33 458	35 180	36 803	35 925	37 567	38 358	5617	17,2
wałbrzyski*	38 036	38 080	40 286	40 738	37 184	37 407	36 981	-1055	-2,8
Legnica	28 747	30 091	30 839	34 399	34 195	35 421	34 658	5911	20,6
polkowicki	26 936	27 908	30 059	30 254	29 939	29 375	31 187	4251	15,8
kłodzki	28 825	29 607	29 578	29 261	29 031	30 783	29 894	1069	3,7

¹⁴ GUS, Bank Danych Lokalnych, <www.stat.gov.pl>, [data dostępu: 31.10.2013 roku].

Powiat	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	zmiana	zmiana [%]
lubiński	26 171	26 638	27 835	27 798	27 449	28 512	28 254	2083	8,0
oleśnicki	22 408	23 774	24 650	24 039	23 648	24 720	24 139	1731	7,7
Jelenia Góra	23 664	23 497	23 687	25 114	24 764	25 179	23 895	231	1,0
oławski	16 438	18 111	20 573	22 036	20 982	22 366	23 514	7076	43,0
zgorzelecki	23 702	23 878	23 583	23 604	23 298	23 639	23 275	-427	-1,8
bolesławiecki	18 544	18 877	19 953	20 570	19 211	20 725	21 598	3054	16,5
głogowski	19 063	19 323	20 480	21 357	20 485	20 753	20 428	1365	7,2
dzierżoniowski	16 863	16 763	17 063	17 973	17 370	18 261	18 161	1298	7,7
trzebnicki	13 700	14 076	14 964	15 290	15 434	16 653	17 707	4007	29,2
ząbkowicki	13 178	13 461	13 667	13 935	14 116	14 437	14 078	900	6,8
średzki	10 411	11 367	11 926	11 976	11 614	11 886	11 530	1119	10,7
wołowski	10 822	11 165	10 804	10 467	10 140	11 143	11 155	333	3,1
lubański	9921	9824	9775	10 110	9493	10 989	11 103	1182	11,9
jeleniogórski	10 227	10 545	10 979	10 528	10 536	10 116	10 371	144	1,4
jaworski	10 340	10 637	10 636	10 828	10 270	10 349	10 324	-16	-0,2
strzeliński	8699	9274	9462	9473	9480	9805	9915	1216	14,0
legnicki	9357	9378	9764	9980	9659	9914	9877	520	5,6
kamiennogórski	9091	8898	9269	8866	8374	9068	9341	250	2,7
lwówecki	7977	8366	8396	9010	8060	9098	8995	1018	12,8
złotoryjski	8189	8096	8296	8242	8213	8937	8808	619	7,6
milicki	8073	8146	8012	8104	8054	7926	8028	-45	-0,6
górowski	6503	6493	6466	6651	6362	7264	7174	671	10,3
Suma	673 981	696 113	733 625	770 505	757 207	782 782	785 659	111678	16,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

* Wałbrzych został miastem na prawach powiatu od 1 stycznia 2013 roku, dlatego dane dotyczące powiatu m. Wałbrzycha zawierają się w powiecie wałbrzyskim.

Tabela 3. wskazuje na wzrost liczby pracujących zwłaszcza w powiatach o największym potencjale gospodarczym co ma zasadniczy wpływ na znaczną liczbę przewozów środkami publicznej komunikacji regionalnej z obszarów o mniejszym potencjale gospodarczym. **Blisko 3/4 ogólnego wzrostu miejsc pracy w regionie zostało wygenerowanych we Wrocławiu oraz 5-ciu sąsiednich**

powiatach¹⁵. W tym obszarze znajduje się blisko połowa z ogółu miejsc pracy z terenu województwa. W czterech powiatach (jaworskim, zgorzeleckim, wałbrzyskim, milickim) zanotowano spadek liczby pracujących, z czego najwyższy w powiecie wałbrzyskim (ok. 3%).

Ze względu na to, iż istotnym elementem organizacji publicznego transportu zbiorowego są kierunki dojazdu do pracy, na podstawie danych z 2006 roku na rysunkach w Załączniku nr 6 zobrazowano dojazdy do poszczególnych miejscowości. Do stolicy województwa pracujący dojeżdżają niemal z całego regionu. W pozostałych przypadkach są to najczęściej okoliczne gminy z uwzględnieniem również miasta Wrocławia, które ze względu na dużą liczebność mieszkańców generuje ruch zewnętrzny.

2.3.2. Bezrobocie

Zrównoważony transport publiczny powinien służyć także aktywizacji osób pozostających bez pracy poprzez stworzenie im możliwości dojazdu do miejsca pracy położonego poza ich obszarem zamieszkania.

W województwie dolnośląskim w latach 2004-2012 stopa bezrobocia zmieniała się zgodnie z cyklem gospodarczym i była zbieżna ze średnią dla całego kraju - rozkładając się jednak bardzo nierównomiernie jeśli chodzi o poszczególne części regionu.

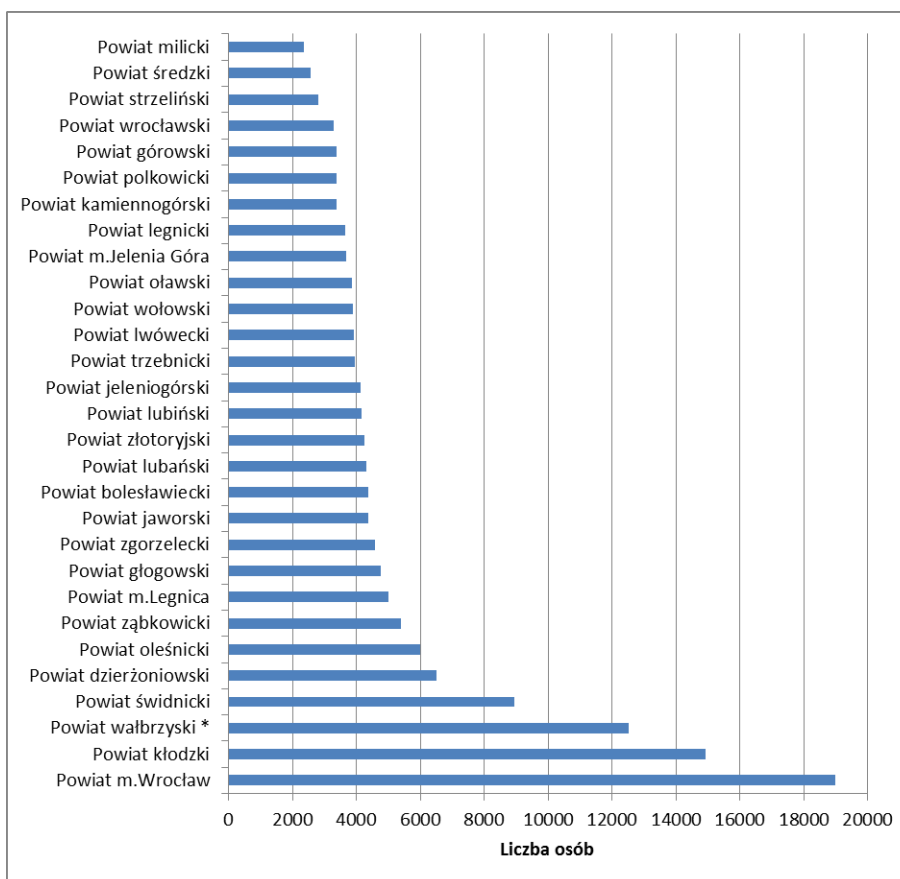
Liczba bezrobotnych w 2012 roku w całym województwie wyniosła 157 369. Wykres 3 pokazuje liczbę bezrobotnych w poszczególnych powiatach.

Nominalnie wysoka liczba bezrobotnych we Wrocławiu nie jest wynikiem dużego udziału procentowego bezrobotnych lecz wielkości miasta, którego populacja w 2012 była ponad 3,5 krotnie większa od populacji największego pod względem tego parametru powiatu województwa (powiat wałbrzyski).

W dwóch powiatach (wałbrzyskim¹⁶ i kłodzkim) liczba bezrobotnych przekraczała 10 tysięcy natomiast w czterech przekraczała 6 tysięcy (dodatkowo dzierzoniowski i świdnicki). Te 4 powiaty z największą nominalną liczbą bezrobotnych sąsiadują ze sobą.

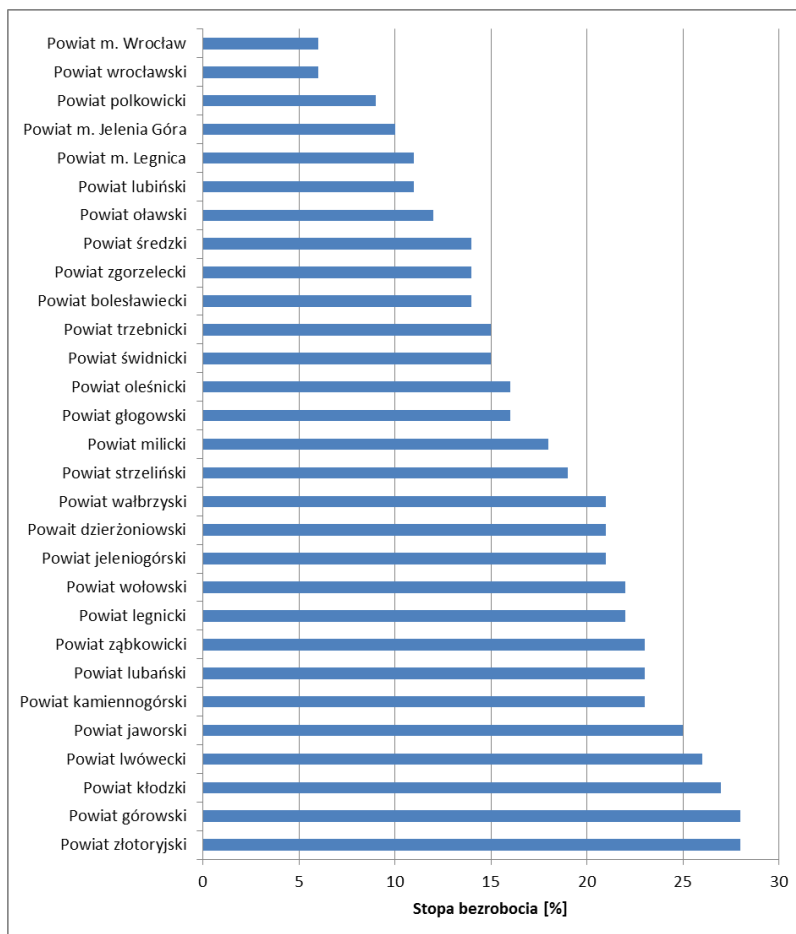
¹⁵ Powiaty: wrocławski, trzebnicki, średzki, oleśnicki, oławski

¹⁶ W2012 wraz z miastem Wałbrzych które wchodziło w skład powiatu ziemskiego

Wykres 3. Liczba osób bezrobotnych na terenie powiatów województwa dolnośląskiego w roku 2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W województwie dolnośląskim, w dwunastu powiatach współczynnik bezrobocia przekraczał 20% (co jest wynikiem o ok. 50% wyższym od średniej dla regionu), a w trzech wynosił poniżej 10% (wykres 4). Najwyższą stopę bezrobocia w 2012 roku zanotowano w powiatach: górskim (28%), złotoryjskim (28%) oraz kłodzkim (27%). Co do zasady powiaty z wskaźnikiem bezrobocia powyżej 20% charakteryzowały się peryferyjnym położeniem względem stolicy województwa lub wykluczeniem komunikacyjnym wynikającym z ograniczeń infrastrukturalnych (przypadek powiatu wołowskiego). Jednocześnie występują bardzo poważne różnice w poziomie bezrobocia pomiędzy sąsiadującym ze sobą powiatami – zwłaszcza pomiędzy powiatami ziemskimi sąsiadującym z miastami na prawach powiatu (np. Jelenia Góra, Legnica). Powyższe zróżnicowanie uprawdopodobnia tezę, że sprawny publiczny transport międzypowiatowy może być ważnym czynnikiem aktywizacji zawodowej pracowników, jak i poprawy potencjału rynku pracy z punktu widzenia pracodawców.

Wykres 4. Stopa bezrobocia na terenie powiatów województwa dolnośląskiego w roku 2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego w kontekście przedstawionej powyżej charakterystyki województwa jest ważnym narzędziem realizacji celów strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku, wynikających z zaleceń strategii „Europa 2020”, takich jak:

- poprawa wskaźnika zatrudnienia osób w wieku od 20. do 64. roku życia do poziomu 71%, przyjętego dla Polski;
- wpływ na zmniejszenie liczby osób zagrożonych ubóstwem w regionie.

Celem podsumowania powyższego materiału przeprowadzono analizę ABC (schemat 2).

Schemat 2. Analiza ABC czynników gospodarczych**ATUTY**

- znaczna liczba podmiotów gospodarczych w regionie
- koncentracja działalności gospodarczej w okolicach dużych ośrodków miejskich, w szczególności w Stolicy województwa
- rozwój specjalnych stref ekonomicznych w regionie
- wzrost liczby miejsc pracy w większości powiatów
- spadająca stopa bezrobocia w okolicach dużych miast

BARIERY

- znaczny poziom bezrobocia na obszarach słabo zurbanizowanych
- strefy ekonomiczne lokowane są w obszarach nieobsługiwanych transportem zbiorowym, obecnie w celu ich skomunikowania konieczne jest podejmowanie działań organizacyjnych i inwestycyjnych
- najwyższy poziom bezrobocia występuje w powiatach o peryferyjnym położeniu: złotoryjskim, górowskim, lwóweckim, kłodzkim, zlokalizowanych często w dużej odległości od stolicy województwa

CZYNNIKI WPŁYWU

- największy wzrost liczby osób pracujących ma miejsce we Wrocławiu i powiecie wrocławskim - wpływa to na priorytetowe podejście w kwestii skomunikowania całego obszaru województwa z Wrocławiem
- bardzo wysoki poziom bezrobocia występuje w powiatach o dużej atrakcyjności turystycznej i jednocześnie peryferyjnym położeniu
- największe regionalne rynki pracy są jednocześnie głównymi węzłami komunikacyjnymi regionu

Źródło: Opracowanie własne

2.4. Generatory ruchu

Generatorami ruchu (tab. 4) nazywa się obiekty, które swoją funkcją przyciągają znaczącą liczbę ludności, a więc również potencjalnych użytkowników transportu publicznego. Ruch międzypowiatowy generowany jest głównie przez osoby dojeżdżające do pracy i wracające po niej, a także uczniów szkół ponadgimnazjalnych i studentów. Istotnym generatorem ruchu są większe miejscowości, a także miejscowości i obiekty turystyczne. Nieco mniej istotnymi z punktu widzenia generowanego ruchu, ale ważnymi z punktu widzenia standardu życia i obsługi mieszkańców regionu są instytucje publiczne takie jak: instytucje ochrony zdrowia (szpitale), ważne instytucje kultury czy siedziby urzędów administracji samorządowej i rządowej szczebla wojewódzkiego.

Tabela 4. Generatory ruchu na terenie województwa dolnośląskiego – stan na 2012 rok

Szkoły ponadgimnazjalne		Uczelnie wyższe		Urzędy
liczba szkół	liczba uczniów	liczba uczelni	liczba studentów	ponadpowiatowe
1059	142 182	38	167 187	18

Zakłady pracy zatrudniające powyżej 50 pracowników	Szpitale	Centra handlowe	Obiekty hotelowe
2457	72	113	360

Rekreacja		Kultura			Parki	
kina o wielu salach	parki wodne	Muzea	galerie	teatry	narodowe	krajobrazowe
30	12	55	24	16	2	12

Źródło: Rocznik statystyczny Województwa Dolnośląskiego 2012, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2012.

2.4.1. Szkolnictwo i nauka

Uczniowie szkół stanowią znaczną część korzystających z transportu publicznego, ze względu na wiek (brak prawa jazdy) lub możliwości finansowe (brak samochodu). Są też grupą u której można wyrobić nawyki komunikacyjne korzystania z komunikacji publicznej. Grupę, która generuje ruch międzypowiatowy stanowią w części uczniowie szkół ponadgimnazjalnych, ale przede wszystkim studenci szkół wyższych.

Dolny Śląsk może zapewnić jeden z najlepszych poziomów edukacji wyższej w naszym kraju (o czym świadczą rankingi szkół wyższych¹⁷). Bezwzględna większość potencjału wyższych uczelni znajduje się w stolicy województwa (pod względem kryterium tak ilościowego, jak i jakościowego). Na całym Dolnym Śląsku znajduje się 38 szkół wyższych (publicznych i niepublicznych), z czego 31 we Wrocławiu. W 2010 roku w województwie dolnośląskim kształciło się 167 187 studentów, z czego 147 299 (ok. 88%) we Wrocławiu, a tylko 19 888 (12%) w innych miastach regionu. Lokalizację ponadgimnazjalnych ośrodków dydaktycznych oraz uczelni wyższych wraz z liczbą uczniów/studentów przedstawiono w Załączniku nr 7. Natomiast tab. 5 przedstawia liczbę studentów szkół wyższych studiujących w poszczególnych powiatach na rok 2012.

Tabela 5. Uczelnie wraz z liczbą studentów w powiatach

Jednostka terytorialna	Liczba obiektów	Liczba osób
Powiat m. Wrocław	25	134383
Powiat m. Legnica	3	7388
Powiat wałbrzyski	2	5069
Powiat m. Jelenia Góra	2	3839
Powiat lubiński	1	1197
Powiat głogowski	1	1031
Powiat kłodzki	1	674
Powiat świdnicki	2	474
Powiat polkowicki	1	445
Powiat zgorzelecki	0	210
Powiat bolesławiecki	0	124
Powiat milicki	0	105
Powiat dzierzoniowski	0	83
Powiat ząbkowicki	0	67
DOLNOŚLĄSKIE	38	155089

Źródło: GUS – Bank Danych Lokalnych, dane za 2012r.

¹⁷Kapituła Rankingu Szkół Wyższych 2013, wydawnictwo PerspektywyPress.pl, www.perspektywy.pl, [data dostępu: 22.10.2013 roku].

Według stanu na 2010 rok na terenie województwa dolnośląskiego zarejestrowano 1059 szkół ponadgimnazjalnych (liceów ogólnokształcących, techników oraz szkół zawodowych), w których uczy się ponad 142 tys. uczniów. Część z nich decyduje się na podróże do ośrodków poza granicę powiatu zamieszkania.

Perspektywy rozwoju ośrodków dydaktycznych na Dolnym Śląsku nie są korzystne. Przewiduje się ich regres ze względu na zmniejszającą się liczbę uczniów. W 2020 roku liczba maturzystów ma zmniejszyć się o 30% w stosunku do roku 2011, przy czym przewidywany jest spadek o kolejne 5% w latach 2023-2025. Spadek liczby studentów i uczniów w perspektywie kolejnych 15 lat jest jednym z czynników wpływających na wielkość potoków pasażerskich w najbliższych latach.

2.4.2. Miejsca pracy

Dojazd do pracy jest najważniejszym powodem podróży większości populacji. Z punktu widzenia komunikacji zbiorowej najważniejsze jest skomunikowanie miejsc zamieszkania zbiorowego (miejsc o dużej gęstości zaludnienia) z ważnymi skupiskami miejsc pracy (dużych zakładów pracy oraz obszarów miejskich z dużą liczbą rozproszonych miejsc pracy znajdujących się na niewielkim obszarze), które omówiono w punkcie 2.3.1.

2.4.3. Administracja

Siedziby urzędów administracji samorządowej i rządowej szczebla wojewódzkiego są również generatorami ruchu międzypowiatowego. Zalicza się do nich również sądy, zarządy, inspektoraty i inne organy administracji o znaczeniu ponadpowiatowym. Obiekty te ulokowane są głównie na terenie największych miast województwa: Wrocławia, Legnicy, Jeleniej Góry i Wałbrzycha (co zobrazowano na mapie w Załączniku nr 7).

2.4.4. Pozostałe generatory ruchu

Inne generatory ruchu, wzięte pod uwagę w opracowaniu, związane są z:

- służbą zdrowia – szpitale wojewódzkie;
- handlem – centra handlowe;
- kulturą – teatry, muzea, galerie sztuki;
- rozrywką – kina o wielu salach, parki wodne;
- turystyką i odpoczynkiem: parki narodowe, kulturowe i krajobrazowe, ważne obiekty i miejsca historyczne, uzdrowiska i miejscowości turystyczne;
- innymi ośrodkami o znaczącej populacji.

Analizując generatory ruchu związane ze służbą zdrowia, nie brano pod uwagę szpitali o charakterze lokalnym (powiatowych) i niewielkiej liczbie łóżek. Skupiono się na szpitalach o funkcji specjalistycznej, które mogą generować ruch międzypowiatowy. Każdy ze szpitali obsługuje ponad

10 000 pacjentów rocznie. Niemal 40% pacjentów leczonych jest w szpitalach zlokalizowanych we Wrocławiu. Miasta, w których zlokalizowane są najważniejsze szpitale w województwie to: Wrocław, Lubin, Legnica, Wałbrzych, Jelenia Góra, Świdnica, Zgorzelec, Bolesławiec, Oława, Głogów, Trzebnica, Kłodzko, Polanica Zdrój. Natomiast szpitale obsługujące największą liczbę pacjentów to: Uniwersytecki Szpital Kliniczny im. Jana Mikulicza-Radeckiego we Wrocławiu (49 591 leczonych), Wojewódzki Szpital Specjalistyczny we Wrocławiu (40 573 leczonych), 4 Wojskowy Szpital Kliniczny z Polikliniką we Wrocławiu (36 066 leczonych), Wojewódzki Szpital Specjalistyczny w Legnicy (30 017 leczonych) oraz Wojewódzkie Centrum Szpitalne Kotliny Jeleniogórskiej (29 681 leczonych).

Handel w placówkach wielkopowierzchniowych jest domeną dużych miast. Największa liczba centrów handlowych istnieje na terenie Wrocławia, gdzie znajduje się 37 takich placówek. Pozostałe miasta z większą liczbą centrów handlowych to Legnica (11) oraz Głogów (8). Pozostałe większe miasta na terenie województwa nie posiadają więcej niż 6 takich obiektów.

Rekreacja, rozrywka i turystyka

Rekreacja i rozrywka odgrywają ważną rolę w życiu każdego człowieka. Najpopularniejsze obiekty rekreacyjne, które mogą generować znaczący ruch międzypowiatowy, to parki wodne (aquaparki) oraz kina o wielu salach. Na terenie województwa dolnośląskiego zarejestrowano 12 parków wodnych, z których największy znajduje się we Wrocławiu.

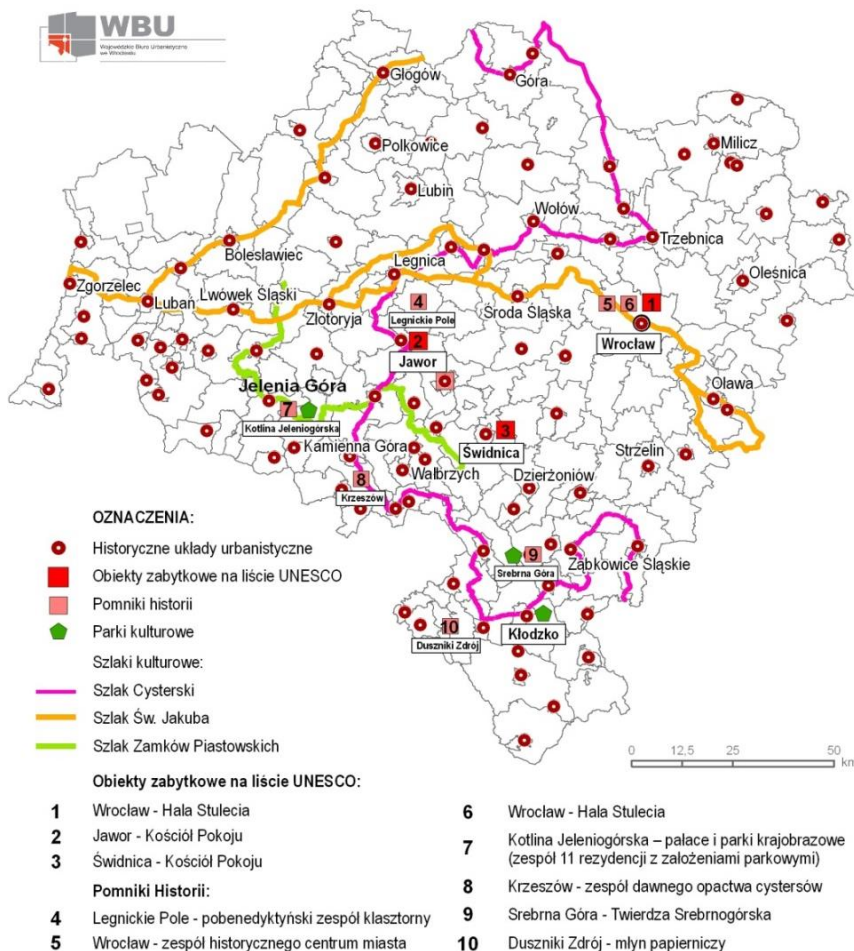
W całym województwie zarejestrowano 30 kin o więcej niż jednej sali. W samym Wrocławiu można znaleźć 6 tego typu obiektów. Pozostałe miasta posiadające kina o wielu salach to: Jelenia Góra, Lubin, Wałbrzych, Legnica, Świdnica, Zgorzelec i Kłodzko.

Obiekty i miejsca turystyczne

Turystyka znajduje ważne miejsce w planach rozwojowych Dolnego Śląska. Warto zwrócić uwagę, że turystyka jest taką dziedziną gospodarki, która po prostu nie może istnieć bez stworzenia możliwości dojazdu. Dlatego skomunikowanie w sytuacji Dolnego Śląska jest ważnym zadaniem dla transportu regionalnego.

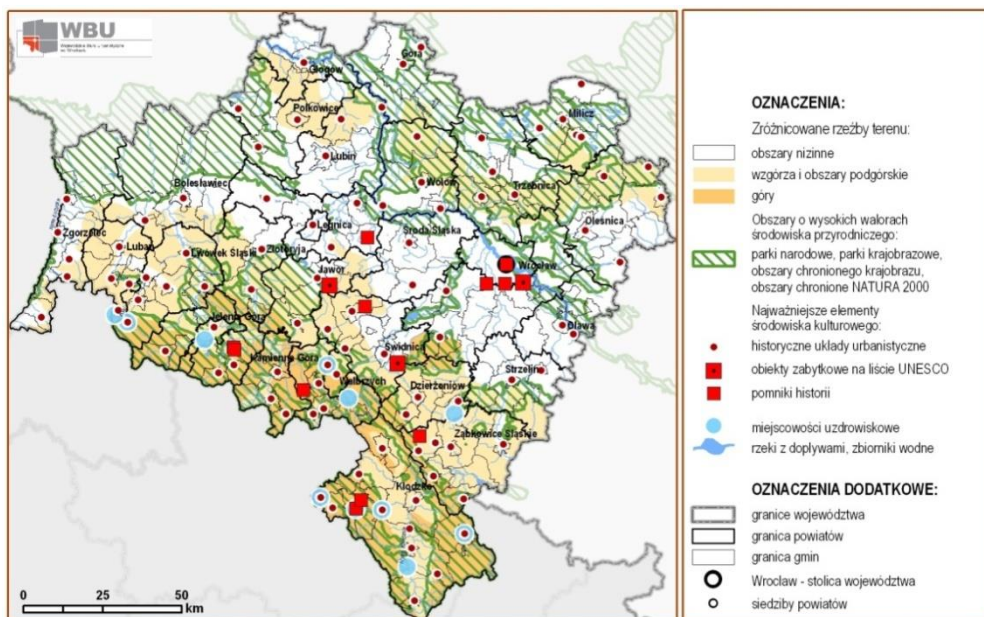
Ważne miejsca turystyczne to: uzdrowiska, Parki Narodowe, obiekty dziedzictwa kulturowego, miasta historyczne i zabytki listy światowego dziedzictwa, zamki, pałace i rezydencja, miejsca turystyki aktywnej (górskiej), miejsca historyczne czy muzea. Lokalizację poszczególnych obiektów przedstawiono na rys. 1-3. Wykorzystanie bazy noclegowej oraz wskaźnik rozwoju bazy noclegowej w województwie zobrazowano w Załączniku nr 7.

Rysunek 1. Ponadlokalne zabytki dziedzictwa kulturowego

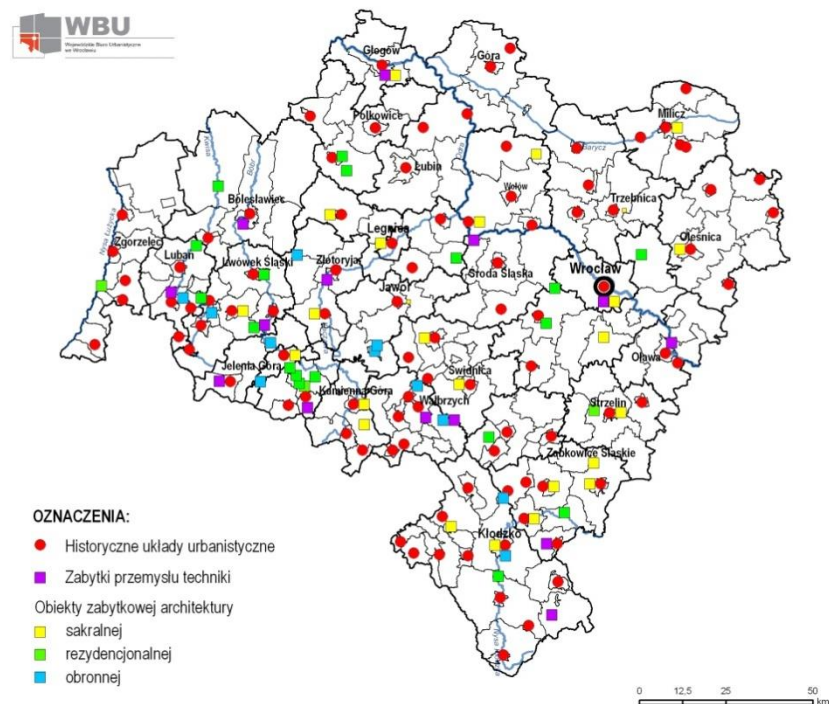


Źródło: opracowanie własne

Rysunek 2. Atrakcyjność środowiska przyrodniczego i kulturowego dla turystyki



Źródło: Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego i rozwoju społeczno-gospodarczym województwa dolnośląskiego 2011, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne, Wrocław, październik 2011

Rysunek 3. Wybrane zespoły zabytkowe o wysokich wartościach kulturowych

Źródło: opracowanie własne

Należy podnieść, że istotna część obiektów i obszarów turystycznych województwa dolnośląskiego jest położona w obszarach dotkniętych problemami bezrobocia (np. Kotlina Kłodzka, Jeleniogórska). Skomunikowanie tych obszarów z głównymi ośrodkami województwa pełnić będzie rolę zarówno aktywizacji tamtejszego rynku pracy w postaci zapewnienia dojazdu do pracy, jak i poprawi sytuację lokalnych podmiotów turystycznych zwiększając możliwości dojazdu turystów, a co za tym idzie ich liczbę.

Regionalny transport zbiorowy powianien komunikować główne obszary, ośrodki i obiekty turystyki o skali co najmniej regionalnej zapewniając skomunikowanie z głównymi ośrodkami oraz węzłami komunikacji krajowej przynajmniej kilka razy dziennie.

2.5. Podsumowanie i wnioski z analizy społeczno-gospodarczej

Największe zagęszczenie generatorów ruchu międzypowiatowego możemy zaobserwować w stolicy województwa oraz na terenie większych miast, jak Wałbrzych, Jelenia Góra, Legnica, Lubin i Zgorzelec/Görlitz. Obiekty o charakterze rozrywkowym i handlowym położone poza Wrocławiem są stosunkowo równomiernie rozmieszczone na terenie województwa. Z kolei najwięcej zakładów pracy zatrudniających powyżej 50 pracowników znajduje się we Wrocławiu i jego okolicy oraz w obszarze pomiędzy Wrocławiem a Wałbrzychem. Najistotniejsze miejsca, obiekty i obszary atrakcyjne turystycznie, położone są we Wrocławiu oraz na południu województwa a także w jego północnowschodniej części.

Mając na względzie dane historyczne demograficzne oraz prognozy Głównego Urzędu Statystycznego dotyczące kwestii demograficznych, gospodarczych i rynku pracy wysunąć można wnioski, iż planowana sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym winna skupić się na obsłudze konkurencyjnych i dostępnych połączeń pomiędzy największymi miastami województwa oraz stolicami powiatów. Szczególnie istotną rolę odgrywa tutaj Wrocław wraz z całą aglomeracją. Dane dotyczące gęstości zaludnienia, podaży miejsc pracy, terenów aktywności gospodarczej oraz migracji i mobilności ludności wskazują na konieczność rozwijania transportu regionalnego łączącego stolicę z wszystkimi obszarami województwa oraz wsparcie transportu aglomeracyjnego we Wrocławskim Obszarze Metropolitalnym. Na wsparcie rozwoju międzypowiatowego transportu aglomeracyjnego zasługują również obszary tzw. „Aglomeracji Sudeckiej¹⁸” (powiaty: wałbrzyski, świdnicki, dzierzoniowski i część powiatu kłodzkiego) oraz Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego (Legnica, Polkowice, Lubin, Głogów – LGOM).

Z punktu widzenia mobilności mieszkańców Dolnego Śląska związanej z pracą lub studiami bardzo istotne jest odpowiednie skomunikowanie transportem publicznym wszystkich miast powiatowych i innych większych miast (powyżej 20 tys. mieszkańców) z Wrocławiem jako głównym ośrodkiem generującym podaż miejsc pracy i nauki. Kolejnym zadaniem jest powiązanie ze sobą miast będących stolicami powiatów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie, a zwłaszcza skomunikowanie największych ośrodków miejskich regionu z ośrodkami o istotnych różnicach potencjału gospodarczego (poziomu bezrobocia podaży miejsc pracy etc.). Przyjęcie powyższego kryterium w planowaniu przyszłej sieci transportowej zaspokoi popyt na transport wśród osób dojeżdżających do pracy, realizujących masowo potrzeby fakultatywne, oraz przyczyni się do poprawy mobilności wszystkich mieszkańców w tym osób starszych, o ograniczonej sprawności, poprzez turystów i bezrobotnych. Bezpośrednim efektem tych działań będzie likwidacja obszarów wykluczonych komunikacyjnie oraz wzrost potencjału gospodarczego wszystkich komunikowanych obszarów (w szczególności tych dogodnie skomunikowanych ze stolicą regionu).

W uwarunkowaniach województwa dolnośląskiego transport publiczny winien odgrywać istotną rolę w połączeniach obszarów atrakcyjnych turystycznie z największymi miastami w województwie stanowiącymi jednocześnie węzły krajowego systemu transportowego. Jest to nie tylko związane z generowaniem ruchu turystycznego jako popytu na usługi turystyczno-rekreacyjne (hotele, restauracje), ale także umożliwieniem mieszkańcom Dolnego Śląska dojazdu do miejsc pracy

¹⁸Jerzy Jan Parysek: Aglomeracje miejskie w Polsce oraz problemy ich funkcjonowania i rozwoju. W: *Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe, IGSEIGP UAM, 2008, s. 39, seria: Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna nr 5. ISBN 978-83-61320-33-3.

w miejscowościach nastawionych gospodarczo na ruch turystyczny (oraz w drugą stronę – z tych obszarów do głównych miast regionu).

Sieć komunikacyjna w transporcie publicznym na obszarze województwa dolnośląskiego, spełniająca oczekiwania płynące z analiz demograficznych i społeczno-gospodarczych, powinna koncentrycznie opierać się na Wrocławiu i jego aglomeracji oraz pozostałych większych ośrodkach aglomeracyjnych (Wałbrzych, LGOM, Jelenia Góra). Uzupełnieniem sieci koncentrycznej powinny być międzypowiatowe połączenia wybiegające prostopadle z głównych linii komunikacyjnych łącząc je ze sobą. Dzięki tak przyjętym zasadom zaproponowana sieć połączeń w regionalnym transporcie publicznym powinna zapewnić bezpośrednie skomunikowanie z Wrocławiem wszystkich większych miast w województwie (pow. 20 tys. mieszkańców) oraz innych istotnych generatorów ruchu (np. miejscowości o charakterze turystycznym), a także skomunikowanie między sobą pozostałych miast na prawach powiatu oraz skomunikowaniu stolic sąsiadujących ze sobą powiatów.

2.6. Ochrona środowiska naturalnego

Określenie aktualnego stanu środowiska jest istotnym elementem Planu Transportowego w kontekście koniecznej oceny wpływu ustaleń tego dokumentu na poszczególne elementy środowiska. Plan określa poziom rozwoju transportu zbiorowego na danym terenie i pozwala ustalić istotność jego wpływu na zmiany stanu środowiska, przede wszystkim z emisją zanieczyszczeń pyłowych i gazowych, emisją hałasu, zużyciem paliw kopalnych.

Szczegóły dotyczące aktualnego stanu jakości środowiska naturalnego w województwie dolnośląskim przedstawione zostały w Załączniku nr 8. Zaznaczyć należy, że Plan Transportowy jest dokumentem organizacyjnym i w **wyniku jego bezpośredniego wdrożenia nie będą realizowane żadne nowe inwestycje infrastrukturalne**. Ewentualna realizacja inwestycji infrastrukturalnych umożliwi natomiast wdrożenie zakładanych poszczególnych scenariuszy rozwojowych.

Opracowania przygotowane przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu przedstawiają stan poszczególnych elementów środowiska naturalnego. Zanieczyszczenie powietrza na terenie województwa jest znacząco zróżnicowane, przy czym najbardziej niekorzystne warunki występują na terenach intensywnie zurbanizowanych, a szczególnie trzeba zwrócić uwagę na wyodrębnione strefy (aglomeracja wrocławska, Legnica, Wałbrzych), gdzie zanieczyszczenie w wielu miejscach przekracza dopuszczalne normy. Na taką sytuację wpływ ma głównie ruch komunikacyjny związany z transportem ciężkim (samochodowym i kolejowym) oraz infrastruktura ciepłownicza, a coraz rzadziej koncentracja obiektów przemysłowych.

Według pomiarów hałas komunikacyjny od dróg krajowych i wojewódzkich we wszystkich rejonach województwa przekracza dopuszczalny poziom równoważny. Szczególnie dotyczy to obszarów przy drogach prowadzących od Wrocławia do Legnicy, Świdnicy i Opola, gdzie poziom

hałasu przekracza 70 dB, a udział pojazdów ciężarowych w całkowitym potoku ruchu jest znaczący. Zanieczyszczenie hałasem może się zmniejszać w przyszłości, w związku z systematycznie zmniejszającą się liczbą pojazdów starszych niż 10 lat.

Ruch komunikacyjny związany z publicznym transportem zbiorowym, nie jest czynnikiem w sposób istotny i negatywny wpływającym na poszczególne elementy środowiska. Wdrożenie sprawnego systemu publicznej komunikacji zbiorowej realizowanego nowoczesnymi i ekologicznymi środkami transportu może wpłynąć na przekierowanie części strumienia pasażerów z komunikacji indywidualnej na komunikację zbiorową. Efektem takiego procesu będzie zmniejszenie ruchu w transporcie indywidualnym (w porównaniu z sytuacją, w której regionalny system transportu publicznego nie zostałby zbudowany). W takim przypadku wpływ budowy systemu byłby pozytywny i objawiłby się zmniejszeniem emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza.

3. Charakterystyka infrastruktury transportowej oraz istniejącej oferty przewozowej w publicznym transporcie zbiorowym województwa dolnośląskiego

W stosunku do pozostałych obszarów Polski województwo dolnośląskie charakteryzuje się dobrze rozbudowaną siecią transportową. Ze względu na swoje położenie geograficzne, sąsiedztwo z Republiką Federalną Niemiec oraz Republiką Czeską, główne trasy drogowe i kolejowe regionu stanowią fragmenty kluczowej sieci transportowej Unii Europejskiej TEN-T. Warto również podkreślić szczególny charakter horyzontalnie przebiegającego szlaku komunikacyjnego, który wchodzi w skład III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego¹⁹ (Berlin/Drezno – Wrocław – Kraków – Rzeszów – Lwów – Kijów) oraz Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego²⁰. Powyższe paneuropejskie linie kolejowe, zobrazowane w Załączniku nr 9 stanowią szkielet komunikacyjny województwa dolnośląskiego.

3.1. Infrastruktura transportowa województwa dolnośląskiego

Na infrastrukturę transportową województwa składają się drogi publiczne o łącznej długości 23,5 tys. km. Z tego drogi główne (krajowe i wojewódzkie) stanowią nieco ponad 3750 km oraz czynna sieć kolejowa o łącznej długości ponad 1738 oraz odcinki sieci kolejowej wyłączone z eksploatacji zlikwidowane, ale możliwe do odtworzenia celem uruchomienia przewozów o łącznej

¹⁹ Przebieg Paneuropejskich Korytarzy Transportowych uzgodniony został na Paneuropejskich Konferencjach Ministrów Transportu na Krecie w 1994 r. oraz w Helsinkach w 1997 r.

²⁰ Central European Transport Corridor (CETC-ROUTE65) – korytarz transportowy wzdłuż międzynarodowej trasy E65 mający zapewnić sprawny przewóz z północy na południe Europy.

długości ponad 930 km. Sieć dróg głównych obejmuje swoim zasięgiem wszystkie miasta województwa. Czynne linie kolejowe obejmują swoim zasięgiem 66 miast, z tego 25 miast powiatowych. W obecnej chwili regularnym pasażerskim transportem kolejowym obsługiwane jest 55 miast oraz 20 z 26 miast będących stolicami powiatów.

3.1.1. Sieć drogowa

Długość dróg publicznych na terenie województwa dolnośląskiego na koniec 2010 roku wynosiła 23.468 kilometrów²¹, w tym:

- a) dróg krajowych: 1.394,7 km
- b) dróg wojewódzkich: 2.362,4 km
- c) dróg powiatowych: 8.725,8 km
- d) dróg gminnych: 10.385,1 km.

Wskaźniki gęstości dla podstawowego układu drogowego tj. dróg krajowych i wojewódzkich są wyższe od średnich krajowych i wynoszą odpowiednio 7,0 km/100 km² (5,9 km/100 km²) i 11,8 km/100 km² (9,1 km/100km²).

Najbardziej powiązane ze stolicą regionu są obszary pogranicza polsko-czeskiego (Załącznik nr 9), co wynika przede wszystkim z górskiego ukształtowania terenu oraz braku zapewnienia optymalnych powiązań drogowych. Z powodów infrastrukturalnych dogodnie powiązania wewnętrzne występują głównie w układzie równoleżnikowym, natomiast utrudnienia pojawiają się w układzie południkowym. Najbardziej powiązane z innymi ośrodkami regionu i jego stolicą są Kotlina Jeleniogórska i Kotlina Kłodzka oraz część powiatu wałbrzyskiego i kamiennogórskiego. Powyższy problem zauważony został w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.

Istotnym parametrem charakteryzującym infrastrukturę drogową jest obciążenie ruchem. Wyniki prowadzonego w 2010 roku Generalnego Pomiaru Ruchu wskazały na stale wzrastające natężenie ruchu na głównych trasach komunikacyjnych, w szczególności na autostradzie A4 i na części dróg z nią połączonych. Najmniej obciążonymi ciągami były drogi południowej części województwa. Mapy dotyczące natężenie ruchu przedstawiono w Załączniku nr 9. W przypadku dróg krajowych województwa średnie dobowe obciążenie ruchem było wyższe od wskaźnika krajowego i wynosiło 10913 poj./dobę (przy średniej dla kraju 9888 poj./dobę). Natomiast średniodobowe natężenie ruchu na drogach wojewódzkich (3337 poj./dobę) było nieznacznie niższe od średniej krajowej na poziomie 3398 poj./dobę.

²¹ Transport – wyniki działalności w 2010 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2011

Największe znaczenie ze względu na prowadzenie dużego ruchu mają odcinki dróg: stanowiące trasy tranzytowe dla transportu międzynarodowego, prowadzące do stolicy województwa, położone w obszarach o dużej gęstości zaludnienia i komunikujące większe ośrodki miejskie regionu²².

3.1.2. Sieć kolejowa

W województwie dolnośląskim eksploatowanych jest 1 738 km linii kolejowych, w tym na 1 276 km odbywa się ruch pasażerski. Na Dolnym Śląsku znajduje się wiele odcinków sieci kolejowej wyłączonych z eksploatacji lub zlikwidowanych, które są możliwe do rewitalizacji lub odbudowy. Łączna liczba nieczynnych lub zlikwidowanych linii kolejowych to ponad 930 kilometrów, z czego większość zachowuje ciągłość przestrzenną a często nawierzchnię kolejową. Sieć kolejowa województwa dolnośląskiego obejmuje linie kolejowe o znaczeniu:

- międzynarodowym²³, wyszczególnione w Załączniku nr 9,

Długość linii kolejowych w ciągu linii AGC wynosi 268,736km, AGTC - 355,411 (nie zostały uwzględnione odcinki zaliczone do AGC), co daje ogółem długość linii kolejowych AGTC 526,548 km. Suma długości linii kolejowych w ciągach linii AGC i AGTC wynosi **624,147** km.

- państwowym²⁴
- pozostałe linie o charakterze lokalnym (regionalnym).

Podkreślić należy, iż Województwo Dolnośląskie jest jednym z prekursorów przejmowania nieczynnych linii kolejowych. Samorząd Województwa do chwili obecnej przejął, wyremontował oraz uruchomił regularne przewozy kolejowe na dwóch lokalnych liniach kolejowych. Są to linie nr 326 Wrocław Zakrzów – Trzebnica oraz linia nr 311 na odcinku Szklarska Poręba Górna – granica państwa (Harrachov).

Aktualnie na terenie województwa funkcjonuje siedem kolejowych przejść granicznych, których zestawienie przedstawiono w Załączniku nr 9.

Z punktu widzenia województwa najważniejszymi liniami stanowiącymi kręgosłup komunikacyjny regionu są: E30, 274, 137, 289 oraz 276. Nieco mniejsze znaczenie w transporcie wojewódzkim, ale bardzo duże w transporcie krajowym i międzynarodowym mają linie nr 271 i 273.

²² Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego i rozwoju społeczno-gospodarczym województwa dolnośląskiego 2011, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne, Wrocław 2011

²³ Linie ujęte w Umowie europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) oraz Umowie europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC)

²⁴ Linie kolejowe ujęte w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. nr 164, poz. 1110)

Stan techniczny linii określić można jako zły, choć w ostatnich latach widać znaczną pewną poprawę. Podstawowe problemy infrastruktury kolejowej na terenie Dolnego Śląska to:

- zły stan techniczny nawierzchni torowej i obiektów inżynierskich,
- duża liczba punktowych ograniczeń prędkości radykalnie pogarszającą konkurencyjność kolei oraz podnosząca koszty jej funkcjonowania,
- niewystarczająca przepustowość linii kolejowych, szczególnie w obszarach aglomeracyjnych,
- czasochłonność i uciążliwość dla pasażerów robót torowych, w szczególności prac modernizacyjnych;

Najlepszymi parametrami technicznymi charakteryzuje się międzynarodowa magistrala E30 przebiegająca z kierunku Opola przez Wrocław i Legnicą do Zgorzelca, na której dopuszczalny jest ruch pociągów pasażerskich z prędkością do 160 km/h. Gorszymi parametrami technicznymi charakteryzują się linie z Wrocławia w kierunku Wałbrzycha i Jeleniej Góry oraz Głogowa. Tam prędkości maksymalne są zróżnicowane, na wybranych odcinkach prędkość ta przekracza 100 km/h a na innych spada do przedziału 70-90 km/h. Źła sytuacja prezentuje się na liniach drugorzędnych, gdzie nierzadko prędkości nie przekraczają 40 km/h.

W Załączniku nr 9 do niniejszego opracowania przedstawiona została w formie tabelarycznej analiza wszystkich linii kolejowych na terenie województwa pod kątem ich istotności dla ruchu pasażerskiego o charakterze wojewódzkim. Ponadto załączone zostały rysunki prezentujące dostępność sieci kolejowej na terenie województwa dolnośląskiego dla ruchu pasażerskiego oraz rysunki przedstawiające wykaz maksymalnych prędkości dla pociągów pasażerskich i autobusów szynowych na poszczególnych liniach.

Układ przestrzenny linii kolejowych na Dolnym Śląsku jest na ogół dobry. Jednak infrastruktura kolejowa była na Dolnym Śląsku budowana w latach 1842-1930 co powoduje, iż nie zawsze spełnia obecne potrzeby komunikacyjne.

Dlatego na przykład we Wrocławiu układ czynnych linii kolejowych omija zbudowane wcześniej (przed okresem jej rozwoju) historyczne centrum miasta będące obecnie największym skupiskiem miejsc pracy w województwie. Odwrotna sytuacja występuje w niektórych miastach województwa, gdzie kolej nie obsługuje generatorów ruchu które pojawiły się w okresie po zaprzestaniu rozbudowy jej infrastruktury. Takimi generatorami ruchu są nowe osiedla (np. w Wałbrzychu: Podzamcze, czy Piaskowa Góra czy we Wrocławiu Oś Sobieskiego), nowa zabudowa usługowa lub biurowa (np. centra handlowe) czy coraz bardziej masowo wykorzystywane regionalne lotnisko międzynarodowe. Dlatego celowe jest rozważenie podjęcia budowy nowych odcinków linii kolejowych czy przystanków kolejowych obsługujących generatory ruchu powstałe w okresie,

w którym zaprzestano rozwijania infrastruktury kolejowej. Celowa jest też weryfikacja liczby i położenia przystanków kolejowych.

3.2. Połączenia autobusowe o charakterze wojewódzkim

3.2.1. Sieć połączeń autobusowych

Sieć regularnych międzymiastowych linii autobusowych w województwie jest ukształtowana w wyniku wolnej gry rynkowej, bez elementu organizacji i planowania tego systemu jako spójnego. Wprowadzenie ustawy o Publicznym Transporcie Zbiorowym daje możliwości organizatorowi przewozów zmiany tego stanu rzeczy w celu poprawy dostępności, integracji i konkurencyjności regionu. Zarówno ogólna liczba jak i długość regularnych krajowych linii autobusowych w województwie ulega w ostatnich latach zmniejszeniu, na co znaczący wpływ ma spadek liczby linii podmiejskich i regionalnych. Przyczyn takiego stanu rzeczy jest kilka. Należy do nich: wzrost liczby samochodów osobowych, niski standard usług oraz do czasu uchwalenia ustawy o publicznym transporcie zbiorowym - faktyczny brak ustawowego organizatora tego segmentu przewozów.

W związku z powyższymi uwarunkowaniami transport autobusowy skupiał się wyłącznie na przewozach, na których każda para kursów wykazywała się opłacalnością ekonomiczną dla przewoźnika, przy uwzględnieniu refinansowania ulg ustawowych i rozregulowanym rynku bez jego standaryzacji.

Większość linii koncentruje się na przewozach w ramach nie więcej niż dwóch powiatów i między miastami powiatowymi, które stanowią węzły przesiadkowe w województwie. Zasadnicze miejsce w przewozach regularnych zajmuje miasto Wrocław, z którym połączenia posiadają wszystkie powiaty. Przewoźnicy koncentrują swoje przewozy na liniach komunikacyjnych, które nie mają czynnego lub konkurencyjnego połączenia kolejowego. Do takich między innymi należy połączenie Głogów – Polkowice – Lubin – Legnica, Lubin – Wrocław czy połączenie Wałbrzych – Świdnica – Wrocław.

Zestawienie liczby połączeń powyżej 8 kursów w dni robocze na danych relacjach przedstawiono w tabeli 6.

Tabela 6. Zestawienie liczby połączeń autobusowych w danych relacjach, stan na III 2014

Lp.	Relacja	Liczba zezwoleń	Liczba firm	Liczba kursów w dni robocze	Liczba kursów w dni wolne
1	Kamienna Góra - Wałbrzych	4	4	150	15
2	Polkowice - Lubin	10	7	143	17
3	Lubin - Legnica	6	6	143	47
4	Wrocław - Oleśnica	3	1	114	56
5	Świdnica - Wrocław	3	3	106	101
6	Oława - Wrocław	5	2	103	30

Lp.	Relacja	Liczba zezwoleń	Liczba firm	Liczba kursów w dni robocze	Liczba kursów w dni wolne
7	Wrocław - Jelcz Laskowice	3	3	93	41
8	Legnica - Złotoryja	3	4	92	25
9	Lubin - Wrocław	3	3	83	74
10	Świdnica - Dzierżoniów	3	3	81	16
11	Legnica - Jawor	3	3	78	14
12	Chocianów - Lubin	3	3	75	11
13	Głogów - Lubin	3	3	63	20
14	Wrocław - Kostomłoty	4	2	50	32
15	Wałbrzych - Świdnica	1	1	46	10
16	Legnica - Głogów	4	4	45	26
17	Jelenia Góra - Wrocław	2	2	45	30
18	Lubań - Świeradów Zdrój	3	2	43	8
19	Strzelin - Wrocław	2	2	38	20
20	Wałbrzych - Wrocław	2	2	37	30
21	Głogów - Leszno	2	1	36	14
22	Dzierżoniów - Wrocław	2	2	36	30
23	Głogów - Przemków	3	2	33	8
24	Głogów - Kromolin	2	2	30	6
25	Jelenia Góra - Wałbrzych	1	1	27	2
26	Bolesławiec - Lwówek Śląski	2	2	26	5
27	Świeradów Zdrój - Jelenia Góra	2	1	26	4
28	Milicz - Wrocław	2	1	25	7
29	Wrocław - Złotoryja	1	1	24	20
30	Nowa Ruda - Wrocław	1	1	24	24
31	Głogów - Sława	1	1	24	10
32	Wrocław - Twardogóra	2	1	22	6
33	Lubin - Chojnów	2	2	22	6
34	Jelenia Góra - Bolesławiec	2	2	22	11
35	Środa Śląska - Kąty Wrocławskie	1	1	22	0
36	Przyłęk - Kłodzko	1	1	22	0
37	Polkowice - Legnica	1	1	20	8
38	Zgorzelec - Jelenia Góra	2	2	20	4
39	Sokołowiec - Jelenia Góra	1	1	17	0
40	Walim - Świdnica	1	1	16	9
41	Świdnica - Jawor	1	1	16	0
42	Wojcieszów - Wrocław	1	1	16	16
43	Kamienna Góra - Bolków	1	1	16	0
44	Głogów - Kotowice	1	1	15	4
45	Świdnica - Zagórze Śląskie	1	1	14	0
46	Kamienna Góra - Wrocław	1	1	14	13
47	Lubin - Jawor	1	1	14	0
48	Świdnica - Sobótka	1	1	14	0
49	Zawidów - Jelenia Góra	1	1	14	3

Lp.	Relacja	Liczba zezwoleń	Liczba firm	Liczba kursów w dni robocze	Liczba kursów w dni wolne
50	Gaworzyce - Głogów	1	1	14	0
51	Świeradów Zdrój - Zgorzelec	1	1	13	3
52	Ząbkowice Śląskie - Wrocław	1	1	13	7
53	Wrocław - Wieruszów	1	1	12	12
54	Wrocław - Ostrzeszów	1	1	12	12
55	Świerzawa - Wrocław	1	1	12	12
56	Lubań - Jelenia Góra	1	1	12	1
57	Złotoryja - Raciborowice Górne	1	1	12	0
58	Strzegom - Jawor	1	1	12	0
59	Głogów - Zielona Góra	1	1	11	6
60	Polkowice - Głogów	1	1	11	0
61	Udanin - Strzegom	1	1	11	0
62	Legnica - Ujazd Górny	1	1	11	0
63	Wykroty - Lubań	1	1	11	0
64	Bielawa - Wrocław	1	1	10	10
65	Głogów - Rawicz	1	1	10	4
66	Wojcieszów - Jelenia Góra	1	1	10	0
67	Wiązów - Oława	1	1	10	0
68	Oleśnica - Węgrów - Oleśnica	1	1	9	0
69	Głogów - Wschowa	1	1	9	0
70	Ujazd Górny - Wrocław	1	1	9	9
71	Lubań - Mirsk	1	1	9	0
72	Oleśnica - Trzebnica	1	1	8	4
73	Bogatynia - Wrocław	1	1	8	10
74	Lubań - Legnica	1	1	8	4
75	Skrzypnik - Wrocław	1	1	8	0
76	Niezgoda - Sułów	1	1	8	0
77	Wałbrzych - Świebodzice	1	1	4	0

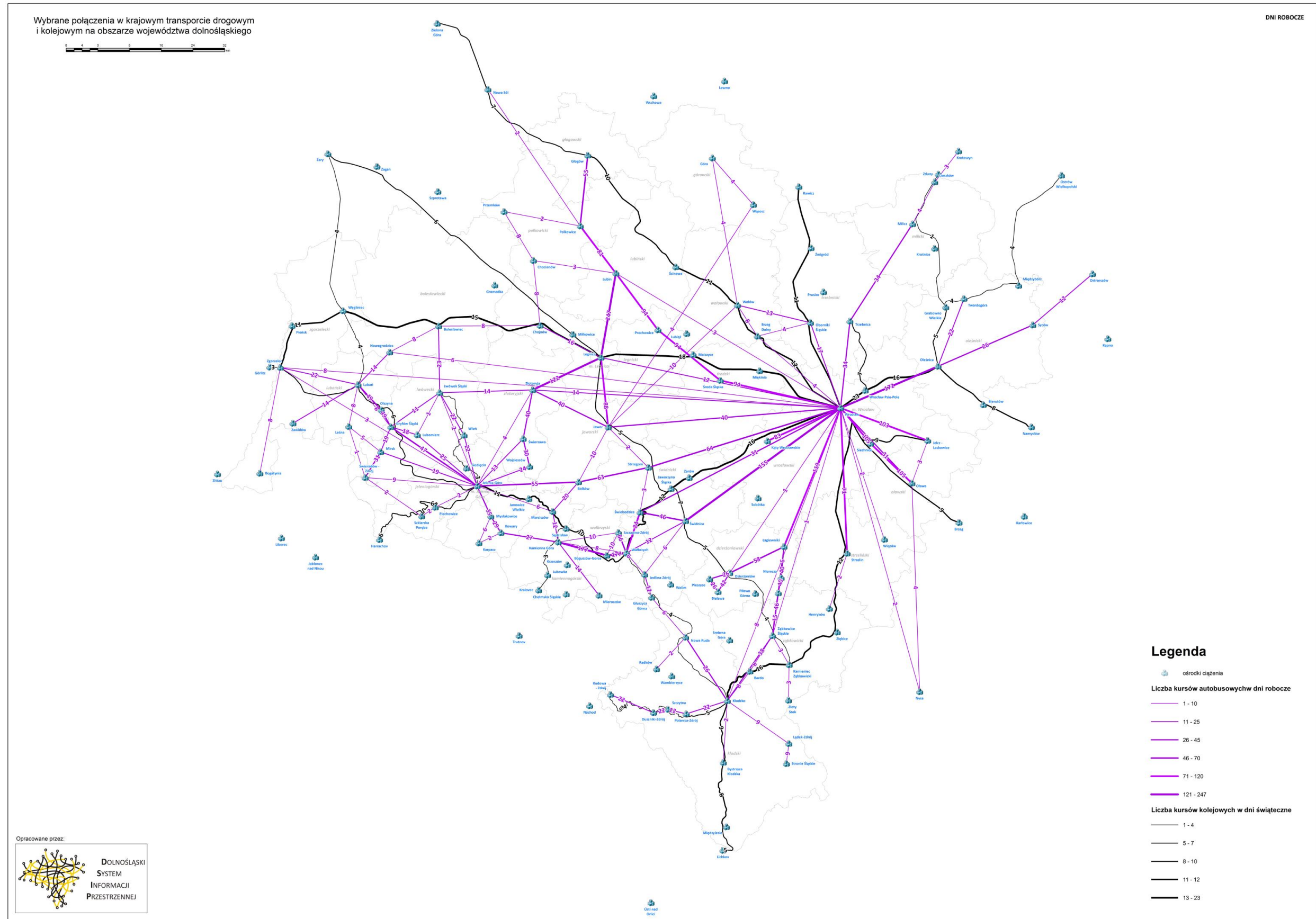
Źródło: Opracowanie własne.

Analizując zabrane dane zauważyć można, iż największymi generatorami ruchu w połączeniach autobusowych są miasta: Wrocław, Lubin, Legnica, Świdnica, Wałbrzych, Polkowice i Złotoryja. Liczba połączeń dowożących ludność do/z tych miast stanowi prawie 70% wszystkich połączeń na liniach międzypowiatowych wykonywanych na terenie województwa. Powyższą prawidłowość potwierdzają także dane zgromadzone dla rejonów komunikacyjnych. Rejony: lubiński, świdnicko-wałbrzyski, jeleniogórski, głogowski i legnicki charakteryzują się największą liczbą linii komunikacyjnych i funkcjonujących przewoźników oraz największą liczbą par połączeń w dobie. Powyższe wynika przede wszystkim z ograniczonej oferty połączeń kolejowych bądź ich braku jako alternatywy oraz dużego zapotrzebowania na transport publiczny do szkół i zakładów pracy. Szczególnie jest to widoczne w rejonach komunikacyjnych obejmujących Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny

(Legnica, Lubin, Polkowice, Głogów) oraz w okolicach Wałbrzycha i Świdnicy bardzo intensywnie ciężących względem siebie.

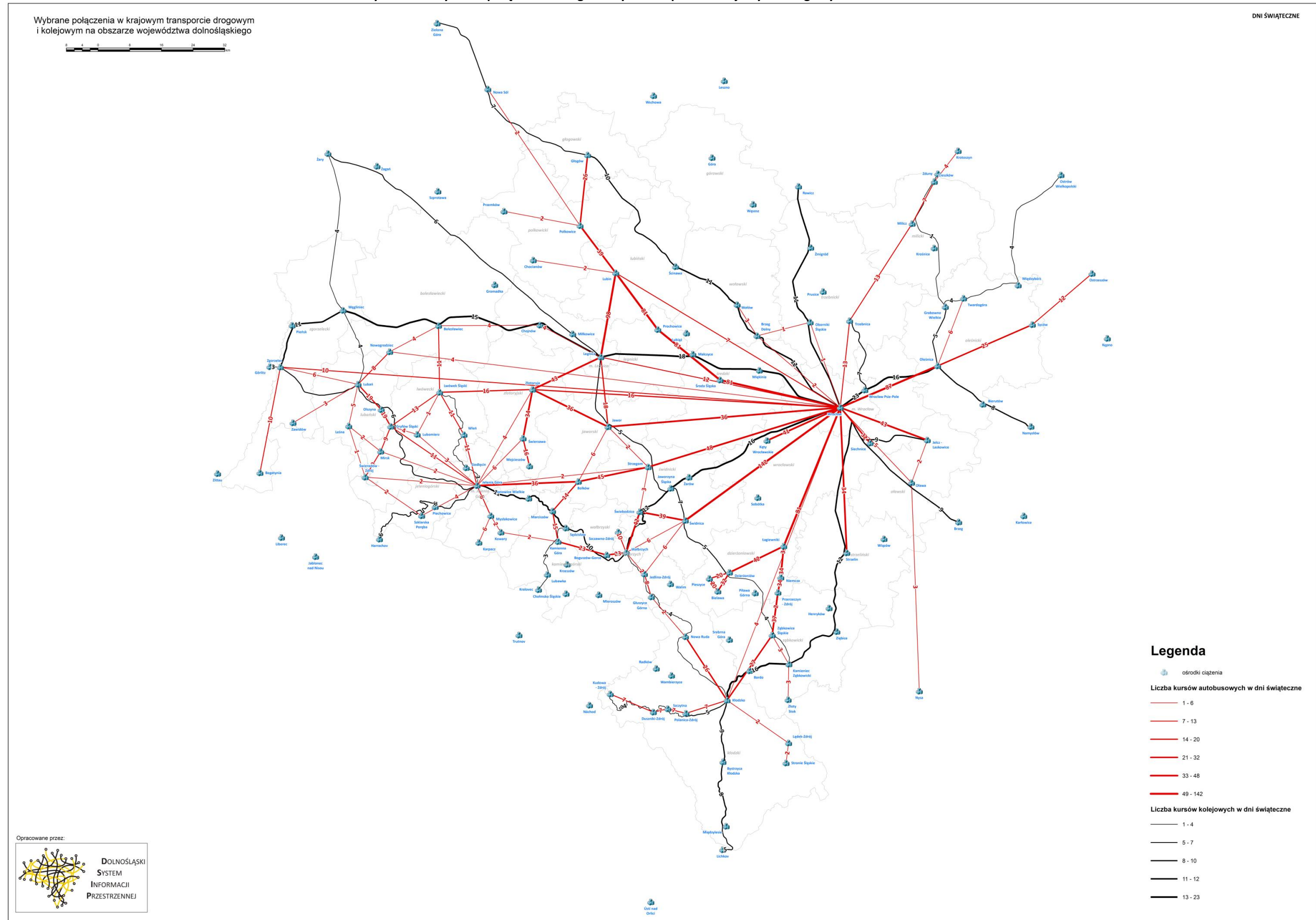
Dla zobrazowania stanu obecnego w publicznym transporcie autobusowym na terenie województwa dolnośląskiego na rys. 4 i 5 przedstawiono schematycznie sieć połączeń autobusowych i kolejowych pomiędzy wybranymi punktami transportowymi (miasta gminne i powiatowe oraz inne istotne miasta i miejscowości turystyczne) wraz z podaniem liczby par połączeń w dobie na poszczególnych odcinkach. Sieć połączeń opracowana została w rozgraniczeniu na dni robocze i dni wolne.

Rysunek 4. Wybrane połączenia w regionalnym transporcie kolejowym i drogowym w dni robocze



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 5. Wybrane połączenia w regionalnym transporcie kolejowym i drogowym w dni wolne



Źródło: Opracowanie własne.

W 2014 roku na obszarze województwa dolnośląskiego usługi przewozowe w komunikacji autobusowej na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego realizowało 13 przewoźników powstałych z państwowych przedsiębiorstw komunikacyjnych. Są to: PKS Kłodzko, PKS Kamienna Góra, PKS Bolesławiec, PKS Oława, PKS Dzierżoniów, , PKS Polbus Wrocław, PKS Tour Jelenia Góra, PKS Świdnica, PKS Intertrans Głogów, PKS Transpol Legnica, PKS Voyager Lubań, PKS Lubin, PKS Wołów. O słabej kondycji finansowej przedsiębiorstw PKS świadczy liczba ogłoszonych w ostatnich latach upadłości przedsiębiorstw komunikacji samochodowej.

Poza tym w województwie działa 101 przewoźników, którzy zazwyczaj obsługują nie więcej niż trzy linie: Przewoźnicy, którzy obsługują trzy lub więcej linii to m.in.: Usługi Transportowe Guliwer, Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Beskid i P.P.H.U. "A - L" Andrzej Lewandowski.

Na terenie województwa kursy realizowane są także przez przedsiębiorstwa zarejestrowane poza terytorium województwa dolnośląskiego. Są to głównie: PKS Brzeg, PKS Ostrów Wielkopolski, PKS Leszno PKS Żary, PKS Konin, PKS Poznań, PKS Kalisz, PKS Zielona Góra, PKS Gorzów Wielkopolski.

Z uwagi na bardzo dużą liczbę przewoźników oraz szerokie otwarcie rynków pojazdów używanych, na terenie województwa występuje duża różnorodność wykorzystywanego taboru autobusowego. Są przewoźnicy, którzy eksploatują pojazdy tylko jednej wielkości – np. standardowe autobusy lub wyłącznie mikrobusy, lecz największe przedsiębiorstwa przewozowe posiadają urozmaicony park taborowy włączając w to również wysokopokładowe autokary dalekobieżne (wykorzystywane głównie na dalszych trasach). Posiadany tabor jest mocno zróżnicowany zarówno pod względem producenta, gabarytów, pojemności, a nawet liczby drzwi i sposobu ich otwierania. Niekiedy jeden przewoźnik dysponuje nawet kilkudziesięcioma typami pojazdów – często wysłużonymi pojazdami z czasów PRL jak i nowszymi sprowadzonymi z krajów Europy Zachodniej. Z uwagi na stosunkowo nieliczne spotykane zakupy fabrycznie nowych pojazdów zamawianych w większych seriach oraz z drugiej strony na dokonywanie zakupów pojedynczych używanych wozów z zagranicy, na rynku nie występuje już w zasadzie żadna standaryzacja. Ponadto praktycznie wszystkie pojazdy w ruchu autobusowym nie posiadają jakichkolwiek udogodnień technicznych dla pasażerów na wózkach inwalidzkich czy posiadających ograniczone możliwości poruszania się.

Przegląd taboru przewoźników komunikacji autobusowej na terenie województwa dolnośląskiego ukazuje duże zróżnicowanie w jakości i wieku tego taboru. W celu zapewnienia standaryzacji w poziomie obsługi klienta, niezbędne jest dążenie do unifikacji standardów dla pojazdów, które miałyby jeździć w ramach wojewódzkiego publicznego transportu zbiorowego.

Analizując i podsumowując ofertę istniejącej sieć połączeń autobusowych należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, iż wojewódzki publiczny transport autobusowy działa na rynku wyłącznie na zasadach komercyjnych. Oznacza to, iż oferowane przewozy nie są organizowane ani rekompensowane przez Organizatora publicznego transportu zbiorowego w województwie.

Jedyną funkcjonującą formą dopłat jest pośredniczenie w przekazywaniu kwot za obowiązujące ulgi ustawowe. Skutkiem tego przewoźnicy autobusowi dostosowują przebiegi tras poszczególnych linii, częstotliwość i rozkład jazdy do potoków pasażerskich, które zapewniają rentowność pary połączeń. Skutkiem tak działającego rynku przewozów autobusowych jest koncentrowanie się połączeń w godzinach szczytów przewozowych i w dni robocze, gdy ruch pasażerski jest znaczący. W efekcie wiele obszarów i miejscowości Dolnego Śląska jest wykluczonych komunikacyjnie ze względu na brak wystarczających potoków pasażerskich przez całą dobę lub w okresach pozaszczytowych czy w dni wolne od pracy.

Rola Samorządu Województwa Dolnośląskiego jako organizatora autobusowego publicznego transportu zbiorowego ograniczała się do tej pory wyłącznie do wydawania zezwoleń przewoźnikom autobusowym i przekazywaniu dofinansowywania do biletów ustawowo ulgowych.

3.2.2. Analiza i ocena obecnej sieci połączeń autobusowych – analiza ABC

W celu dokładnego oceny i wyciągnięcia wniosków z wyżej przeprowadzonej charakterystyki i analizy oferty przewozowej w transporcie autobusowym na obszarze województwa dolnośląskiego przeprowadzono analizę ABC (schemat 3).

Schemat 3. Analiza ABC transportu autobusowego

ATUTY

- niskie koszty jednostkowe usługi,
- wysoka dostępność przestrzenna,
- możliwość zmiany trasy w sytuacjach awaryjnych (wypadki, itp.),
- lepsze dostosowanie do potoków pasażerskich,
- brak bezpośrednich kosztów dostępu do infrastruktury,

BARIERY

- brak jednolitej i czytelnej oferty oraz taryfy przewozowej,
- wrażliwość na czynniki zewnętrzne (kongestia, warunki atmosferyczne),
- niskie bezpieczeństwo podróży,
- wysoki stopień dekapitalizacji taboru,
- niższy komfort podróży oraz mniejsze dostosowanie dla osób niepełnosprawnych,
- konieczność zakupu nowego taboru, spełniającego wymogi dostępności dla pasażerów o ograniczeniach ruchowych

CZYNNIKI warunkujące

- kwestie legislacyjne:
 - możliwość koncesjonowania obsługi poszczególnych relacji,
 - możliwość ograniczenia użytkowania taboru niezapewniającego bezpieczeństwa (przerabianie samochodów dostawczych na autobusy),
 - regulacje prawne dotyczące minimalnego odstępu w odjazdach z przystanków przez poszczególnych przewoźników,

Źródło: Opracowanie własne.

3.3. Połączenia kolejowe o charakterze wojewódzkim

3.3.1. Sieć połączeń kolejowych o charakterze wojewódzkim

Obecnie ruch pasażerski w regionalnym transporcie kolejowym odbywa się na 24 liniach komunikacyjnych. Do tej pory jest to jedyny ruch międzypowiatowy, który jest organizowany przez samorząd województwa.

Sieć regionalnych połączeń kolejowych swoim zasięgiem obejmuje cały obszar województwa dolnośląskiego łącząc z Wrocławiem przede wszystkim największe miasta na Dolnym Śląsku położone przy czynnych liniach kolejowych wybiegających z Wrocławia. Uzupełnieniem tej zasadniczej sieci są połączenia Legnica – Kłodzko, Wałbrzych – Kłodzko oraz Jelenia Góra – Zgorzelec – Żary stanowiące łącznik pomiędzy głównymi liniami kolejowymi. Sieć ta jest również wzbogacona o połączenia w rejonie kotliny jeleniogórskiej i kłodzkiej stanowiąc tym samym skomunikowania z regionami szczególnie atrakcyjnymi turystycznie.

Tak skonstruowana sieć spełnia wymagania jedynie w podstawowym zakresie gdyż łączy ze sobą wyłącznie miasta położone przy najważniejszych liniach kolejowych. Pozostałe ośrodki miejskie i inne istotne generatory ruchu pasażerskiego położone przy lokalnych liniach kolejowych w przeważającej części odcięte są od dostępu do szybkiego i sprawnego transportu kolejowego.

Wykaz linii przedstawiono w tabeli 7 oraz na rys. 6.

Tabela 7. Wykaz linii komunikacyjnych w wojewódzkim transporcie kolejowym

Oznaczenie linii komunikacyjnej	Przebieg linii komunikacyjnej	Długość całej linii	Długość na terenie woj. doln.
O1	Jelcz-Laskowice – Opole Główne	66,201	14,154
O2	Wrocław Główny – Oława – Brzeg – Opole Główne	81,719	32,651
D1	Wrocław Główny – Wrocław Psie Pole – Oleśnica	33,652	33,652
D2	Wrocław Główny – Legnica – Bolesławiec – Zgorzelec – Görlitz	164,038	163,707
D3	Wrocław Główny – Wrocław Psie Pole – Trzebnica	33,336	33,336
D4	Wrocław Główny – Wołów – Ścinawa – Głogów – Zielona Góra	153,858	114,84
D5	Wrocław Główny – Oborniki Śląskie – Żmigród – Rawicz	63,062	59,693
D6	Wrocław Główny – Wałbrzych Główny – Jelenia Góra	127	127
D7	Wrocław Główny – Siechnice – Jelcz-Laskowice	26,114	26,114
D8	Wrocław Główny – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko Główny – Międzyzlesie	129,95	129,95
D10	Wrocław Główny – Oleśnica – Ostrów Wielkopolski	105,216	73,316
D11	Wrocław Główny – Oleśnica – Namysłów – Kluczbork	97,22	49,562
D12	Wrocław Główny – Oleśnica – Krotoszyn	94,466	86,432
D20	Węglińiec – Żary	40,906	20,709
D21	Węglińiec – Lubań Śląski	21,801	21,801
D25	Legnica – Żagań – Żary	87,252	45,887
D35	Legnica – Jawor – Strzegom – Świdnica Miasto – Ząbkowice Śląskie – Kłodzko Gł.	130,015	130,015
D61	Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna – Harrachov	47,794	46,623
D62	Jelenia Góra – Lwówek Śląski	32,566	32,566
D65	Wałbrzych Główny – Nowa Ruda – Kłodzko Główny	50,99	50,99
D66	Wrocław Główny – Jaworzyna Śląska – Świdnica Miasto	59,296	59,296
D75	Jelenia Góra – Lubań Śląski – Zgorzelec Miasto	75,676	75,676
D80	Jelenia Góra – Sędziszów – Lubawka – Trutnov hl. n.	46,929	45,169
D81	Kłodzko Główny – Polanica-Zdrój – Kudowa-Zdrój	43,961	43,961

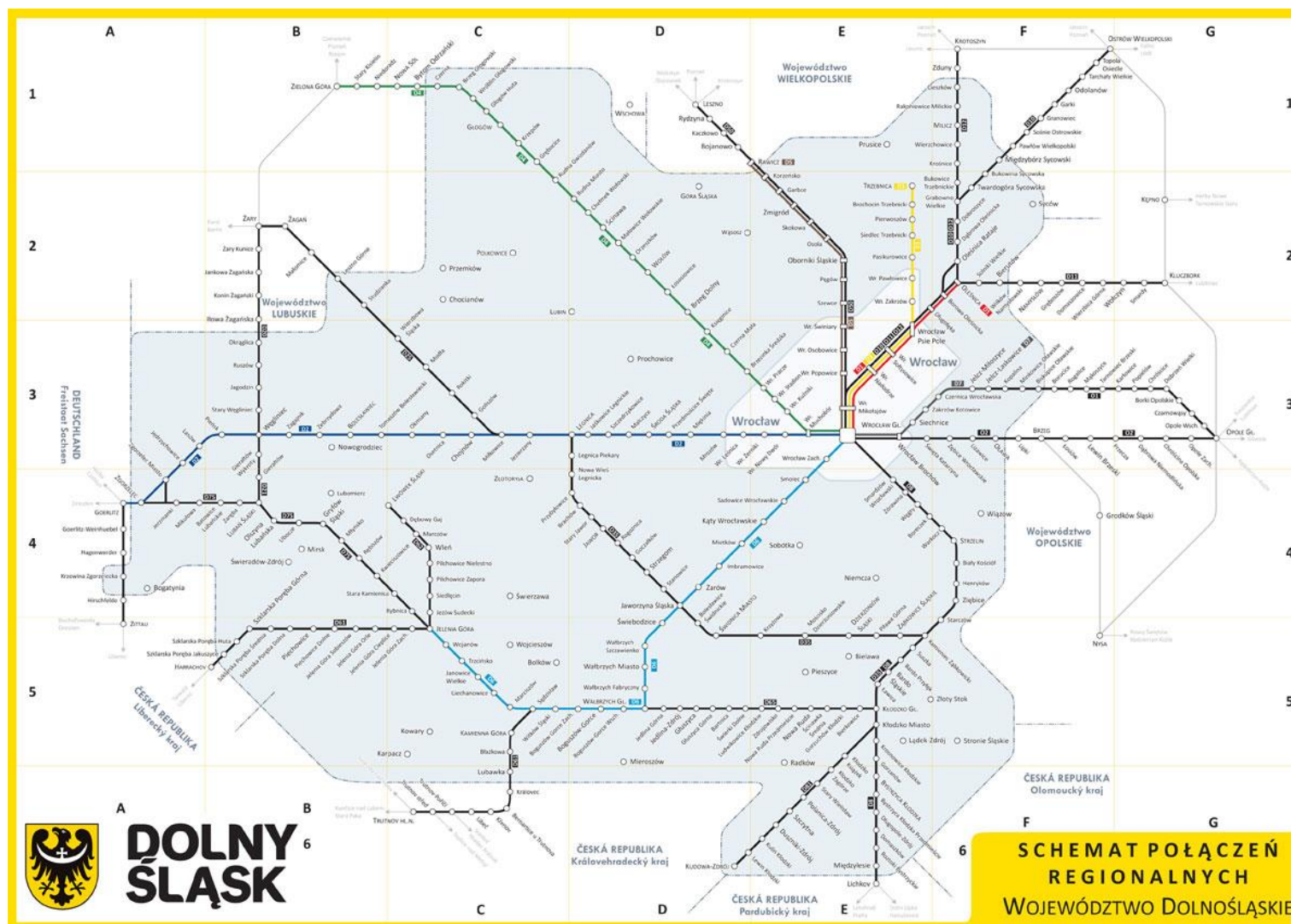
suma 1 813,018 1 517,100

Uwagi:

D80 Długość całej linii - tylko do Kralovca (1.stacja za granicą państwową)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie DKD

Rysunek 6. Schemat linii komunikacyjnych w wojewódzkim transporcie kolejowym



Źródło: Opracowanie własne

3.3.2. Praca transportowa i charakterystyka organizacyjna w transporcie kolejowym

Na terenie województwa dolnośląskiego regionalne kolejowe przewozy pasażerskie realizowane są obecnie przez dwóch przewoźników.

Pierwszym z nich jest spółka Koleje Dolnośląskie S.A., która została utworzona w 2007 roku przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego w celu realizacji przewozów zleconych przez Organizatora publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa. Przewoźnik obsługuje połączenia na trasach²⁵:

- Wrocław – Trzebnica,
- Wrocław – Legnica – Bolesławiec – Węgliniec – Lubań Śląski,
- Legnica – Żagań – Żary,
- Jelenia Góra – Lubań Śląski – Zgorzelec – Węgliniec – Żary,
- Jelenia Góra – Lwówek Śląski,
- Wałbrzych – Kłodzko,
- Legnica – Jaworzyna Śląska – Kłodzko,
- Kłodzko – Kudowa-Zdrój,
- Wrocław – Jaworzyna Śląska – Świdnica,
- Jelenia Góra – Lubawka – Trutnov hl. n. (sezonowo).

Aktualnie tabor Kolei Dolnośląskich S.A. to 29 pojazdów, 21 z nich to pojazdy spalinowe używane przez ich właściciela Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. Pojazdy te zostały zakupione w latach 2003-2011. Poza tym przewoźnik posiada 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 31WE oraz 3 sztuki zmodernizowanego starszego taboru serii EN57²⁶. Przewoźnik jest w trakcie zakupu kolejnych 11 EZT.

Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Oddział Dolnośląski we Wrocławiu to drugi podmiot wykonujący kolejowe przewozy pasażerskie na Dolnym Śląsku. Zgodnie z przeprowadzonym w 2008 roku usamorządowaniem kolei województwo dolnośląskie posiada 7,3% udziałów w spółce. Przewoźnik obsługuje połączenia na trasach²⁷:

- Wrocław – Oleśnica – Kluczbork,
- Wrocław – Oleśnica – Ostrów Wielkopolski,
- Wrocław – Oleśnica – Krotoszyn,

²⁵ W rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014

²⁶ Właścicielem 3 pojazdów serii EN57 jest Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego

²⁷ W rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014

- Wrocław – Rawicz – Leszno – Poznań ,
- Wrocław – Wołów – Głogów – Zielona Góra,
- Wrocław – Legnica – Bolesławiec – Zgorzelec – Görlitz – (Drezno),
- Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Harrachov,
- Wrocław – Strzelin – Kłodzko – Międzyzylesie – Lichkov – (Pardubice),
- Wrocław – Oława – Brzeg – Opole,
- Wrocław – Siechnice – Jelcz-Laskowice,
- Jelcz-Laskowice – Opole.

Zaplecze taborowe Dolnośląskiego Oddziału Spółki Przewozy Regionalne składa się z 72 trójczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych EN57 posiadających 188 miejsc siedzących oraz 6 czteroczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych EN71 posiadających 256 miejsc siedzących. Zestawy tych serii zostały wyprodukowane przez PaFaWag Wrocław, a średnia wieku tych pojazdów to około 36 lat. Wykaz taboru obu przewoźników przedstawiono w Załączniku nr 10.

Oprócz wymienionych wyżej przewoźników kolejowe przewozy pasażerskie na terenie Dolnego Śląska realizowane są przez spółkę PKP Intercity S.A. Obsługuje ona połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe wykonywane w ramach użyteczności publicznej, a także uruchamia komercyjne przewozy dalekobieżne. Spółka PKP intercity S.A. realizuje przewozy o charakterze ponad regionalnym łącząc ze sobą przede wszystkim wszystkie województwa oraz realizując przewozy poza granice kraju, tym samym zakres jej działania wpisuje się w krajowy Plan Transportowy, a nie wojewódzki. Oferta przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych ograniczona jest w dużej mierze do Wrocławia i linii Opole – Wrocław – Poznań gdzie realizowanych jest zdecydowana większość połączeń przewoźnika PKP Intercity. Nieliczne połączenia dalekobieżne docierają do Wałbrzycha, Jeleniej Góry i Szklarskiej Poręby, Legnicy i Bolesławca, Oleśnicy oraz Głogowa. Schemat obsługi regionalnych połączeń pasażerskich świadczonych w ramach służby publicznej przez Koleje Dolnośląskie S.A. oraz Przewozy Regionalne Sp. z o.o. przedstawiono w Załączniku nr 10.

Tabela 8 ilustruje szczegółowy rozkład pracy na liniach komunikacyjnych według liczby par połączeń, natomiast tabela 9 pokazuje wielkość potoków pasażerskich na danych odcinkach. Wielkość pracy eksploatacyjnej dla danych pakietów komunikacyjnych w rozkładzie jazdy 2013/2014 przedstawiono w tabeli 10.

Tabela 8. Liczba par połączeń kolejowych w danych relacjach

Odcinki (relacje pociągów)	okres 15 XII 2013 – 13 XII 2014			
	PN-CZ	PT	SOB	ND
Liczba par pociągów				
Wrocław Gł. – Rawicz	13*	13*	10,5	10,5
Wrocław Gł. – Wrocław Psie Pole	31	32	22	23
Wrocław Psie Pole - Oleśnica	19	20	15	16
Oleśnica - granica województwa (Namysłów)	10*	10*	8	8
Oleśnica - Grabowno Wielkie	5,5	6,5	4	5
Grabowno Wielkie - granica województwa (Zduny)	-	1	-	1
Grabowno Wielkie - Twardogóra Sycowska	5,5	5,5	4	4
Twardogóra Sycowska – granica województwa (Ostrów Wlkp.)	5	5	4	4
Wrocław Psie Pole - Trzebnica	12	12	7	7
Wrocław Gł. - granica województwa (Brzeg)	16*	16*	8	9***
Wrocław Gł. - Jelcz Laskowice	11,5***	11,5***	8,5	8,5
Jelcz Laskowice - granica województwa (Opole Gł.)	1	1	-	-
Wrocław Gł. - Kamieniec Żąbkowicki	13	13	11,5	11,5
Kamieniec Żąbkowicki - Kłodzko Gł.	17	17	15,5	15,5
Kłodzko Gł. - Bystrzyca Kł. Przedmieście	11	11	9	9
Bystrzyca Kł. Przedmieście - Międzyzlesie	9	9	8	8
Międzyzlesie - granica państwa (Lichkov)	5	5	5	5
Kłodzko Gł. - Polanica Zdrój	5	5	5	5
Polanica Zdrój - Kudowa Zdrój	4	4	4	4
Kłodzko Gł. - Wałbrzych Gł.	4	4	3,5	3,5
Legnica - Jaworzyna Śl.	5	5	4,5	4,5
Jaworzyna Śl. - Świdnica Miasto	7	7	6,5	6,5
Świdnica Miasto - Dzierżoniów Śl.	5	5	4,5	4,5
Dzierżoniów Śl. - Kamieniec Żąbkowicki	4	4	4	4
Wrocław Gł. - Jaworzyna Śl.	17	17	16 #	16 #
Jaworzyna Śl. - Wałbrzych Gł.	13	13	12 #	12 #
Wałbrzych Gł. - Sędziszaw	8	8	10 #	10 #
Sędziszaw - Jelenia Góra	8	8	11 ###	11 ###
Jelenia Góra - Szklarska Poręba Górna	5	5,5	6	6
Szklarska Poręba Górna - granica państwa (Harrachov)	3 ###	3 ###	6	6
Sędziszaw - granica państwa (Kralovec)	-	-	3 x	3 x
Jelenia Góra - Lwówek Śl.	4	4	3	3
Jelenia Góra - Zgorzelec	5	5	6	6
Wrocław Gł. - Legnica	22	22	17,5	18
Legnica - Węgliniec	17	17	14	14,5
Węgliniec - Zgorzelec	10	10	11	11
Zgorzelec - granica państwa (Gorlitz)	3	3	3	3
Węgliniec - Lubań Śl.	4	4	3,5	3,5
Węgliniec - granica województwa (Żary)	3	3	3,5	3,5
Legnica - granica województwa (Żary)	6	6	5,5	5,5
Wrocław Gł. - Wołów	18**	18**	11,5	11,5
Wołów - Ścinawa	13	13	10,5	10,5

Odcinki (relacje pociągów)	okres 15 XII 2013 – 13 XII 2014			
	PN-CZ	PT	SOB	ND
Liczba par pociągów				
Ścinawa - Głogów	11	11	8,5	9,5
Głogów - granica województwa (Zielona Góra)	7	7,5	7	6,5

Stan na dzień 1.07.2014

* - w ferie i wakacje o 1 parę mniej

** - w ferie i wakacje o 2 pary mniej

*** - w ferie i wakacje o 0,5 pary (1 połączenie) mniej

- w tym 1 para kursuje tylko w sezonie

- w tym 2 pary kursują tylko w sezonie

- w sezonie kursują dodatkowe 3 pary

x - kursują tylko w sezonie

Źródło: opracowanie własne

Tabela 9. Potok pasażerski na danych odcinkach połączeń kolejowych w województwie w 2012 roku

Lp.	Odcinek		Średni czas przejazdu	Odległość	Prędkość handlowa	Potok pasażerski	Liczba par połączeń
	Punkt A	Punkt B	[min]	[km]	[km/h]	[-]	
1.	Wrocław	Kąty Wrocławskie	25	20,4	49,0	2522	13
2.	Kąty Wrocławskie	Żarów	19	22,2	70,1	2146	13
3.	Żarów	Jaworzyna Śląska	5	5,5	66,0	1649	13
4.	Jaworzyna Śląska	Świebodzice	11	9,4	51,3	1567	13
5.	Świebodzice	Wałbrzych	28,5	21,4	45,1	1377	13
6.	Wałbrzych	Boguszów-Gorce	10	6,6	39,6	489	6
7.	Boguszów-Gorce	Sędziszaw	14	13,3	57,0	426	6
8.	Sędziszaw	Jelenia Góra	31	27	52,3	459	6
9.	Wrocław	Strzelin	38	37	58,4	3797	12
10.	Strzelin	Ziębice	17	20,6	72,7	2707	12
11.	Ziębice	Kłodzko	45	37,6	50,1	1793	12
12.	Kłodzko	Bystrzyca Kłodzka	17	16,1	56,8	1771	11
13.	Bystrzyca Kłodzka	Międzyzlesie	24	18,7	46,8	1732	10
14.	Wrocław	Brzeg Dolny	36	30,3	50,5	4517	17
15.	Brzeg Dolny	Wołów	12	10	50,0	2916	17
16.	Wołów	Ścinawa	20,5	18,4	53,9	1906	8
17.	Ścinawa	Głogów	46	40,4	52,7	1465	7
18.	Głogów	Bytom Odrzański	39	19,6	30,2	1641	7
19.	Wrocław	Oborniki Śląskie	43,5	26,4	36,4	4330	13
20.	Oborniki Śląskie	Żmigród	23	20,8	54,3	3021	13
21.	Żmigród	Rawicz	15,5	15,9	61,5	2259	13
22.	Wrocław	Oleśnica	51,5	33,7	39,3	4647	28
23.	Oleśnica	Bierutów	18	13,8	46,0	1872	12
24.	Bierutów	Namysłów	16,5	13,4	48,7	1620	12
25.	Oleśnica	Twardogóra	40	23,5	35,3	744	5
26.	Twardogóra	Międzybórz	20	14	42,0	736	5

Lp.	Odcinek		Średni czas przejazdu	Odległość	Prędkość handlowa	Potok pasażerski	Liczba par połączeń
	Punkt A	Punkt B	[min]	[km]	[km/h]	[-]	
27.	Oleśnica	Milicz	73	41,8	34,4	415	4
28.	Milicz	Zduny	24,5	39	95,5	285	4
29.	Wrocław	Środa Śląska	37	33,8	54,8	5531	24
30.	Środa Śląska	Legnica	21	31,3	89,4	5130	24
31.	Legnica	Chojnów	13,5	18,5	82,2	3181	14
32.	Chojnów	Bolesławiec	17,5	27,1	92,9	2824	14
33.	Bolesławiec	Węgliniec	16,5	25,4	92,4	1776	14
34.	Węgliniec	Zgorzelec	23,5	26,1	66,6	1341	10
35.	Węgliniec	Lubań Śląski	66,5	21,1	19,0	231	5
36.	Węgliniec	Żary	54,5	40,9	45,0	209	3
37.	Legnica	Żary	102	48	28,2	266	6
38.	Legnica	Jawor	28	21,6	46,3	298	6
39.	Jawor	Strzegom	18	15,1	50,3	299	6
40.	Strzegom	Jaworzyna Śląska	11	10,4	56,7	238	6
41.	Jaworzyna Śląska	Świdnica	14	10	42,9	230	6
42.	Świdnica	Dzierżonów	20	18	54,0	241	6
43.	Dzierżonów	Ząbkowice Śląskie	26	21,7	50,1	203	6
44.	Wałbrzych	Głuszycza	16,5	8,7	31,6	131	5
45.	Głuszycza	Nowa Ruda	33	20,6	37,5	168	5
46.	Nowa Ruda	Kłodzko Główne	39,5	21,7	33,0	135	5
47.	Jelenia Góra	Gryfów Śląski	46,5	37,6	48,5	229	6
48.	Gryfów Śląski	Lubań Śląski	23,5	14,4	36,8	218	6
49.	Lubań Śląski	Zgorzelec	31,5	23,6	45,0	233	6
50.	Wrocław	Siechnice	16	11,1	41,6	932	14
51.	Siechnice	Jelcz-Laskowice	25,5	15	35,3	816	14
52.	Wrocław	Oława	26,5	26,5	60,0	4134	17
53.	Oława	Brzeg	13,5	15,1	67,1	2983	17
54.	Wrocław	Trzebnica	50	19,7	23,6	1052	13
55.	Jelenia Góra	Wleń	42,5	17,9	25,3	81	4
56.	Wleń	Lwówek Śląski	34	14,7	25,9	84	4
57.	Jelenia Góra	Szklarska Poręba	49	31,6	38,7	128	4
58.	Szklarska Poręba	Harrachov	29	6,8	14,1	79	3
59.	Jelcz-Laskowice	Opole	80	67	50,3	brak danych	1

Źródło: opracowanie własne

Tabela 10. Wielkość pracy eksploatacyjnej dla danych ciągów komunikacyjnych – według rozkładu jazdy pociągów 2013/2014

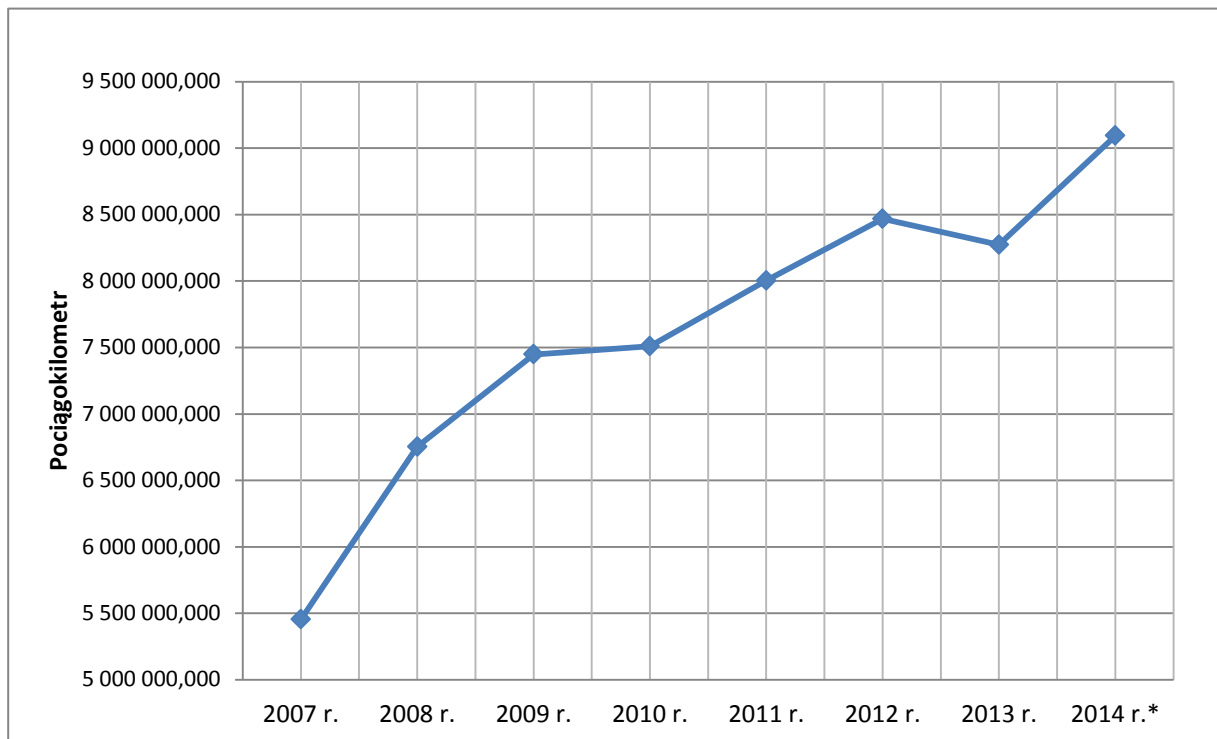
Nr linii komunikacyjnej	Relacja linii komunikacyjnej		Praca eksploatacyjna w rozkładzie jazdy pociągów 2013/14
D1	Wrocław Główny	Oleśnica	112 498,636
D10	Wrocław Główny	Ostrów Wielkopolski	237 223,565
D11	Wrocław Główny	Kluczbork	330 875,912
D12	Wrocław Główny	Krotoszyn	17 977,856
D13	Wrocław Główny	Trzebnica	238 985,284
D2	Wrocław Główny	Lubań Śląski	1 395 876,900
D22	Wrocław Główny	Żary	257 057,895
D22	Legnica	Żary	69 623,020
D25	Jelenia Góra	Zielona Góra	469 258,213
D3	Legnica	Kudowa-Zdrój	572 302,248
D4	Wrocław Główny	Zielona Góra	980 375,601
D5	Wrocław Główny	Poznań Główny	478 916,939
D50	Szklarska Poręba Górna	Poznań Główny	159 589,680
D60	Wrocław Główny	Szklarska Poręba Górna	1 001 378,759
D61	Szklarska Poręba Górna	Harrachov	48 333,600
D62	Jelenia Góra	Lwówek Śląski	86 365,032
D63	Jelenia Góra	Trutnov hl.n	17 520,468
D65	Wrocław Główny	Dzierżoniów Śląski	170 891,072
D7	Wrocław Główny	Jelcz-Laskowice	224 475,944
D70	Jelcz-Laskowice	Opole Główne	7 020,384
D8	Wrocław Główny	Ústí nad Orlicí	1 117 417,612
D85	Wałbrzych Główny	Kudowa-Zdrój	124 353,130
D9	Wrocław Główny	Opole Główne	317 890,136
RE 100	Wrocław Główny	Dresden Hbf	357 863,502
suma			8 794 071,388

Źródło: Opracowanie własne

Analizując zebrane dane zauważyć można, iż liczba połączeń i związana z nią praca eksploatacyjna jest największa na głównych liniach w województwie wybiegających z Wrocławia w kierunku Legnicy, Głogowa, Rawicza, Oleśnicy, Opola, Kłodzka oraz Wałbrzycha i Jeleniej Góry. Jest to związane z największymi potokami podróżnych na tych trasach co znajduje swoje odzwierciedlenie w zebranych danych. Na szczególną uwagę pod tym względem zasługuje ciąg E-30 Wrocław – Legnica – Zgorzelec wraz z odnogami w kierunku Żar i Lubania Śląskiego. Na tej trasie występują największe potoki podróżnych co z kolei rzutuje na liczbę uruchamianych połączeń i realizowaną pracę eksploatacyjną. Linie lokalne charakteryzują się wyraźnie mniejszymi potokami podróżnych, co jest powiązane ze znacznie mniejszą liczbą połączeń. Na przestrzeni lat sumaryczna praca eksploatacyjna obu przewoźników ulegała wzrostowi z 5,4 mln pockm w 2007 r. do 8,1 mln

pockm w roku 2013, co stanowi wzrost 50%. Charakterystyki dotyczące pracy eksploatacyjnej przedstawiono na wykresach 5 i 6.

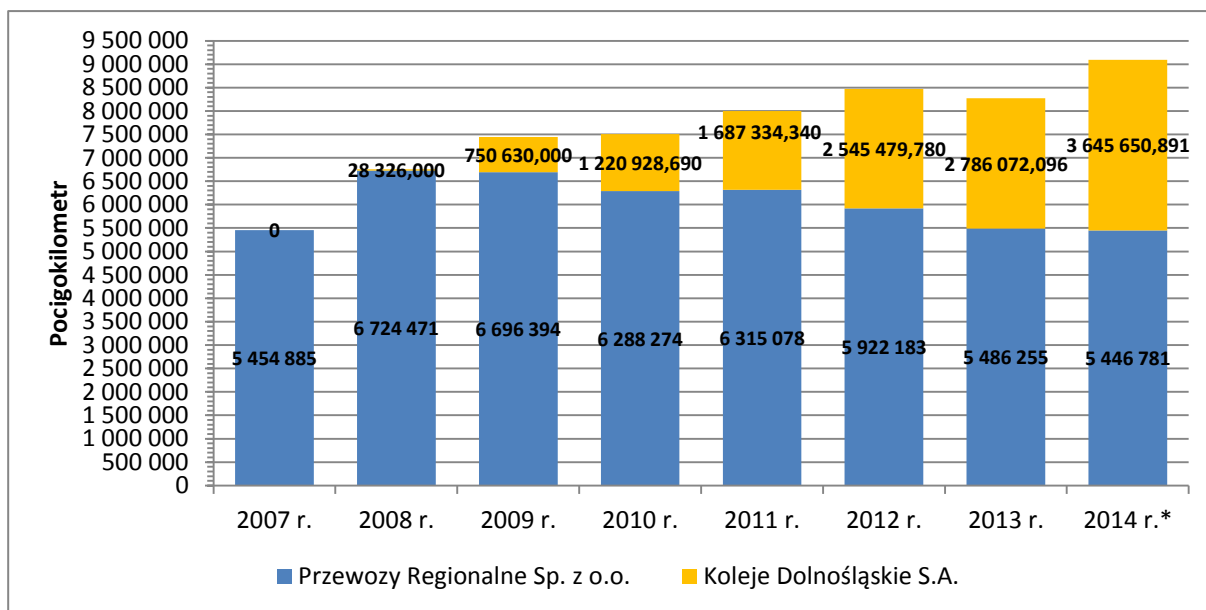
Wykres 5. Praca eksploatacyjna wykonywana na obszarze województwa dolnośląskiego w latach 2007-2014



* planowane w 2014r.

Źródło: opracowanie własne

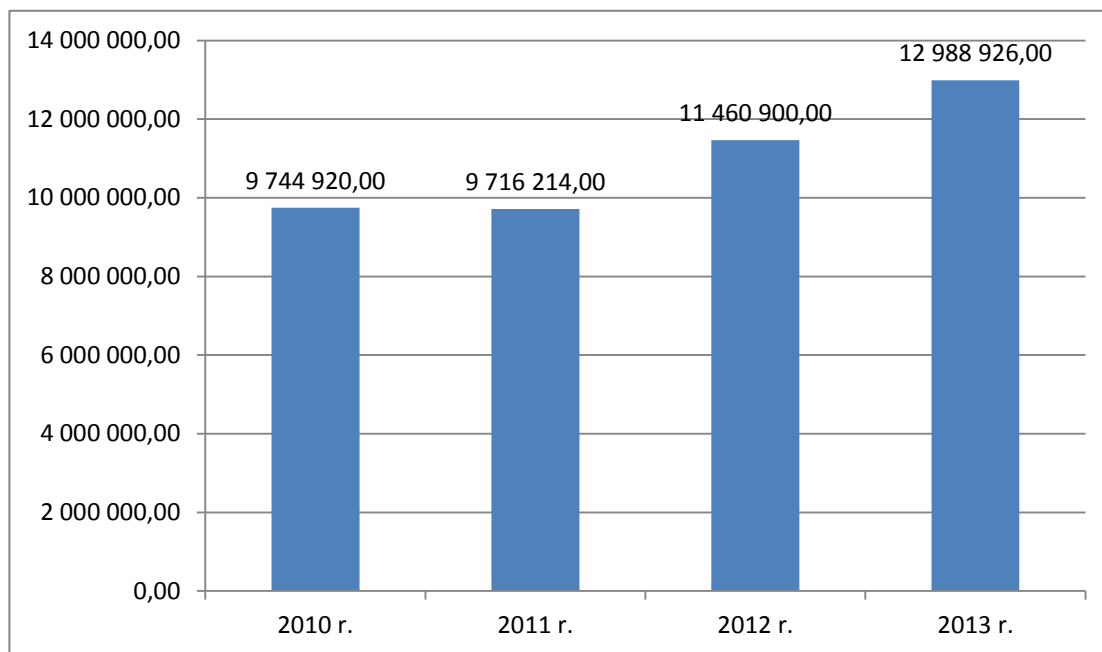
Wykres 6. Udział przewoźników kolejowych w ogólnej pracy eksploatacyjnej wykonywanej na obszarze województwa dolnośląskiego w latach 2007-2014



Źródło: opracowanie własne

W ostatnich kilku latach zauważalny jest trend wzrostowy w liczbie przewożonych pasażerów. Na przestrzeni ostatnich 4 lat (2010-2013) sumaryczna liczba przewiezionych pasażerów przez obu przewoźników regionalnych wzrosła z niespełna 9,8 mln pasażerów do blisko 13 mln pasażerów, co stanowi blisko 33% wzrost w 2013 roku w stosunku do roku 2010. Tendencja ta na przestrzeni ostatnich lat została zobrazowana na wykresie 7.

Wykres 7. Liczba przewiezionych pasażerów w pociągach regionalnych w latach 2010 – 2013



Źródło: Opracowanie własne.

Przyczyn obserwowanego wzrostu liczby przewiezionych pasażerów w ostatnich latach jest wiele. Jednym z najważniejszych czynników sprzyjających temu trendowi jest stabilna oferta przewozowa. Pomimo funkcjonowania w regionie dwóch przewoźników, pomiędzy którymi udział w pracy eksploatacyjnej systematycznie się zmienia i dąży do wyrównania możliwe było zagwarantowanie podróżnym stałej oferty. Dzięki stale ulepszanej ofercie umożliwiającej dojazd do pracy i szkoły do największych miast w województwie w najbardziej pożądanym godzinach, późniejszy powrót, oraz uzupełnieniu połączeń szczytowych o połączenia około południowe i wieczorne transport kolejowy na Dolnym Śląsku staje się z roku na rok coraz to bardziej popularnym środkiem podróżowania i atrakcyjną alternatywą dla korzystania zarówno z publicznej jak i indywidualnej komunikacji drogowej.

Dodatkowo na wzrost liczby pasażerów wpływ ma poprawa komfortu podróżowania, która jest następstwem zakupu nowych pojazdów oraz modernizacji tych dotychczas eksploatowanych. Jeszcze istotniejsza jest poprawa stanu infrastruktury kolejowej, która wpływa na krótsze czasy

podróżowania pomiędzy największymi miastami w województwie, czyniąc ten środek transportu coraz to bardziej atrakcyjnym.

Czynniki te mają wpływ na wzrost atrakcyjności transportu kolejowego na Dolnym Śląsku, a w konsekwencji wzrost liczby pasażerów i poprawę parametrów ekonomicznych funkcjonowania systemu transportu.

3.3.3. Analiza i ocena obecnej sieci połączeń kolejowych – analiza ABC

W celu dokładnego ocenienia i wyciągnięcia wniosków z wyżej przeprowadzonej charakterystyki i analizy oferty przewozowej w transporcie kolejowym na obszarze województwa dolnośląskiego przeprowadzono analizę ABC (schemat 4).

Schemat 4. Analiza ABC połączeń kolejowych

ATUTY

- skomunikowanie głównych ośrodków miejskich i centrów miast,
- szybkość (głównie w obszarach metropolitalnych),
- wyższy standard podróży,
- wysoki poziom bezpieczeństwa komunikacyjnego,
- duża gęstość sieci umożliwiająca objęcie transportem regionalnym większości województwa,
- zdolność przewozowa i elastyczność,
- energooszczędność,

BARIERY

- zły stan techniczny infrastruktury kolejowej (zwłaszcza linii lokalnych),
- wrażliwość na czynniki zewnętrzne (m. in. warunki atmosferyczne),
- brak możliwości wprowadzenia objazdów w sytuacjach awaryjnych,
- brak strategii remontowej linii lokalnych - koncentracja prac inwestycyjnych na głównych liniach kolejowych,
- nieoptymalny kształt sieci ignorujący generatory ruchu,
- kosztochłonność (wysokie koszty jednostkowe),
- czasochłonność inwestycji kolejowych,
- niska jakość zarządzania infrastrukturą,
- problemy prawno-legislacyjne,

CZYNNIKI wpływające na działanie systemu

- wprowadzenie zintegrowanego planowania rozwoju transportu publicznego powinno wzmocnić konkurencyjność transportu kolejowego (m.in. Plany Transportowe),
- urynkowienie pasażerskich przewozów kolejowych (po 2017r.) może spowodować zmiany pod względem jakości i kosztów realizacji przewozów,
- możliwość zastosowania Partnerstwa Publiczno-Prywatnego,
- dywersyfikacja zarządzania infrastrukturą kolejową,
- wpływ budowy dróg szybkiego ruchu na zachowania komunikacyjne,
- integracja transportu kolejowego z komunikacją miejską,
- możliwość wykorzystania nowoczesnej technologii teleinformatycznych do rozwoju systemów informacji pasażerskiej,

Źródło: Opracowanie własne.

3.4. Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej

O dostosowaniu transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej decyduje przede wszystkim dostosowanie infrastruktury służącej odprawie pasażerów, a więc budynki dworców i perony przystanków oraz taboru służącego to przewozu osób. Szczególnie istotnym czynnikiem sprawnego i atrakcyjnego transportu publicznego jest jego równa dostępność niezależnie od stopnia sprawności podróżnego. Mowa tu nie tylko o osobach niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, ale także osobach starszych, dzieciach przewożonych w wózkach czy też osobach mających trudności w poruszaniu się ze względu na urazy i kontuzje. Atrakcyjny transport publiczny powinien być zatem powszechnie dostępny nie tylko pod względem lokalizacyjnym ale także technicznym, tak aby dana grupa społeczna nie była dyskryminowana ze względu np. na ograniczenia zdrowotne. Istotność dostosowania transportu zbiorowego do podróży osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, jest o tyle ważna, iż dla wielu osób autobus czy pociąg jest jedynym sposobem dotarcia do centrów specjalistycznej opieki zdrowotnej.

Na Dolnym Śląsku znajduje się 15 czynnych dworców autobusowych zlokalizowanych w Bolesławcu, Bystrzycy Kłodzkiej, Głogowie, Jeleniej Górze, Kamiennej Górze, Kłodzku, Legnicy, Lubaniu Śląskim, Lubinie, Oławie, Oleśnicy, Środzie Śląskiej, Strzelinie, Wołowie i Wrocławiu. Dworce

i przystanki autobusowe w większości nie są dostosowane albo tylko częściowo do potrzeb osób niepełnosprawnych lub ograniczonych ruchowo. Mowa tutaj o takich podstawowych elementach jak szerokie drzwi czy zamontowane rampy podjazdowe w miejscach gdzie znajdują się schody. Poruszanie się pomiędzy budynkiem dworca a strefą peronową a budynkiem dworca jest zazwyczaj mocno utrudnione. Pozytywnym aspektem jest jednak to, iż na większości dworców autobusowych są rozmieszczone informacje dotyczące możliwości kontaktu z przewoźnikami w celu zamówienia wsparcia dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej.

Tabor przewoźników autobusowych w komunikacji regionalnej jest w niewielkim stopniu przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych. Wysoko ulokowana podłoga części nadwozia, wąskie przejścia brak wydzielonego miejsca dla osób podróżujących na wózku inwalidzkim czy też brak możliwości wejścia do pojazdu z wózkiem dziecięcym czyni transport autobusowy mało atrakcyjnym pod względem dostępności dla osób niepełnosprawnych bądź ograniczonych ruchowo.

Obecnie na terenie województwa dolnośląskiego znajduje się 31 czynnych dworców przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Na 29 dworców mających toalety 10 jest przystosowanych do potrzeb niepełnosprawnych, z kolei na 29 dworców wyposażonych w kasy biletowe zaledwie na dwóch dworach są one o ułatwionym dostępie dla niepełnosprawnych. Ponad 64% dworców zapewnia niepełnosprawnym ułatwiony dostęp do wszystkich peronów. Na 25 dworcach znajduje się przestrzeń usługowo-handlowa, lecz jedynie 28% z nich daje możliwość swobodnego poruszania się osobom o ograniczonej zdolności ruchowej.

Pośród wszystkich dworców kolejowych w województwie dolnośląskim jedynym w pełni dostosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych jest Dworzec Główny we Wrocławiu. Do użytkowania przez osoby niepełnosprawne lub ograniczone ruchowo przystosowane są toalety, okienko kasowe o obniżonej wysokości, rampy prowadzące do części handlowej, windy i platformy prowadzące na perony, specjalne wyżłobienia w posadzce ułatwiające poruszanie się osobom niewidomym i niedowidzącym, urządzenia wspomagające dla osób niesłyszących oraz wydzielone miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych.

Nie bez znaczenia dla komfortu korzystania przez wszystkich pasażerów z transportu kolejowego ma wysokość krawędzi peronowych. Obecna wysokość krawędzi peronowych na stacji Wrocław Główny odprawiającej ponad 30 % pasażerów kolei na terenie województwa dolnośląskiego ma wysokość 760 mm. Racjonalne jest dążenie do ustandaryzowania do tej wysokości pozostałych peronów na terenie województwa oraz zakup taboru o identycznej wysokości wejścia ponad główkę szyny.

Dostosowanie do potrzeb niepełnosprawnych w pozostałych obiektach jest częściowe. W miastach o znacznym przepływie pasażerów, jak w Wałbrzychu (dworzec Wałbrzych Główny) lub Jeleniej Górze (stacja Jelenia Góra), dla niepełnosprawnych przystosowane zostały toalety,

wejścia do budynku oraz na peron. Jednak dworce te nie mają okienek kasowych dostosowanych do obsługi niepełnosprawnych, a platformy przyschodowe występują jedynie w Jeleniej Górze.

W Planie Transportowym wyższego rzędu zwraca się uwagę na niski stopień dostosowania taboru i infrastruktury transportu kolejowego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Tylko 12% pociągów międzywojewódzkich jest przystosowanych do przewozu tych osób. Zwraca się także uwagę, że przebudowane dworce na liniach sieci TEN-T nie spełniają w całości wymagań nałożonych przez TSI-PRM²⁸. Tabor kolejowy używany do przewozu pasażerów na terenie województwa dolnośląskiego to w sumie 107 zespołów trakcyjnych, z czego 24% w chwili obecnej jest dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych; są to autobusy szynowe serii SA106, 109, 132, 134, 135 oraz normalnotorowe elektryczne zespoły trakcyjne NEWAG „Impuls” (31WE) oraz zmodernizowane zespoły trakcyjne (EN57AL i EN57AKD). Niemniej nie ma w chwili obecnej ustalonego jednolitego standardu wysokości podłogi nowokupowanych pojazdów oraz modernizowanych peronów, tak aby uzyskać identyczną wysokość wejścia do taboru z poziomu peronu dla osób niepełnosprawnych.

Podsumowując, należy stwierdzić, że na terenie województwa dolnośląskiego dostosowanie tak taboru, jak i infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej jest częściowe. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest zaniedbana infrastruktura transportowa odpowiedzialna za obsługę pasażerów, wybudowana często w drugiej połowie XX wieku gdy potrzeby infrastrukturalne osób niepełnosprawnych były w bardzo ograniczony sposób brane pod uwagę podczas projektowania i budowy obiektów użyteczności publicznej. Na uwagę zasługuje jednak fakt, iż w ramach remontów i modernizacji infrastruktury oraz zakupów taborowych dużą wagę przykładana się do kwestii dostępności dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej możliwości poruszania się.

Obowiązek zapewnienia odpowiedniego dostosowania infrastruktury dworcowej leży w gestii ich właścicieli i zarządców. W przypadku dworców autobusowych ich właścicielami są Przewoźnicy powstałe na bazie Spółki PKS bądź jednostki samorządu terytorialnego, które zdecydowały się na ich przejęcie. Natomiast w kwestii transportu kolejowego większość obiektów dworcowych znajduje się w posiadaniu spółek z grupy PKP S.A., nie mniej jednak coraz więcej dworców jest sprzedawanych prywatnym inwestorom, bądź oddawanych w zarządzanie jednostkom samorządowym.

²⁸Urząd Transportu Kolejowego, *Techniczne Specyfikacje dla Interoperacyjności*, <<http://www.utk.gov.pl/pl/wymagania-wspolnotowe/prawo-wspolnotowe/430,Techniczne-Specyfikacje-dla-Interoperacyjnosci.html>>, [data dostępu:12.11.2013 roku].

Za odpowiednie dostosowanie infrastruktury w części peronowej odpowiada natomiast spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

3.5. Analiza i ocena funkcjonujących systemów taryfowych na terenie województwa

W przewozach kolejowych dla biletów jednorazowych stosowana jest taryfa (tab. 11) uzależniająca cenę biletu od odległości podróży (przy czym im dłuższa podróż, tym mniejszy przyrost ceny biletu). Przeprowadzoną analizę ABC obecnej taryfy przedstawiono na schemacie 5.

Tabela 11. Ceny biletów jednorazowych – Koleje Dolnośląskie, Przewozy Regionalne

Odległość	Według taryfy NORMALNEJ	
	Cena brutto	PTU
[km]	[zł]	
do 5	4,00	0,30
6-10	4,40	0,33
11-15	5,30	0,39
16-20	6,50	0,48
21-25	7,60	0,56
26-30	8,20	0,61
31-35	9,80	0,73
36-40	10,60	0,79
41-47	11,70	0,87
48-53	13,50	1,00
54-59	14,60	1,08
60-67	15,60	1,16
68-73	16,10	1,19
74-80	17,10	1,27
81-90	18,60	1,38
91-100	19,80	1,47
101-120	22,00	1,63
121-140	23,60	1,75
141-160	25,50	1,89
161-180	27,10	2,01
181-200	29,10	2,16

Schemat 5. Analiza ABC taryfy kolejowej**ATUTY**

- prosty i przejrzysty sposób rozliczania w zależności od liczby przejechanych kilometrów
- możliwość korzystania z tras obsługiwanych przez dwóch przewoźników na jednym bilecie

BARIERY

- wysoki koszt jednostkowy podróży w przypadku krótkich dystansów
- brak wystarczającego systemu promocji do korzystania z transportu kolejowego, szczególnie w przypadku przejazdów grupowych
- brak kompatybilności taryfy z głównym dalekobieżnym przewoźnikiem kolejowym PKP IC
- brak możliwości taktowania pociągów ze względu na liczne ograniczenia infrastrukturalne

CZYNNIKI wpływające na zmiany obecnej sytuacji

- obniżenie cen biletów
- wprowadzenie promocji na odcinkach o mniejszych potoakach ruchu
- wprowadzenie cen pojedynczych biletów na poziomie kosztu przejazdu na trasie tej samej długości samochodem z LPG spalającym 8 litrów gazu/100 km

Źródło: Opracowanie własne

W transporcie kolejowym stosowane są również promocje, które zachęcić mają pasażerów do wyboru tego środka transportu. Zachęt cenowych jest niestety niewiele.

Bilety miesięczne w przewozach kolejowych, dla regularnych użytkowników, są cenowo bardziej atrakcyjne niż bilety jednorazowe, zwłaszcza przy podróżach na większe dystanse. Koszt biletu miesięcznego waha się w zależności od dystansu i wynosi od 15-krotności ceny biletu jednorazowego (najdłuższe dystanse) do 23-krotności (dystanse aglomeracyjne).

W przewozach autobusowych cena biletu również uzależniona jest od długości przejeżdżanej trasy. Dla dystansów porównywalnych z wyżej wymienionymi ceny za przejazd kształtują się następująco:

- dystans typowo aglomeracyjny (26-30 km) – cena biletu jednorazowego waha się od 7,50 zł (PKS „Polbus” Wrocław, PKS Wołów) do 9,90 zł (PKS Świdnica), cena biletu miesięcznego jest zróżnicowana w przedziale od 250 zł (PKS Dzierżoniów) do 381 zł (PKS Świdnica);
- połączenia większych ośrodków, typu Wrocław – Legnica, Wrocław – Wałbrzych (68-73 km) – cena biletu jednorazowego waha się od 12,00 zł (PKS „Polbus” Wrocław) do 16,70 zł (PKS Świdnica), cena biletu miesięcznego jest zróżnicowana w przedziale od 268 zł (PKS „Polbus” Wrocław, powyżej 31 km) do 609 zł (PKS Świdnica);
- dłuższe połączenia w województwie, typu Wrocław – Jelenia Góra, Wrocław – Kłodzko (101-120 km) – cena biletu jednorazowego waha się od 15,50 zł (PKS „Polbus” Wrocław, 100 km) do 24,90 zł (PKS Świdnica), cena biletu miesięcznego jest zróżnicowana w przedziale od 268 zł (PKS „Polbus” Wrocław, powyżej 31 km) do 712 zł (PKS Świdnica, 100 km).

W przewozach autobusowych ceny biletów jednorazowych są niższe niż w przewozach kolejowych. Wyższe od cen na kolei są natomiast ceny biletów miesięcznych na dłuższe dystanse (dystans do 30 km to koszt porównywalny z biletym kolejowym). Na ogół ceny biletów miesięcznych autobusowych na dłuższe dystanse można traktować jako „zaporowe” – niewiele osób zaakceptuje wydatek rzędu 600-700 zł miesięcznie, zwłaszcza mając jako alternatywę przejazd samochodem.

Na terenie województwa dolnośląskiego dla przewozów autobusowych widoczny jest brak jednolitej taryfy biletowej (przykładowe taryfy obejmujące 67% całości przewozów obecnie realizowanych na terenie województwa są przedstawione w Załącznikach nr 11 i 12). Brak standaryzacji cen biletów powoduje, że każda z ponad stu firm transportowych ma własny cennik. To sprawia, że cena przejazdu zależy nie tylko od długości trasy, ale też od przewoźnika, który daną linię komunikacyjną obsługuje. Ponadto wiele mniejszych firm nie stosuje ujednoliconej taryfy zależnej od liczby przejechanych kilometrów, ale dla każdej z obsługiwanych tras ustala ceny indywidualnie. Analiza systemów taryfowych nasuwa następujące wnioski:

1. Jednostkowa cena podróży transportem publicznym w większości podróży transportem autobusowym (ale i też kolejowym) cenowo nie stanowi zazwyczaj konkurencji dla korzystania z prywatnego samochodu nawet przez jedną osobę. Szczególnie nie opłaca się korzystać z transportu zbiorowego w krótkich relacjach.
2. Wyjątek od tej reguły stanowi transport na liniach autobusowych o bardzo dużym nasileniu przewozów, na których konkurują ze sobą główni przewoźnicy. Niestety częstokroć agresywna konkurencja odbija się niekorzystnie na standardzie realizowanych usług (który pada ofiarą wojny cenowej).

W przypadku przewozów kolejowych sytuacja jest mniej skomplikowana, przewoźnicy Koleje Dolnośląskie S.A. i Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wzajemnie honorują swoje bilety. Podejmowane są próby integracji systemu taryf i sprzedaży biletów pomiędzy przewoźnikami regionalnymi a PKP

Intercity. Niemniej jednak taryfa przewoźników regionalnych i PKP Intercity nie są ze sobą kompatybilne i wymagają przy przesiadkach zakupu dwóch oddzielnych biletów. Powyższa analiza wskazuje, że w skali województwa przestrzenna jak i międzygałęziowa integracja systemów taryfowych jest zadaniem ambitnym. Jednocześnie publiczny transport zbiorowy o charakterze wojewódzkim powinien być zintegrowany z systemami niższego rzędu (powiatowymi, gminnymi, miejskimi). Przykłady prawidłowej integracji taryfowej można zaczerpnąć z systemów biletowych funkcjonujących w obszarze transgranicznym województwa oraz systemów komunikacji miejskiej. Wymienić tu można, funkcjonujące w obszarze transgranicznym jednodniowe bilety Euro-Nysa, które pozwalają przemieszczać się w regionie przygranicznym Polski, Niemiec i Czech. Uprawniają one do przejazdu na wszystkich liniach Celowego Związku Komunikacyjnego Górnych Łużyc i Dolnego Śląska (ZVON) oraz na wybranych trasach w Polsce i Czechach. Na obszarze ZVON można korzystać z regionalnej komunikacji kolejowej i autobusowej oraz ze środków komunikacji miejskiej. Aktualny spis linii znajduje się na stronie internetowej www.zvon.de.

Innym przykładem jest taryfa PTA, dzięki której od 1 czerwca 2013 roku bez dodatkowych opłat pasażerowie mogą jeździć pociągami osobowymi między wszystkimi stacjami we Wrocławiu, jeżeli mają ważny bilet MPK. Przejazdy są możliwe tylko w granicach miasta i obejmują stacje z nazwą „Wrocław”. Oferta obejmuje przejazdy drugą klasą pociągów osobowych Kolei Dolnośląskich i pociągów REGIO Przewozów Regionalnych²⁹.

Dodatkowo możliwy jest zakup tzw. okresowych odcinkowych biletów aglomeracyjnych wraz ze znacznikiem Gminy Wrocław. Są to bilety pozwalające na podróżowanie, między Wrocławiem a wybraną miejscowością na terenie dużej aglomeracji wrocławskiej: Strzelinem, Jaworzyną Śląską, Wołowem, Żmigrodem, Oleśnicą, Jelczem-Laskowicami, Oławą i Trzebnicą oraz wrocławską komunikacją miejską.

Podsumowując, należy zauważyć, że widać pierwsze oddolne próby integracji systemu taryf, choćby na przykładzie wyżej wspomnianej taryfy PTA lub biletów Euro-Nysa. Są one dobrym przykładem tego, że taka integracja jest możliwa, a jej wynik przekłada się na wyższą jakość świadczonych usług w transporcie publicznym.

²⁹<<http://www.wroclaw.pl/pociagiem-z-biletem-mpk1>>, [data dostępu: 18.06.2014 roku].

3.6. Analiza i ocena systemów informacji pasażerskiej

System informacji pasażerskiej podzielić można na dwa zasadnicze segmenty. Pierwszy z nich umożliwia pasażerowi zdobycie pożądanych informacji zdalnie np. w miejscu zamieszkania bądź aktualnego przebywania. Drugi umożliwia natomiast pozyskanie informacji podczas podróży środkiem transportu lub na dworcu bądź przestrzeni peronowej.

Do pierwszego segmentu zaliczyć można działania podejmowane przez Organizatora publicznego transportu zbiorowego w województwie, działania informacyjne przewoźników oraz informacja udzielana przez podmioty działające w ramach grupy PKP S.A.

Do najważniejszych działań podejmowanych przez Organizatora zaliczyć można prowadzenie strony internetowej www.koleje.dolnyslask.pl, na której udostępniony jest adres e-mail (kontakt.koleje@dolnyslask.pl) pod którym składać można wnioski do rozkładu jazdy. Na w/w stronie internetowej dostępne są także uproszczone i czytelne rozkłady jazdy pociągów oraz numery kontaktowe dotyczące informacji kolejowej. Na stronie Organizatora umieszczane są również krótkie artykuły z bieżącą informacją związaną z transportem kolejowym (zmiany rozkładu jazdy, utrudnienia w ruchu i inne ciekawostki). Organizator prowadzi również profile na portalach społecznościowych (Facebook, Twister, Google+), dzięki którym publikowane ważne informacje docierają do szerokiego grona odbiorców.

Działania informacyjne większości przewoźników ograniczają się do udostępnienia strony internetowej na której pojawiają się informacje dotyczące rozkładu jazdy, promocji cenowych, informacji telefonicznej bądź kanału dostępu za pośrednictwem poczty elektronicznej. W przypadku usług oferowanych przez przewoźników kolejowych Koleje Dolnośląskie i Przewozy Regionalne, istnieje możliwość otrzymywania wiadomości SMS w bieżącymi informacjami i utrudnieniami w ruchu. Użytkownik zapisuje się do wybranej/wybranych linii wysyłając SMS z przypisanym jej kodem i otrzymuje wszystkie bieżące informacje dotyczące danej linii wprost na swój telefon komórkowy.

Działania podmiotów skupionych w ramach grupy PKP ograniczają się do udostępniania podróznym rozkładów jazdy za pośrednictwem strony internetowej www.pkp.pl oraz prowadzenia całodobowej informacji kolejowej.

Do drugiego segmentu zaliczyć można natomiast działania podejmowane przez przewoźników kolejowych i autobusowych oraz zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Do najważniejszych działań podejmowanych przez przewoźników zaliczyć można udostępnianie podróznym rozkładów jazdy w wersji drukowanej, system informacji dotyczącej kierunku podróży i pośrednich stacjach/przystankach w pojazdach oraz bieżąca informacja w pojeździe udzielana pasażerom przez obsługę (kierowca, konduktor, kierownik pociągu).

Znaczna ilość obowiązków w tym zakresie spoczywa także na PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A., które to są zobowiązane do udostępniania podróżnym na wszystkich stacjach i przystankach bieżącego i przyszłego (gdy zostanie opracowany) rozkładu jazdy pociągów. Obowiązkiem PKP PLK jest także prowadzenie informacji megafonowych oraz dynamicznej informacji pasażerskiej na peronach w postaci elektronicznych lub mechanicznych tablic informujących o pociągu odjeżdżającym z danego peronu.

Na podstawie powyższej analizy stwierdzić można, iż informacja pasażerska nie jest prowadzona w jednolity sposób. O ile w przypadku transportu kolejowego system informacji pasażerskiej jest w pewnym stopniu zintegrowany i ujednolicony, to w sytuacji gdy na terenie województwa funkcjonuje ponad 100 przewoźników autobusowych, a nie istnieje żaden zintegrowany system, potencjalny pasażer może mieć trudności w zdobyciu pożądanych informacji. Każdy z przewoźników ma swoje własne kanały informacji, które nie są zintegrowane z innymi. Największe firmy transportowe mają swoje strony internetowe czy infolinie, za pomocą których zainteresowane osoby mogą uzyskać informację. Nie istnieje natomiast zbiorczy system dla wszystkich przewoźników. Ponadto większość małych firm przewozowych nie ma żadnej strony internetowej, więc uzyskanie bieżących informacji tą drogą jest niemożliwe.

Wobec powyższych czynników często jedynym źródłem informacji dla pasażerów są tablice informacyjne znajdujące się w budynkach dworcowych, stacjach i przystankach kolejowych i autobusowych. Zdarzają się jednak sytuacje gdy prezentowane informacje są nieaktualne lub błędne.

Podsumowując, stwierdzić można, iż system informacji pasażerskiej w transporcie publicznym w województwie dolnośląskim jest daleki od jednolitego i zintegrowanego. Wpływa to zasadniczo na niemożność zaplanowania podróży przez pasażerów w sposób łatwy i przejrzysty, co znacząco obniża atrakcyjność publicznego transportu zbiorowego. Konieczne jest zatem podjęcie działań zmierzających do stworzenia jednolitej i funkcjonalnej platformy informacyjnej w skali regionu. Bardzo często transport publiczny nie jest cenowo konkurencyjny dla motoryzacji indywidualnej, co nie skłania potencjalnych pasażerów do korzystania z jego usług. Dodatkowo sytuację pogarsza brak jednolitego systemu taryfowo biletowego.

3.7. Diagnoza istniejącej oferty przewozowej – podsumowanie

Charakterystyka istniejącej oferty przewozowej w publicznym transporcie zbiorowym województwa dolnośląskiego wskazuje na potencjał zwiększenia efektywności wykorzystania dostępnych linii, taboru, przewoźników, a w tym na możliwość zwiększenia koordynacji przewozów oraz większego zintegrowania zarządzania przewozami o użyteczności publicznej

w województwie. Szczególnie widoczne jest to na poziomie systemu taryfowo-biletowego, gdzie rzadko honorowane są bilety innych przewoźników (zasadniczo taka sytuacja występuje tylko pomiędzy Kolejami Dolnośląskimi i Przewozami Regionalnymi), występują różnice w cenach biletów na podobnych dystansach, a czasem nawet wyniszczająca i nieuczciwa konkurencja w ramach gałęzi transportu zbiorowego. Podsumowując, należy stwierdzić, że istnieje potencjał do wzrostu efektywności aktualnego systemu transportu pasażerskiego. Wskazana jest dalsza optymalizacja zarządzania wraz z wprowadzeniem rozwiązań integrujących transport publiczny w województwie, także w aspekcie integracji z transportem publicznym innego szczebla. Integracja powinna polegać na optymalizacji siatki połączeń, koordynacji pomiędzy liniami oraz środkami transportu oraz wprowadzeniu zintegrowanych rozwiązań taryfowo-biletowych.

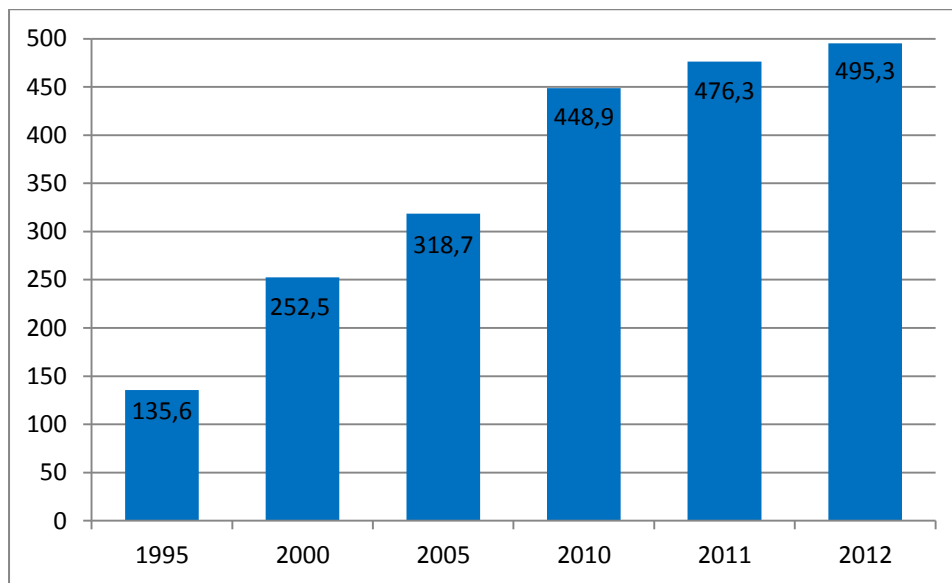
4. Ocena potrzeb przewozowych

Najważniejsze grupy osób obecnie korzystających z transportu publicznego (rozdział 2):

- Dzieci i młodzież;
- Osoby w podeszłym wieku, emeryci i renciści;
- Osoby które z różnych innych przyczyn (preferencje, stan zdrowia, kwestie finansowe) korzystają z transportu publicznego;
- Osoby fakultatywnie korzystające z transportu publicznego.

W ostatnich latach problematyka rozwoju transportu publicznego była najczęściej poruszana w dużych aglomeracjach, które jako pierwsze drastycznie odczuły problem zjawisk kongestii ruchu. Głównym celem promowania transportu publicznego stało się zachęcenie jak największej liczby mieszkańców do wyboru transportu publicznego i rezygnacji z podróży samochodem. Nadrzędnym celem powinno być dążenie do takiego podniesienia jakości transportu publicznego, aby stał się on konkurencyjny w stosunku do motoryzacji indywidualnej. Transport publiczny musi być przede wszystkim konkurencyjny pod względem czasu i kosztów podróży.

Okres transformacji ustrojowej w Polsce to okres triumfalnego pochodu motoryzacji indywidualnej. W latach 1989 – 2012 liczba samochodów osobowych wzrosła kilkukrotnie, przy czym najbardziej dynamiczny wzrost ilości samochodów nastąpił w po przystąpieniu Polski do struktur Unii Europejskiej. Stało się to głównie za sprawą importu używanych pojazdów. Obecnie statystycznie na 1000 mieszkańców Polski przypadają 451 auta osobowe (Załącznik nr 13). Liczbę pojazdów w odniesieniu do mieszkańców na Dolnym Śląsku przedstawiono na wykresie 8 i tab. 12. Niestety średnia wieku pojazdu osobowego w Polsce wynosi 14 lat co jest wynikiem niepokojącym zwłaszcza gdy porównamy go z sytuacją w rozwiniętych krajach Europy Zachodniej (w Niemczech średni wiek auta wynosi 8 lat).

Wykres 8. Liczba aut na 1000 mieszkańców województwa dolnośląskiego w latach 1995-2012

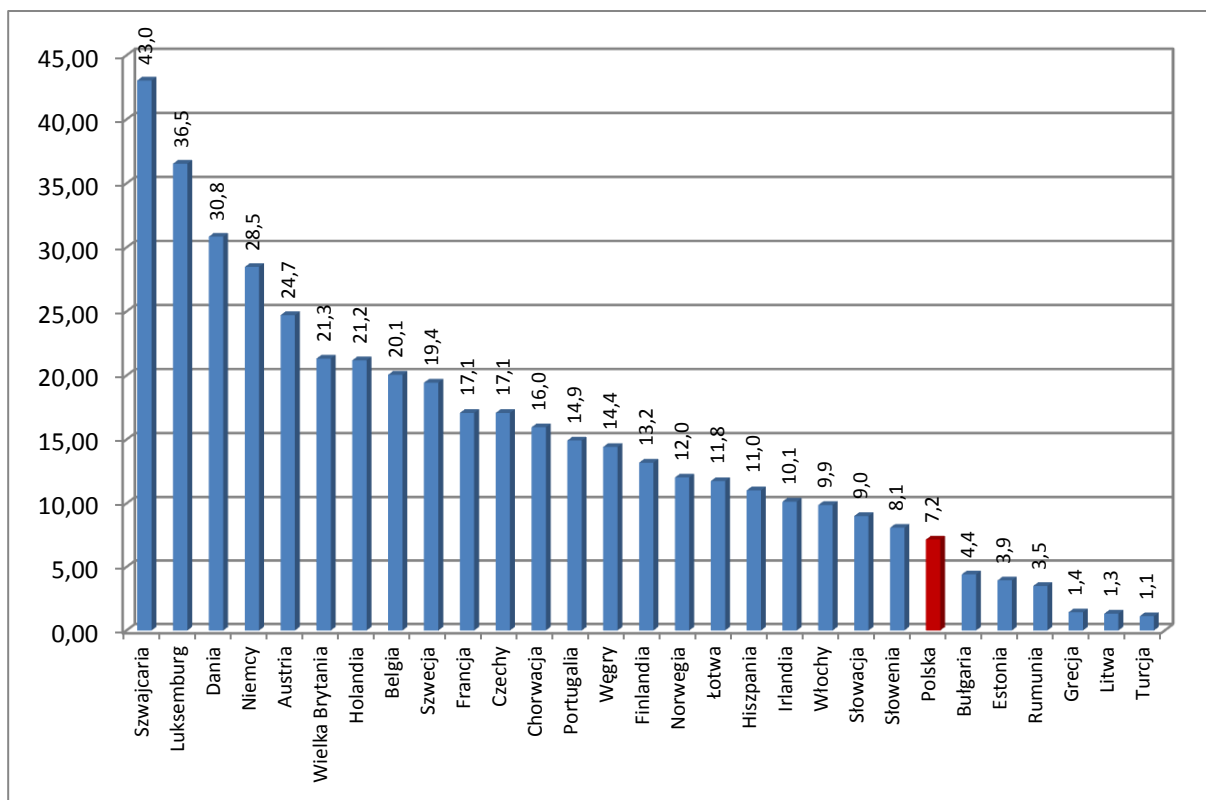
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 12. Liczba samochodów osobowych na Dolnym Śląsku

	1995	2000	2005	2010	2011	2012
Liczba samochodów Osobowych	396 570	735 201	920 412	1 309 416	1 389 180	1 443 555
Liczba pojazdów na 1000 mieszkańców woj. dolnośląskiego	135,6	252,5	318,7	448,9	476,3	495,3

* 1995 r. to suma pojazdów z woj. wrocławskiego, wałbrzyskiego, legnickiego i jeleniogórskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

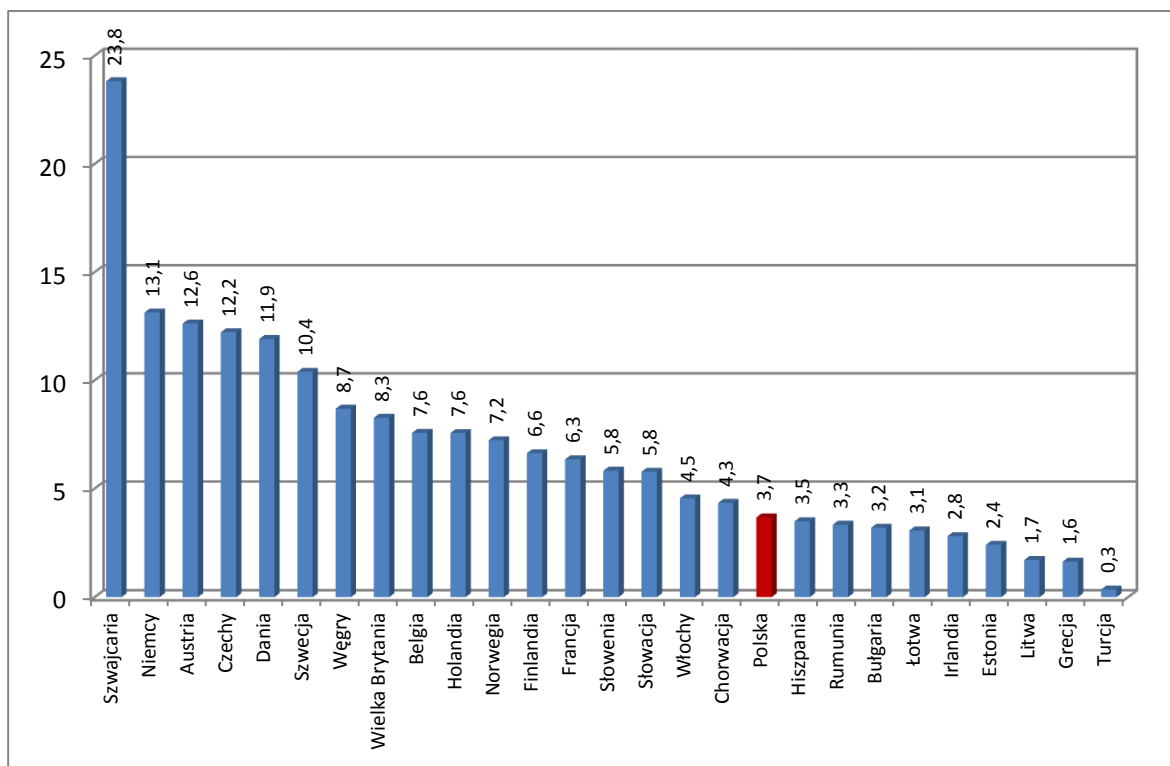
Wykres 9. Liczba podróży koleją rocznie przypadająca na jednego mieszkańca w wybranych krajach europejskich

Źródło: EUROSTAT 2013

Statystyczny Polak korzysta z transportu kolejowego 7 razy w ciągu roku (wykres 9). Pod względem częstotliwości korzystania Polska zajmuje jedną z ostatnich pozycji wśród krajów Europy. Rządziej korzystają z transportu kolejowego jedynie mieszkańcy: Bułgarii, Rumunii, Grecji, Estonii, Litwy i Turcji. Mieszkańcy Czech korzystają z transportu kolejowego 2,5 razy częściej (17 podróży /rok), Wielkiej Brytanii 3 razy częściej (21 podróży/rok), Niemiec 4 razy częściej (28 podróży/rok), Szwajcarii ponad 6 razy częściej (43 podróży/rok). W przypadku Polski ogólną statystykę zawyżają przewozy aglomeracyjne w obszarze aglomeracji warszawskiej i trójmiejskiej. Statystyczny Dolnoślązak korzysta z transportu kolejowego około 5 razy rocznie.

Pod względem jednego z głównych mierników oferty przewozowej jakim jest liczba uruchamianych pociągów na jednego mieszkańca wypadamy tylko nieco lepiej (wykres 10). Oferta przewozowa w przeliczeniu na liczbę mieszkańców w Wielkiej Brytanii jest ponad 2,5 krotnie większa, w Niemczech i Czechach ponad trzykrotnie większa, a w Szwajcarii niemal siedmiokrotnie większa. Średnia podaż usług przewozowych w Polsce wynosi 3,7 km/mieszkańca, natomiast w przypadku dolnego Śląska wynosi 3,5 km/mieszkańca.

Wykres 10. Liczba kilometrów usług przewozowych w kolejowym transporcie pasażerskim wykonywanych przez przewoźników w przeliczeniu na jednego mieszkańca



Źródło: EUROSTAT

Struktura transportu pasażerskiego w Polsce

W roku 2000 Polska posiadała jedną z najkorzystniejszych dla transportu zbiorowego strukturę podziału w Europie. W przeciągu dziesięciolecia struktura ta uległa odwróceniu. Obecnie struktura podziału zdań przewozowych jest bardzo niekorzystna dla transportu zbiorowego a Polska należy do liderów marginalizacji transportu zbiorowego w Europie.

Udział transportu publicznego w realizacji zadań przewozowych w sąsiadujących z Dolnym Śląskiem Czechach jest ponad dwu i półkrotnie wyższy niż w Polsce.

5. Finansowanie usług przewozowych

Aktualnie przewozy regionalne województwo dofinansowuje ze środków własnych przekazując dotacje dla przewoźników kolejowych. Dopłaty do ulg ustawowych w przewozach autobusowych pochodzą z ministerstwa finansów, zaś kolejowych z ministerstwa infrastruktury i rozwoju. W tab. 13 przedstawiono wielkość środków przekazywanych przewoźnikom w latach 2010-2014. Łącznie nakłady na dofinansowanego transportu zbiorowego przekazywane przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego w roku 2013 wyniosły 192 562 979 zł.

Tabela 13. Wydatki Samorządu Województwa Dolnośląskiego na bieżące funkcjonowanie transportu zbiorowego

	2010	2011	2012	2013	2014 plan
Wydatki bieżące na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych	101 749 788	127 857 267	118 223 562	138 991 297	143 166 764,86
Dofinansowanie do ulg ustawowych w przewozach autobusowych	43 190 000	45 250 000	50 576 154	53 571 682	55 000 000
łącznie	144 939 788	173 107 267	168 799 716	192 562 979	198 166 764,86

Źródło: Opracowanie własne

5.1. Finansowanie przewozów kolejowych

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym w przypadku województwa dolnośląskiego polega na:

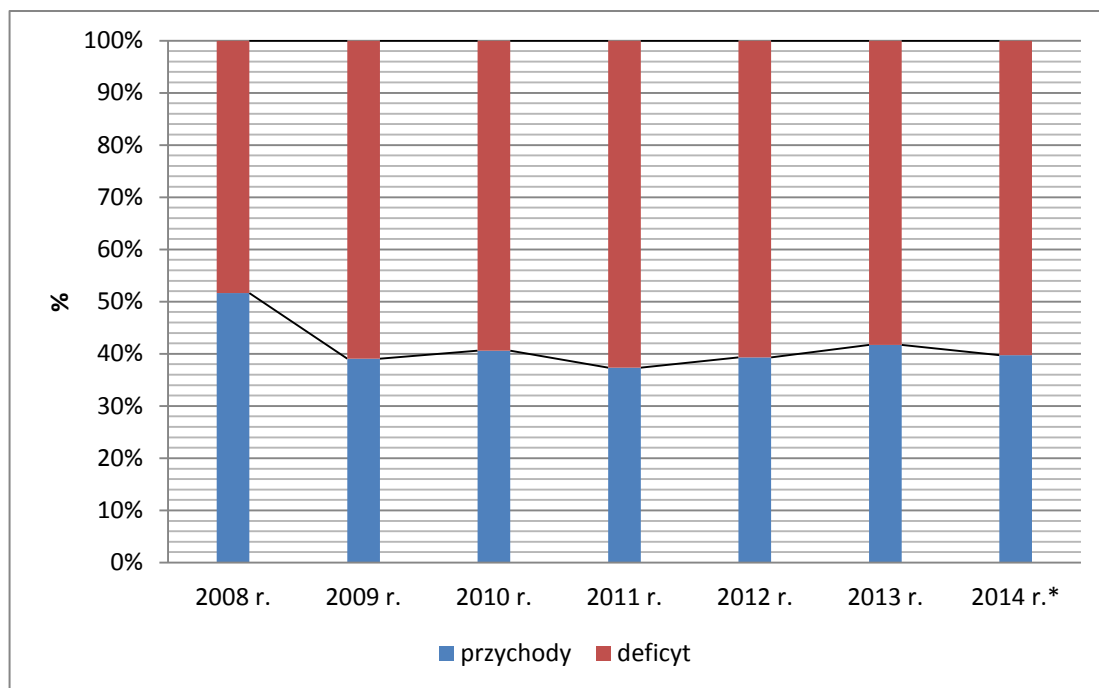
- a) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu: poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- b) udostępnieniu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Tabela 14. Zestawienie dotyczące wydatków bieżących poniesionych na dofinansowanie

	2010	2011	2012	2013	2014 plan
Wydatki bieżące na rekompensatę z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	101 749 788,00	127 857 267,64	118 223 562,88	138 991 297,13	131 312 571,00

Źródło: Opracowanie własne

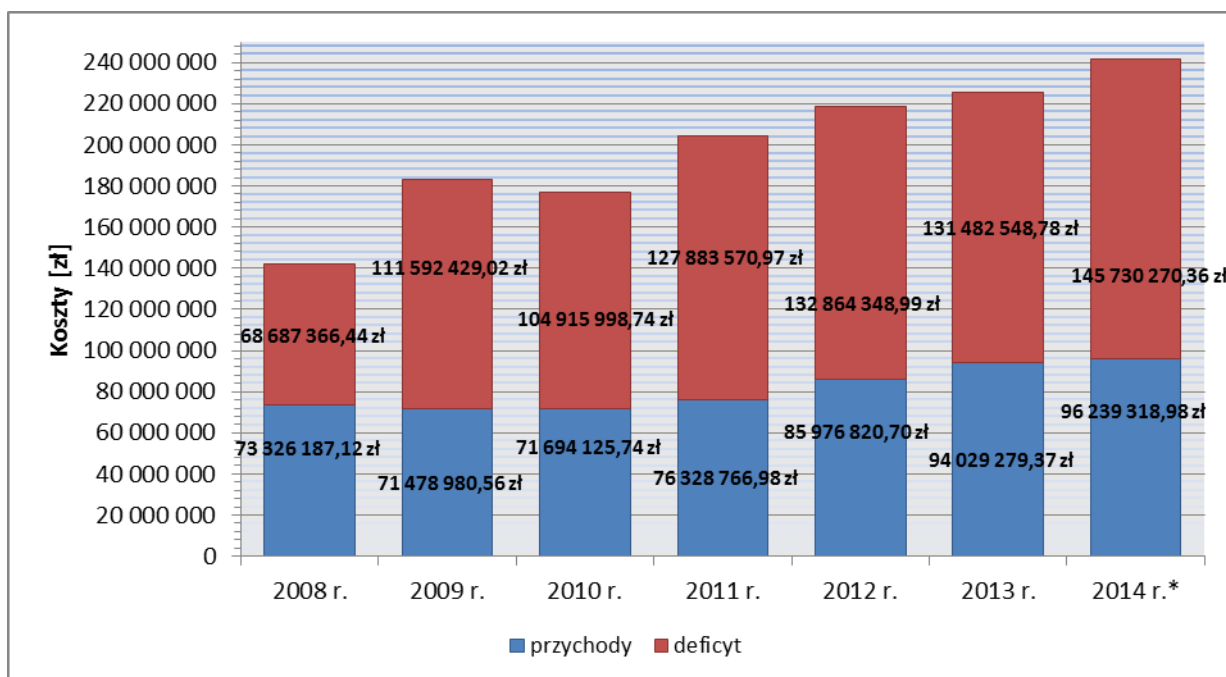
Wykres 11. Stopień pokrycia kosztów przychodami i osiągnięty deficyt w regionalnych kolejowych przewozach pasażerskich na terenie województwa dolnośląskiego w latach 2008-2014



*2014 – prognoza

Źródło: Opracowanie własne

Wykres 12. Przychody i deficyt w ramach prowadzonych na terenie województwa dolnośląskiego w latach 2008-2014 regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich



*2014 – prognoza

Źródło: Opracowanie własne

Przewiduje się następujące źródła i formy finansowania usług przewozowych w komunikacji kolejowej:

- a) opłaty za przejazdy pochodzące bezpośrednio od użytkowników (pasażerów) transportu publicznego jako wpływy z biletów. Powyższe wpływy trafiają bezpośrednio do przewoźników kolejowych realizujących usługi;
- b) środki finansowe budżetu Samorządu Województwa Dolnośląskiego wypłacane w formie rekompensaty;
- c) środki z budżetu Państwa wypłacane na podstawie umowy pomiędzy organizatorem a operatorem kolejowym;

W latach 2010 - 2013 kwota przekazywanej rekompensaty do realizacji usług przewozowych w regionalnym pasażerskich transporcie kolejowym wzrosła o 37 %.

5.2. Finansowanie przewozów autobusowych

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie autobusowym w przypadku województwa dolnośląskiego polega na przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym. W związku z powyższym finansowanie przewozów autobusowych stanowią:

- a) opłaty za przejazdy pochodzące bezpośrednio od użytkowników (pasażerów) transportu publicznego – jako wpływy z biletów;
- b) środki z budżetu Państwa przekazywane w formie dotacji celowej, polegające na refundacji kosztów sprzedaży biletów ulgowych osobom uprawnionym (na podstawie Ustawy z dnia 20.06.1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2012 poz. 1138).

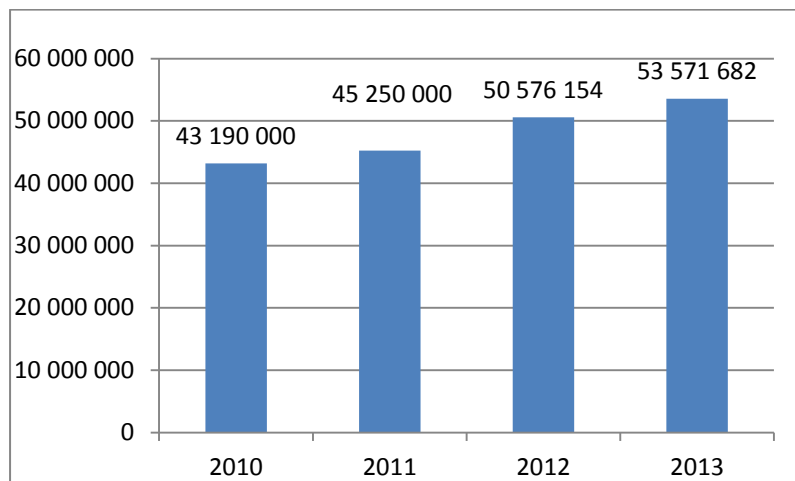
Tabela 15. Zestawienie dotyczące przewozów autobusowych za okres 2010-2013

	2010	2011	2012	2013	2014
Dotacje w zł	43 190 000	45 250 000	50 576 154	53 571 682	55 000 000,00 (kwota zabezpieczona w budżecie państwa)
Liczba sprzedanych biletów jednorazowych (szt.):	1 614 217	1 578 017	1 091 659	1 042 277	
Liczba sprzedanych biletów miesięcznych (szt.):	377 666	387 279	541 482	533 554	
Liczba przewożonych pasażerów - bilety ulgowe (szt.):	18 231 521	18 618 293	24 916 867	24 518 653	

Źródło: Opracowanie własne

W latach 2010 - 2013 kwota przekazywanej dotacji do stosowania ulg ustawowych w publicznym transporcie drogowym wzrosła o 24 %.

Wykres 13. Wysokość refundacji kosztów związanych ze stosowaniem ulg ustawowych w publicznym transporcie drogowym



Źródło: Opracowanie własne

6. Podsumowanie części analitycznej

Atrakcyjna oferta w transporcie zbiorowym związana z dostępnością przestrzenną i czasową odpowiednio dużej liczby komunikowanych ośrodków będzie w stanie zapewnić istotne zwiększenie liczby pasażerów systemu transportu publicznego i podróży nim odbywanych oraz wpływów z biletów. Podjęcie działań z zakresu kompleksowego organizacji systemu transportu zbiorowego przez samorząd województwa spowoduje ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego obszarów województwa dolnośląskiego o peryferyjnym położeniu.

Jednocześnie należy zauważyć, że zwiększenie oferty liczonej liczbą wozo- i pociągokilometrów nie wiąże się z liniowym wzrostem kosztów funkcjonowania systemu ze względu na istotny udział kosztów stałych oraz możliwą do uzyskania a wynikającą z efektu skali poprawę efektywności działania systemu.

7. Wizja transportu zbiorowego

Dolnośląski system regionalnego transportu publicznego, służyć będzie całodziennemu cyklicznemu skomunikowaniu ze stolicą województwa oraz między sobą wszystkich ośrodków powiatowych, pozostałych ośrodków miejskich o znacznym potencjalne oraz głównych miejscowości turystycznych. Powyższy cel winien być realizowany przy zapewnieniu prędkości podróży konkurencyjnej w stosunku do indywidualnych środków transportu (w tym samochodu osobowego), zapewniając co najmniej 80% populacji województwa dostęp do środka transportu publicznego bezpośrednio w miejscowości zamieszkania, a pozostałym mieszkańcom w odległości nie większej niż 10 km od miejsca zamieszkania.

8. Prognozy potrzeb przewozowych

8.1. Scenariusze popytu na publiczny transport zbiorowy

W kolejnych rozdziałach przedstawione zostały scenariusze popytu na publiczny transport zbiorowy (rozdziały 8.1.1. – 8.1.3.) oraz odpowiadające im scenariusze planowanej sieci komunikacyjnej (rozdziały 9.1.1. – 9.1.3.).

8.1.1. Scenariusz I – stagnacja

Popyt na usługi przewozowe pozostaje na aktualnym poziomie natomiast sytuacja finansowa samorządu nie umożliwi podjęcia działań zwiększających podaż usług przewozowych w sposób inny niż polegający na poprawie efektywności w ramach środków finansowych analogicznych do przeznaczanych obecnie. Stan techniczny infrastruktury transportowej pozostaje bez zasadniczych zmian.

8.1.2. Scenariusz II – umiarkowany rozwój

Popyt na usługi przewozowe wzrasta, co generuje wzrost przychodów przewoźników oraz umożliwia zwiększenia podaży usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym a sytuacja samorządu województwa umożliwia niewielkie zwiększenie środków finansowych przeznaczonych na pokrycie luki finansowej. Infrastruktura podlega niewielkim modernizacjom i remontom przywracającym parametry techniczne. Jako przykład wymienić można linię E-30 odcinek Bolesławiec – Wrocław, gdzie po modernizacji infrastruktury i poprawie oferty przewozowej popyt w latach 2010-2013 do głównych ośrodków ciężenia wzrósł średnio o około 33%, w tym liczba przejazdów dla stacji Bolesławiec wzrosła o 17%, Chojnowa 52% zaś Legnicy o 29%.

8.1.3. Scenariusz III – pełen rozwój

Sytuacja finansowa organizatora umożliwi istotne zwiększenie nakładów na finansowanie transportu publicznego co umożliwi istotne zwiększenie podaży usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym. Popyt na usługi przewozowe wzrasta, co tym samym generuje wzrost przychodów przewoźników. Pojawiają się poważne dodatkowe elementy infrastruktury wykorzystywanej przez transport zbiorowy. Transport zbiorowy odpowiadać będzie za 20-25% podróży.

8.2. Potrzeby transportowe i preferencje podróżnych – podział zadań przewozowych

Z punktu widzenia potencjalnego pasażera decyzja o wyborze środka transportu opiera się na kilku kluczowych determinantach. Zależnie od indywidualnych preferencji czy możliwości (w tym finansowych) oraz mając na uwadze powszechną dostępność do transportu prywatnego (samochód) podstawową rolę pełnią cztery czynniki:

- **Czas przejazdu** – musi on być konkurencyjny w porównaniu do transportu indywidualnego, który zapewnia dojazd „od drzwi do drzwi”;
- **Koszt przejazdu** – możliwie najniższy z uwzględnieniem dostępności ulg oraz przejrzystej i zintegrowanej taryfy przewozowej;
- **Dostępność w czasie** – dostępność wynikająca z częstotliwości i czasookresu kursowania, która umożliwi elastyczne wykorzystanie środka transportu zbiorowego w sposób zbliżony do korzystania z samochodu osobowego;
- **Dostępność przestrzenna** – dostępność wynikająca z fizycznej i czasowej odległości do określonego środka transportu związana z bliskością miejsca źródła i celu podróży.

Preferencje użytkownika transportu publicznego (podróżnego) dotyczące wyboru danego środka transportu przedstawiono w tabeli 16. Przy porównaniu wzięto pod uwagę ogólne determinanty w układzie docelowym, pominięto zaś czynniki, na które wpływ ma obecna sytuacja organizacyjna, m.in.: rozdrobnienie przewoźników autobusowych, a tym samym brak jednolitej oferty taryfowej czy wzajemnej integracji rozkładów.

Tabela 16. Porównanie wad i zalet transportu kolejowego i autobusowego

CZYNNIK	KOLEJ	AUTOBUS
Dostępność miejsca w pojeździe	+ „gwarancja miejsca” dzięki wysokiej zdolności przewozowej	- brak gwarancji miejsca
Punktualność kursowania	+ wysoka niezawodność czasu przejazdu (punktualność) dzięki mniejszej wrażliwości na czynniki zewnętrzne (kongestia, warunki atmosferyczne)	- wysoka wrażliwość na czynniki zewnętrzne (np. kongestia, warunki atmosferyczne), brak oczekiwania na punktualny odjazd w przypadku przyjazdu „przed czasem”
	- przy obecnym stanie rozwoju sieci brak możliwości wprowadzania objazdów w sytuacjach awaryjnych	+ możliwość wprowadzenia szybkiego objazdu w przypadkach awaryjnych (nie dotyczy linii prowadzonych drogami A i S)
Dostępność dla osób niepełnosprawnych	+ wysoka – dzięki standaryzacji taboru kolejowego i infrastruktury przystankowej oraz zakupie nowych pojazdów	- niska – niemalże brak taboru zapewniającego możliwość przejazdu osób na wózkach oraz z wózkami dziecięcymi
Prędkość	+ wysoka na liniach zmodernizowanych/zrewitalizowanych, uzależniona wyłącznie od parametrów technicznych linii,	- zależna od obowiązujących przepisów (nie większa niż 70/80/100 km/h) oraz panujących warunków na drodze

CZYNNIK	KOLEJ	AUTOBUS
Dostępność terytorialna (przystankowa)	- niska: z powodu niskiego zagęszczenia infrastruktury punktowej	+ wysoka: w wielu relacjach zapewnia przejazd niemalże od drzwi do drzwi dzięki wysokiemu zagęszczeniu przystanków
Bezpośredniość	- niska: konieczność przesiadki; nierzadko wymaga dojazdu do przystanku innym środkiem transportu (samochód, rower, autobus)	+ wysoka: możliwość łatwej organizacji wielu bezpośrednich połączeń
Warunki jazdy	+ sukcesywne podnoszenie komfortu podróży z uwagi na odnowę parku taborowego (np. klimatyzacja), łatwość przewozu większego bagażu czy rowerów, możliwość skorzystania z toalety	- utrudniony przewóz większego bagażu, brak możliwości przewozu rowerów, brak możliwości skorzystania z toalety
Stabilność oferty przewozowej	- niska: kilkukrotne zmiany rozkładu w roku, uciążliwe zmiany w przypadku robót awaryjnych (zwłaszcza na liniach jednotorowych)	+ wysoka: możliwość zapewnienia stabilnej oferty przewozowej (stałe godziny odjazdów przez wiele lat)
Oczekiwanie na pojazd	+ ochrona przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi (poczekalnie na dworcach, wiaty/zadaszenia na większości przystanków osobowych)	- zdecydowana większość przystanków nie jest wyposażona w wiaty, co przy ruchliwych drogach czyni oczekiwanie mało komfortowe i niebezpieczne

Źródło: Opracowanie własne

Z punktu widzenia organizatora publicznego transportu zbiorowego przy wyborze środka transportu brane są pod uwagę następujące czynniki:

- dostosowanie taboru do wielkości występujących i przewidywanych na danych liniach potoków podróźnych,
- dostępność transportu dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- zapewnienie dostępności transportowej do istotnych ośrodków województwa m.in. z uwagi na liczbę: mieszkańców, uczących się, pracujących czy walory turystyczne,
- zapewnienie atrakcyjnego i konkurencyjnego w stosunku do transportu indywidualnego czasu przejazdu,

- zgodność z lokalnymi uwarunkowaniami czy polityką transportową mającą na celu m.in. przeciwdziałanie zatłoczeniu dróg,
- przyjazność dla środowiska (dostosowanie taboru do norm ochrony środowiska).

Ze względu na powyższe kryteria Samorząd Województwa (organizator publicznego transportu zbiorowego) preferować będzie transport kolejowy, który stanowić ma szkielet transportu zbiorowego w regionie. Transport autobusowy funkcjonować ma natomiast jako forma zintegrowanego dowozu do kolejowych węzłów komunikacyjnych oraz podstawowy środek transportu na trasach, gdzie brak jest możliwości zorganizowania komunikacji kolejowej.

9. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Przedstawiona w Planie ideologia zakłada w pierwszej fazie rozwoju transportu publicznego w województwie (scenariusz I) utrzymanie sieci połączeń i ich standardów na poziomie zbliżonym do obecnego, tak aby zagwarantowane zostało sprostanie aktualnym potrzebom mieszkańców Dolnego Śląska, przy uwzględnieniu możliwości finansowych Samorządu Województwa Dolnośląskiego. Należy jednak zaznaczyć, iż określone standardy są tzw. „standardami minimalnymi”, a więc są to standardy gwarantowane, poniżej których oferta nie może być realizowana. Zwiększenie standardów minimalnych, a więc liczby połączeń na danych liniach komunikacyjnych uzależnione będzie od popytu na transport publiczny oraz możliwości finansowych organizatora.

Kolejna faza rozwoju transportu publicznego w województwie (scenariusz II) zakłada utrzymanie sieci połączeń transportowych określonych w scenariuszu I, przy ujednoczeniu standardów minimalnych-gwarantowanych na liniach komunikacyjnych o podobnym charakterze przewozowym (kategorii linii). W praktyce nie oznacza to jednak pogorszenia rzeczywistej oferty dla pasażera, gdyż docelowa oferta kształtowana będzie w oparciu o popyt na transport publiczny. Scenariusz ten uzupełniony został ponadto o standardy gwarantowane dla przewozów autobusowych w relacjach istotnych w transporcie wojewódzkim, jakie miałyby zostać objęte służbą publiczną. Zgodnie z założeniami wariant ten będzie wprowadzany etapowo, a zakres poszczególnych etapów będzie uzależniony od wniosków płynących bieżącego monitorowania popytu i zapotrzebowania na transport publiczny na Dolnym Śląsku. Sieć nowych połączeń będzie zatem realizowana stopniowo, w uzależnieniu od takich czynników jak: aktualny popyt na usługi przewozowe, spodziewane zapotrzebowanie na transport, możliwości infrastrukturalne (przepustowość) czy oferta przewoźników komercyjnych. Obowiązek monitorowania tych czynników spoczywa na organizatorze, który to na bieżąco prowadził będzie stosowne analizy i wyciągał z nich wnioski.

Trzecia faza rozwoju transportu publicznego w województwie (scenariusz III) zakłada nie tylko utrzymanie sieci połączeń określonych w poprzednich scenariuszach, ale jej dalszy rozwój o nowe

połączenia kolejowe i autobusowe, ale przede wszystkim zastępowanie, tam gdzie jest to możliwe ze względów infrastrukturalnych, połączeń autobusowych bardziej wydajnym transportem kolejowym. Rezygnacja z obsługi danej linii komunikacyjnej transportem autobusowym na rzecz obsługi koleją poprzedzona będzie szeregiem analiz mających na celu określenie spodziewanego popytu i potencjału przewozowego, potrzeb infrastrukturalnych w zakresie przepustowości szlaku kolejowego i wymaganego czasu przejazdu oraz przeprowadzenia stosownych prac rewitalizacyjnych infrastruktury. Działanie te będą na bieżąco prowadzone przez organizatora w celu sprostania dynamicznie zmieniającemu się zapotrzebowaniu na transport publiczny.

Plan transportowy zakłada utrzymanie priorytetu dla transportu kolejowego, który stanowić ma szkielet transportu zbiorowego w regionie. Transport autobusowy pełnić ma natomiast funkcję dowozową do węzłów kolejowych oraz ma być głównym środkiem transportu na trasach, gdzie brak jest możliwości zorganizowania komunikacji kolejowej czy obecny stan techniczny infrastruktury kolejowej uniemożliwia zapewnienie konkurencyjnego czasu przejazdu (co zostało szerzej opisane w rozdziale 8). Ostatnie z wymienionych rozwiązań stosowane będzie w początkowym okresie, do czasu przeprowadzenia remontów, modernizacji czy rozbudowy poszczególnych linii kolejowych.

Reasumując, w planie transportowym nie wprowadza się sztywnych granic realizacyjnych pomiędzy danymi scenariuszami rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Rolą poszczególnych scenariuszy jest natomiast wskazanie docelowego układu linii komunikacyjnych w województwie wraz z gwarantowanymi, minimalnymi standardami. Realizacja poszczególnych założeń komunikacyjnych wynikających z danych scenariuszy prowadzona może być niezależnie, a uzależniona będzie wyłącznie od prowadzonych analiz zapotrzebowania na transport publiczny, poprawy stanu infrastruktury oraz możliwości finansowych Samorządu Województwa Dolnośląskiego.

9.1. Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej

Przystępując do określenia sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej wyznaczono w pierwszej kolejności ośrodki stanowiące generatory ruchu. Pod uwagę wzięto: liczbę ludności, rangę administracyjną, uwzględnienie w krajowym planie transportowym czy walory turystyczne. Każdy ośrodek sklasyfikowano również pod kątem pełnienia roli w układzie transportowym (A – węzeł i generator ruchu o wielkim znaczeniu, B – węzeł i generator o dużym znaczeniu, C – węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu, D – generator ruchu). Dodatkowo w zestawieniu (umieszczonym w Załączniku nr 14) uwzględniono miejscowości gminne, które znajdują się na planowanych trasach połączeń przewozowych.

Planowaną sieć użyteczności publicznej wyznaczać będzie sieć (kolejowa, drogowa) pomiędzy siedzibami powiatów a stolicą województwa oraz połączenia łączące siedziby powiatów ze sobą graniczących, a także biegnące do ośrodków turystycznych, tak by zapewnić jak najlepszą obsługę komunikacyjną województwa na poziomie ponadpowiatowym.

9.1.1. Scenariusz I – stagnacja – utrzymanie obecnej oferty

Sytuacja finansowa samorządu niepozwalająca na wydatkowanie większych środków skutkuje pozostawieniem oferty przewozowej na dotychczasowym poziomie. Możliwe jedynie reagowanie w niewielkim stopniu na zmiany stanu technicznego infrastruktury oraz zapotrzebowanie mieszkańców poprzez zmiany godzin i terminów kursowania, wprowadzanie promocji biletowych itp. Przewidywane jest wyłącznie dofinansowanie kolejowych połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Zaplanowano minimalną pracę eksploatacyjną w wielkości 7 770 731,47 pociągokilometrów, która została przedstawiona w tab. 17 i 18. Dopuszcza się zwiększenie pracy eksploatacyjnej do 10% ze względu na m.in. zagęszczenie kursów w godzinach szczytu komunikacyjnego. Połączenia wychodzące poza województwo dolnośląskie uruchamiane będą po zawarciu stosownych porozumień z sąsiednimi województwami czy państwami.

Tabela 17. Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń w dni robocze

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa	długość relacji [km]	liczba par połączeń	Praca eksploatacyjna
		kolej (linia nr)	kolej	kolej	poc/km
Wrocław - Trzebnica	Siedlec Trzebnicki	271,143,326	33,336	12	200 016,00
Wrocław - Oleśnica	Długołęka	271, 143	33,652	16	269 216,00
Wrocław - Oława - granica województwa - (Brzeg - Opole)	Święta Katarzyna	132	32,651	16	261 208,00
Wrocław - Strzelin - Kłodzko	Bardo	276	93,481	12	560 886,00
Wrocław - Dzierżonów	Jaworzyna Śląska * wydłużenie poc. do Świdnicy	761, 274, 137	17,981	4	35 962,00
Wrocław - Świdnica	Jaworzyna Śląska	761, 274, 137	59,296	4	118 592,00
Wrocław - Wałbrzych	Jaworzyna Śląska	761, 274	80,104	12	480 624,00
Wrocław - Jelenia Góra	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Boguszów Gorce, Marciszów * wydłużenie poc. do Wałbrzycha	(761), 274	46,896	8	187 584,00
Wrocław - Lubań	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Jelenia Góra, Gryfów Śląski * skomunikowanie z poc. do Wałbrzycha, Jeleniej Góry	(761), 274	51,982	4	103 964,00
	Środa Śląska, Legnica, Bolesławiec, Węgliniec, Gierałtów * wydłużenie części kursów poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 279	21,801	4	43 602,00
Wrocław - Środa Śląska - Legnica	Miękinia, Malczyce	273, 275	65,113	20	651 130,00
Wrocław - Bolesławiec	Środa Śląska, Legnica * wydłużenie poc. do Legnicy	(273, 275), 282	45,507	16	364 056,00
Wrocław - Zgorzelec	Środa Śląska, Legnica, Bolesławiec * skomunikowanie z poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 282,278	51,985	8	207 940,00

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa	długość relacji [km]	liczba par połączeń	Praca eksploatacyjna
		kolej (linia nr)	kolej	kolej	pockm
	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Jelenia Góra, Lubań Śląski * skomunikowanie z poc. do Wałbrzycha, Jeleniej Góry	(761), 274	23,643	4	47 286,00
Zgorzelec - granica państwa Görlitz	wydłużenie pociągu z Wrocławia do Zgorzelca przez Legnicę	278	1,102	3	1 653,00
Wrocław - Wołów	Brzeg Dolny	273	40,369	16	322 952,00
Wrocław - Głogów	Brzeg Dolny, Wołów, Ścinawa * wydłużenie poc. do Wołowa	273	58,726	8	234 904,00
Głogów - granica województwa - (Zielona Góra)	wydłużenie pociągu z Wrocławia do Głogowa	273	15,745	7	55 107,50
Wrocław - granica województwa (Rawicz)	Oborniki Śląskie, Żmigród	271	63,062	12	378 372,00
Kłodzko - Wałbrzych	Nowa Ruda, Jedlina-Zdrój	286	50,990	4	101 980,00
Kamieniec Ząbkowicki - Ząbkowice Śląskie - Legnica	Dzierżoniów, Świdnica, Strzegom, Jawor	137	106,685	4	213 370,00
Kłodzko - Kudowa-Zdrój	Polanica-Zdrój, Duszniki-Zdrój	309	43,961	4	87 922,00
Jelenia Góra - Szklarska Poręba - (Harrachov)	Piechowice	311	43,138	4	86 276,00
Kłodzko - Międzyzlesie	Bystrzyca Kłodzka	276	36,469	8	145 876,00
Międzyzlesie - granica państwa - (Lichkov)		276	6,113	4	12 226,00
Wrocław - Jelcz Laskowice	Siechnice	271, 143, 292,277	26,095	10	130 475,00
Legnica - granica województwa - (Żary)	Miłkowice, Rokitki * początkowo z pominięciem Chojnowa	275	47,481	6	142 443,00
Oleśnica - granica województwa - (Ostrów Wielkopolski)	Twardogóra Sycowska, Międzybórz Sycowski	281, 355	39,664	4	79 328,00
Oleśnica - granica województwa - (Namysłów - Kluczbork)	Bierutów	143	15,910	10	79 550,00
Jelcz-Laskowice - granica województwa- (Opole)	Biskupice Oławskie	277	14,139	1	7 069,50
Węglińiec - granica województwa - (Żary)	Ruszków, Okraglica	282	20,708	4	41 416,00

5 652 986,00

Tabela 18. Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń w dni wolne

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa	długość relacji [km]	liczba par połączeń	Praca eksploatacyjna
		kolej (linia nr)	kolej	kolej	pockm
Wrocław - Trzebnica	Siedlec Trzebnicki	271,143,326	33,336	8	61 338,24
Wrocław - Oleśnica	Długołęka	271, 143	33,652	12	92 879,52
Wrocław - Oława - granica województwa - (Brzeg - Opole)	Święta Katarzyna	132	32,651	8	60 077,84
Wrocław - Strzelin - Kłodzko	Bardo	276	93,481	8	172 005,04
Wrocław - Dzierżoniów	Jaworzyna Śląska * wydłużenie poc. do Świdnicy	761, 274, 137	17,981	4	16 542,52
Wrocław - Świdnica	Jaworzyna Śląska	761, 274, 137	59,296	4	54 552,32
Wrocław - Wałbrzych	Jaworzyna Śląska	761, 274	80,104	10	184 239,20
Wrocław - Jelenia Góra	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Boguszów Gorce, Marciszów * wydłużenie poc. do Wałbrzycha	(761), 274	46,896	8	86 288,64

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa	długość relacji [km]	liczba par połączeń	Praca eksploatacyjna
		kolej (linia nr)	kolej	kolej	pockm
Wrocław - Lubań	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Jelenia Góra, Gryfów Śląski * skomunikowanie z poc. do Wałbrzycha, Jeleniej Góry	(761), 274	51,982	4	47 823,44
	Środa Śląska, Legnica, Bolesławiec, Węglińiec, Gierałtów * wydłużenie części kursów poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 279	21,801	4	20 056,92
Wrocław - Środa Śląska - Legnica	Miękinia, Malczyce	273, 275	65,113	16	239 615,84
Wrocław - Bolesławiec	Środa Śląska, Legnica * wydłużenie poc. do Legnicy	(273, 275), 282	45,507	12	125 599,32
Wrocław - Zgorzelec	Środa Śląska, Legnica, Bolesławiec * skomunikowanie z poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 282,278	51,985	8	95 652,40
	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Jelenia Góra, Lubań Śląski * skomunikowanie z poc. do Wałbrzycha, Jeleniej Góry	(761), 274	23,643	4	21 751,56
Zgorzelec - granica państwa Górlitz	wydłużenie pociągu z Wrocławia do Zgorzelca przez Legnicę	278	1,102	3	760,38
Wrocław - Wołów	Brzeg Dolny	273	40,369	10	92 848,70
Wrocław - Głogów	Brzeg Dolny, Wołów, Ścinawa * wydłużenie poc. do Wołowa	273	58,726	8	108 055,84
Głogów - granica województwa - (Zielona Góra)	wydłużenie pociągu z Wrocławia do Głogowa	273	15,745	7	25 349,45
Wrocław - granica województwa (Rawicz)	Oborniki Śląskie, Żmigród	271	63,062	8	116 034,08
Kłodzko - Wałbrzych	Nowa Ruda, Jedlina-Zdrój	286	50,990	4	46 910,80
Kamieniec Ząbkowicki - Ząbkowice Śląskie - Legnica	Dzierżoniów, Świdnica, Strzegom, Jawor	137	106,685	4	98 150,20
Kłodzko - Kudowa-Zdrój	Polanica-Zdrój, Duszniki-Zdrój	309	43,961	4	40 444,12
Jelenia Góra - Szklarska Poręba - (Harrachov)	Piechowice	311	43,138	4	39 686,96
Kłodzko - Międzyzlesie	Bystrzyca Kłodzka	276	36,469	8	67 102,96
Międzyzlesie - granica państwa - (Lichkov)		276	6,113	4	5 623,96
Wrocław - Jelcz Laskowice	Siechnice	271, 143, 292,277	26,095	8	48 014,80
Legnica - granica województwa - (Żary)	Miłkowice, Rokitki *początkowo z pominięciem Chojnowa	275	47,481	6	65 523,78
Oleśnica - granica województwa - (Ostrów Wielkopolski)	Twardogóra Sycowska, Międzybórz Sycowski	281, 355	39,664	4	36 490,88
Oleśnica - granica województwa - (Namysłów - Kluczbork)	Bierutów	143	15,910	8	29 274,40
Jelcz-Laskowice - granica województwa- (Opole)	Biskupice Oławskie	277	14,139	0	-
Węglińiec - granica województwa - (Żary)	Ruszków, Okrąglica	282	20,708	4	19 051,36

2 117 745,47

9.1.2. Scenariusz II – umiarkowany rozwój – stopniowy rozwój oferty

Sytuacja finansowa samorządu oraz zwiększający się popyt na usługi transportu zbiorowego pozwalają na sukcesywne zwiększanie środków na organizację transportu regionalnego w województwie, co konsekwentnie umożliwia rozpoczęcie wdrażania przyjętych standardów obsługi

(m. in. takt co najmniej godzinny pomiędzy stolicami powiatów i Wrocławiem oraz co najmniej dwugodzinny dla linii standardowych i czterogodzinny dla linii uzupełniających). W przypadku złego stanu technicznego infrastruktury kolejowej w początkowej fazie dopuszcza się obsługę tej części połączeń transportem autobusowym. Przewidywane połączenia o charakterze użyteczności publicznej wraz z określoną wielkością pracy eksploatacyjnej przedstawiono w tabeli 19 i 20. Zaplanowano łączną pracę eksploatacyjną w wielkości 10 088 624,79 pociągokilometrów oraz 13 084 704,00 wozokilometrów. Ponadto przewiduje się wzmocnienia szczytowe na wybranych liniach komunikacyjnych w wielkości ok. 500 000,00 pociągokilometrów. Połączenia wychodzące poza województwo dolnośląskie uruchamiane będą po zawarciu stosownych porozumień z sąsiednimi województwami czy państwami. Scenariusz ten przewidywany jest do realizacji od roku 2020.

Tabela 19. Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń w dni robocze

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	poc/km	woz/km
Wrocław - Milicz	Trzebnica	271,143,326	DK15		32,0	priorytetowa	8	8	-	128 000,00
	Wisznia Mała, Trzebnica	-	DK5, DK15		58,0		0	8	-	232 000,00
Wrocław - Trzebnica	Siedlec Trzebnicki	271,143,326	-	33,336		priorytetowa	16	0	266 688,00	-
Wrocław - Oleśnica	Długołęka	271, 143	-	33,652		priorytetowa	16	0	269 216,00	-
Wrocław - Oława - granica województwa - (Brzeg - Opole)	Święta Katarzyna	132	-	32,651		priorytetowa	16	0	261 208,00	-
Wrocław - Strzelin - Kłodzko	Bardo	276	-	93,481		priorytetowa	16	0	747 848,00	-
Wrocław - Ząbkowice Śląskie	Łagiewniki	-	DK 8		67,0	priorytetowa	0	16	-	536 000,00
Wrocław - Dzierżoniów/Bielawa	Łagiewniki	-	DK8, DW384		65,2	priorytetowa	0	16	-	521 600,00
Wrocław - Nowa Ruda	Łagiewniki, Dzierżoniów, Bielawa, Wolibórz *wydłużenie autobusu do Dzierżoniowa/Bielawy	-	DW 384, DW381		22,3	uzupełniająca	0	8	-	89 200,00
Wrocław - Świdnica	Jaworzyna Śląska	761, 274, 137	-	59,296		priorytetowa	8	0	237 184,00	-
	Gniechowice	-	DK35		54,0		0	8	-	216 000,00
Wrocław - Wałbrzych	Jaworzyna Śląska	761, 274	-	80,104		priorytetowa	16	0	640 832,00	-
Wrocław - Jelenia Góra	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Boguszów Gorce, Marciszów * wydłużenie poc. do Wałbrzycha	(761), 274	-	46,896		priorytetowa	16	0	375 168,00	-
Wrocław - Lubań	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Jelenia Góra, Gryfów Śląski * wydłużenie poc. do Wałbrzycha, Jeleniej Góry	(761), 274	-	51,982		priorytetowa	8	0	207 928,00	-
	Środa Śląska, Legnica, Bolesławiec, Węgliniec, Gierałtów * wydłużenie części kursów poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 279	-	21,801			8	0	87 204,00	-

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
Wrocław - Kamienna Góra	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, * pociąg przez Sędziszów do Jeleniej Góry, 4 pary połączeń kolejowych do Lubawki i 12 par autobusów	(761), 274	DP3465D, DK5		6,0	priorytetowa	0	12	-	36 000,00
Sędziszów - Lubawka - (Kralovec - Trutnov)	Kamienna Góra	291	-	18,726		uzupełniająca	4	0	37 452,00	-
Wrocław - Jawor	Marcinowice	273, 275, 137	A4, DW363	86,685	69,0	priorytetowa	0	16	-	552 000,00
Wrocław - Złotoryja	*wydłużenie autobusu do Jawora	273, 275, 284	DW363	86,395	24,1	priorytetowa	0	16	-	192 800,00
Wrocław - Lwówek Śląski	Jawor, Złotoryja, Pielgrzymka *wydłużenie autobusu do Jawora	-	DW364		27,0	priorytetowa	0	16	-	216 000,00
Wrocław - Środa Śląska - Legnica	Miękinia, Malczyce	273, 275	-	65,113		priorytetowa	16	0	520 904,00	-
Wrocław - Bolesławiec	Środa Śląska, Legnica * wydłużenie poc. do Legnicy	(273, 275), 282	-	45,507		priorytetowa	16	0	364 056,00	-
Wrocław - Zgorzelec	Środa Śląska, Legnica, Bolesławiec * wydłużenie poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 282,278	-	51,985		priorytetowa	8	0	207 940,00	-
	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Jelenia Góra, * wydłużenie poc. do Wałbrzycha, Jeleniej Góry, Lubania	(761), 274	-	23,643			8	0	94 572,00	-
Zgorzelec - granica państwa Görlitz	wydłużenie pociągu z Wrocławia do Zgorzelca	278	-	1,102		uzupełniająca	4	0	2 204,00	-
Wrocław - Lubin	Środa Śląska, Prochowice	273, 275, 289	DK94, DK36	87,352	75,0	priorytetowa	4	16	174 704,00	600 000,00
Wrocław - Polkowice	Lubin *wydłużenie autobusu do Lubina	-	DK3		15,9	priorytetowa	0	16	-	127 200,00
Polkowice - Przemków	Sieroszowice, Buczyna *wydłużenie autobusu z Wrocławia przez Lubin	-	DW331, DP1125D, DK12		25,0	uzupełniająca	0	4	-	50 000,00
Wrocław - Wołów	Brzeg Dolny	273	-	40,369		priorytetowa	16	0	322 952,00	-
Wrocław - Głogów	Brzeg Dolny, Wołów, Ścinawa * wydłużenie poc. do Wołowa	273	-	58,726		priorytetowa	16	0	469 808,00	-
	Lubin, Polkowice *wydłużenie autobusu przez Lubin, Polkowice	-	DK3, DW329		20,8		0	8	-	83 200,00

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
Głogów - granica województwa - (Zielona Góra)	wydłużenie pociągu z Wrocławia do Głogowa	273		15,745		uzupełniająca	7	0	55 107,50	-
Wrocław - Góra	Wisznia Mała, Prusice, Żmigród, Rawicz, Kłoda Górowska	-	DK5, DW324		93,0	priorytetowa	0	8	-	372 000,00
	Oborniki Śląskie, Żmigród, Rawicz, Kłoda Górowska *autobus skomunikowany z pociągiem w Rawiczu * 8 par poc. do Rawicza i dalej do Leszna, Poznania	271	DW324	63,062	27,9		16	8	504 496,00	111 600,00
Góra - Głogów	Niechlów, Szlichtyngowa	-	DW324, DK12		35,0	standardowa	0	8	-	140 000,00
Góra - Lubin	Luboszyce, Rudna	-	DW323		47,0	standardowa	0	8	-	188 000,00
Góra - Wołów	Rudna Wielka, Wąsosz, Wińsko	-	DW324, DP1105D, DK36, DW338		49,0	standardowa	0	8	-	196 000,00
Góra - Trzebnica	Rudna Wielka, Żmigród	-	DW324, (S5), DK5		68,0	standardowa	0	8	-	272 000,00
Lubin - Ścinawa (-Wołów, pociąg)	Siedlce, Turów	-	DK36		16,2	standardowa	0	8	-	64 800,00
Wołów - Trzebnica	Oborniki Śląskie	-	DW340		33,0	standardowa	0	8	-	132 000,00
Wołów - Środa Śląska	Kobylniki, Brzeg Dolny	-	DP1289D, DP2060D, DP2064D		29,3	standardowa	0	8	-	117 200,00
Wołów - Legnica	Lubiąż, Prochowice	-	DW338, DK94		54,0	standardowa	0	8	-	216 000,00
Trzebnica - Oleśnica		-	DW340		31,0	standardowa	0	8	-	124 000,00
Trzebnica - Środa Śląska	Oborniki Śląskie, Brzeg Dolny	-	DW340, DP1353D, DP2060D, DP2064D		52,0	standardowa	0	8	-	208 000,00
Oleśnica - Oława	Jelcz Laskowice, Ligota Mała	-	DP1466D, DP1538D, DW455		38,0	standardowa	0	8	-	152 000,00
Oleśnica - Milicz Oleśnica - Milicz - granica województwa - (Krotoszyn)	Twardogóra, Krośnice	-	DW340, DP1470D, DW448, DK15		50,0	standardowa	0	8	-	200 000,00
	Grabowno Wielkie, Krośnice, Cieszków	281	-	55,890			0	0	-	-

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
Środa Śląska - Świdnica	Kostomłoty, Żarów	-	DP2075D, DP2079D, DK5, DP3396D		46,0	standardowa	0	8	-	184 000,00
Środa Śląska - Jawor	Dębice, Chełm, Budziszów Wielki, Marcinowice, Luboradz	-	DK94, DW345, DW363		42,0	standardowa	0	8	-	168 000,00
Strzelin - Oława	Brożec, Goszczyna, Gaj Oławski	-	DW396		26,9	standardowa	0	8	-	107 600,00
Strzelin - Ząbkowice Śląskie	Strzegów, Targowica, Bobolice	-	DW395, DP3070D		31,0	standardowa	0	8	-	124 000,00
Strzelin - Dzierżoniów	Łagiewniki, Sieniawka,	-	DK39, DW384		34,0	standardowa	0	8	-	136 000,00
Ząbkowice Śląskie - Kłodzko	Bardo	-	DK8, DK33		23,0	standardowa	0	8	-	92 000,00
Ząbkowice Śląskie - Nowa Ruda	Srebrna Góra, Wolibórz	-	DW385, DW381		29,0	standardowa	0	8	-	116 000,00
Kłodzko - Wałbrzych	Nowa Ruda, Jedlina-Zdrój	286	-	50,990		standardowa	8	0	203 960,00	-
Kamieniec Ząbkowicki - Ząbkowice Śląskie - Legnica	Dzierżoniów, Świdnica, Strzegom, Jawor	137	-	106,685		standardowa	8	0	426 740,00	-
Dzierżoniów - Kłodzko	Nowa Ruda	-	DW384, DW381		54,0	standardowa	0	4	-	108 000,00
	Nowa Ruda, Radków, Wambierzyce, Polanica-Zdrój	-	DW384, DW381, DW387, DW388, DK8		83,0			4	-	166 000,00
Dzierżoniów - Wałbrzych	Walim, Jedlina-Zdrój	-	DW383, DW381,		41,0	standardowa	0	8	-	164 000,00
Bolesławiec - Polkowice	Gromadka, Chocianów	-	DP2272D, DW331		54,0	standardowa	0	8	-	216 000,00
Bolesławiec - Lubań	Nowogrodziec	-	DK94, DP2274D, DW357		28,9	standardowa	0	8	-	115 600,00
Bolesławiec - Lwówek Śląski	Żerkowice, Brunów	-	DW297		19,5	standardowa	0	8	-	78 000,00
Bolesławiec - Złotoryja	Warta Bolesławiecka, Zagrodno	-	DW363		35,0	standardowa	0	8	-	140 000,00
Lwówek Śląski - Lubań	Gryfów Śląski, Olszyna	-	DW364, DK30		32,0	standardowa	0	8	-	128 000,00
Jawor - Jelenia Góra	Stara Kraśnica	-	DW365, DK3		44,0	standardowa	0	8	-	176 000,00

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
Jawor - Kamienna Góra	Bolków	-	DK3, DK5		37,0	standardowa	0	8	-	148 000,00
Jelenia Góra - Lwówek Śląski	Wleń, Siedlęcin	283	DP2491D, DW297	32,566	37,0	standardowa	0	8	-	148 000,00
Jelenia Góra - Złotoryja - Legnica	Świerzawa	-	DK3, DW365, DW328, DW364		59,0	priorytetowa	0	16	-	472 000,00
Wałbrzych - Jawor - Legnica	Bolków	-	DW375, DK5, DK3		66,0	priorytetowa	0	16	-	528 000,00
Wałbrzych - Świdnica	Modliszów	-	DK35, DW381, DW379		22,7	standardowa	0	8	-	90 800,00
Kłodzko - Kudowa-Zdrój	Polanica-Zdrój, Duszniki-Zdrój	309	-	43,961	0,0	uzupełniająca	4	0	87 922,00	-
Kłodzko - Stronie Śląskie	Lądek Zdrój	322	DK33, DW392	24,324	29,9	uzupełniająca	0	4	-	59 800,00
Jelenia Góra - Szklarska Poręba	Piechowice	311	-	28,438		standardowa	8	0	113 752,00	-
Szklarska Poręba - granica państwa - (Harrachov)	Jakuszyce	311	-	14,559		uzupełniająca	4	0	29 118,00	-
Jelenia Góra - Karpacz	Mysłakowice	308, 340	DW367, DW366, DW2653D	16,494	23,3	standardowa	0	8	-	93 200,00
Jelenia Góra - Kowary	Mysłakowice	308	DW367	25,133	16,8	standardowa	0	8	-	67 200,00
Kłodzko - Międzyzylesie	Bystrzyca Kłodzka	276	-	36,469		standardowa	8	0	145 876,00	-
Międzyzylesie - granica państwa - (Lichkov)		276	-	6,113		uzupełniająca	4	0	12 226,00	-
Wrocław - Jelcz Laskowice	Siechnice	271, 143, 292,277	-	26,095		standardowa	10	0	130 475,00	-
	Nadolice Wielkie	132,277	-	35,062		standardowa	0	0	-	-
Gryfów Śląski - Świeradów-Zdrój	Mirsk	317,336	DW360, DP2423D, DW361	16,645	18,0	uzupełniająca	0	4	-	36 000,00
Wrocław - Świdnica	Sobótka	285,771	DK35, DP1990D, DP1994D, DP2879D, DK35	60,502	61,0	uzupełniająca	0	4	-	122 000,00
Lubań - Leśna	Kościelniki Średnie	337	DW393	10,813	12,2	uzupełniająca	0	4		24 400,00

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pocmk	wozokm
									-	
Legnica - Głogów	Lubin, Polkowice	-	DK3, DW329		61,0	standardowa	0	8	-	244 000,00
Bogatynia - Zgorzelec	Bratków, Krzewina	-	DW352, DP2383D		32,0	uzupełniająca	0	4	-	64 000,00
Legnica - granica województwa - (Żary)	Miłkowice, Rokitki *początkowo z pominięciem Chojnowa	275	-	47,481		uzupełniająca	6	0	142 443,00	-
Oleśnica - granica województwa - (Ostrów Wielkopolski)	Twardogóra Sycowska, Międzybórz Sycowski	281, 355	-	39,664		uzupełniająca	4	0	79 328,00	-
Oleśnica - granica województwa - (Namysłów - Kluczbork)	Bierutów	143	-	15,910		standardowa	8	0	63 640,00	-
Jelcz-Laskowice - granica województwa- (Opole)	Biskupice Oławskie	277	-	14,139		uzupełniająca	1	0	7 069,50	-
Oleśnica - granica województwa - (Kępno)	Syców	181		28,368		uzupełniająca	0	0	-	-
Kamieniec Ząbkowicki - granica województwa - (Nysa)	Doboszowice	137	-	9,620		uzupełniająca	0	0	-	-
Wałbrzych - granica państwa - (Mezimesti)	Mioszów	274,291	-	19,815		uzupełniająca	0	0	-	-
Kamienna Góra - Chełmsko Śląskie	Krzeszów	-	DP3476D, DP3462D		15,0	uzupełniająca	0	4	-	30 000,00
Węgliniec - granica województwa - (Żary)	Ruszków, Okrąglica	282	-	20,708		uzupełniająca	4	0	41 416,00	-
suma									7 331 437,00	10 420 200,00

Tabela 20. Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń w dni wolne

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	poc.km	wozokm
Wrocław - Milicz	Trzebnica	271,143,326	DK15		32,0	priorytetowa	4	4	-	29 440,00
	Wisznia Mała, Trzebnica	-	DK5, DK15		58,0		0	4	-	53 360,00
Wrocław - Trzebnica	Siedlec Trzebnicki	271,143,326	-	33,336		priorytetowa	12	0	92 007,36	-
Wrocław - Oleśnica	Długołęka	271, 143	-	33,652		priorytetowa	12	0	92 879,52	-
Wrocław - Oława - granica województwa - (Brzeg - Opole)	Święta Katarzyna	132	-	32,651		priorytetowa	12	0	90 116,76	-
Wrocław - Strzelin - Kłodzko	Bardo	276	-	93,481		priorytetowa	12	0	258 007,56	-
Wrocław - Ząbkowice Śląskie	Łagiewniki	-	DK 8		67,0	priorytetowa	0	8	-	123 280,00
Wrocław - Dzierżoniów/Bielawa	Łagiewniki	-	DK8, DW384		65,2	priorytetowa	0	12	-	179 952,00
Wrocław - Nowa Ruda	Łagiewniki, Dzierżoniów, Bielawa, Wolibórz *wydłużenie autobusu do Dzieżoniowa/Bielawy	-	DW 384, DW381		22,3	uzupełniająca	0	4	-	20 516,00
Wrocław - Świdnica	Jaworzyna Śląska	761, 274, 137	-	59,296		priorytetowa	4	0	54 552,32	-
	Gniechowice	-	DK35		54,0		0	4	-	49 680,00
Wrocław - Wałbrzych	Jaworzyna Śląska	761, 274	-	80,104		priorytetowa	12	0	221 087,04	-
Wrocław - Jelenia Góra	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Boguszów Gorce, Marciszów * wydłużenie poc. do Wałbrzycha	(761), 274	-	46,896		priorytetowa	12	0	129 432,96	-
Wrocław - Lubań	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Jelenia Góra, Gryfów Śląski * wydłużenie poc. do Wałbrzycha, Jeleniej Góry	(761), 274	-	51,982		priorytetowa	8	0	95 646,88	-
	Środa Śląska, Legnica, Bolesławiec, Węgliniec, Gierattów * wydłużenie części kursów poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 279	-	21,801			8	0	40 113,84	-

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
Wrocław - Kamienna Góra	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, * pociąg przez Sędziszaw do Jeleniej Góry, 4 pary połączeń kolejowych do Lubawki i 6 par autobusów	(761), 274	DP3465D, DK5		6,0	priorytetowa	0	6	-	8 280,00
Sędziszaw - Lubawka - (Kralovec - Trutnov)	Kamienna Góra	291	-	18,726		uzupełniająca	4	0	17 227,92	-
Wrocław - Jawor	Luboradz	273, 275, 137	A4, DW363	86,685	69,0	priorytetowa	0	8	-	126 960,00
Wrocław - Złotoryja	*wydłużenie autobusu do Jawora	273, 275, 284	DW363	86,395	24,1	priorytetowa	0	8	-	44 344,00
Wrocław - Lwówek	Jawor, Złotoryja, Pielgrzymka *wydłużenie autobusu do Jawora	-	DW364		27,0	priorytetowa	0	8	-	49 680,00
Wrocław - Środa Śląska - Legnica	Miękinia, Malczyce	273, 275	-	65,113		priorytetowa	12	0	179 711,88	-
Wrocław - Bolesławiec	Środa Śląska, Legnica * wydłużenie poc. do Legnicy	(273, 275), 282	-	45,507		priorytetowa	12	0	125 599,32	-
Wrocław - Zgorzelec	Środa Śląska, Legnica, Bolesławiec * wydłużenie poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 282,278	-	51,985		priorytetowa	8	0	95 652,40	-
	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Jelenia Góra, * wydłużenie poc. do Wałbrzycha, Jeleniej Góry, Lubania	(761), 274	-	23,643			8	0	43 503,12	-
Zgorzelec - granica państwa Görlitz	wydłużenie pociągu z Wrocławia do Zgorzelca	278	-	1,102		uzupełniająca	4	0	1 013,84	-
Wrocław - Lubin	Środa Śląska, Prochowice	273, 275, 289	DK94, DK36	87,352	75,0	priorytetowa	4	8	80 363,84	138 000,00
Wrocław - Polkowice	Lubin *wydłużenie autobusu do Lubina	-	DK3		15,9	priorytetowa	0	8	-	29 256,00
Polkowice - Przemków	Sieroszowice, Buczyzna *wydłużenie autobusu z Wrocławia przez Lubin	-	DW331, DP1125D, DK12		25,0	uzupełniająca	0	4	-	23 000,00
Wrocław - Wołów	Brzeg Dolny	273	-	40,369		priorytetowa	12	0	111 418,44	-
Wrocław - Głogów	Brzeg Dolny, Wołów, Ścinawa * wydłużenie poc. do Wołowa	273	-	58,726		priorytetowa	12	0	162 083,76	-
	Lubin, Polkowice *wydłużenie autobusu przez Lubin, Polkowice	-	DK3, DW329		20,8		0	8	-	38 272,00
Głogów - granica województwa - (Zielona Góra)	wydłużenie pociągu z Wrocławia do Głogowa	273	-	15,745		uzupełniająca	7	0	25 349,45	-

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pocmk	wozokm
Wrocław - Góra	Wisznia Mała, Prusice, Żmigród, Rawicz, Kłoda Górowska	-	DK5, DW324		93,0	priorytetowa	0	4	-	85 560,00
	Oborniki Śląskie, Żmigród, Rawicz, Kłoda Górowska *autobus skomunikowany z pociągiem w Rawiczu * 8 par poc. do Rawicza i dalej do Leszna, Poznania	271	DW324	63,062	27,9		12	4	174 051,12	25 668,00
Góra - Głogów	Niechlów, Szlichtyngowa	-	DW324, DK12		35,0	standardowa	0	4	-	32 200,00
Góra - Lubin	Luboszyce, Rudna	-	DW323		47,0	standardowa	0	4	-	43 240,00
Góra - Wołów	Wińsko, Wąsosz, Rudna Wielka	-	DW324, DP1105D, DK36, DW338		49,0	standardowa	0	4	-	45 080,00
Góra - Trzebnica	Rudna Wielka, Żmigród	-	DW324, (S5), DK5		68,0	standardowa	0	4	-	62 560,00
Lubin - Ścinawa (-Wołów, pociąg)	Siedlce, Turów	-	DK36		16,2	standardowa	0	4	-	14 904,00
Wołów - Trzebnica	Oborniki Śląskie	-	DW340		33,0	standardowa	0	4	-	30 360,00
Wołów - Środa Śląska	Kobylniki, Brzeg Dolny	-	DP1289D, DP2060D, DP2064D		29,3	standardowa	0	4	-	26 956,00
Wołów - Legnica	Lubiąż, Prochowice	-	DW338, DK94		54,0	standardowa	0	4	-	49 680,00
Trzebnica - Oleśnica		-	DW340		31,0	standardowa	0	4	-	28 520,00
Trzebnica - Środa Śląska	Oborniki Śląskie, Brzeg Dolny	-	DW340, DP1353D, DP2060D, DP2064D		52,0	standardowa	0	4	-	47 840,00
Oleśnica - Oława	Jelcz Laskowice, Ligota Mała	-	DP1466D, DP1538D, DW455		38,0	standardowa	0	4	-	34 960,00
Oleśnica - Milicz Oleśnica - Milicz - granica województwa - (Krotoszyn)	Twardogóra, Krośnice	-	DW340, DP1470D, DW448, DK15		50,0	standardowa	0	4	-	46 000,00
	Grabowno Wielkie, Krośnice, Cieszków	281	-	55,890			0	0	-	-

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
Środa Śląska - Świdnica	Kostomłoty, Żarów	-	DP2075D, DP2079D, DK5, DP3396D		46,0	standardowa	0	4	-	42 320,00
Środa Śląska - Jawor	Dębice, Chełm, Budziszów Wielki, Marcinowice, Luboradz	-	DK94, DW345, DW363		42,0	standardowa	0	4	-	38 640,00
Strzelin - Oława	Brożec, Gaj Oławski	-	DW396		26,9	standardowa	0	4	-	24 748,00
Strzelin - Ząbkowice Śląskie	Strzegów, Targowica, Bobolice	-	DW395, DP3070D		31,0	standardowa	0	4	-	28 520,00
Strzelin - Dzierżoniów	Łagiewniki, Sieniawka,	-	DK39, DW384		34,0	standardowa	0	4	-	31 280,00
Ząbkowice Śląskie - Kłodzko	Bardo	-	DK8, DK33		23,0	standardowa	0	4	-	21 160,00
Ząbkowice Śląskie - Nowa Ruda	Srebrna Góra, Wolibórz	-	DW385, DW381		29,0	standardowa	0	4	-	26 680,00
Kłodzko - Wałbrzych	Nowa Ruda, Jedlina-Zdrój	286	-	50,990		standardowa	8	0	93 821,60	-
Kamieniec Ząbkowicki - Ząbkowice Śląskie - Legnica	Dzierżoniów, Świdnica, Strzegom, Jawor	137	-	106,685		standardowa	8	0	196 300,40	-
Dzierżoniów - Kłodzko	Nowa Ruda	-	DW384, DW381		54,0	standardowa	0	4	-	49 680,00
	Nowa Ruda, Radków, Wambierzyce, Polanica-Zdrój	-	DW384, DW381, DW387, DW388, DK8		83,0			4	-	76 360,00
Dzierżoniów - Wałbrzych	Walim, Jedlina-Zdrój	-	DW383, DW381,		41,0	standardowa	0	4	-	37 720,00
Bolesławiec - Polkowice	Gromadka, Chocianów	-	DP2272D, DW331		54,0	standardowa	0	4	-	49 680,00
Bolesławiec - Lubań	Nowogrodzic	-	DK94, DP2274D, DW357		28,9	standardowa	0	4	-	26 588,00
Bolesławiec - Lwówek Śląski	Nowe Jaroszewice	-	DW297		19,5	standardowa	0	4	-	17 940,00
Bolesławiec - Złotoryja	Warta Bolesławiecka, Zagrodno	-	DW363		35,0	standardowa	0	4	-	32 200,00
Lwówek Śląski - Lubań	Gryfów Śląski, Olszyna	-	DW364, DK30		32,0	standardowa	0	4	-	29 440,00
Jawor - Jelenia Góra	Stara Kraśnica	-	DW365, DK3		44,0	standardowa	0	4	-	40 480,00

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pocmk	wozokm
									-	
Jawor - Kamienna Góra	Bolków	-	DK3, DK5		37,0	standardowa	0	4	-	34 040,00
Jelenia Góra - Lwówek Śląski	Wleń, Siedlęcín	283	DP2491D, DW297	32,566	37,0	standardowa	0	4	-	34 040,00
Jelenia Góra - Złotoryja - Legnica	Świerzawa	-	DK3, DW365, DW328, DW364		59,0	priorytetowa	0	8	-	108 560,00
Wałbrzych - Jawor - Legnica	Bolków	-	DW375, DK5, DK3		66,0	priorytetowa	0	8	-	121 440,00
Wałbrzych - Świdnica	Modliszów	-	DK35, DW381, DW379		22,7	standardowa	0	4	-	20 884,00
Kłodzko - Kudowa-Zdrój	Polanica-Zdrój, Duszniki-Zdrój	309	-	43,961	0,0	uzupełniająca	4	0	40 444,12	-
Kłodzko - Stronie Śląskie	Lądek Zdrój	322	DK33, DW392	24,324	29,9	uzupełniająca	0	4	-	27 508,00
Jelenia Góra - Szklarska Poręba	Piechowice	311	-	28,438		standardowa	8	0	52 325,92	-
Szklarska Poręba - granica państwa - (Harrachov)	Jakuszyce	311	-	14,559		uzupełniająca	4	0	13 394,28	-
Jelenia Góra - Karpacz	Mysłakowice	308, 340	DW367, DW366, DW2653D	16,494	23,3	standardowa	0	8	-	42 872,00
Jelenia Góra - Kowary	Mysłakowice	308	DW365	25,133	16,8	standardowa	0	8	-	30 912,00
Kłodzko - Międzyzlesie	Bystrzyca Kłodzka	276	-	36,469		standardowa	8	0	67 102,96	-
Międzyzlesie - granica państwa - (Lichkov)		276	-	6,113		uzupełniająca	4		5 623,96	
Wrocław - Jelcz Laskowice	Siechnice	271, 143, 292,277	-	26,095		standardowa	8	0	48 014,80	-
	Nadolice Wielkie	132,277	-	35,062		standardowa	0	0	-	-
Gryfów Śląski - Świeradów-Zdrój	Mirsk	317,336	DW360, DP2423D, DW361	16,645	18,0	uzupełniająca	0	4	-	16 560,00
Wrocław - Świdnica	Sobótka	285,771	DK35, DP1990D, DP1994D, DP2879D, DK35	60,502	61,0	uzupełniająca	0	4	-	56 120,00
Lubań - Leśna	Kościelniki Średnie	337	DW393	10,813	12,2	uzupełniająca	0	4	-	11 224,00

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
Legnica - Głogów	Lubin, Polkowice	-	DK3, DW329		61,0	standardowa	0	4	-	56 120,00
Bogatynia - Zgorzelec	Bratków, Krzewina	-	DW352, DP2383D		32,0	uzupełniająca	0	4	-	29 440,00
Legnica - granica województwa - (Żary)	Miłkowice, Rokitki *początkowo z pominięciem Chojnowa	275	-	47,481		uzupełniająca	6	0	65 523,78	-
Oleśnica - granica województwa - (Ostrów Wielkopolski)	Twardogóra Sycowska, Międzybórz Sycowski	281, 355	-	39,664		uzupełniająca	4	0	36 490,88	-
Oleśnica - granica województwa - (Namysłów - Kluczbork)	Bierutów	143	-	15,910		standardowa	8	0	29 274,40	-
Jelcz-Laskowice - granica województwa- (Opole)	Biskupice Oławskie	277	-	14,139		uzupełniająca	0	0	-	-
Oleśnica - granica województwa - (Kępno)	Syców	181		28,368		uzupełniająca	0	0	-	-
Kamieniec Ząbkowicki - granica województwa - (Nysa)	Doboszowice	137	-	9,620		uzupełniająca	0	0	-	-
Wałbrzych - granica państwa - (Meziměstí)	Mieroszów	274,291	-	19,815		uzupełniająca	0	0	-	-
Kamienna Góra - Chełmsko Śląskie	Krzeszów	-	DP3476D, DP3462D		15,0	uzupełniająca	0	4	-	13 800,00
Węglińiec - granica województwa - (Żary)	Ruszów, Okrąglica	282	-	20,708		uzupełniająca	4	0	19 051,36	-
							suma		2 757 187,79	2 664 504,00

9.1.3. Scenariusz III – dynamiczny rozwój – oferta maksymalna

Sytuacja samorządu umożliwiająca znaczne zwiększanie wydatkowania środków na transport publiczny oraz wykorzystanie w pełni możliwości transportu kolejowego i autobusowego zgodnie z określonymi standardami docelowymi (oferta przewozowa, jakość taboru i infrastruktury, cena za usługę). Przewidywane połączenia o charakterze użyteczności publicznej wraz z określoną wielkością pracy eksploatacyjnej przedstawiono w tabeli 21 i 22. Zaplanowano łączną pracę eksploatacyjną w wielkości 15 831 854,65 pociągokilometrów oraz 9 339 080,00 wozokilometrów. Ponadto przewiduje się wzmocnienia szczytowe na wybranych liniach komunikacyjnych w wielkości ok. 500 000,00 pociągokilometrów. Połączenia wychodzące poza województwo dolnośląskie uruchamiane będą po zawarciu stosownych porozumień z sąsiednimi województwami czy państwami. Scenariusz przewidywany jest do realizacji od roku 2025.

Tabela 21. Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń w dni robocze

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	poc/km	wozokm
Wrocław - Milicz	Trzebnica	271,143,326	DK15		32,0	priorytetowa	8	8	-	128 000,00
	Wisznia Mała, Trzebnica	-	DK5, DK15		58,0		0	8	-	232 000,00
Wrocław - Trzebnica	Siedlec Trzebnicki	271,143,326	-	33,336		priorytetowa	16	0	266 688,00	-
Wrocław - Oleśnica	Długołęka	271, 143	-	33,652		priorytetowa	16	0	269 216,00	-
Wrocław - Oława - granica województwa - (Brzeg - Opole)	Święta Katarzyna	132	-	32,651		priorytetowa	16	0	261 208,00	-
Wrocław - Strzelin - Kłodzko	Bardo	276	-	93,481		priorytetowa	16	0	747 848,00	-
Wrocław - Ząbkowice Śląskie	Łagiewniki	-	DK 8		67,0	priorytetowa	0	16	-	536 000,00
Wrocław - Dzierżoniów/Bielawa	Łagiewniki	285, 310, 137, 341	DK8, DW384	81,800	65,2	priorytetowa	16	0	654 400,00	-
Bielawa - Srebrna Góra		318	-	15,449		uzupełniająca	4	0	30 898,00	-
Wrocław - Nowa Ruda	Łagiewniki, Dzierżoniów, Bielawa, Wolibórz *skomunikowanie z poc. do Dzierżoniowa/Bielawy	-	DW 384, DW381		22,3	uzupełniająca	0	8	-	89 200,00
Wrocław - Świdnica	Jaworzyna Śląska	761, 274, 137	-	59,296		priorytetowa	0	0	-	-
	Gniechowice	-	DK35		54,0		0	0	-	-
Wrocław - Wałbrzych	Jaworzyna Śląska	761, 274	-	80,104		priorytetowa	16	0	640 832,00	-
Wrocław - Jelenia Góra	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Boguszów Gorce, Marciszów * wydłużenie poc. do Wałbrzycha	(761), 274	-	46,896		priorytetowa	16	0	375 168,00	-
Wrocław - Lubań	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Jelenia Góra, Gryfów Śląski * wydłużenie poc. do Wałbrzycha, Jeleniej Góry	(761), 274	-	51,982		priorytetowa	8	0	207 928,00	-

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
	Środa Śląska, Legnica, Bolesławiec, Węgliniec, Gierałtów * wydłużenie części kursów poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 279	-	21,801			8	0	87 204,00	-
Wrocław - Kamienna Góra	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, * 12 par pociągów w relacji Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra skierowanych pośrednio do stacji Kamienna Góra	(761), 274, 298	DP3465D, DK5	11,872	6,0	priorytetowa	12	0	71 232,00	-
Sędziszów - Lubawka - (Kralovec - Trutnov)	Kamienna Góra	291	-	18,726		uzupełniająca	4	0	37 452,00	-
Wrocław - Jawor	Marcinowice	273, 275, 137	A4, DW363	86,685	69,0	priorytetowa	0	16	-	552 000,00
Wrocław - Złotoryja	Legnica	273, 275, 284	DW363	86,395	24,1	priorytetowa	16	0	691 160,00	-
Wrocław - Lwówek Śląski	Legnica, Złotoryja * wydłużenie pociągu do Złotoryi	273, 275, 285	DW364	27,290	27,0	priorytetowa	16	0	218 320,00	-
Wrocław - Środa Śląska - Legnica	Miękinia, Malczyce	273, 275	-	65,113		priorytetowa	16	0	520 904,00	-
Wrocław - Bolesławiec	Środa Śląska, Legnica * wydłużenie poc. do Legnicy	(273, 275), 282	-	45,507		priorytetowa	16	0	364 056,00	-
Wrocław - Zgorzelec	Środa Śląska, Legnica, Bolesławiec * wydłużenie poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 282, 278	-	51,985		priorytetowa	8	0	207 940,00	-
	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Jelenia Góra, * wydłużenie poc. do Wałbrzycha, Jeleniej Góry, Lubania	(761), 274	-	23,643			8	0	94 572,00	-
Zgorzelec - granica państwa Görlitz	wydłużenie pociągu z Wrocławia do Zgorzelca	278	-	1,102		uzupełniająca	4	0	2 204,00	-
Wrocław - Lubin	Legnica	273, 275, 289	DK94, DK36	87,352	75,0	priorytetowa	16	0	698 816,00	-
Wrocław - Polkowice	Lubin * wydłużenie pociągu do Lubina	273, 275, 289, 971	DK3	25,000	15,9	priorytetowa	8	0	100 000,00	-
Polkowice - Przemków	Sieroszowice, Buczyzna * skomunikowanie na poc. Wrocławia przez Lubin	-	DW331, DP1125D, DK12		25,0	uzupełniająca	0	4	-	50 000,00
Wrocław - Wołów	Brzeg Dolny	273	-	40,369		priorytetowa	16	0	322 952,00	-

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
Wrocław - Głogów	Brzeg Dolny, Wołów, Ścinawa * wydłużenie poc. do Wołowa	273	-	58,726		priorytetowa	16	0	469 808,00	-
	Lubin, Polkowice *wydłużenie pociągu przez Lubin do Głogowa, a po wybudowaniu łącznicy do linii nr 14 przez Polkowice	-	DK3, DW329	17,340	20,8		8	0	69 360,00	-
Głogów - granica województwa - (Zielona Góra)	wydłużenie pociągu z Wrocławia do Głogowa	273	-	15,745		uzupełniająca	7	0	55 107,50	-
Wrocław - Góra	Wisznia Mała, Prusice, Żmigród, Rawicz, Kłoda Górowska	-	DK5, DW324		93,0	priorytetowa	0	8	-	372 000,00
	Oborniki Śląskie, Żmigród, Rawicz, Kłoda Górowska *8 par do Góry i 8 par do Rawicza i dalej do Leszna, Poznań	271	DW324	63,062	27,9		16	0	504 496,00	-
Góra - Głogów	Niechlów, Szlichtyngowa	-	DW324, DK12		35,0	standardowa	0	8	-	140 000,00
Góra - Lubin	Luboszyce, Rudna	-	DW323		47,0	standardowa	0	8	-	188 000,00
Góra - Wołów	Rudna Wielka, Wąsosz, Wińsko	-	DW324, DP1105D, DK36, DW338		49,0	standardowa	0	8	-	196 000,00
Góra - Trzebnica	Rudna Wielka, Żmigród	-	DW324, (S5), DK5		68,0	standardowa	0	8	-	272 000,00
Lubin - Ścinawa (-Wołów, pociąg)	Siedlce, Turów	-	DK36		16,2	standardowa	0	8	-	64 800,00
Wołów - Trzebnica	Oborniki Śląskie	-	DW340		33,0	standardowa	0	8	-	132 000,00
Wołów - Środa Śląska	Kobylniki, Brzeg Dolny	-	DP1289D, DP2060D, DP2064D		29,3	standardowa	0	8	-	117 200,00
Wołów - Legnica	Lubiąż, Prochowice	-	DW338, DK94		54,0	standardowa	0	8	-	216 000,00
Trzebnica - Oleśnica		-	DW340		31,0	standardowa	0	8	-	124 000,00
Trzebnica - Środa Śląska	Oborniki Śląskie, Brzeg Dolny	-	DW340, DP1353D, DP2060D, DP2064D		52,0	standardowa	0	8	-	208 000,00

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
Oleśnica - Oława	Jelcz Laskowice, Ligota Mała	-	DP1466D, DP1538D, DW455		38,0	standardowa	0	8	-	152 000,00
Oleśnica - Milicz Oleśnica - Milicz - granica województwa - (Krotoszyn)	Twardogóra, Krośnice	-	DW340, DP1470D, DW448, DK15		50,0	standardowa	0	8	-	200 000,00
	Grabowno Wielkie, Krośnice, Cieszków	281	-	55,890			8	0	223 560,00	-
Środa Śląska - Świdnica	Kostomłoty, Żarów	-	DP2075D, DP2079D, DK5, DP3396D		46,0	standardowa	0	8	-	184 000,00
Środa Śląska - Jawor	Dębice, Chełm, Budziszów Wielki, Marcinowice, Luboradz	-	DK94, DW345, DW363		42,0	standardowa	0	8	-	168 000,00
Strzelin - Oława	Brożec, Goszczyna, Gaj Oławski	-	DW396		26,9	standardowa	0	8	-	107 600,00
Strzelin - Ząbkowice Śląskie	Strzegów, Targowica, Bobolice	-	DW395, DP3070D		31,0	standardowa	0	8	-	124 000,00
Strzelin - Dzierżoniów	Łagiewniki, Sieniawka,	-	DK39, DW384		34,0	standardowa	0	8	-	136 000,00
Ząbkowice Śląskie - Kłodzko	Bardo	-	DK8, DK33		23,0	standardowa	0	8	-	92 000,00
Ząbkowice Śląskie - Nowa Ruda	Srebrna Góra, Wolibórz	-	DW385, DW381		29,0	standardowa	0	8	-	116 000,00
Kłodzko - Wałbrzych	Nowa Ruda, Jedlina-Zdrój	286	-	50,990		standardowa	8	0	203 960,00	-
Kamieniec Ząbkowicki - Ząbkowice Śląskie - Legnica	Dzierżoniów, Świdnica, Strzegom, Jawor	137	-	106,685		standardowa	8	0	426 740,00	-
Dzierżoniów - Kłodzko	Nowa Ruda	-	DW384, DW381		54,0	standardowa	0	4	-	108 000,00
	Nowa Ruda, Radków, Wambierzyce, Polanica-Zdrój	-	DW384, DW381, DW387, DW388, DK8		83,0			4	-	166 000,00
Dzierżoniów - Wałbrzych	Walim, Jedlina-Zdrój	-	DW383, DW381,		41,0	standardowa	0	8	-	164 000,00
Bolesławiec - Polkowice	Gromadka, Chocianów	-	DP2272D, DW331		54,0	standardowa	0	8	-	216 000,00
Bolesławiec - Lubań	Nowogrodzic	-	DK94, DP2274D, DW357		28,9	standardowa	0	8	-	115 600,00
Bolesławiec - Lwówek Śląski	Żerkowice, Brunów	-	DW297		19,5	standardowa	0	8	-	78 000,00

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
									-	
Bolesławiec - Złotoryja	Warta Bolesławiecka, Zagrodno	-	DW363		35,0	standardowa	0	8	-	140 000,00
Lwówek Śląski - Lubań	Gryfów Śląski, Olszyna	-	DW364, DK30		32,0	standardowa	0	8	-	128 000,00
Jawor - Jelenia Góra	Stara Kraśnica	-	DW365, DK3		44,0	standardowa	0	8	-	176 000,00
Jawor - Kamienna Góra	Bolków	-	DK3, DK5		37,0	standardowa	0	8	-	148 000,00
Jelenia Góra - Lwówek Śląski	Wleń, Siedlęcin	283	DP2491D, DW297	32,566	37,0	standardowa	8	0	130 264,00	-
Jelenia Góra - Złotoryja - Legnica	Świerzawa	-	DK3, DW365, DW328, DW364		59,0	priorytetowa	0	16	-	472 000,00
Wałbrzych - Jawor - Legnica	Bolków	-	DW375, DK5, DK3		66,0	priorytetowa	0	16	-	528 000,00
Wałbrzych - Świdnica	Modliszów	-	DK35, DW381, DW379		22,7	standardowa	0	8	-	90 800,00
Kłodzko - Kudowa-Zdrój	Polanica-Zdrój, Duszniki-Zdrój	309	-	43,961	0,0	uzupełniająca	8	0	175 844,00	-
Kłodzko - Stronie Śląskie	Lądek Zdrój	322	DK33, DW392	24,324	29,9	uzupełniająca	8	0	97 296,00	-
Jelenia Góra - Szklarska Poręba	Piechowice	311	-	28,438		standardowa	8	0	113 752,00	-
Szklarska Poręba - granica państwa - (Harrachov)	Jakuszyce	311	-	14,559		uzupełniająca	4	0	29 118,00	-
Jelenia Góra - Karpacz	Mysłakowice	308, 340	DW367, DW366, DW2653D	16,494	23,3	standardowa	8	0	65 976,00	-
Jelenia Góra - kowary	Mysłakowice	308	DW367	25,133	16,8	standardowa	8	0	100 532,00	
Kłodzko - Międzyzlesie	Bystrzyca Kłodzka	276	-	36,469		standardowa	8	0	145 876,00	-
Międzyzlesie - granica państwa - (Lichkov)		276	-	6,113		uzupełniająca	4	0	12 226,00	-
Wrocław - Jelcz Laskowice	Siechnice	271, 143, 292,277	-	26,095		standardowa	8	0	104 380,00	-
	Nadolice Wielkie	132,277	-	35,062		standardowa	8	0	140 248,00	-

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
Gryfów Śląski - Świeradów-Zdrój	Mirsk	317,336	DW360, DP2423D, DW361	16,645	18,0	standardowa	8	0	66 580,00	-
Wrocław - Świdnica	Sobótka	285,771	DK35, DP1990D, DP1994D, DP2879D, DK35	60,502	61,0	priorytetowa	16	0	484 016,00	-
Świdnica - Jedlina-Zdrój	Jugowice	285	-	24,503		standardowa	8			
Lubań - Leśna	Kościelniki Średnie	337	DW393	10,813	12,2	uzupełniająca	0	4	-	24 400,00
Legnica - Głogów	Lubin, Polkowice	289,971,14	DK3, DW329	58,670	61,0	standardowa	8	0	234 680,00	-
Bogatynia - Zgorzelec	Bratków, Krzewina	274, 290	DW352, DP2383D	42,617	32,0	uzupełniająca	4	0	85 234,00	-
Legnica - granica województwa - (Żary)	Miłkowice, Rokitki *początkowo z pominięciem Chojnowa	275	-	47,481		uzupełniająca	6	0	142 443,00	-
Oleśnica - granica województwa - (Ostrów Wielkopolski)	Twardogóra Sycowska, Międzybórz Sycowski	281, 355	-	39,664		uzupełniająca	4	0	79 328,00	-
Oleśnica - granica województwa - (Namysłów - Kluczbork)	Bierutów	143	-	15,910		standardowa	8	0	63 640,00	-
Jelcz-Laskowice - granica województwa - (Opole)	Biskupice Oławskie	277	-	14,139		uzupełniająca	1	0	7 069,50	-
Oleśnica - granica województwa - (Kępno)	Syców	181	-	28,368		uzupełniająca	6	0	85 104,00	-
Kamieniec Ząbkowicki - granica województwa - (Nysa)	Doboszowice	137	-	9,620		uzupełniająca	6	0	28 860,00	-
Wałbrzych - granica państwa - (Mezimesti)	Mieroszów	274,291		19,815		uzupełniająca	4	0	39 630,00	-
Kamienna Góra - Chełmsko Śląskie	Krzyszów	-	DP3476D, DP3462D		15,0	uzupełniająca	0	4	-	30 000,00
Głogów - granica województwa - (Wschowa - Leszno)	Głogówko	14	-	13,750		uzupełniająca	6	0	41 250,00	-
Głogów - granica województwa - (Żagań - Żary)	Nielubia	14	-	22,200		uzupełniająca	6	0	66 600,00	-
Węgliniec - granica województwa - (Żary)	Ruszów, Okraglica	282	-	20,708			6	0	62 124,00	-
suma									11 426 100,00	7 481 600,00

Tabela 22. Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń w dni wolne

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	poc.km	wozokm
Wrocław - Milicz	Trzebnica	271,143,326	DK15		32,0	priorytetowa	4	4	-	29 440,00
	Wisznia Mała, Trzebnica	-	DK5, DK15		58,0		0	4	-	53 360,00
Wrocław - Trzebnica	Siedlec Trzebnicki	271,143,326	-	33,336		priorytetowa	12	0	92 007,36	-
Wrocław - Oleśnica	Długotęka	271, 143	-	33,652		priorytetowa	12	0	92 879,52	-
Wrocław - Oława - granica województwa - (Brzeg - Opole)	Święta Katarzyna	132	-	32,651		priorytetowa	12	0	90 116,76	-
Wrocław - Strzelin - Kłodzko	Bardo	276	-	93,481		priorytetowa	12	0	258 007,56	-
Wrocław - Ząbkowice Śląskie	Łagiewniki	-	DK 8		67,0	priorytetowa	0	8	-	123 280,00
Wrocław - Dzierżoniów/Bielawa	Łagiewniki	285, 310, 137, 341	DK8, DW384	81,800	65,2	priorytetowa	12	0	225 768,00	-
Bielawa - Śrebrna Góra		318	-	15,449		uzupełniająca	4	0	14 213,08	-
Wrocław - Nowa Ruda	Łagiewniki, Dzierżoniów, Bielawa, Wolibórz *wydłużenie autobusu do Dzierżoniowa/Bielawy	-	DW 384, DW381		22,3	uzupełniająca	0	4	-	20 516,00
Wrocław - Świdnica	Jaworzyna Śląska	761, 274, 137	-	59,296		priorytetowa	0	0	-	-
	Gniechowice	-	DK35		54,0		0	4	-	49 680,00
Wrocław - Wałbrzych	Jaworzyna Śląska	761, 274	-	80,104		priorytetowa	12	0	221 087,04	-
Wrocław - Jelenia Góra	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Boguszów Gorce, Marciszów * wydłużenie poc. do Wałbrzycha	(761), 274	-	46,896		priorytetowa	12	0	129 432,96	-
Wrocław - Lubań	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Jelenia Góra, Gryfów Śląski * wydłużenie poc. do Wałbrzycha, Jeleniej Góry	(761), 274	-	51,982		priorytetowa	8	0	95 646,88	-
	Środa Śląska, Legnica, Bolesławiec, Węgliniec, Gieraltów * wydłużenie części kursów poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 279	-	21,801			8	0	40 113,84	-

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pocmk	wozokm
Wrocław - Kamienna Góra	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, * 12 par pociągów w relacji Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra skierowanych pośrednio do stacji Kamienna Góra	(761), 274	DP3465D, DK5	11,872	6,0	priorytetowa	12	0	32 766,72	-
Sędziszów - Lubawka - (Kralovec - Trutnov)	Kamienna Góra	291	-	18,726		uzupełniająca	4	0	17 227,92	-
Wrocław - Jawor	Luboradz	273, 275, 137	A4, DW363	86,685	69,0	priorytetowa	0	8	-	126 960,00
Wrocław - Złotoryja	Legnica	273, 275, 284	DW363	86,395	24,1	priorytetowa	12	0	238 450,20	-
Wrocław - Lwówek	Legnica, Złotoryja *wydłużenie pociągu do Złotoryi	273, 275, 284	DW364	27,290	27,0	priorytetowa	12	0	75 320,40	-
Wrocław - Środa Śląska - Legnica	Miękinia, Malczyce	273, 275	-	65,113		priorytetowa	12	0	179 711,88	-
Wrocław - Bolesławiec	Środa Śląska, Legnica * wydłużenie poc. do Legnicy	(273, 275), 282	-	45,507		priorytetowa	12	0	125 599,32	-
Wrocław - Zgorzelec	Środa Śląska, Legnica, Bolesławiec * wydłużenie poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 282,278	-	51,985		priorytetowa	8	0	95 652,40	-
	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, Jelenia Góra, * wydłużenie poc. do Wałbrzycha, Jeleniej Góry, Lubania	(761), 274	-	23,643			8	0	43 503,12	-
Zgorzelec - granica państwa Görlitz	wydłużenie pociągu z Wrocławia do Zgorzelca	278	-	1,102		uzupełniająca	4	0	1 013,84	-
Wrocław - Lubin	Legnica	273, 275, 289	DK94, DK36	87,352	75,0	priorytetowa	12	0	241 091,52	-
Wrocław - Polkowice	Lubin *wydłużenie pociągu do Lubina	273, 275, 289, 971	DK3	25,000	15,9	priorytetowa	6	0	34 500,00	-
Polkowice - Przemków	Sieroszowice, Buczyna *skomunikowanie na poc. z Wrocławia przez Lubin	-	DW331, DP1125D, DK12		25,0	uzupełniająca	0	4	-	23 000,00
Wrocław - Wołów	Brzeg Dolny	273	-	40,369		priorytetowa	12	0	111 418,44	-
Wrocław - Głogów	Brzeg Dolny, Wołów, Ścinawa * wydłużenie poc. do Wołowa	273	-	58,726		priorytetowa	12	0	162 083,76	-
	Lubin, Polkowice *wydłużenie pociągu przez Lubin do Głogowa, a po wybudowaniu łącznicy do linii nr 14 przez Polkowice	14	DK3, DW329	17,340	20,8		6	0	23 929,20	-
Głogów - granica województwa - (Zielona Góra)	wydłużenie pociągu z Wrocławia do Głogowa	273	-	15,745		uzupełniająca	7	0	25 349,45	-

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pocmk	wozokm
Wrocław - Góra	Wisznia Mała, Prusice, Żmigród, Rawicz, Kłoda Górowska	-	DK5, DW324		93,0	priorytetowa	0	4	-	85 560,00
	Oborniki Śląskie, Żmigród, Rawicz, Kłoda Górowska * 6 par do Góry i 6 par do Rawicza i dalej do Leszna, Poznań	271	DW324	63,062	27,9		12	0	174 051,12	-
Góra - Głogów	Niechlów, Szlichtyngowa	-	DW324, DK12		35,0	standardowa	0	4	-	32 200,00
Góra - Lubin	Luboszyce, Rudna	-	DW323		47,0	standardowa	0	4	-	43 240,00
Góra - Wołów	Wińsko, Wąsosz, Rudna Wielka	-	DW324, DP1105D, DK36, DW338		49,0	standardowa	0	4	-	45 080,00
Góra - Trzebnica	Rudna Wielka, Żmigród	-	DW324, (S5), DK5		68,0	standardowa	0	4	-	62 560,00
Lubin - Ścinawa (-Wołów, pociąg)	Siedlce, Turów	-	DK36		16,2	standardowa	0	4	-	14 904,00
Wołów - Trzebnica	Oborniki Śląskie	-	DW340		33,0	standardowa	0	4	-	30 360,00
Wołów - Środa Śląska	Kobylniki, Brzeg Dolny	-	DP1289D, DP2060D, DP2064D		29,3	standardowa	0	4	-	26 956,00
Wołów - Legnica	Lubiąż, Prochowice	-	DW338, DK94		54,0	standardowa	0	4	-	49 680,00
Trzebnica - Oleśnica		-	DW340		31,0	standardowa	0	4	-	28 520,00
Trzebnica - Środa Śląska	Oborniki Śląskie, Brzeg Dolny	-	DW340, DP1353D, DP2060D, DP2064D		52,0	standardowa	0	4	-	47 840,00
Oleśnica - Oława	Jelcz Laskowice, Ligota Mała	-	DP1466D, DP1538D, DW455		38,0	standardowa	0	4	-	34 960,00
Oleśnica - Milicz Oleśnica - Milicz - granica województwa - (Krotoszyn)	Twardogóra, Krośnice	-	DW340, DP1470D, DW448, DK15		50,0	standardowa	0	4	-	46 000,00
	Grabowno Wielkie, Krośnice, Cieszków	281	-	55,890			8	0	102 837,60	-

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
Środa Śląska - Świdnica	Kostomłoty, Żarów	-	DP2075D, DP2079D, DK5, DP3396D		46,0	standardowa	0	4	-	42 320,00
Środa Śląska - Jawor	Dębice, Chełm, Budziszów Wielki, Marcinowice, Luboradz	-	DK94, DW345, DW363		42,0	standardowa	0	4	-	38 640,00
Strzelin - Oława	Brożec, Gaj Oławski	-	DW396		26,9	standardowa	0	4	-	24 748,00
Strzelin - Ząbkowice Śląskie	Strzegów, Targowica, Bobolice	-	DW395, DP3070D		31,0	standardowa	0	4	-	28 520,00
Strzelin - Dzierżoniów	Łagiewniki, Sieniawka,	-	DK39, DW384		34,0	standardowa	0	4	-	31 280,00
Ząbkowice Śląskie - Kłodzko	Bardo	-	DK8, DK33		23,0	standardowa	0	4	-	21 160,00
Ząbkowice Śląskie - Nowa Ruda	Srebrna Góra, Wolibórz	-	DW385, DW381		29,0	standardowa	0	4	-	26 680,00
Kłodzko - Wałbrzych	Nowa Ruda, Jedlina-Zdrój	286	-	50,990		standardowa	8	0	93 821,60	-
Kamieniec Ząbkowicki - Ząbkowice Śląskie - Legnica	Dzierżoniów, Świdnica, Strzegom, Jawor	137	-	106,685		standardowa	8	0	196 300,40	-
Dzierżoniów - Kłodzko	Nowa Ruda	-	DW384, DW381		54,0	standardowa	0	4	-	49 680,00
	Nowa Ruda, Radków, Wambierzyce, Polanica-Zdrój	-	DW384, DW381, DW387, DW388, DK8		83,0			4	-	76 360,00
Dzierżoniów - Wałbrzych	Walim, Jedlina-Zdrój	-	DW383, DW381,		41,0	standardowa	0	4	-	37 720,00
Bolesławiec - Polkowice	Gromadka, Chocianów	-	DP2272D, DW331		54,0	standardowa	0	4	-	49 680,00
Bolesławiec - Lubań	Nowogrodziec	-	DK94, DP2274D, DW357		28,9	standardowa	0	4	-	26 588,00
Bolesławiec - Lwówek Śląski	Nowe Jaroszewice	-	DW297		19,5	standardowa	0	4	-	17 940,00
Bolesławiec - Złotoryja	Warta Bolesławiecka, Zagrodno	-	DW363		35,0	standardowa	0	4	-	32 200,00
Lwówek Śląski - Lubań	Gryfów Śląski, Olszyna	-	DW364, DK30		32,0	standardowa	0	4	-	29 440,00
Jawor - Jelenia Góra	Stara Kraśnica	-	DW365, DK3		44,0	standardowa	0	4	-	40 480,00

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
Jawor - Kamienna Góra	Bolków	-	DK3, DK5		37,0	standardowa	0	4	-	34 040,00
Jelenia Góra - Lwówek Śląski	Wleń, Siedlęcín	283	DP2491D, DW297	32,566	37,0	standardowa	8	0	59 921,44	-
Jelenia Góra - Złotoryja - Legnica	Świerzawa	-	DK3, DW365, DW328, DW364		59,0	priorytetowa	0	8	-	108 560,00
Wałbrzych - Jawor - Legnica	Bolków	-	DW375, DK5, DK3		66,0	priorytetowa	0	8	-	121 440,00
Wałbrzych - Świdnica	Modliszów	-	DK35, DW381, DW379		22,7	standardowa	0	4	-	20 884,00
Kłodzko - Kudowa-Zdrój	Polanica-Zdrój, Duszniki-Zdrój	309	-	43,961	0,0	uzupełniająca	8	0	80 888,24	-
Kłodzko - Stronie Śląskie	Lądek Zdrój	322	DK33, DW392	24,324	29,9	uzupełniająca	8	0	44 756,16	-
Jelenia Góra - Szklarska Poręba	Piechowice	311	-	28,438		standardowa	8	0	52 325,92	-
Szklarska Poręba - granica państwa - (Harrachov)	Jakuszyce	311	-	14,559		uzupełniająca	4	0	13 394,28	-
Jelenia Góra - Karpacz	Mysłakowice	308, 340	DW367, DW366, DW2653D	16,494	23,3	standardowa	8	0	30 348,96	-
Jelenia Góra - Kowary	Mysłakowice	308	DW367	25,133	16,8	standardowa	8	0	46 244,72	-
Kłodzko - Międzyzlesie	Bystrzyca Kłodzka	276	-	36,469		standardowa	8	0	67 102,96	-
Międzyzlesie - granica państwa - (Lichkov)		276	-	6,113		uzupełniająca	4	0	5 623,96	-
Wrocław - Jelcz Laskowice	Siechnice	271, 143, 292,277	-	26,095		standardowa	8	0	48 014,80	-
	Nadolice Wielkie	132,277	-	35,062		standardowa	8	0	64 514,08	-
Gryfów Śląski - Świeradów-Zdrój	Mirsk	317,336	DW360, DP2423D, DW361	16,645	18,0	standardowa	8	0	30 626,80	-
Wrocław - Świdnica	Sobótka	285,771	DK35, DP1990D, DP1994D, DP2879D, DK35	60,502	61,0	priorytetowa	12	0	166 985,52	-
Świdnica - Jedlina-Zdrój	Jugowice	285	-	24,503	-	standardowa	6		33 814,14	-

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa		długość relacji [km]		kategoria linii	liczba par połączeń		Praca eksploatacyjna	
		kolej (linia nr)	autobus (droga)	kolej	autobus		kolej	autobus	pockm	wozokm
Lubań - Leśna	Kościelniki Średnie	337	DW393	10,813	12,2	uzupełniająca	0	4	-	11 224,00
Legnica - Głogów	Lubin, Polkowice	289, 971, 14	DK3, DW329	58,670	61,0	standardowa	8	0	107 952,80	-
Bogatynia - Zgorzelec	Bratków, Krzewina	274, 290	DW352, DP2383D	42,617	32,0	uzupełniająca	4	0	39 207,64	-
Legnica - granica województwa - (Żary)	Miłkowice, Rokitki *początkowo z pominięciem Chojnowa	275	-	47,481		uzupełniająca	6	0	65 523,78	-
Oleśnica - granica województwa - (Ostrów Wielkopolski)	Twardogóra Sycowska, Międzybórz Sycowski	281, 355	-	39,664		uzupełniająca	4	0	36 490,88	-
Oleśnica - granica województwa - (Namysłów - Kluczbork)	Bierutów	143	-	15,910		standardowa	8	0	29 274,40	-
Jelcz-Laskowice - granica województwa- (Opole)	Biskupice Oławskie	277	-	14,139		uzupełniająca	0	0	-	-
Oleśnica - granica województwa - (Kępno)	Syców	181		28,368		uzupełniająca	6	0	39 147,84	-
Kamieniec Ząbkowicki - granica województwa - (Nysa)	Doboszowice	137	-	9,620		uzupełniająca	6	0	13 275,60	-
Wałbrzych - granica państwa - (Mezimesti)	Mieroszów	274,291	-	19,815		uzupełniająca	4	0	18 229,80	-
Kamienna Góra - Chełmsko Śląskie	Krzeszów	-	DP3476D, DP3462D		15,0	uzupełniająca	0	4	-	13 800,00
Głogów - granica województwa - (Wschowa - Leszno)	Głogówko	14	-	13,750		uzupełniająca	6	0	18 975,00	-
Głogów - granica województwa - (Żagań - Żary)	Nielubia	14	-	22,200		uzupełniająca	6	0	30 636,00	-
Węgliniec - granica województwa - (Żary)	Ruszów, Okrąglica	282	-	20,708		uzupełniająca	6	0	28 577,04	-
							suma		4 405 754,65	1 857 480,00

9.2. Kategoryzacja planowanej sieci transportowej

Wprowadza się trzy kategorie linii w sieci transportowej:

1. Priorytetowe – o wysokiej częstotliwości kursowania z interwałem ok. 60', łączące siedziby powiatów ze stolicą województwa.
2. Standardowe – o średniej częstotliwości kursowania z interwałem 120', łączące siedziby sąsiednich powiatów.
3. Uzupełniające – o niższej częstotliwości kursowania z interwałem 240' na liniach o charakterze turystycznym oraz stycznym (np. do sąsiednich województw).

Proponowane rozwiązania opierają się na koncepcji „standardu gwarantowanego”. Plan Transportowy określa siatkę połączeń oraz liczby kursów na tej siatce w postaci gwarantowanej, która będzie mogła być sfinansowana stosownie do możliwości budżetowych województwa.

Możliwe jest również wzbogacanie oferty poprzez:

- zawieranie umów z „lokalnymi” organizatorami transportu, na przykład ze związkami powiatów;
- zawieranie umów pomiędzy marszałkami sąsiednich województw;
- przeznaczenie dodatkowych środków własnych.

Pierwsze dwie z powyższych opcji wymagają dofinansowania transportu publicznego przez stosowne podmioty.

Nie zakłada się zmian w standardzie gwarantowanym w kolejnych latach, których dotyczy Plan (w szczególności zmian w przebiegach linii oraz liczbach kursów). W sytuacji zwiększenia popytu na usługi przewozowe możliwe jest kreowanie usługi ponad standard gwarantowany. Nie będzie możliwe natomiast obniżenie standardu gwarantowanego bez zmiany Planu Transportowego.

10. Szacunkowe kwoty na finansowanie transportu publicznego stosownie do uwarunkowań poszczególnych scenariuszy

Na podstawie zaprezentowanej kalkulacji pracy eksploatacyjnej dla wszystkich trzech scenariuszy rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie dolnośląskim przeprowadzono kalkulację kwot potrzebnych na sfinansowanie oferty dla każdego z wariantów. Przyjęty model kalkulacyjny oparty został na podstawie rzeczywistych danych za rok 2013 dotyczących kosztów stałych i zmiennych funkcjonowania połączeń kolejowych w województwie oraz szacunkowych wyliczeń przewoźników na rozkład jazdy pociągów 2014/2015. Poszczególne kwoty zostały zwaloryzowane o spodziewaną wartość inflacji, a przychody z realizacji przewozów zostały zwiększone o spodziewane trendy wzrostu liczby przewożonych osób, oparte na wzrostach obserwowanych w ostatnich latach. Szacunkowe kwoty niezbędne do sfinansowania poszczególnych wariantów w rozbiciu na transport kolejowy i autobusowy przedstawia tabela nr 23.

Tabela 23. Szacunkowe kwoty deficytu z tytułu realizacji przewozów według założeń ze scenariuszy rozwoju sieci połączeń w transporcie publicznym

Scenariusz	Wartość dofinansowania [zł]		
	transport kolejowy	transport autobusowy	łącznie
Scenariusz I - stagnacja	119 700 534,10	0,00	119 700 534,10
Scenariusz II - umiarkowany rozwój	134 590 734,85	26 169 408,00	160 760 142,85
Scenariusz III - pełen rozwój	176 259 139,40	18 678 160,00	194 937 299,40

Scenariusze II i III zakładają stworzenie oferty przewozowej zapewniającej jak największy dostęp dla pasażerów do regionalnego transportu publicznego, w tym uruchomienie połączeń autobusowych w relacjach, które na dzień dzisiejszy nawet komercyjnie nie występują np. Trzebnica – Góra. Wiąże się to z zabezpieczeniem większych środków finansowych na organizację transportu publicznego, a tym samym wprowadzeniem zmian do Wieloletniej Prognozy Finansowej.

11. Zasady organizacji rynku przewozów

Zasady organizacji publicznego transportu zbiorowego określone są w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.). Wyżej wymieniony akt prawny reguluje kwestie rozdziału kompetencji i obowiązków pomiędzy poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego właściwych ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów. Ponadto, ustawa ta szczegółowo określa jak powinno przebiegać organizowanie publicznego transportu zbiorowego w tym, zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz zasady zarządzania, funkcjonowania i finansowania publicznego transportu zbiorowego.

11.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

11.1.1. Obecni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze³⁰. Ponadto jednostki samorządu terytorialnego, zgodnie

³⁰ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.)

z Rozporządzeniem Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego, mogą przekazać swoje uprawnienia – organizację transportu, na rzecz innej instytucji³¹.

Samorządy odpowiadają za wykonywanie publicznych zadań własnych: samorząd województwa za zadania o charakterze ponadpowiatowym³², powiat za zadania o charakterze ponadgminnym³³, gmina za zadania lokalne³⁴. Wykonywanie zadań publicznych może być realizowane w drodze współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego. Samorządy mogą realizować tę współpracę w oparciu o utworzoną wspólnie jednostkę celową – związek lub spółkę prawa handlowego – albo w oparciu o porozumienie.

Utworzona przez samorządy jednostka celowa, albo samorząd realizujący w imieniu innych samorządów zadania organizacji i integracji transportu publicznego w oparciu o porozumienie, będzie organizatorem tego transportu na obszarze zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego. Organizator będzie uprawniony do dokonania wyboru operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych, ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Jednocześnie zgodnie z art. 22 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Mając na względzie powyższe zapisy organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów jest województwo:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
- któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie.

Obecnie rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa dolnośląskiego pełni Samorząd Województwa Dolnośląskiego.

³¹ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, art. 2 lit. i.

³² Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie wojewódzkim (tj. Dz. U. z 2001 r. nr 142 poz. 1590 ze zm.)

³³ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz. U. z 2001 r. nr 142 poz. 1592 ze zm.)

³⁴ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2001 r. nr 142 poz. 1591 ze zm.)

11.1.2. Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego

Do podstawowych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy przede wszystkim planowanie rozwoju transportu oraz organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Zadania te będą realizowane m. in. poprzez:

- badanie i analizowanie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- planowanie oferty przewozowej;
- podejmowanie działań zmierzających do przygotowania i aktualizacji planu transportowego, a także jego realizacji;
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie standardów dworców i przystanków komunikacyjnych, funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego oraz systemu informacji dla pasażera;
- określenie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Obecnie w regionalnym transporcie kolejowym przewozy pasażerskie realizowane są na podstawie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Umowy te są zawierane pomiędzy organizatorem (Samorządem Województwa Dolnośląskiego) a przewoźnikami (operatorami). Na podstawie powyższych umów wypłacana jest przewoźnikom należna rekompensata z tytułu usług przewozowych zleconych przez organizatora. Organizator przewiduje zawieranie umów z operatorami na okres wieloletni (min. 3-letni), dopuszcza się jednak w uzasadnionych przypadkach zawieranie umów na okres krótszy.

W regionalnym transporcie autobusowym w chwili obecnej brak jest instytucjonalnego organizatora transportu zbiorowego. Przewozy wykonywane są przez przewoźników na zasadach komercyjnych. Jediną dotacją otrzymywaną przez przewoźników jest rekompensata ulg ustawowych wypłacana przez Skarb Państwa za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego.

W celu wykonywania przewozów w transporcie drogowym koniecznej jest uzyskanie przez przewoźnika zezwolenia na wykonywanie przewozów na określonej linii. Zezwolenie takie wydaje Marszałek Województwa Dolnośląskiego. Podstawę do wydania zezwolenia stanowi uprzednie

przedłożenie dokumentów dotyczących zezwolenia na korzystanie z przystanków, projektu rozkładu jazdy, taryfy przewozowej oraz wykazu taboru przeznaczonych do obsługi linii.

Wyżej przedstawione rozwiązanie prawne obecnie funkcjonujące powoduje, że brak jest narzędzi organizacyjnych umożliwiających spójne kształtowanie oferty w pasażerskim transporcie zbiorowym nie tylko kolejowym i autobusowym łącznie, ale także w samym sektorze przewozów autobusowych. Oferta jest kształtowana przez przewoźników na zasadach rynkowych. Warto również zaznaczyć, iż obowiązująca ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie wprowadza wyłączości obsługi danego połączenia przez wybranych przewoźników, co w zasadzie wyklucza możliwość kształtowania spójnej i atrakcyjnej oferty przewozowej. Przyczynia się to do następujących problemów:

- brak obsługi transportem publicznym obszarów o mniejszej gęstości zaludnienia, powstanie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego dotyczącego mieszkańców mniejszych miejscowości,
- obsługa połączeń jedynie w godzinach szczytów komunikacyjnych,
- obsługa połączeń taborem niedostosowanym do potrzeb transportu publicznego, w tym do potrzeb osób niepełnosprawnych bądź o ograniczonej możliwości poruszania się,
- praktyki nieuczciwej konkurencji (podjeżdżanie kursów, brak realizacji założonego rozkładu jazdy, sprzedaż biletów fikcyjnym pasażerom – wyłudzenie dotacji do biletów ulgowych).

11.1.3. Organizatorzy transportu publicznego

Samorząd Województwa Dolnośląskiego w ramach swoich kompetencji organizuje wojewódzkie przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym oraz drogowym. Połączenia w wojewódzkim publicznym transporcie zbiorowym łączą Wrocław ze wszystkimi miastami powiatowymi województwa. Ponadto planuje się uruchamianie połączeń także pomiędzy sąsiednimi miastami powiatowymi. Linie komunikacyjne organizowane przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego będą posiadały charakter typowo regionalny i będą umożliwiać poruszanie się na większe odległości po całym województwie.

Za zapewnienie dojazdu liniami lokalnymi do miast powiatowych i innych mniejszych miejscowości odpowiedzialni będą starostowie, wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast lub inni organizatorzy w zależności od zawartych porozumień lub utworzonych związków międzygminnych lub powiatowych. Od partycypacji finansowej zainteresowanych samorządów lokalnych będzie zależało rozwój finansowanych przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego linii o charakterze lokalnym uzupełniających sieć połączeń regionalnych (wojewódzkich).

Wraz ze wzrostem nakładów na finansowanie usług przewozowych oraz wielkości organizowanej sieci komunikacyjnej, powinny wzrastać nakłady na organizowanie usług

przewozowych. Takie działania zapewnią efektywność ekonomiczną i społeczną realizowanych usług przewozowych. Jako dobrą praktykę można wskazać przeznaczanie około 1,5% wielkości nakładów na dofinansowanie transportu zbiorowego, na kompleksowy proces organizacji i zarządzania transportem zbiorowym w regionie. Obecnie nakłady na dofinansowanie usług przewozowych wypłacane przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego przekraczają kwotę 190 mln zł w skali roku.

Ze względu na konieczną integrację systemów transportu autobusowego i kolejowego w spójną całość zasadne jest podjęcie działań na rzecz utworzenia specjalistycznej jednostki organizującej transportu publicznego w województwie – Dolnośląski Zarząd Transportu Publicznego. W kompetencjach powyższej jednostki znajdowałyby się koordynowanie, zarządzanie i organizowanie przewozów o charakterze zbiorowym wynikających z zakresu niniejszego planu transportowego. Doświadczenia gmin organizujących transport zbiorowy w podobnej do województwa skali finansowej, wskazują że najskuteczniejszym sposobem na organizowanie transportu zbiorowego jest powołanie samodzielnej jednostki, koncentrującej całość kompetencji w dziedzinie organizacji wojewódzkiego transportu zbiorowego.

Według wstępnie przeprowadzonej analizy, formą prawno-organizacyjną powyższego podmiotu powinna być wydzielona jednostka organizacyjna Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, która przejmie część zadań Wydziału Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego. Zaleca się jednak przeprowadzenie uprzedniej szczegółowej analizy w przedmiotowym zakresie, tak aby forma prawna tej jednostki była pochodną ilości posiadanych kompetencji i realizowanych zadań.

11.1.4. Kontrola jakości świadczonych usług przewozowych

Zawierając umowę z operatorem na wykonywanie przewozów, organizator, może określić wymagania jakościowe dla zamawianych przez siebie usług. Dotyczyć one mogą np. rozwiązań technicznych w pojazdach obsługujących linie komunikacyjne, udogodnień dla osób niepełnosprawnych, liczby i wielkości pojazdów. W związku z ponoszeniem kosztów związanych ze spełnieniem warunków stawianych przez organizatora, operator jest upoważniony do otrzymywania rekompensaty ze środków publicznych. Finansowanie usług przewozowych z budżetów jednostek samorządu terytorialnego rodzi konieczność weryfikacji poprawności wydatkowania środków publicznych. Narzędziem umożliwiającym sprawdzenie zgodności realizacji umowy o przewóz osób jest kontrola jakości świadczonych usług.

Za kontrolę jakości usług w pełni odpowiedzialny jest organizator – wykonując ją na wszystkich liniach komunikacyjnych, które są objęte pomocą publiczną według swojej właściwości. Kontrolę powinni przeprowadzać pracownicy organizatora – charakter i zakres kontroli są jednakowe dla umów brutto i netto. Przedmiotem kontroli jakości świadczonych usług mogą być:

- punktualność,
- wyposażenie wewnętrzne pojazdu,
- wyposażenie pojazdu w informację pasażerską,
- oznakowanie pojazdu,
- wielkość taboru przypisanego do danego zadania przewozowego,
- malowanie zewnętrzne pojazdu – przyjęte barwy organizatora,
- czystość pojazdu,
- umundurowanie personelu.

Niespełnienie wymagań zapisanych w umowie upoważnia będzie organizatora do nałożenia kary na operatora, która będzie zmniejszała jego wynagrodzenie za świadczone usługi przewozowe. Dodatkowo jednym z warunków rozwiązania umowy o świadczenie usług przewozowych powinno być przekroczenie zapisanego w tej umowie poziomu zaobserwowanych uchybień ze strony operatora.

11.1.5. Zasady współpracy organizatorów w stycznych obszarach ich kompetencji

Sprawne funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego zależy także od poziomu integracji pomiędzy systemami i środkami transportu obsługującymi poszczególne sieci komunikacyjne, szczególnie w zakresie taryf i rozkładów jazdy pomiędzy:

- liniami wojewódzkimi i liniami lokalnymi w powiatowych przewozach pasażerskich oraz fakultatywnie z liniami komunikacji miejskiej,
- liniami organizowanymi przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego, a liniami leżącymi w gestii marszałków województw sąsiednich,
- wybranymi kolejowymi liniami regionalnymi³⁵, na których rozkłady jazdy pociągów regionalnych – należących do wojewódzkich przewozów pasażerskich, skorelowane powinny być z godzinami odjazdów pociągów międzywojewódzkich na wybranych stacjach węzłowych,
- liniami organizowanym przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego, a liniami leżącymi na obszarach sąsiednich krajów (w Niemczech i Czechach).

Uruchomienie przewozów z przekroczeniem granicy województwa w transporcie drogowym i kolejowym możliwe może być na podstawie stosownych porozumień zawieranych z marszałkami województw ościennych, w których określone zostaną zasady finansowania dopłat do nierentownych

³⁵ zgodnie z założeniami krajowego planu transportowego

przewozów – wówczas wymagana jest partycypacja finansowa zainteresowanego województwa na poziomie 100% wysokości deficytu na odcinku poza terenem województwa dolnośląskiego na danej linii komunikacyjnej.

Powyższe porozumienia dotyczyć mogą tych linii wojewódzkich wskazanych w planie transportowym, które mogą zostać wydłużone do miast powiatowych leżących na obszarze województw ościennych, zainteresowanych uruchomieniem linii komunikacyjnych łączących obszar województwa dolnośląskiego z miejscowościami na obszarze swojego województwa.

W przypadku, kiedy linia komunikacyjna z województw ościennego nie została ujęta w niniejszym planie transportowym, dopuszczalne jest zawieranie porozumień międzywojewódzkich z marszałkami innych województw, którym powierzone będzie zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na obszarze województw, które zawrą stosowne porozumienie.

W celu stworzenia zintegrowanego systemu transportu publicznego w województwie, zapisy zawarte w niniejszym planie powinny stanowić wytyczne dla organizatorów niższego szczebla (na poziomie powiatów i gmin) w kwestii organizacji transportu zbiorowego według właściwości terytorialnej. Transport na szczeblu powiatowym i gminnym powinien dowiązywać się do transportu regionalnego i stanowić jego uzupełnienie. W gestii lokalnych organizatorów powinna być dbałość o budowę i zarządzanie węzłami przesiadkowymi integrującymi transport publiczny, dostosowanie rozkładów jazdy połączeń lokalnych do połączeń regionalnych, ujednoczenie taryfy z regionalną, powiązanie systemów informacji pasażerskiej oraz identyfikacji wizualnej środków transportu.

W celu realnej integracji systemów transportowych na terenie województwa m. in. w zakresie wspólnego systemu taryfowego, konieczne jest wypracowanie pomiędzy organizatorem połączeń wojewódzkich a organizatorami połączeń powiatowych i gminnych szczegółowych warunków współpracy w tym zakresie. Ze względu na rolę niniejszego planu, który wskazywać ma pożądane kierunki rozwoju transportu publicznego, a nie może wprost narzucać konkretnych rozwiązań innym organizatorom, określenie warunków i zasad współpracy pomiędzy organizatorami pozostawia się do przeprowadzenia w drodze odrębnych porozumień, tak aby obie strony (organizator transportu wojewódzkiego i organizatorzy transportu niższego szczebla) mogły sformułować zapisy stosownie do potrzeb i swoich możliwości.

11.2. Model integracji usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportu publicznego – miejskiego, podmiejskiego, lokalnego, regionalnego i dalekobieżnego, to uzyskanie funkcjonalnego zintegrowanego systemu, który podnosi atrakcyjność komunikacji zbiorowej oraz jej konkurencyjność względem komunikacji indywidualnej, poprzez:

- integrację taryfową – wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego co najmniej na obszarze władania organizatora,
- integrację rozkładów jazdy – koordynacja połączeń przesiadkowych,
- integrację infrastrukturalną – koncentracja przystanków komunikacyjnych w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Powyższe dotyczy zarówno węzłów komunikacji krajowej (Wrocław, Wałbrzych, Jelenia Góra, Legnica, Oborniki Śląskie, Oleśnica, Szklarska Poręba, Kłodzko, Oława, Wołów, Zgorzelec), jak i węzłów integrujących transport regionalny z funkcjonującymi systemami lokalnego miejskiego publicznego transportu zbiorowego (Wrocław, Wałbrzych, Legnica, Jelenia Góra, Głogów, Lubin, Bolesławiec Świdnica, Dzierżoniów/Bielawa/Pieszyce) oraz zapewniających integrację regionalnej komunikacji wewnątrz – i międzygałęziowej, a także powiatowej komunikacji zbiorowej, w tym: Zgorzelec, Jelenia Góra, Legnica, Lubin, Głogów, Oborniki Śląskie, Oleśnica, Wrocław, Oława, Kłodzko, Wałbrzych, Świdnica, Dzierżoniów, Wołów, Żmigród, Trzebnica, Milicz, Twardogóra, Międzybórz, Jelcz-Laskowice, Strzelin, Kamieniec Ząbkowicki, Polanica-Zdrój, Nowa Ruda, Ząbkowice Śląskie, Jaworzyna Śląska, Jawor, Środa Śląska, Bolesławiec, Węgliniec, Lubań, Gryfów Śląski, Kamienna Góra, Lwówek Śląski, Złotoryja, Polkowice, Ścinawa, Brzeg Dolny, Góra.

Pierwszym etapem koordynacji środków transportu publicznego powinno być wprowadzenie stabilnego rozkładu jazdy podstawowej sieci komunikacyjnej województwa – transportu kolejowego, wprowadzając równoodstępowy, cykliczny ruch pociągów, w zależności od kategorii funkcjonalnej linii kolejowej. Stworzony w ten sposób kolejowy cykliczny rozkład jazdy pociągów w wojewódzkim transporcie publicznym należy wprowadzić w miarę cykliczny i równoodstępowy rozkład jazdy transportu autobusowego – wojewódzkiego oraz lokalnego i miejskiego, tak by stworzyć odpowiednie warunki zapewniające przesiadki.

Organizator publicznego transportu zbiorowego wspierał będzie ponadto rozbudowę systemu Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej oraz budowę Jeleniogórskiej Kolei Miejskiej (JKM) i Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA). Powyższe odbywać się będzie poprzez współpracę z organizatorami

odpowiedzialnymi za wdrożenie poszczególnych systemów w postaci integracji taryfowej i rozkładowej oraz wspólnej partycypacji w kosztach funkcjonowania połączeń.

Szczegółowe zapisy dotyczące integracji usług publicznego transportu zbiorowego zawarte zostały w rozdziale 12. określającym pożądane standardy usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.

12. Pożądane standardy usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej winien być odpowiedzią na oczekiwania i potrzeby użytkowników, z uwzględnieniem jednakże możliwości organizacyjno-finansowych organizatora transportu. Istotnym jest również zapewnienie odpowiednich warunków dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

12.1. Standardy podróży

a) częstotliwość kursowania

Kluczowym jest zapewnienie na wszystkich liniach komunikacyjnych atrakcyjnej (o wysokiej częstotliwości kursowania) oraz rytmicznej oferty przewozowej wynikającej z popytu na przewozy w poszczególnych porach dnia. Jednocześnie pod uwagę należy wziąć znaczenie poszczególnych linii komunikacyjnych (kategorię linii oraz planowaną na nich liczbę połączeń opisano szerzej w punkcie 9) oraz parametry techniczne infrastruktury umożliwiające wprowadzenie pożądanego rozkładu. Punktem wyjściowym do określenia docelowej oferty przewozowej będą aktualnie realizowane przewozy, potencjał linii, prowadzone badania oraz możliwości finansowe organizatora. W tabeli poniżej przedstawiono proponowane standardy w zakresie kursowania regionalnej komunikacji publicznej w zależności od kategorii linii.

Tab. 24. Minimalne częstotliwość kursowania linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej

Kategorie linii	Interwał kursowania
priorytetowa	60'
standardowa	120'
uzupełniająca	240'

Ponadto w godzinach szczytowych na liniach priorytetowych (w szczególności na liniach aglomeracyjnych) przewiduje się zwiększenie częstotliwości do dwóch kursów na godzinę. Jako linie uzupełniające uznaje się linie o charakterze turystycznym oraz linie styczne (gdzie oferta przewozowa zależy również od możliwości finansowych sąsiedniego organizatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej).

b) punktualność kursowania

W zakresie punktualności należy dążyć do utrzymania w transporcie kolejowym udziału kursów opóźnionych do wartości nie większej 5 minut dla czasów odjazdów oraz do wartości nie większej niż 10 minut dla czasów przyjazdów, na poziomie nie mniejszym niż 95%, zaś w transporcie autobusowym nie mniejszym niż 90%. Ponadto należy wyeliminować przyspieszone odjazdy powyżej 1 minuty. W przypadku opóźnień kursów nakładane będą na przewoźników kary finansowe oraz dodatkowe sankcje za przekroczenie wymienionych wyżej wartości progowych.

c) niezawodność

W zakresie niezawodności połączeń (wskaźnik dot. zrealizowanych połączeń w ciągu doby w stosunku do zaplanowanego rozkładu jazdy) należy dążyć do minimalizacji/wyeliminowania kursów, które nie zostały zrealizowane. Liczba niewykonanych połączeń nie powinna być większa niż 2%. W przypadku odwołania kursu należy zapewnić komunikację zastępczą. Jednocześnie nakładane będą kary finansowe za brak realizacji kursów z winy przewoźnika.

d) czas jazdy (prędkość handlowa)

Czas jazdy transportem zbiorowym powinien być zbliżony do jazdy komunikacją indywidualną, gdyż to właśnie ten czynnik w głównej mierze decyduje o atrakcyjności połączeń, a tym samym korzystaniu przez pasażerów z transportu publicznego. Ustala się, iż czas przejazdu transportem publicznym na tym samym odcinku nie powinien przekraczać 130% czasu przejazdu samochodem.

e) skomunikowania

Zgodnie z wytycznymi z Krajowego Planu Transportowego w wyznaczonych węzłach należy zapewnić skomunikowania pociągów międzywojewódzkich i regionalnych w czasie minimalnym 5 minut lecz nie przekraczającym 30 minut. Istotnym jest zapewnienie dogodnych przesiadek wewnątrzgałęziowych i międzygałęziowych dotyczących publicznego transportu zbiorowego realizowanego przez województwo dolnośląskie, w tym minimalizacja czasu niezbędnego do przesiadania zależnie od możliwości technicznych w poszczególnych lokalizacjach. Należy ponadto dążyć do skomunikowania poszczególnych linii komunikacyjnych poprzez zapewnienie przyjazdu autobusu (również przewozów realizowanych przez samorządy niższego szczebla) w odstępnie 5-10 minut przed odjazdem pociągu oraz jego odjazdu w odstępnie 5-10 minut po przyjeździe pociągu.

f) dostępność do infrastruktury przystankowej

Lokalizacja przystanków do obsługi transportu międzypowiatowego (wojewódzkiego) na poszczególnych liniach komunikacyjnych powinna stanowić kompromis pomiędzy aspektem dostępności przestrzennej mieszkańców danych miejscowości, atrakcyjnej prędkości handlowej połączeń oraz rzeczywistego zapotrzebowania (na podstawie aktualnych potoków

oraz prowadzonych badań ankietowych). Co więcej, ich lokalizacja oraz ewentualna budowa nowych przystanków (zwłaszcza na liniach kolejowych) powinna wpływać na znaczną poprawę dostępności przy możliwie jak najmniejszym pogorszeniu parametrów czasowych połączenia. Wskazane jest zastępowanie zatrzymań na przystankach słabo wykorzystywanych na nowe, zlokalizowane bliżej współczesnych i atrakcyjnych celów podróży pasażerów. Ponadto obsługę lokalną o charakterze dowozowym do linii wojewódzkich powinny zapewniać przewozy powiatowe czy gminne. Ustala się standard dostępności przestrzennej jako maksymalnej odległości miejsc zamieszkałych od przystanku systemu nie większy niż 10 km (w linii prostej). W celu zapewnienia realizacji tego standardu będą wydłużane relacje połączeń bądź podpisywane umowy odnośnie organizacji przewozów z jednostkami samorządu terytorialnego niższego szczebla.

Przeszkodą w realizacji tych celów jest brak zaangażowania zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w prowadzenie konsultacji z Organizatorem w kwestiach infrastrukturalnych takich jak lokalizacja nowych przystanków, priorytetowe ciągi komunikacyjne dedykowane do modernizacji/rewitalizacji oraz w kwestiach wypracowania alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych podczas prowadzonych prac remontowych, w celu ograniczenia utrudnień dla pasażerów.

12.2. Standardy dla pojazdów

Tabor stosowany w publicznym transporcie zbiorowym, wyprodukowany po 2016 roku, winien oprócz spełniania odpowiednich norm technicznych i bezpieczeństwa charakteryzować się minimalnym standardem określonym poniżej. Tabor obecnie eksploatowany bądź będący w trakcie procedury zakupowej może odbiegać od przedstawionych niżej standardów, nie mniej jednak winien być dostosowywany w trakcie modernizacji do poniższych kryteriów i wskaźników, przy uwzględnieniu jednak ograniczeń technicznych wynikających z jego konstrukcji.

a) pojemność taboru powinna być dostosowana do wielkości potoku podróżnych, przy czym w zależności od relacji dane połączenie może zmieniać swój charakter według poniższego schematu pełniąc kolejne role w miarę zbliżania się do obszaru aglomeracyjnego, a tym samym zmieniając dopuszczalny wskaźnik dostępności miejsca siedzącego:

- w przypadku powiązań aglomeracyjnych i wewnątrzpowiatowych (czas przejazdu do 30 min) dostępność miejsca siedzącego powinna być utrzymana na poziomie 50% (wskaźnik ten oznacza, iż na każde 100 podróżujących osób 50 ma zapewnione miejsce siedzące);
- w przypadku powiązań subregionalnych i regionalnych średniego zasięgu (czas przejazdu do 60 min) dostępność miejsca siedzącego powinna być utrzymana

- na poziomie 70% (wskaźnik ten oznacza, iż na każde 100 podróżujących osób 70 ma zapewnione miejsce siedzące);
- w przypadku powiązań regionalnych o dalekim zasięgu (czas przejazdu powyżej 60 min) dostępność miejsca siedzącego powinna być utrzymana na poziomie 85% (wskaźnik ten oznacza, iż na każde 100 podróżujących osób 85 ma zapewnione miejsce siedzące).
- b) pojazdy muszą być oznakowane w sposób umożliwiający ich identyfikację oraz rozpoznanie oznaczenia linii komunikacyjnej i kierunku jazdy; tabor powinien być wyposażony w tablice kierunkowe na zewnątrz oraz tablicę wewnętrzną (w przypadku taboru kolejowego elektroniczne wyświetlacze) – umiejscowienie oraz prezentowane na zewnętrznych tablicach treści powinny być zgodne z §23-§26 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013r., poz. 211),
- c) pojazdy powinny być wyposażone w system informacji pasażerskiej umożliwiający automatyczne zapowiedzi kolejnego przystanku (w sposób głosowy, wizualny) czy wskazujący możliwe przesiadki na inne linie komunikacyjne,
- d) w pojazdach winien być umieszczony aktualny schemat sieci komunikacyjnej, na której organizowane są przez Województwo Dolnośląskie przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- e) tabor powinien być przyjazny i dostosowany dla pasażerów, w tym dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej mobilności (stosowanie taboru autobusowego z wysokością podłogi nie wyższą niż 760 mm, zaś w przypadku pojazdów szynowych wysokość wejścia równa wysokości peronów kolejowych tj. 760 mm ponad główkę szyny lub równa wysokości peronu w przypadku stosowania taboru specjalnego na wydzielonej infrastrukturze (np. dwusystemowego), toalety w pojazdach kolejowych powinny umożliwiać swobodne z nich korzystanie przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich), nowe pojazdy kolejowe winny mieć podłogę dostosowaną do peronów wysokości 760 mm,
- f) w pojazdach winna być zapewniona dostateczna wielkość miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich czy rowerów – zakłada się, iż na każde 150 miejsc siedzących pojemności taboru powinno być udostępnione co najmniej jedno miejsce na przewóz roweru oraz co najmniej jedno miejsce przystosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich lub wózków dziecięcych,
- g) pojazdy powinny być wyposażone w klimatyzację przedziału pasażerskiego (w autobusach oraz nowo kupowanym taborze kolejowym),
- h) tabor powinien być oznakowany piktogramami informującymi o przedziałach, w których dostępne są toalety, miejsca rowerowe, miejsca dla osób niepełnosprawnych i osób

podróżujących z wózkami dziecięcymi – piktogramy te powinny być umieszczone zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz pojazdu.

Ponadto będzie się dążyć do zwiększania udziału nowych pojazdów obsługujących przewozy o charakterze użyteczności publicznych (w tym uzyskania średniego wieku taboru autobusowego na poziomie 8 lat i eksploatacji pojazdów drogowych do 16 lat) oraz zwiększania udziału pojazdów z niską podłogą. W zakresie oddziaływania na środowisko należy dążyć do osiągnięcia do roku 2020 minimum 20% całkowitej pracy przewozowej realizowanej na liniach użyteczności publicznej z wykorzystaniem autobusów spełniających normę co najmniej Euro 5, zaś do 2025 roku – wszystkie autobusy realizujące przewozy w ramach linii użyteczności publicznej powinny spełniać normę co najmniej Euro 5.

12.3. Standardy wyposażenia przystanków

Minimalne wyposażenie przystanków dedykowanych do obsługi ruchu wojewódzkiego winno obejmować: zadaszenie, czytelny i ujednolicony dla całej sieci rozkład jazdy, aktualną mapę sieci, automat biletowy oraz zapewnienie miejsca siedzącego. Na przystankach o wyższym znaczeniu w skali systemu (np. w węzłach komunikacyjnych) powinno się rozszerzać zakres oferowanych udogodnień m.in. o kasę, poczekalnię, lokale usługowe, gastronomiczne itp. W obrębie węzłów komunikacyjnych powinna być ponadto zapewniona pełna informacja pasażerska o ofercie przewozowej transportu wojewódzkiego.

Dla węzłów komunikacyjnych dostęp samochodem osobowym winien być zapewniony poprzez wyznaczone miejsca do zatrzymania się samochodu podwożącego pasażera (system Kiss & Ride) oraz miejsca parkingowe dla kierujących samochodami przesiadających się na transport zbiorowy (system Park & Ride). W zależności od zapotrzebowania należy dążyć do zapewnienia parkingów rowerowych przy wyznaczonych stacjach/przystankach kolejowych.

W zakresie dotyczącym wymogów technicznych perony przystankowe winny być posiadać oznaczoną strefę bezpieczeństwa przy krawędziach (np. poprzez wymalowanie w kontrastującym kolorze czy zastosowanie innej faktury). Dodatkowo w przypadku przystanków autobusowych zalecana jest inna faktura w miejscu zatrzymania czoła autobusu, wyznaczająca jednocześnie umiejscowienie pierwszych drzwi w pojeździe. Nowe lub modernizowane perony kolejowe należy standaryzować do wysokości 760 mm. Dopuszcza się stosowanie innych parametrów w przypadku korzystania z danych punktów handlowych przez tabor tramwajowy. Ponadto należy dążyć do likwidacji barier terenowych i architektonicznych na ciągach komunikacyjnych zapewniających dojście do przystanków oraz zapewnienia krótkich lub możliwie w ramach jednego peronu przejść przy przesiadkach.

12.4. Standard taryfowy

Wspólna taryfa przewozowa jest jednym z istotnych elementów zachęcających do odbywania podróży transportem publicznym. Zamierzeniem organizatora jest wprowadzenie jednej taryfy dla wszystkich przewozów wojewódzkich o charakterze użyteczności publicznej, zarówno kolejowych jak i autobusowych.

Zakłada się wprowadzenie taryfy, w której cena biletu będzie powiązana z długością podróży tzw. odległościowej. Podstawowe warunki brzegowe planowanej taryfy to:

- cena uzależniona od liczby przejechanych kilometrów,
- minimalny koszt biletu w cenie jednorazowego biletu dla miasta Wrocławia,
- maksymalny koszt pojedynczego biletu nie powinien przekraczać kosztu paliwa dla przejazdu samochodem z LPG na trasie tej samej długości spalającego 8 litrów gazu/100 km, który to koszt będzie waloryzowany corocznie w oparciu o średnie ceny paliwa podawane przez GUS. Maksymalny koszt biletu ustalany będzie na dany rok przez organizatora przewozów do końca grudnia roku poprzedzającego rok wejścia w życie nowych taryf maksymalnych,
- wprowadzenie promocji cenowych do korzystania z transportu publicznego, m.in.: pełnopłatny sieciowy bilet jednodniowy czy weekendowy, atrakcyjne zniżki dla podróży grupowych (nawet dla min. 2 osób),
- preferencyjne stawki dla użytkowników biletów okresowych.

Operatorzy publicznego transportu zbiorowego zobowiązani są do wprowadzania jednolitych rozwiązań taryfowych niezależnie od podziału obsługiwanej sieci transportowej oraz są zobligowani do wzajemnego honorowania biletów. Współpraca w tym segmencie powinna obowiązywać także w zakresie wspólnej dystrybucji biletów za pośrednictwem kas biletowych, automatów biletowych oraz przenośnych terminali będących na wyposażeniu personelu obsługującego pociąg/autobus. Przewoźnicy winni prowadzić sprzedaż wszystkich biletów zarówno w sposób konwencjonalny jak i za pośrednictwem kanałów sprzedaży dostępnych przez Internet czy aplikacje dostępne na telefony komórkowe.

W Planie wskazana została potrzeba wprowadzenia wspólnej taryfy przewozowej oraz podstawowe jej cechy, jednak to dopiero przeprowadzenie szczegółowej analizy i uzgodnienia z operatorami przesądzą o docelowym kształcie taryfy.

13. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

System informacji dla pasażera powinien być dla każdego organizatora publicznego transportu zbiorowego, a także dla przewoźników, świadczących przewozy osób w województwie, jednym z najistotniejszych ogniw w systemie transportowym. Powinien on być pierwszym źródłem informacji dla pasażera, zarówno jeśli chodzi o rozkład jazdy, a także w przypadku opóźnień, awarii, sytuacji losowych i zmian w rozkładzie jazdy. Źródło to powinno być dostępne wielokanałowo, dzięki czemu podróżny w sposób szybki i wygodny otrzyma pomoc lub informacje na dany temat. Dlatego stworzenie sprawnego, jednolitego systemu informacji dla pasażera, powinno być jednym z najważniejszych wyzwań zarówno dla organizatora transportu w województwie, a także dla przewoźników.

13.1. Wojewódzki system informacji pasażerskiej

Centralizacja zarządzania rozkładami jazdy wprowadziła przejrzystość zarówno jeśli chodzi o stronę zewnętrzną, czyli terminowość i wygląd rozkładów jazdy, a także stronę wewnętrzną, czyli usystematyzowanie pracy i reguł konstrukcji rozkładów. Na terenie województwa dolnośląskiego działa dwóch regionalnych przewoźników kolejowych i ponad stu przewoźników autobusowych. O ile w przypadku dróg żelaznych, wymuszenie stosowania informacji pasażerskiej w określonej formie może zostać wpisane do umów z przewoźnikami, o tyle w przypadku przewoźników autobusowych, na co wskazuje również zawarta w niniejszym dokumencie analiza i ocena systemów informacji pasażerskiej, jest to niemożliwe. Docelowo proponuje się więc organizację i wprowadzenie jednolitego i zintegrowanego systemu nadzoru nad transportem publicznym województwa dolnośląskiego (SNTP). Informacja pasażerska byłaby jednym ze składników takiego systemu (a po części efektem jego pracy).

Podstawowe funkcje systemu SNTP:

- bieżąca lokalizacja pojazdów znajdujących się w ruchu;
- rejestrowanie nappełnień pojazdów;
- rejestrowanie opóźnień, awarii;
- reakcja na opóźnienia i awarie (kursy zastępcze, aktualizacja dynamicznej informacji pasażerskiej);
- rejestrowanie liczby pasażerów w kontekście miejsca wsiadania, wysiadania, rodzaju biletu;
- ocena funkcjonowania sieci i wskazania do zmian (optymalizacji).

Wojewódzka centralizacja danych od przewoźników stanowiłaby źródło informacji pasażerskiej, odciążającym przy tym przewoźników, a także centrum analiz, które przy współpracy z instytucjami podległymi samorządowi województwa mogłaby tworzyć analizy ruchu

i zapotrzebowania na przewozy. Innym rozwiązaniem może być również stworzenie celowego związku komunikacyjnego, zrzeszającego lokalnych przewoźników.

13.2. Kanały komunikacji

System informacji dla pasażera powinien funkcjonować w możliwie wielu obszarach komunikacji. Wyszczególnić tutaj należy:

- miejsca obsługi i odprawy pasażerów takie jak: dworce, stacje, węzły przesiadkowe, przystanki,
- pojazdy, w których pasażerowie odbywają podróż,
- szeroko pojęte media.

13.2.1. Miejsca obsługi i odprawy pasażerów

Dworce, stacje, węzły przesiadkowe i przystanki powinny zapewniać minimum informacji pasażerskiej w postaci **aktualnego rozkładu jazdy, sieci połączeń, taryfie opłat za przejazd** oraz przyszłych, planowanych z wyprzedzeniem zmian. W widocznym miejscu powinny się również znajdować informacje dotyczące przewoźnika/przewoźników, wraz z danymi kontaktowymi, numerem infolinii lub w przypadku jej braku, telefonem do dyspozytora lub innej osoby odpowiedzialnej za prowadzenie ruchu w firmie przewozowej.

W perspektywie 15-letniej, każdy węzeł komunikacyjny określony w niniejszym planie, powinien zostać wyposażony w dynamiczne tablice z aktualnym rozkładem jazdy, informacjami o ewentualnych opóźnieniach, awariach i innych wydarzeniach losowych. Niezbędnym elementem informacji pasażerskiej są również zapowiedzi megafonowe i tablice kierunkowe informujące o kierunkach wyjścia z dworca lub przesiadki na inny środek transportu lub linię. W ww. miejscach znaleźć się również powinny automaty biletowe, umożliwiające zakup biletów bez konieczności podejścia do kasy biletowej (z możliwie największą ilością metod i form płatności), a także kioski informacyjne, dzięki którym można sprawdzić rozkład jazdy lub zaplanować podróż z punktu A do B a w przypadku węzłów komunikacji lokalnej również informację o tej komunikacji.

Wprowadzanie wyżej wymienionych standardów dla kanałów komunikacji pasażerskiej obejmujących miejsca obsługi i odprawy podróżnych, odbywać się powinno w sposób stopniowy i regularny adekwatnie do obserwowanego zapotrzebowania wśród pasażerów. Zakres niezbędnych do wprowadzenia udogodnień informacyjnych będzie przedmiotem corocznych analiz organizatora i operatorów.

13.2.2. Pojazdy

W każdym pojeździe powinny znaleźć się podstawowe informacje dotyczące sieci połączeń wojewódzkich, danego kursu, możliwości przesiadek, kolejnych przystanków oraz obowiązującej taryfy przewozowej. Powyższych informacji powinien bezwzględnie udzielić pracownik przewoźnika, np. członek drużyny konduktorskiej, kierowca. Przewoźnicy powinni być również zobligowani do umieszczania w miejscach ogólnodostępnych aktualnych rozkładów jazdy w formie papierowej broszury. W okresach zmiany rozkładu jazdy (przed i po) pracownicy firm przewozowych powinni być zobligowani do informowania o tym pasażerów, a także (w miarę możliwości) rozdawania małych, podręcznych, liniowych rozkładów jazdy. W pociągach powinny być stopniowo umieszczone urządzenia umożliwiające uzyskanie dynamicznej informacji pasażerskiej oraz zaplanowanie podróży.

13.2.3. Media

Przewoźnicy powinni być zobligowani do bieżącego informowania pasażerów o podejmowanych przez siebie działaniach. Szczególnie duży nacisk powinien być położony na nowoczesne formy komunikacji, w tym urządzenia mobilne.

Formy komunikacji poprzez media:

- Infolinia,
- Strona internetowa, w tym strona z aktualną dynamiczną informacją pasażerską zawierającą lokalizację pojazdów dostępną na urządzenia mobilne,
- Subskrybowana informacja wysyłana na urządzenia mobilne lub pocztą e-mail,
- Media społecznościowe,
- Media tradycyjne (prasa, radio, TV).

Infolinia – dedykowany numer telefonu, pod którym całą dobę dyżuruje osoba, mogąca udzielić aktualnych informacji o rozkładzie jazdy, opóźnieniach, wydarzeniach losowych, a także o cenniku, reklamacjach i regulaminie przewozów.

Strona internetowa – przewoźnicy powinni posiadać stronę internetową, stanowiącą kompendium wiedzy o przedsiębiorstwie, ze szczególnym uwzględnieniem danych niezbędnych pasażerowi, w tym: numeru/numerów kontaktowych, adresów e-mail, rozkładów jazdy, aktualności (zmiany w rozkładzie, zmiany w cennikach), właścicielach firmy. Strona internetowa powinna być bieżąco aktualizowana, nie zawierać błędów merytorycznych i obejmować sieć połączeń (w tym rozkłady jazdy) jako całą bez pomijania innych przewoźników. Dla ujednoczenia i zmniejszenia kosztów wdrożenia strony, zaleca się udostępnienie przewoźnikom szablonu strony wraz z prostym edytorem treści. Organem obsługującym strony w warstwie technicznej mógłby być SNTP, Urząd Marszałkowski lub inna instytucja podległa samorządowi województwa.

W ramach rozwoju systemu informacji pasażerskiej w kolejnych latach na stronie internetowej powinna zostać zamieszczona mapa z geolokalizacją pojazdów przewoźnika, wraz z informacją o planowanym przyjeździe do stacji docelowej i stacji pośrednich, opóźnieniach, utrudnieniach w ruchu lub sytuacjach losowych, a także wyszukiwarka połączeń.

Urządzenia mobilne – obecnie wykorzystywany przez przewoźników kolejowych system informacji SMS powinien ewoluować. Krótkie wiadomości tekstowe powinny być zastępowane przez nowocześniejsze technologie lub komunikatory, co spowoduje zwiększenie atrakcyjności tego systemu. W ramach rozwoju systemu informacji pasażerskiej w kolejnych latach niezbędne wydaje się wprowadzenie dedykowanych aplikacji na urządzenia mobilne, pozwalające sprawdzić nie tylko informacje o opóźnieniach i awariach, które są wprowadzane do systemu przez dyspozytorów i rozsyłane do osób subskrybujących, lecz również być kompletną bazą wiedzy na temat rozkładów, cenników, artykułów związanych z koleją. Dworce kolejowe i węzły przesiadkowe powinny być wyposażane w moduły bluetooth, rozsyłające w razie potrzeby wiadomości typu „push”, wyświetlające informacje o zbliżających się pociągach, peronach z których odjadą, ewentualnych opóźnieniach i wydarzeniach losowych. Bluetooth może być również wykorzystywany w sytuacjach kryzysowych takich jak pożar, ewakuacja.

Kolejnym sposobem wykorzystania urządzeń mobilnych powinny być również beacons. Dzięki nim, również przy pomocy modułów bluetooth, każda osoba posiadająca smartfon, w tym osoby niepełnosprawne, z łatwością będą mogły poruszać się po nieznanymi dworcach, węzłach przesiadkowych. Beacons znajdują zastosowanie w dużych budynkach, ułatwiając nawigację wewnątrz nich.

Media społecznościowe – w dobie internetu jednym z miejsc szybkiego dostępu do informacji, a także szybkiego dzielenia się nimi, są media społecznościowe. Obecność w nich staje się nie tylko zabiegiem marketingowym, lecz przede wszystkim niezbędnym kanałem komunikacji, mogącym być również wykorzystywanym do sprawnego informowania pasażerów o wydarzeniach w transporcie publicznym. Monitoring mediów społecznościowych również powinien być jednym z kanałów zbierania informacji o satysfakcji pasażerów, potrzebach przewoźniczych itp.

Media tradycyjne – prasa, radio i telewizja są kolejnymi ogniwami w komunikacyjnym łańcuchu. Informacje prasowe, wypowiedzi przedstawicieli firmy lub spotkania z mediami, powinny być stałym punktem w kreowaniu sprawnej informacji pasażerskiej firm zajmujących się transportem publicznym.

Powyższe formy komunikacji powinny być również dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, np. poprzez specjalne oznakowanie punktów informacji pasażerskich, kontrastową stronę internetową, nadruki na biletach i rozkładach jazdy, umożliwiające rozpoznanie poprzez dotyk kierunku linii itp.

Powyższe formy komunikacji powinny być publikowane w języku polskim i minimum jednym obcym (angielskim). Zaleca się jednak stosowanie, szczególnie w obszarach turystycznych, większej liczbie języków, np. niemiecki, czeski.

13.3. Standardy systemu informacji dla pasażera

Docelowo system informacji pasażerskiej powinien być modelowo ukierunkowany na jedność i spójność, dlatego szczególne ważne jest nie tylko ujednoczenie i scentralizowanie informacji, lecz również wspólna polityka wizualna.

Proponuje się wprowadzenie wspólnego systemu identyfikacji wizualnej dla publicznego regionalnego transportu zbiorowego, bez podziału na przewoźników. Ujednoczenie to ma doprowadzić do tego, iż pasażer ma odnieść wrażenie, że korzysta z jednolitego systemu, a nie z usług konkretnego przewoźnika. Pasażer powinien być zainteresowany wyłącznie kierunkiem i godziną odjazdu.

W związku z tym proponuje się wprowadzenie:

- wspólnego papieru firmowego – „Aktualności”, „Utrudnienia w podróży”, „Zmiany rozkładu jazdy”, „Promocje”, „Nowości”, „Informacje biletowe” – wykorzystywanego w celach informacyjnych na stacjach i przystankach,
- ujednoczonego schematu połączeń regionalnych w województwie dolnośląskim, wraz z lokalizacjami,
- piktogramów identyfikujących dany węzeł komunikacyjny na schematach i rozkładach jazdy zgodnie z wykazem i podziałem węzłów komunikacyjnych zawartych w niniejszym planie,
- ujednoczonego standardu kolorystyki i wyposażenia taboru,
- jednolitego standardu symboli, wyposażenia i wizerunku przystanków, w tym jednolitych tablic z nazwami stacji i przystanków,
- kolorów głównych tras, np. D1 - Wrocław Główny – Oleśnica – linia czerwona, D2 – Wrocław Główny – Zgorzelec – linia niebieska, D3 – Wrocław Główny – Trzebnica – linia żółta,
- tablic przebiegu linii w pojazdach,
- wspólnych rozkładów jazdy do wykorzystania przez wszystkich przewoźników.

Powyższe propozycje stanowią Załącznik nr 15. Materiały te powinny być również dostosowane do potrzeb przewoźników autobusowych.

14. Wpływ ustaleń Planu Transportowego na środowisko naturalne

14.1. Identyfikacja oddziaływań

Rozpatrując Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego pod kątem możliwego oddziaływania na środowisko naturalne, należy wskazać, że jest to dokument pod tym względem specyficzny. Plan nie jest związany z działaniami, które należy traktować jako inwestycyjne, jak np. budowa nowych dróg i linii kolejowych, lecz z działaniami ukierunkowanymi na funkcjonowanie i rozwój transportu publicznego przy wykorzystaniu dostępnej infrastruktury drogowej i kolejowej. Wprawdzie scenariusze rozwoju przedstawione w niniejszym Planie są założone na przeprowadzeniu działań inwestycyjnych w transporcie publicznym oraz indywidualnym, jednakże Plan tych inwestycji nie generuje, są one od niego niezależne. Dlatego też jedyne możliwe oddziaływanie na środowisko przyrodnicze może wiązać się z wpływem wynikającym ze wzrostu (lub spadku) natężenia ruchu – zmian udziału pojazdów komunikacji zbiorowej w stosunku do sytuacji obecnej.

Oddziaływanie negatywne może wynikać z sytuacji zwiększenia potoków ruchu w stosunku do sytuacji obecnej, z którymi jednoznacznie wiąże się wzrost udziału pojazdów transportu zbiorowego. Taka sytuacja może prowadzić do: wzrostu zanieczyszczenia powietrza emisjami z pojazdów drogowych, wzrostu zagrożenia hałasem komunikacyjnym z pojazdów drogowych i kolejowych, wzrostu zagrożenia środowiska wodnego w wyniku zwiększonego ładunku zanieczyszczeń w wodach odprowadzanych z powierzchni komunikacyjnych. Wymienione czynniki, tj. zanieczyszczenie powietrza, emisja hałasu, skażenie wody, mogą pośrednio stwarzać zagrożenie dla środowiska ożywionego, tj. wpływać na stan zachowania fauny, flory i siedlisk). Dodatkowo wzrost natężenia ruchu może wpływać na zwiększenie efektu barierowego dla fauny.

W skali projektowanego dokumentu zidentyfikowane potencjalne zagrożenie należy odnieść głównie do obszarowych form ochrony przyrody, a w szczególności obszarów Natura 2000 i Parków Narodowych. O ile same Punkty Transportowe (węzły sieci połączeń) obejmują tereny miejskie, niemające większego znaczenia dla stanu środowiska naturalnego, o tyle sieć połączeń między tymi Punktami często przebiega przyrodniczymi obszarami chronionymi.

14.2. Wpływ na środowisko naturalne

Zgodnie z wizją przedstawioną w rozdziale 1 Planu transport publiczny ma stanowić atrakcyjną alternatywę dla używania prywatnych samochodów. W konsekwencji powinien wpłynąć na obniżenie wykorzystania samochodów osobowych na rzecz transportu publicznego. Zmniejszenie liczby pojazdów i natężenia ruchu na drogach na rzecz korzystania z autobusów czy kolei może mieć wymierne skutki dla środowiska naturalnego, np. zmniejszenie niekorzystnej funkcji bariery ekologicznej dróg, zwłaszcza o wysokim stopniu natężenia ruchu.

W porównaniu do istniejącego ruchu drogowego, związanego z pojazdami osobowymi, a w szczególności towarowymi, ruch transportu publicznego jest znikomy. Zatem każda możliwość zmniejszenia wykorzystywania liczby pojazdów osobowych jest podejściem właściwym.

Przewidując wzrost udziału pojazdów komunikacji zbiorowej w kolejnych latach, nie można jednak pominąć sytuacji stałego, nieporównanie większego wzrostu udziału pojazdów niezwiązanych z transportem publicznym i od niego niezależnych, co dotyczy zwłaszcza transportu towarowego. W tej sytuacji nie zakłada się, aby przewidywany wzrost potoków ruchu przedstawionych w projekcie Planu Transportowego miał większe znaczenie dla środowiska naturalnego.

Oceniając możliwy wpływ na środowisko wyników Planu Transportowego, można powołać się również na wyniki Prognozy oddziaływania na środowisko Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego – Perspektywa 2020, gdyż Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego jest powiązany z wymienionym dokumentem planistycznym rangi wojewódzkiej.

Prognoza oddziaływania na środowisko zrealizowana do wymienionego dokumentu ocenia jednak wyłącznie działania o charakterze stricte inwestycyjnym, traktując działania i zadania o innym charakterze, do których należy zaliczyć również rozwój transportu publicznego, jako niemające znaczenia dla środowiska, zwłaszcza przyrodniczego, tj. jako nieuciążliwe i pomijalne w porównaniu do działań inwestycyjnych.

Tym samym potencjalne oddziaływanie na środowisko naturalne (w tym na przedmioty ochrony i cele ochrony przyrodniczych obszarów chronionych) ustaleń Planu Transportowego nie będzie mieć znaczenia i można traktować je jako całkowicie nieistotne.

15. Kierunki rozwoju transportu publicznego - podsumowanie

Zgodnie z założeniami niniejszego *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego* kierunki rozwoju transportu publicznego powinny skutkować stworzeniem spójnej sieci powiązań transportowych całego obszaru województwa przeciwdziałając tworzeniu obszarów wykluczonych komunikacyjnie. Jako zasadniczy kierunek rozwoju transportu publicznego w województwie dolnośląskim należy wskazać konieczność stworzenia sieci połączeń pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi w województwie z Wrocławiem oraz pomiędzy sąsiednimi ośrodkami. Tak stworzona sieć powinna być obsługiwana przy założonych standardach dotyczących częstotliwości kursowania i jej cykliczności w zależności od charakteru i obciążenia danej linii komunikacyjnej z możliwością zwiększenia częstotliwości w określonych porach wzmożonego popytu. Najgęstsza sieć połączeń powinna być planowana w transporcie aglomeracyjnym do/z Wrocławia w kierunku największych ośrodków będących generatorami ruchu oraz w obszarze LGOF i Aglomeracji Sudeckiej. Zgodnie z przyjętymi założeniami

trzon wojewódzkiego systemu transportu publicznego stanowić będzie najbardziej wydajna z gałęzi transportu, a więc transport kolejowy. Pociąg jako nadrzędny środek transportu będzie rozwijany na głównych liniach komunikacyjnych zarówno tam gdzie obecnie funkcjonuje, ale także tam gdzie w dalszej perspektywie czasowej zasadne jest wznowienie połączeń. Transport autobusowy będzie pełnił funkcję uzupełniającą sieć podstawową wszędzie tam, gdzie poprowadzenie linii kolejowej jest niemożliwe bądź nieuzasadnione ekonomicznie i potokowo lub ze względu na prędkość podróży. Tak zorganizowany transport autobusowy będzie ściśle powiązany organizacyjnie, przestrzennie i taryfowo z transportem szynowym w celu stworzenia jednolitej oferty dla pasażera. Skutkować to będzie nie tylko organizowaniem węzłów przesiadkowych, na których zapewniona będzie możliwość przesiadki w ściśle określonych standardach czasowych, ale także jednolitą identyfikacją wizualną środków transportu, spójną informacją pasażerską bazującą na najnowocześniejszych technologiach teleinformatycznych oraz zintegrowaną taryfą przewozową.

Wszystkie powyżej wymienione kierunki rozwojowe publicznego transportu zbiorowego zmierzać mają do jednego zasadniczego celu – stworzenia spójnego i komfortowego systemu zrównoważonego transportu publicznego w województwie dolnośląskim będącego atrakcyjną alternatywą finansową i czasową dla podróży odbywanych samochodowym transportem indywidualnym.



**DOLNY
ŚLĄSK**

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO**

ZAŁĄCZNIKI 1-8

SPIS TREŚCI

Załącznik nr 1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym.....
Załącznik nr 2. Inwestycje zawarte w Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).....
Załącznik nr 3. Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do 2015.....
Załącznik nr 4. Czynniki demograficzne.....
Załącznik nr 5. Czynniki gospodarcze
Załącznik nr 6. Dojazdy do pracy
Załącznik nr 7. Generatory ruchu
Załącznik nr 8. Ochrona środowiska naturalnego – aktualny stan jakości środowiska w województwie dolnośląskim.....

Załącznik nr 1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym

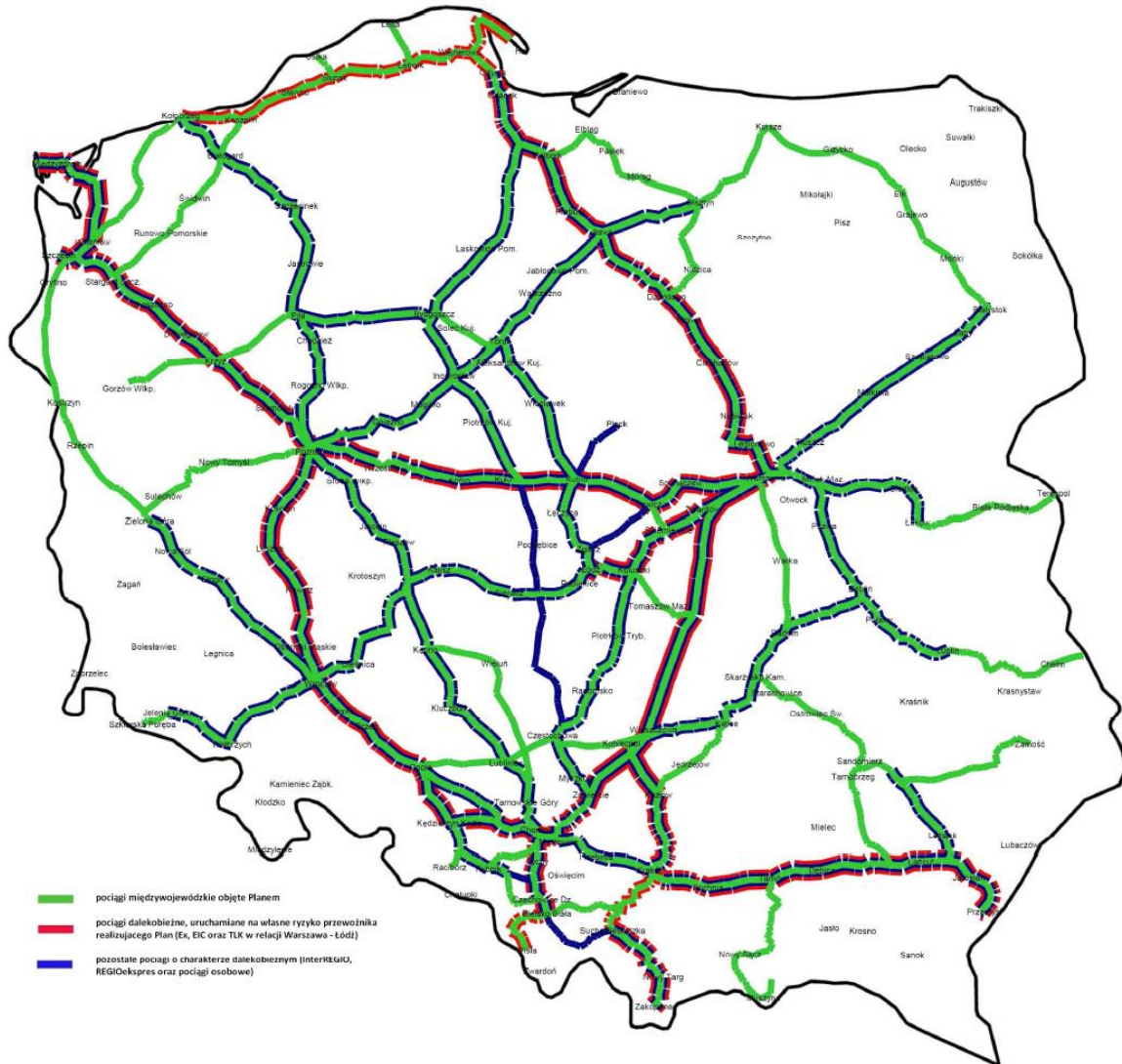
*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego - międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym*³⁶ określa połączenia kolejowe w ruchu dalekobieżnym organizowane i finansowane przez ministra właściwego do spraw transportu. Linie te są głównymi łącznikami z pozostałymi regionami w kraju, a dojazd do nich z pozostałych obszarów województwa zapewniać powinny połączenia regionalne. Poniżej na rys. 1-3. przedstawiono sieć kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych i wyznaczone węzły komunikacyjne stanowiące punkt wyjścia do dalszego opracowania wojewódzkiego planu transportowego. W województwie dolnośląskim wyróżnione zostały następujące ciągi komunikacyjne dla przewozów dalekobieżnych będące fragmentami dłuższych linii komunikacyjnych:

- (Opole) – Oława – Wrocław – Głogów – (Zielona Góra),
- (Opole) – Oława – Wrocław – Oborniki Śląskie – (Leszno – Poznań),
- (Łódź) – Oleśnica – Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Szklarska Poręba.

oraz dla przewozów o charakterze międzynarodowym:

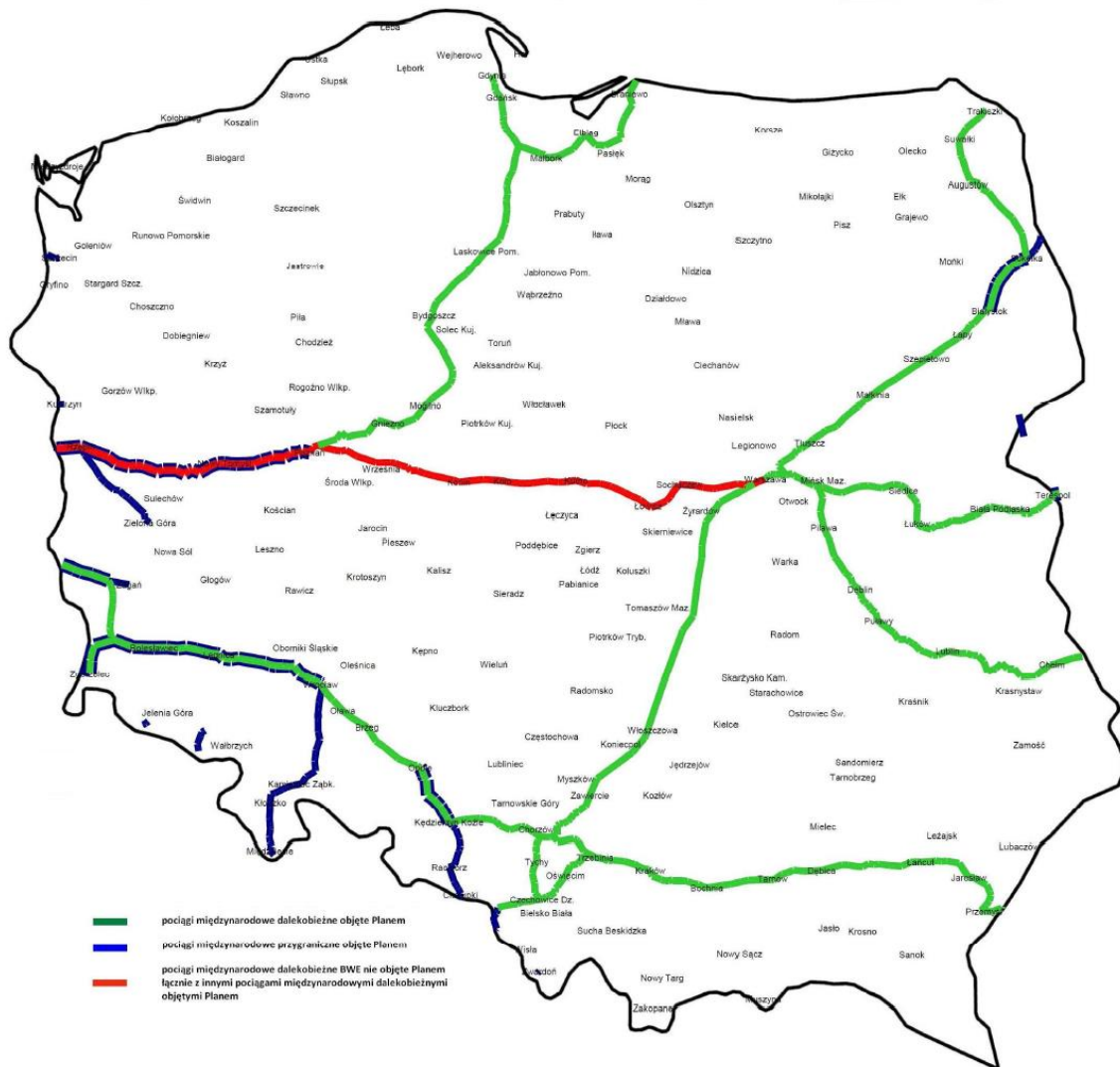
- Wrocław – Kłodzko – Międzylesie – (Lichkov),
- Wrocław – Legnica – Bolesławiec – Zgorzelec – (Görlitz),
- Wrocław – Legnica – Bolesławiec – Żary – (Forst).

³⁶ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, MTBiGM, 2012.



Rysunek 7. Sieć połączeń międzywojewódzkich, wykonywanych w ramach użyteczności publicznej na tle innych połączeń o charakterze dalekobieżnym

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, MTBiGM, 2012.



Rysunek 8. Sieć połączeń międzynarodowych, wykonywanych w ramach użyteczności publicznej

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, MTBiGM, 2012.



Rysunek 9. Punkty handlowe, na których występują powiązania transportu kolejowego z inną formą transportu zbiorowego, które mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, MTBiGM, 2012.

Załącznik nr 2. Inwestycje zawarte w Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

Tabela 25. Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – Inwestycje Kolejowe

Lp.	Ciąg	Nazwa projektu	Sieć TEN-T B/K/P ³⁷	Długość [km]	Koszt całkowity [mln zł]	Koszt całkowity narastająco [mln zł]	Źródło finansowania (CEF/FS)
1.	C-E-59	Prace na linii kolejowej C-E-59 na odcinku Wrocław Brochów/Grabiszyn – Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Szczecin Podjuchy	K	355,83	1 000,00	1 000,00	FS
2.	C-E-30	Prace na linii kolejowej C-E-30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów	B	85,72	300,00	1 300,00	CEF
3.		Prace na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów	P <i>feederline</i> ³⁸	38,80	150,00	1 450,00	FS
4.		Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów	P <i>feederline</i> ³⁹	92,20	500,00	1 950,00	FS
5.		Elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odc. Węgliniec – Zgorzelec	B	27,20	100,00	2 050,00	CEF
6.	C-E-59	Prace na linii kolejowej C-E-59 na odcinku Wrocław – Kamieniec Żąbkowicki	K	71,54	500,00	2 550,00	FS

³⁷ B – sieć bazowa TEN-T, K – sieć kompleksowa TEN-T, P – poza siecią TEN-T

³⁸ Połączenie Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego z liniami CE-59 i E-30

³⁹ Linia istotna w obsłudze północnej części aglomeracji wrocławskiej, zapewnienie sprawnego połączenia pomiędzy znaczącymi węzłami kolejowymi

7.		Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. – (Krotoszyn) – Leszno – Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn/Durzyn – Leszno – Głogów	P	146,20	1200,00	3 750,00	FS
8.		Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica/Łukanów – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno	P	162,70	400,00	4 150,00	FS

Tabela 26. Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) – Inwestycje drogowe

Lp.	Droga	Ciąg	Sieć TEN-T B/K/P	Długość [km]	Koszt całkowity ciągu [mln zł]	Koszt całkowity ciągu narastająco [mln zł]	Źródło finansowania (CEF, FS, PO RPW, inne)
1.	S5	Poznań – Wrocław	K	127,30	5 605,30	5 605,30	FS
2.	S3	Sulechów – Legnica ⁴⁰	B	143,60	5 013,20	10 618,50	FS i CEF (rezerwa)
3.	S3	Legnica – Lubawka ⁴¹	B	67,20	3 912,20	14 530,70	CEF

⁴⁰ Odc. Nowa Sól – Legnica planowany do finansowania w ramach listy rezerwowej do CEF

⁴¹ Finansowanie w ramach CEF, pod warunkiem porozumienia strony polskiej i strony czeskiej ws. realizacji odcinka transgranicznego

Załącznik nr 3. Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do 2015

Tabela 27 Wykaz inwestycji kolejowych realizowanych na terenie województwa dolnośląskiego w ramach WPIK do 2015 roku

Lp.	Nazwa	Nr projektu	Wartość [tys. zł]	Wartość na liniach państwowych [tys. zł]	Program	Okres	Faza
1*	„Modernizacja linii kolejowej E 59, odcinek Wrocław – Poznań, etap I	96 P-L-K	11 2621,2	112621,2	inne	2004-2011	zakończona
2*	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna. PRACE PRZYGOTOWAWCZE	7.1-15.2 15 P-L-N	600	600	POIiŚ	2011	zakończona
3	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap II, odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego3/	7.1-4 7 M-L-K	1 274 757,2	1 274 757,2	POIiŚ	2009-2015	realizacja – modernizacje
4*	Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E 30 i C-E 30 na odcinku Opole – Wrocław – Legnica	87 M-L-K	2 189 960,2	2 189 960,2	inne	2000-2012	realizacja – modernizacje
5*	Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinku Węgliniec – Legnica	88 M-L-K	752 190,2	752 190,2	inne	2000-2012	realizacja – modernizacje
6*	Modernizacja linii kolejowej E 30 na odcinkach Węgliniec – Zgorzelec i Węgliniec – Bielawa Dolna	89 M-L-K	382 268,9	382 268,9	inne	2003-2012	realizacja – modernizacje

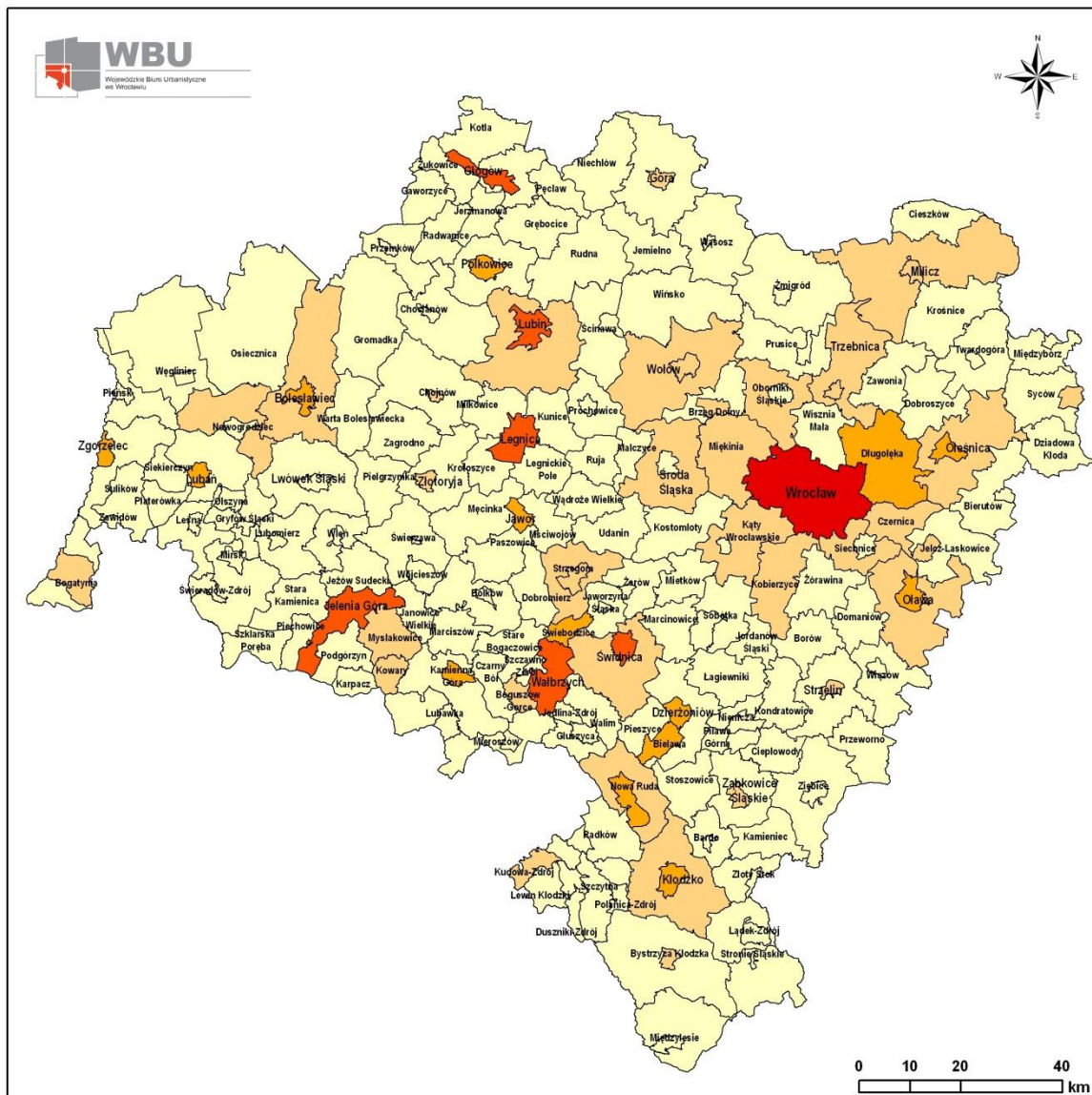
Lp.	Nazwa	Nr projektu	Wartość [tys. zł]	Wartość na liniach państwowych [tys. zł]	Program	Okres	Faza
7	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole	7.1-14 13 M-L-N	99 184	99 184	POIiŚ	2011 – 2014	realizacja - modernizacje
8	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna	7.1-15.1 14 M-L-K	165 936,8	165 936,8	POIiŚ	2010-2014	realizacja – modernizacje
9*	Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 309 Kłodzko Nowe – Kudowa-Zdrój na odcinku Duszniki-Zdrój – Kudowa-Zdrój	51 M-L-K	56 695	56 695	RPO	2010-2012	realizacja – modernizacje
10	Modernizacja regionalnej linii kolejowej nr 311 Jelenia Góra – Szklarska Poręba Górna	52 M-L-K	29 200	29 200	RPO	2010-2012	realizacja – modernizacje
11	Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja	7.1-13 12 M-Pk-K	106 416,9	0	POIiŚ	2009-2014	realizacja – modernizacje
12	Modernizacja linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra	76 O-L-K	475 081,8	475 081,8	inne	2010-2015	realizacja – odtworzenia
13	Modernizacja linii kolejowej nr 137 Kędzierzyn Koźle – Legnica	77 O-L-N	80 000	80 000	inne	2012-2014	realizacja – odtworzenia

Lp.	Nazwa	Nr projektu	Wartość [tys. zł]	Wartość na liniach państwowych [tys. zł]	Program	Okres	Faza
14*	Modernizacja układu torowego i elementów infrastruktury kolejowej w obrębie stacji Wrocław Główny	75 O-Pk-K	46 896,7	0	inne	2010-2012	realizacja – odtworzenia
15	Modernizacja mostu w kim 202,403 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec	83 O-Pk-N	50 000	0	inne	2011-2013	realizacja – odtworzenia

*Inwestycja zakończona

Załącznik nr 4. Czynniki demograficzne

Liczbę mieszkańców oraz rozmieszczenie ludności na poziomie gmin i powiatów, a także zmianę liczby ludności w gminach na przestrzeni lat zobrazowano na rys. 4-7.

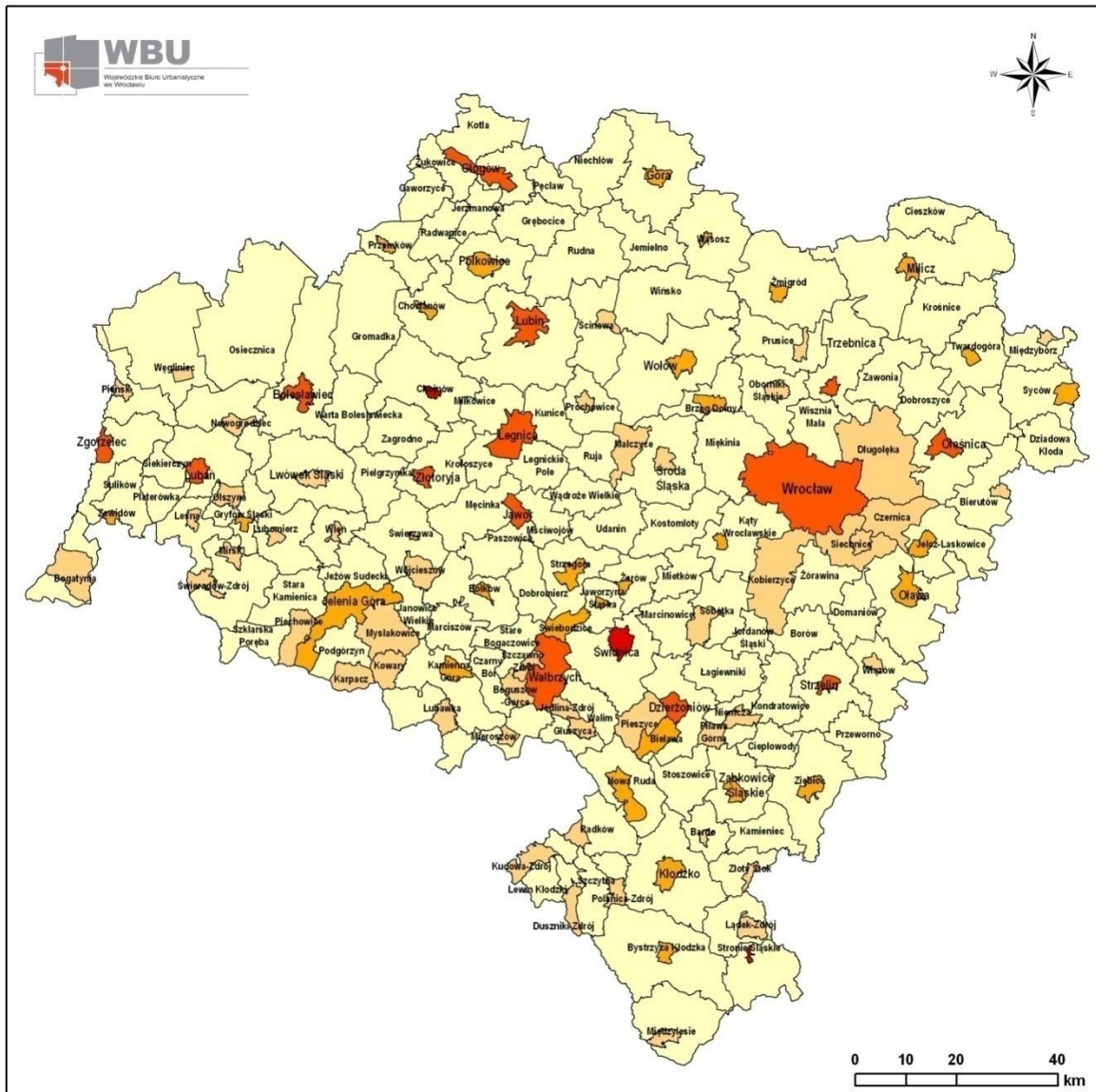


OZNACZENIA:



Rysunek 10. Liczba ludności w gminach, stan na 31.12.2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

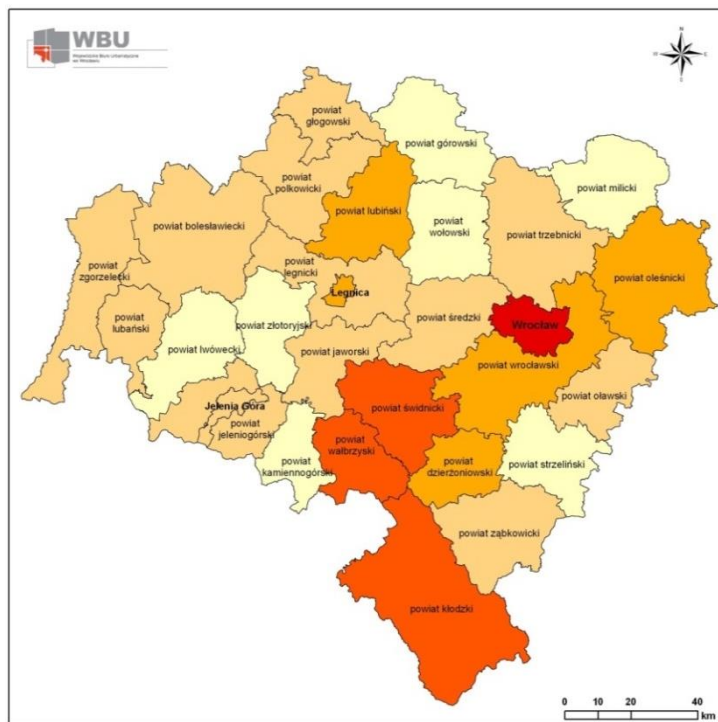


OZNACZENIA:



Rysunek 11. Gęstość zaludnienia w gminach, stan na 31.12.2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

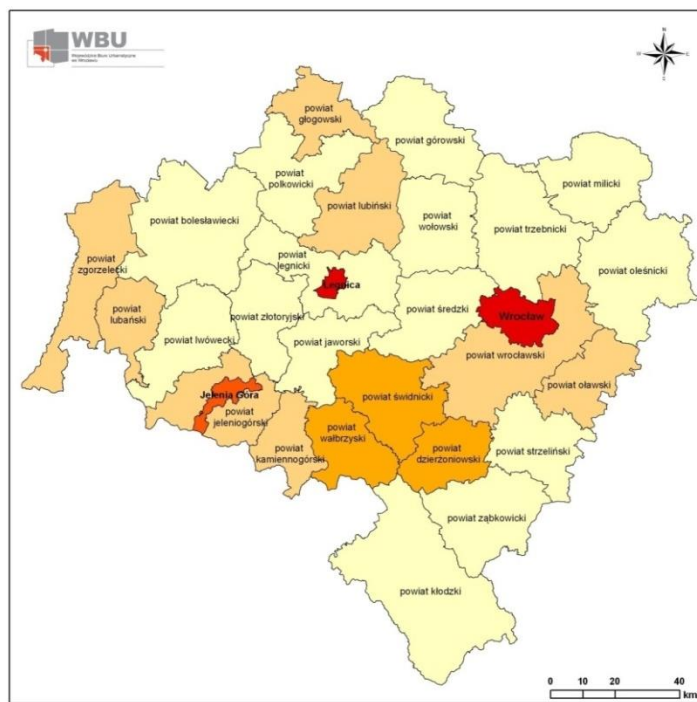


OZNACZENIA:

36256-50000 50001-100000 10001-150000 150001-200000 632996 Wrocław

Rysunek 12. Liczba ludności w powiatach, stan na 31.12.2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



OZNACZENIA:

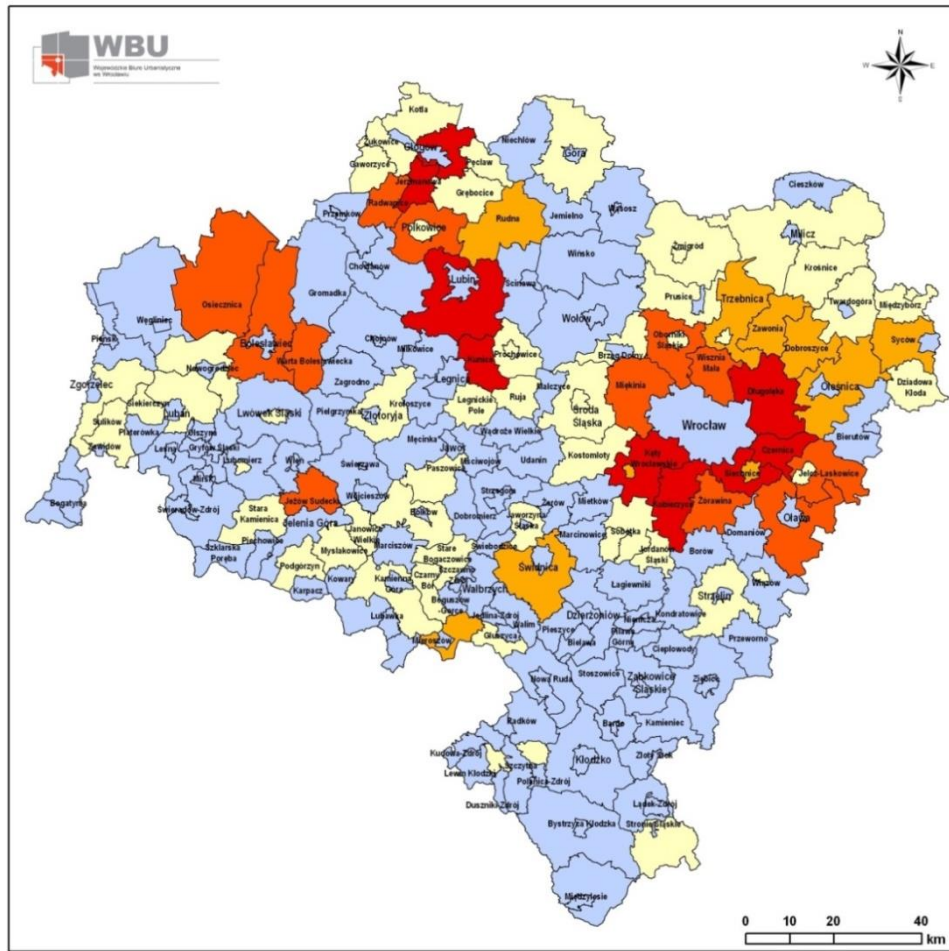
49 - 100 101 - 200 201 - 400 401 - 800 1850 - 2160

Rysunek 13. Gęstość zaludnienia w powiatach, stan na 31.12.2010 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Oprócz miast na prawach powiatu o największej gęstości zaludnienia (rys. 7) obszarami zdecydowanie wyróżniającymi się pod względem tego parametru na mapie województwa są powiaty Świdnicki i Dzierżoniowski które wraz w Wałbrzychem i powiatem wałbrzyskim współtworzą konurbację zwaną Aglomeracją Sudecką lub Aglomeracją Wałbrzysko- Świdnicką. Powyższa sytuacja uwarunkowana jest tym, iż największe skupiska ludzkie koncentrują się na obszarach silnie zurbanizowanych i w ich okolicach. Wynika to przede wszystkim z dostępności miejsc pracy, szkół i uczelni wyższych, ośrodków zdrowia i miejsc rozrywki.

Dominujące procesy migracyjne (rys. 8) to rozlewania się większych ośrodków miejskich i wzrost liczby mieszkańców w obszarach sąsiadujących z głównymi miastami przy stagnacji lub spadku liczby mieszkańców tych miast oraz wyludnianie się większości obszarów peryferyjnych województwa. Powyższa statystyka dotyczy okresu względnego przyrostu demograficznego Rzeczypospolitej Polskiej.

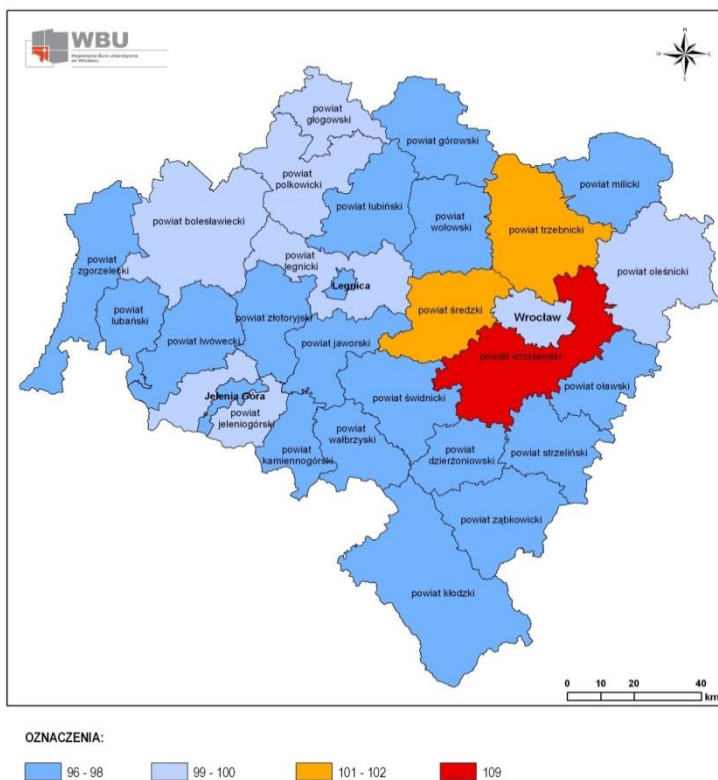


OZNACZENIA:



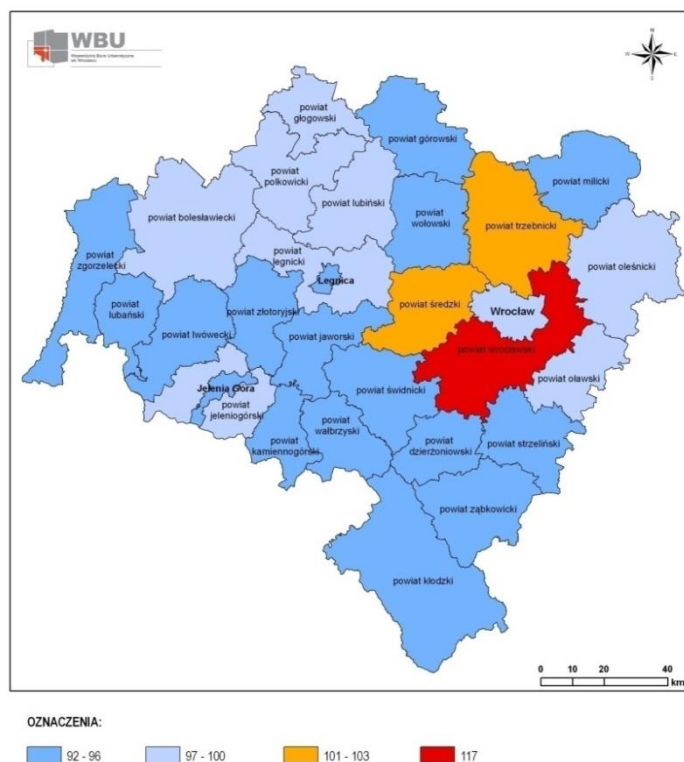
Rysunek 14. Zmiana liczby ludności w gminach, w latach 1999-2010 [%] (1999=100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



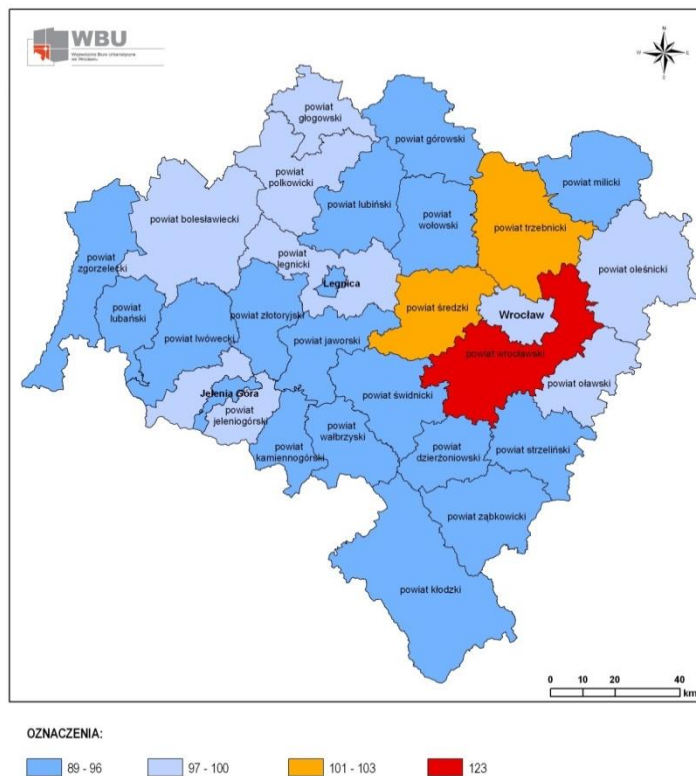
Rysunek 15. Prognoza zmiany liczby ludności do roku 2015 (rok bazowy 2010=100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognozy demograficznej GUS



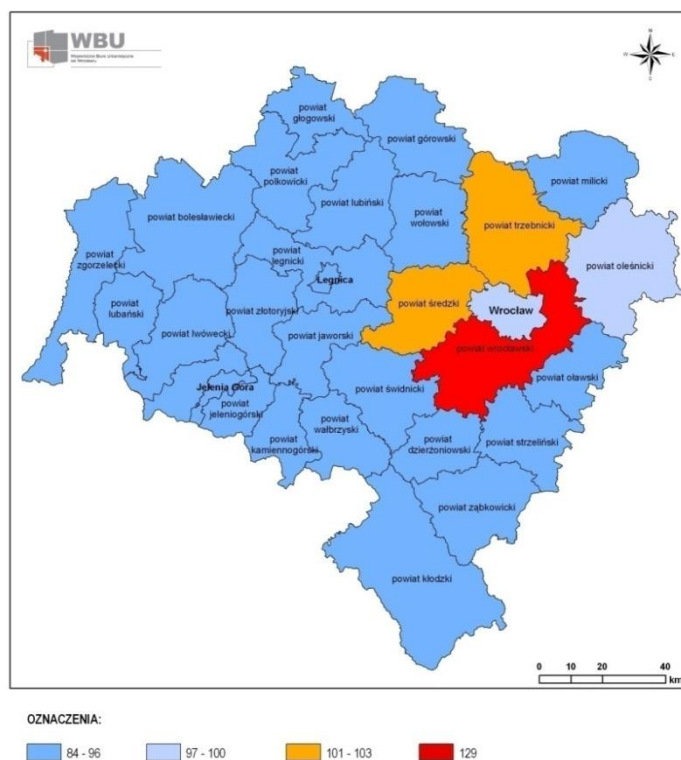
Rysunek 16. Prognoza zmiany liczby ludności do roku 2020 (rok bazowy 2010=100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognozy demograficznej GUS



Rysunek 17. Prognoza zmiany liczby ludności do roku 2025 (rok bazowy 2010=100%)

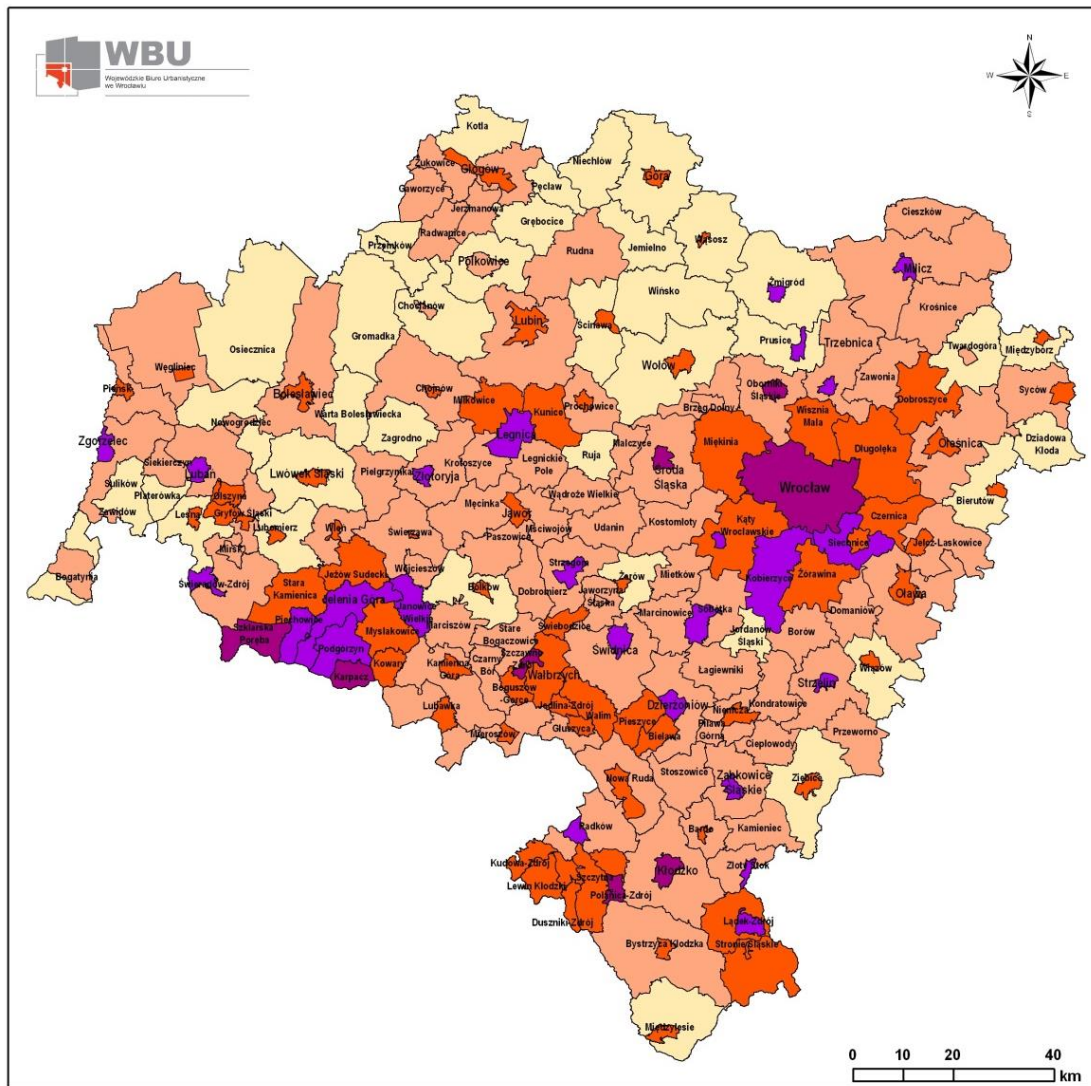
Źródło: opracowanie własne na podstawie prognozy demograficznej GUS



Rysunek 18. Prognoza zmiany liczby ludności do roku 2030 (rok bazowy 2010=100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognozy demograficznej GUS

Załącznik nr 5. Czynniki gospodarcze

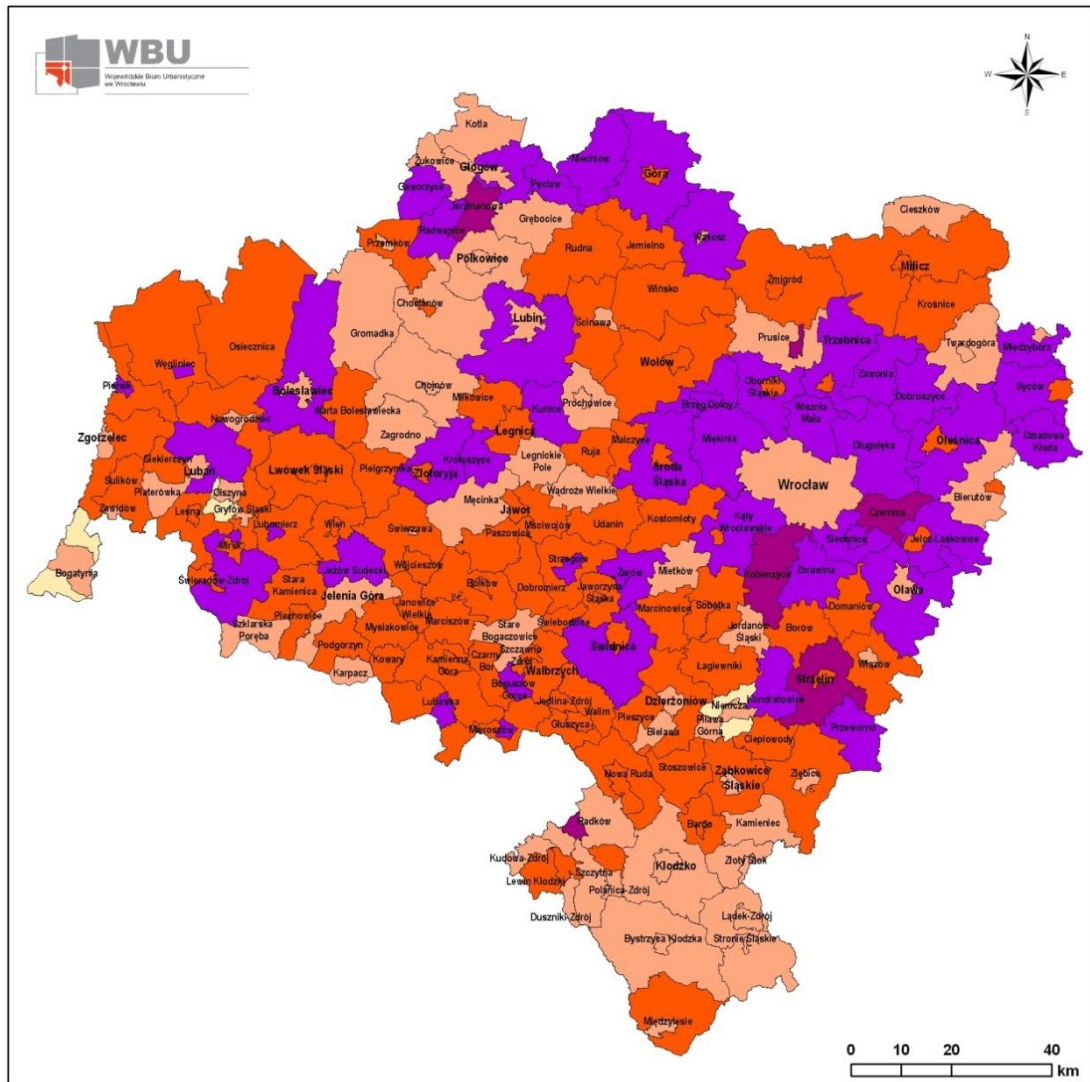


OZNACZENIA:



Rysunek 19. Podmioty gospodarki narodowej na 10 tys. ludności w roku 2010

Źródło: opracowanie własne

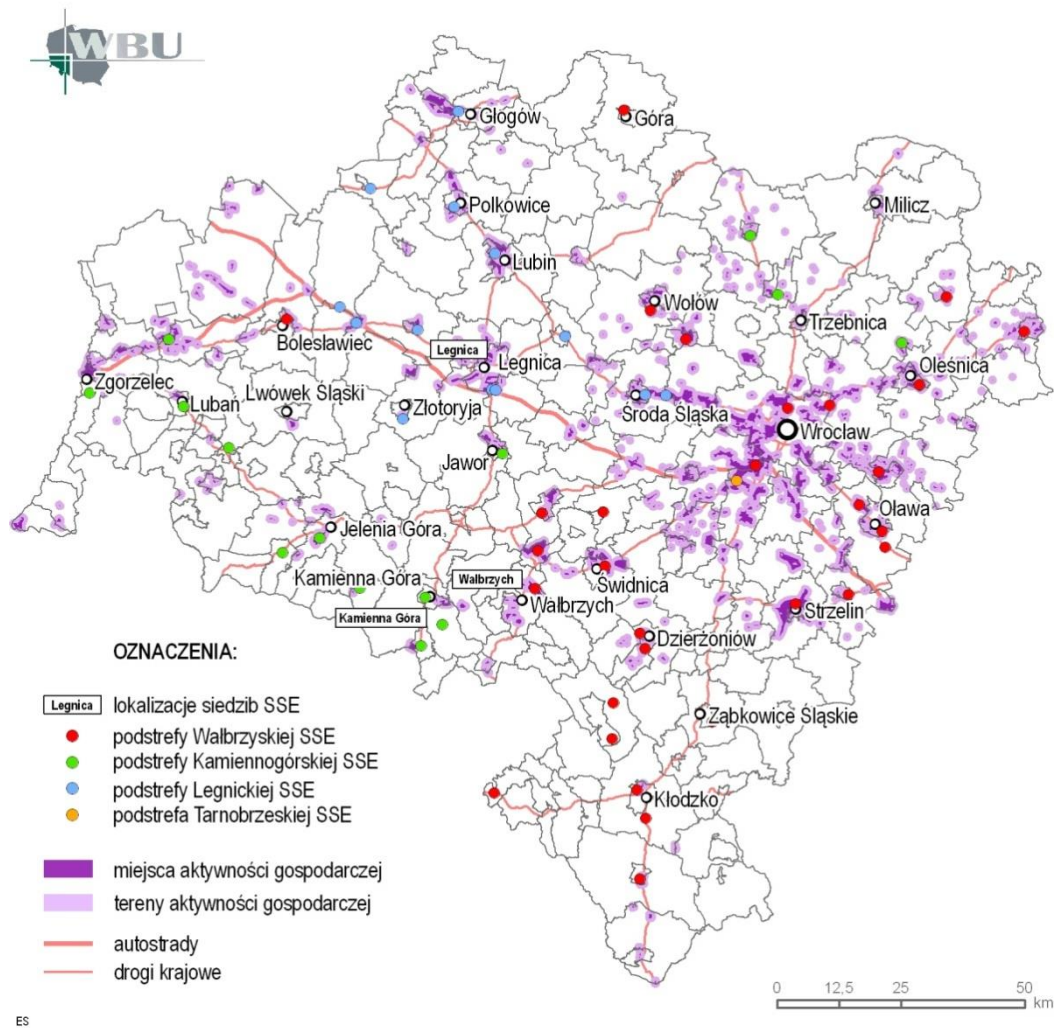


OZNACZENIA:



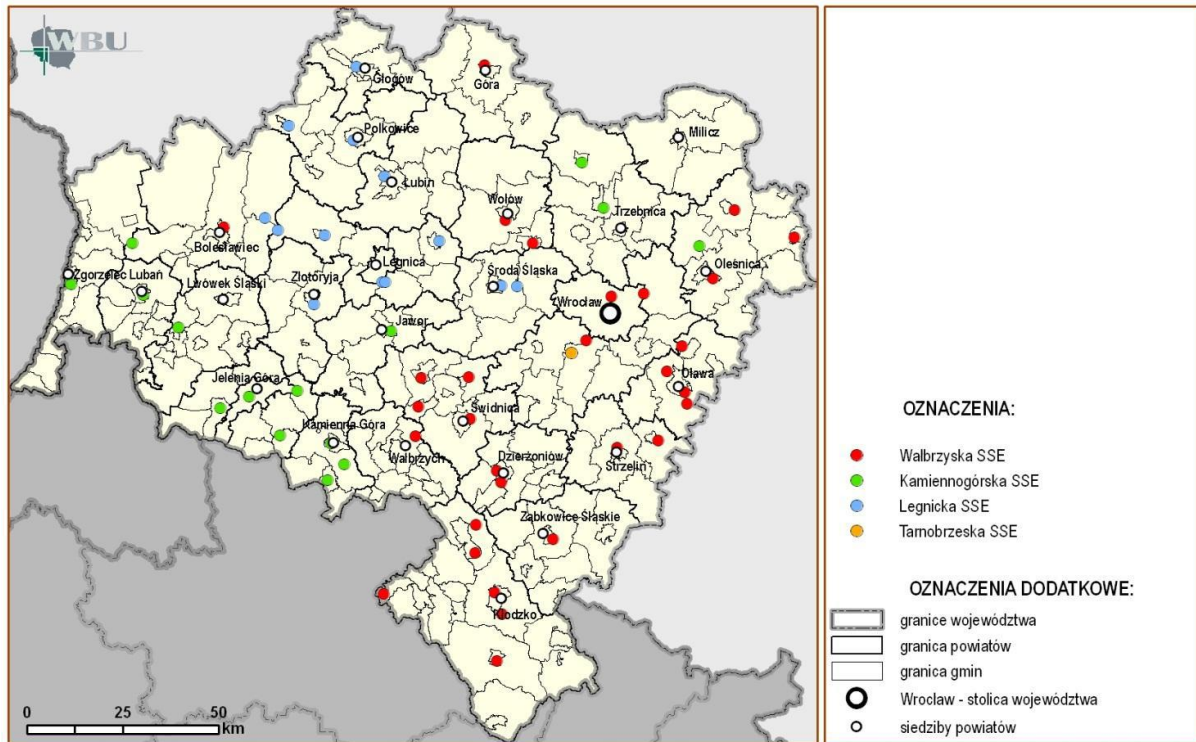
Rysunek 20. Zmiana liczby podmiotów gospodarki narodowej w latach 1999-2010

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 21. Koncentracja obszarów aktywności gospodarczej

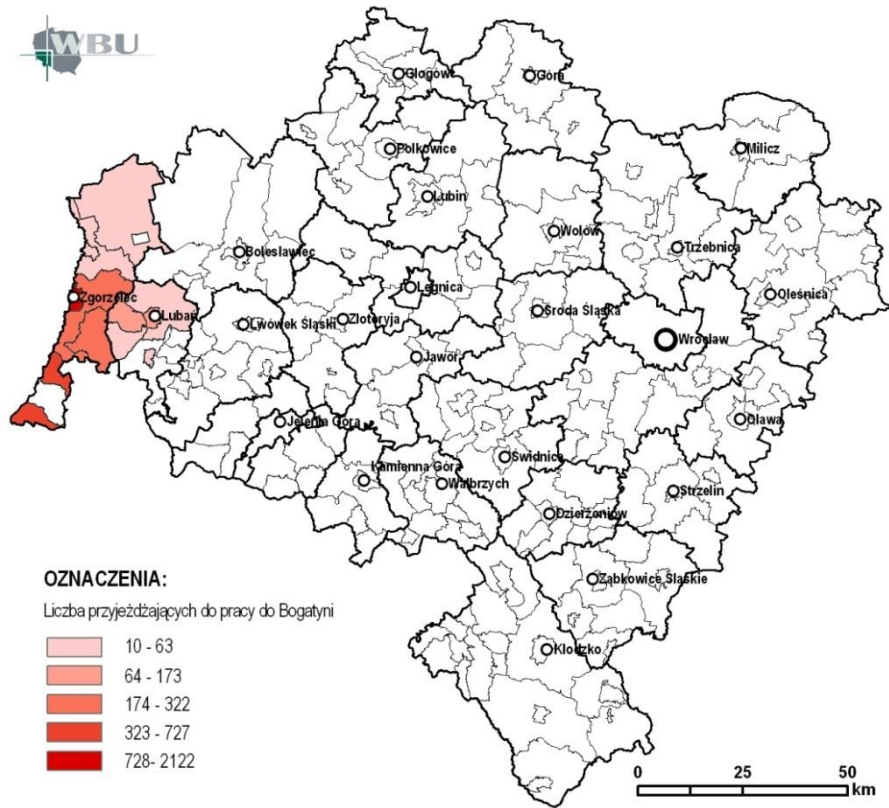
Źródło: Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego i rozwoju społeczno-gospodarczym województwa dolnośląskiego 2011, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne, Wrocław, październik 2011



Rysunek 22. Rozlokowanie Specjalnych Stref Ekonomicznych na terenie Dolnego Śląska

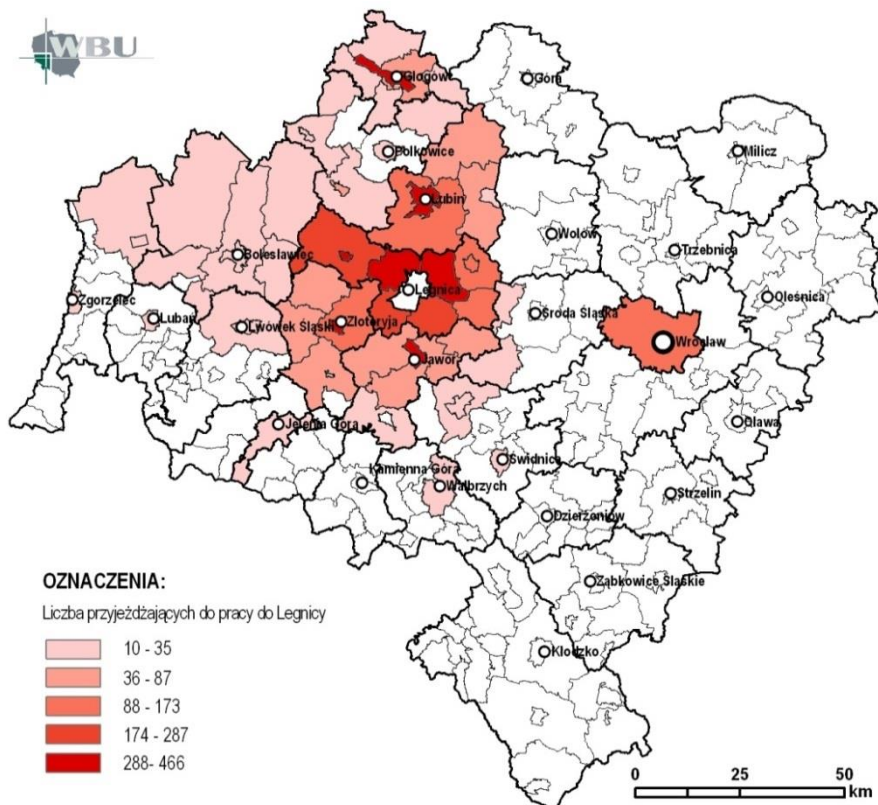
Źródło: Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego i rozwoju społeczno-gospodarczym województwa dolnośląskiego 2011, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne, Wrocław, październik 2011

Załącznik nr 6. Dojazdy do pracy



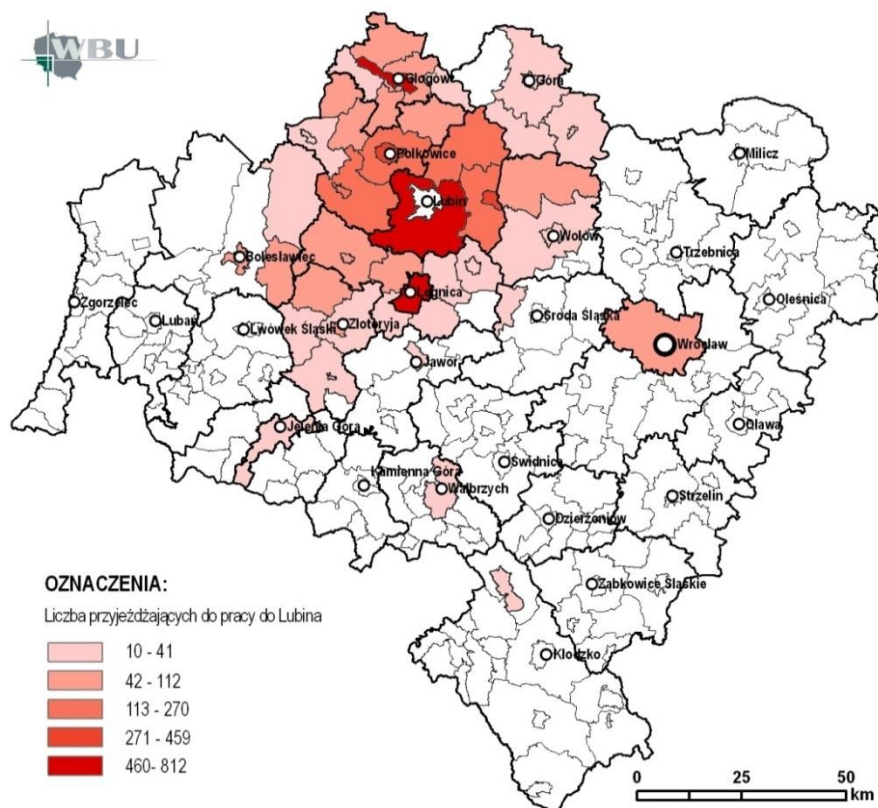
Rysunek 23. Dojazdy do pracy do Bogatyni

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



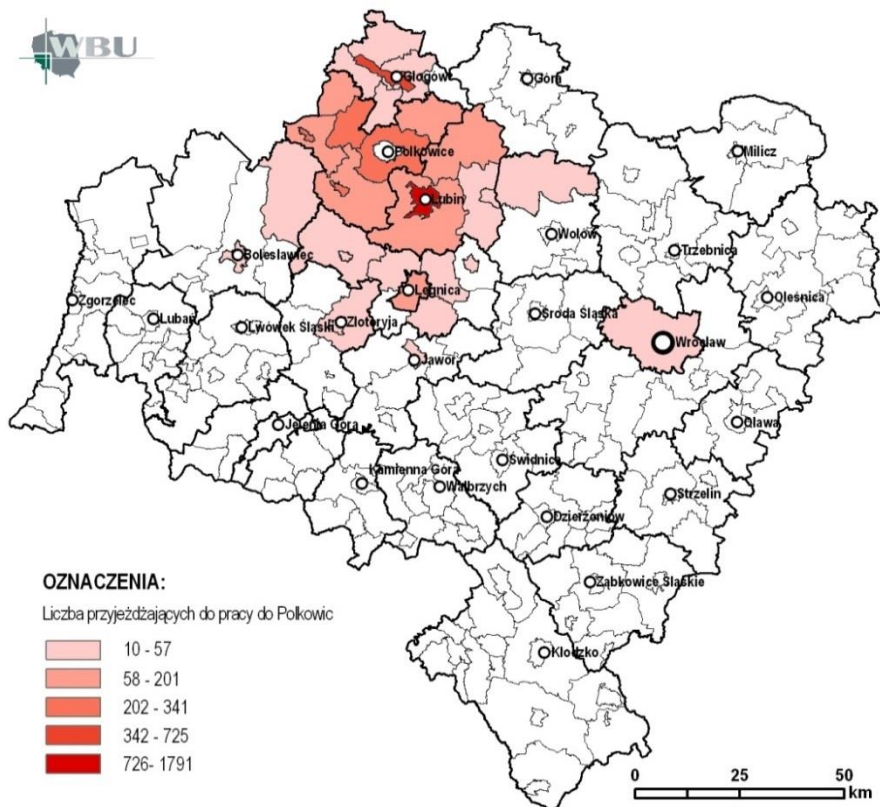
Rysunek 24. Dojazdy do pracy do Legnicy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



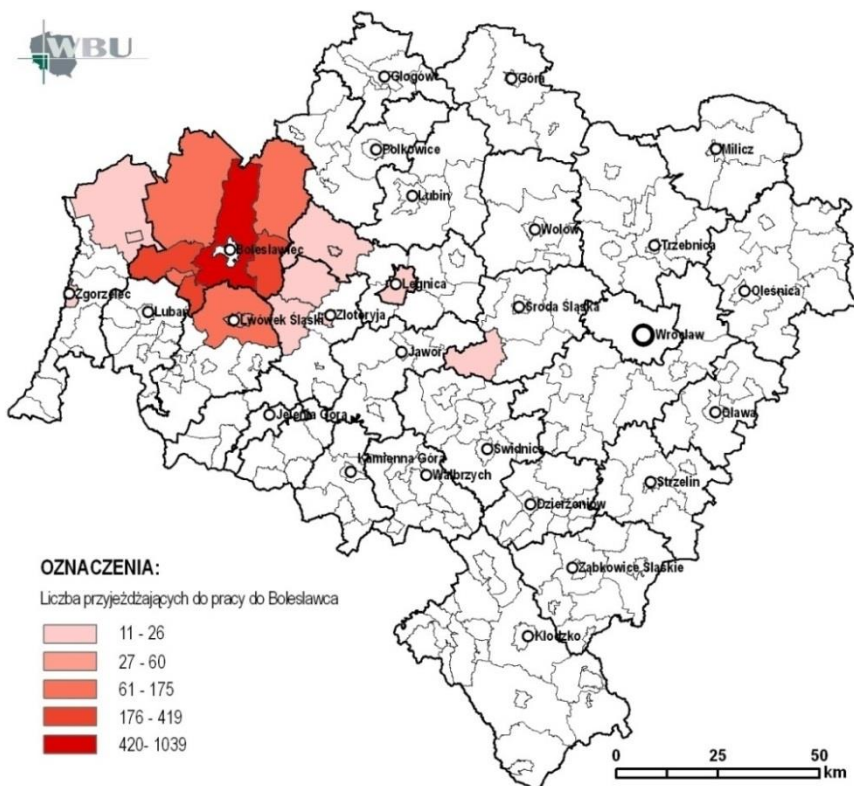
Rysunek 25. Dojazdy do pracy do Lubina

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



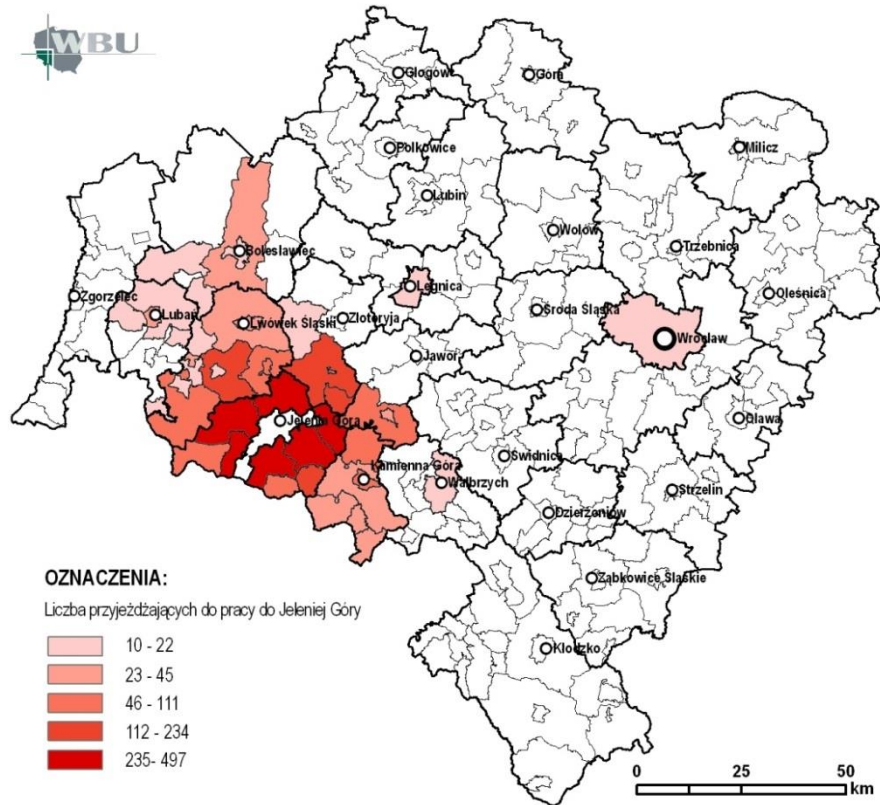
Rysunek 26. Dojazdy do pracy do Polkowic

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



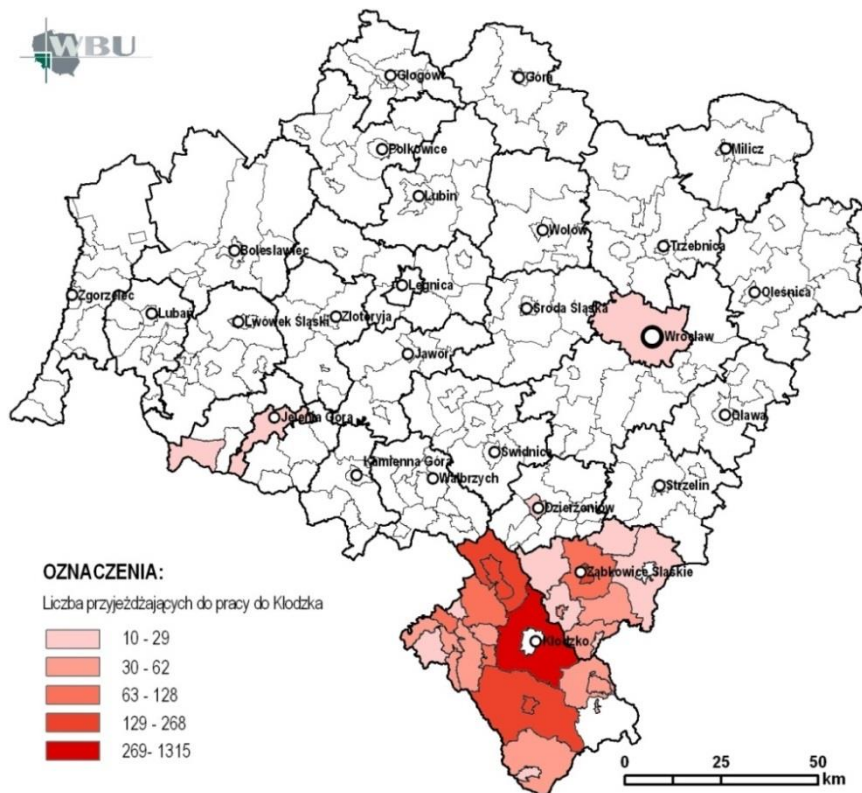
Rysunek 27. Dojazdy do pracy do Bolesławca

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



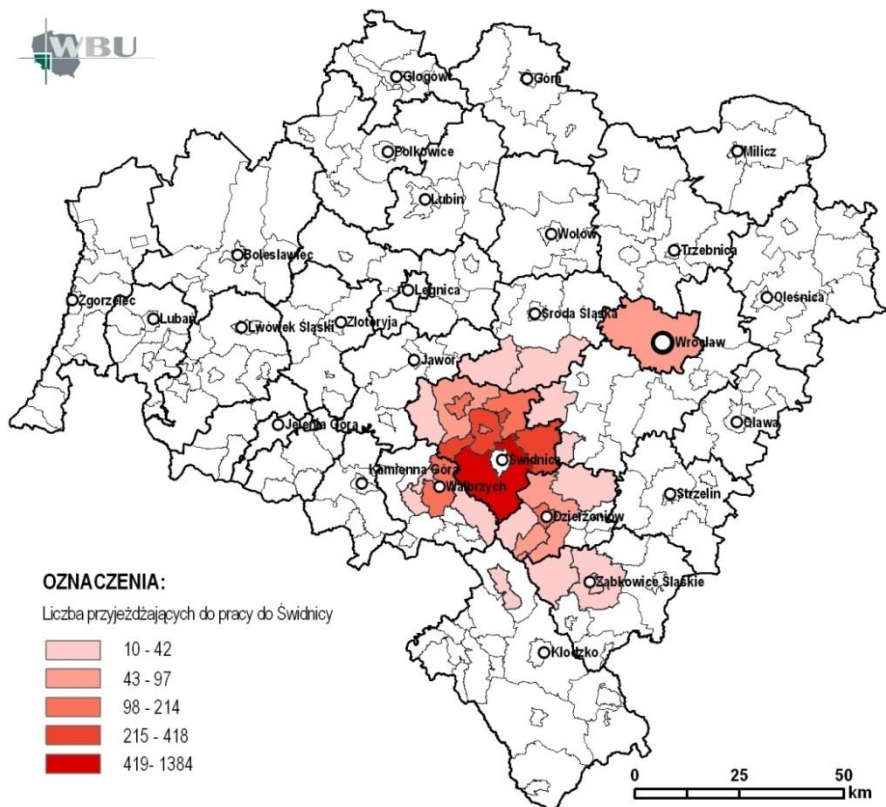
Rysunek 28. Dojazdy do pracy do Jeleniej Góry

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



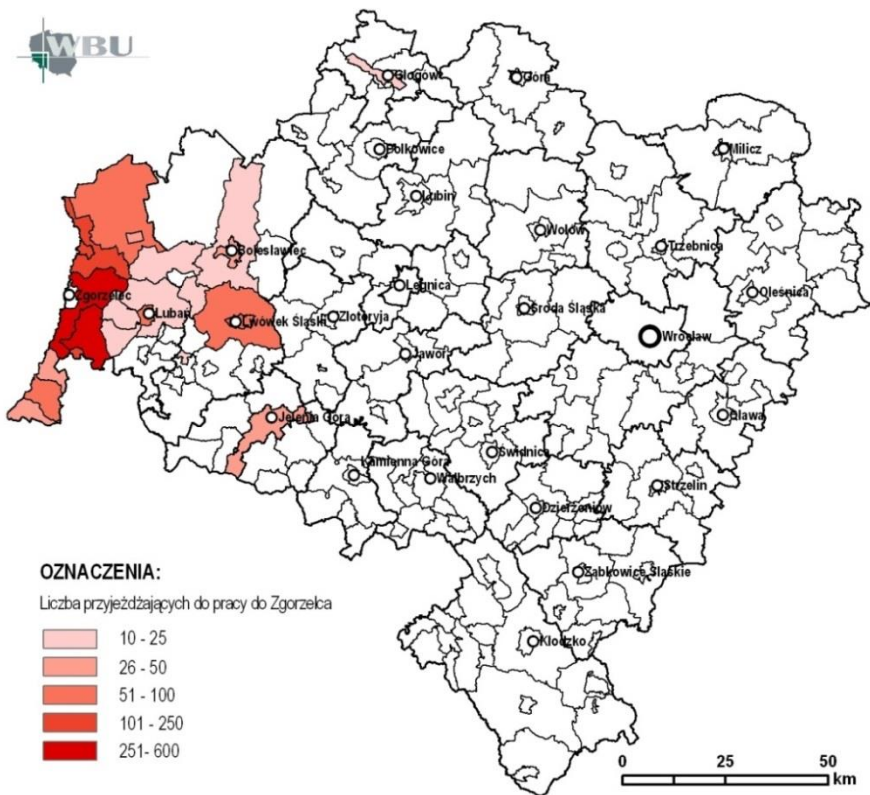
Rysunek 29. Dojazdy do pracy do Kłodzka

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



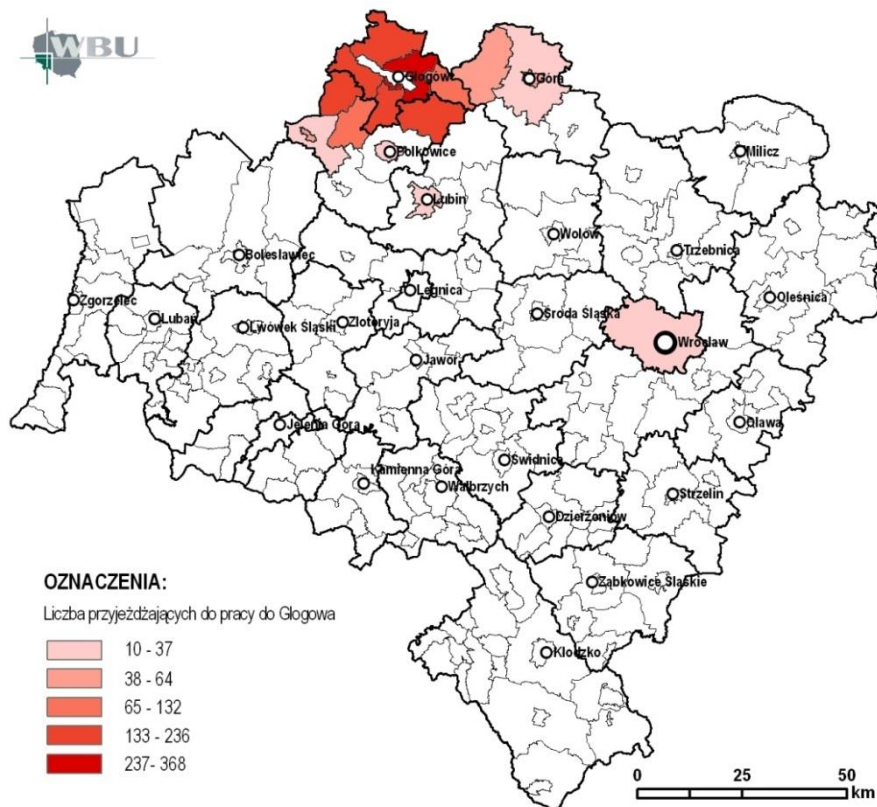
Rysunek 30. Dojazdy do pracy do Świdnicy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



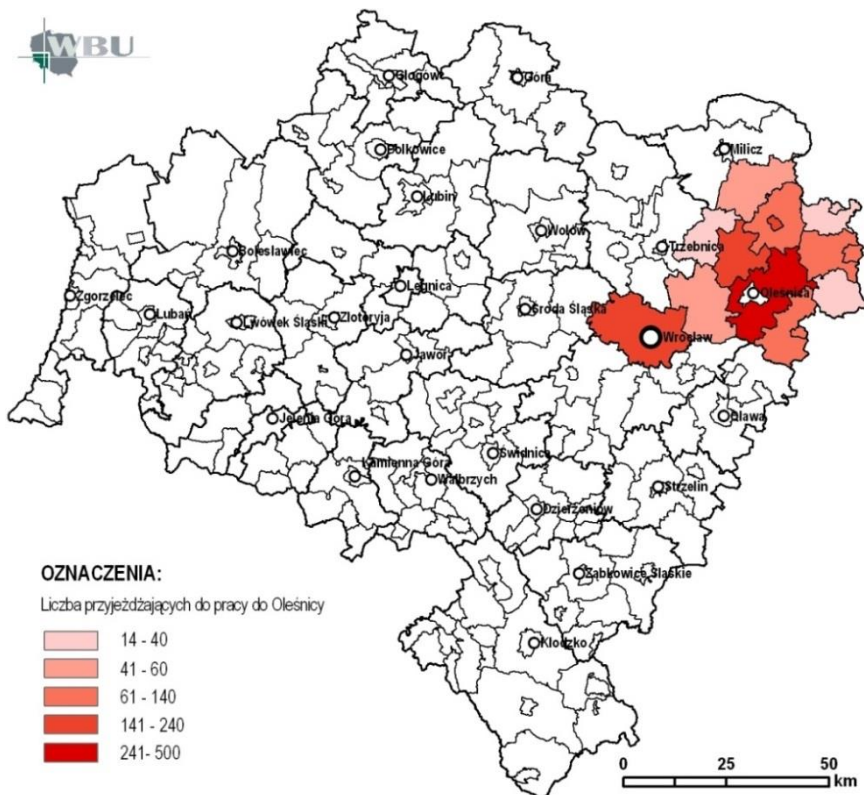
Rysunek 31. Dojazdy do pracy do Zgorzelca

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



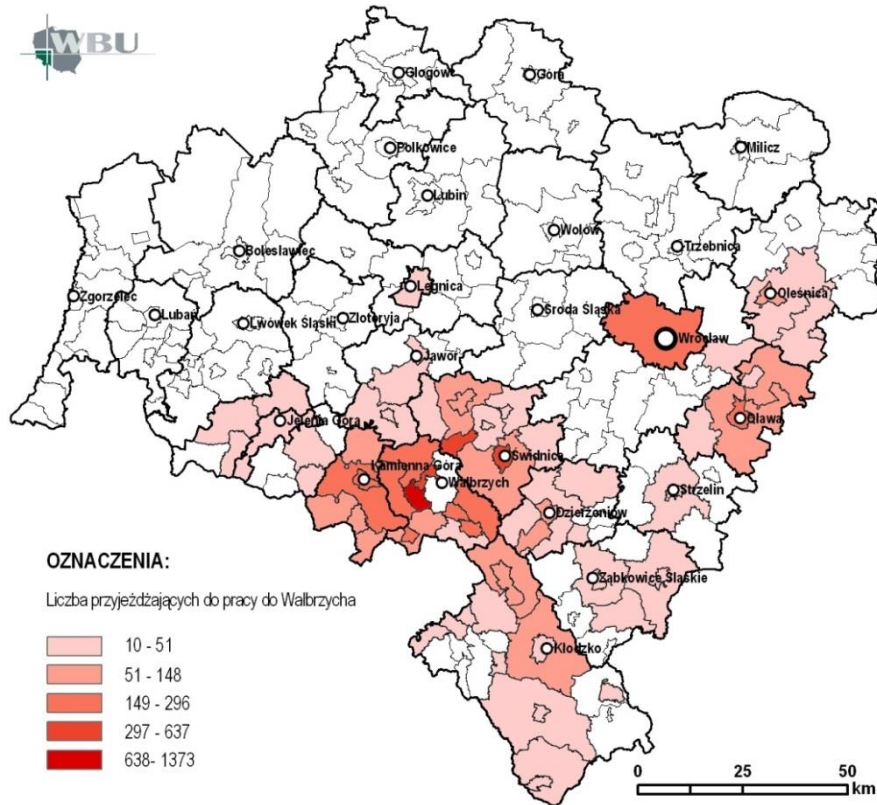
Rysunek 32. Dojazdy do pracy do Głogowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



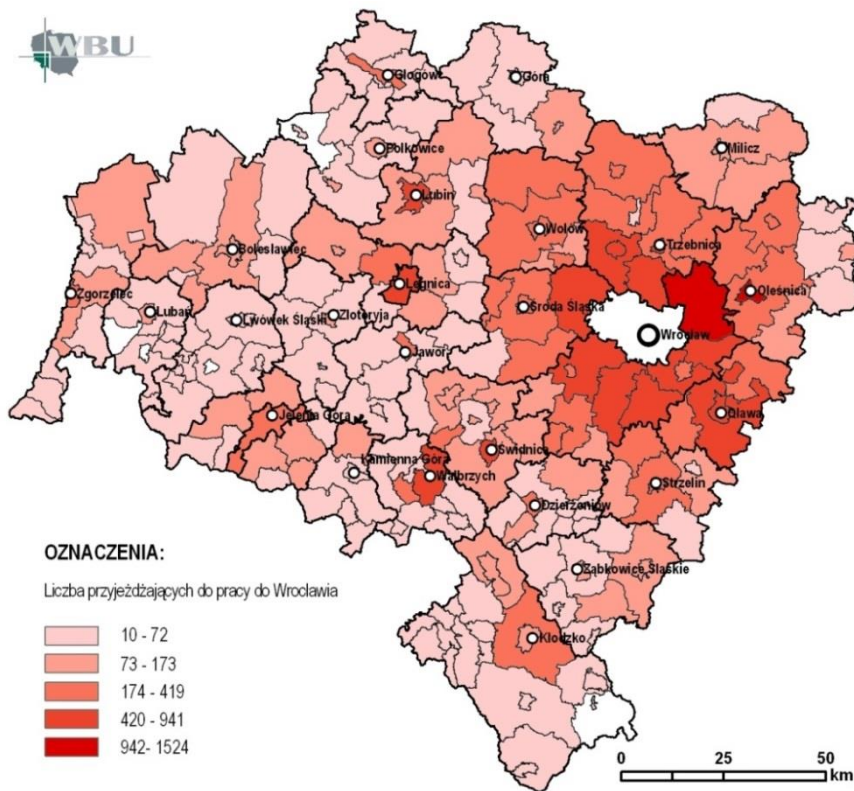
Rysunek 33. Dojazdy do pracy do Oleśnicy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Rysunek 34. Dojazdy do pracy do Wałbrzycha

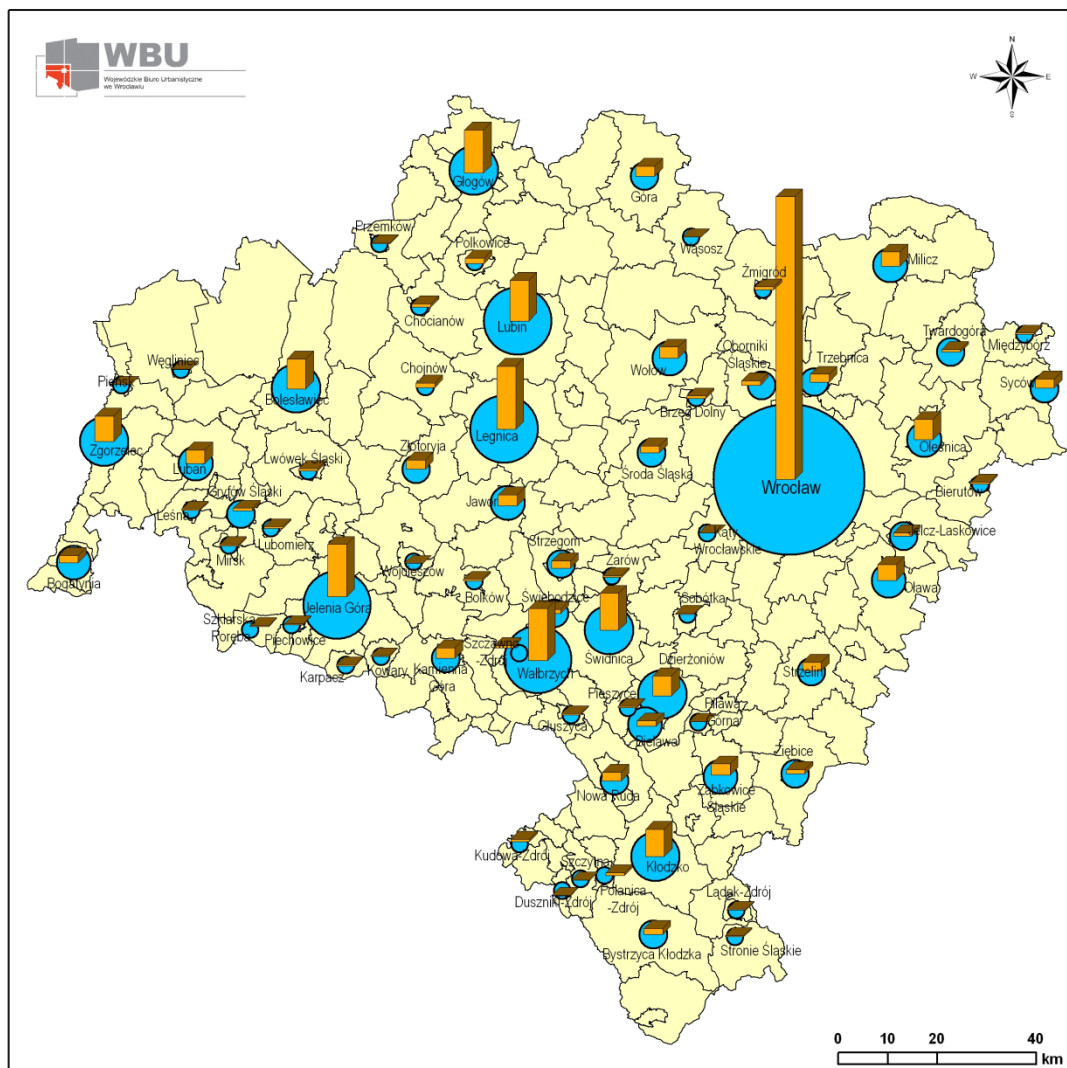
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



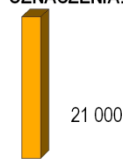
Rysunek 35. Dojazdy do pracy do Wrocławia

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

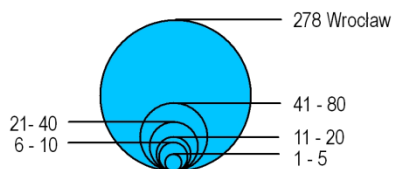
Załącznik nr 7. Generatory ruchu



OZNACZENIA:

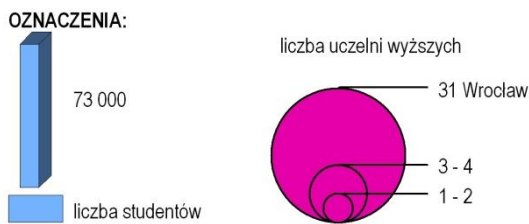
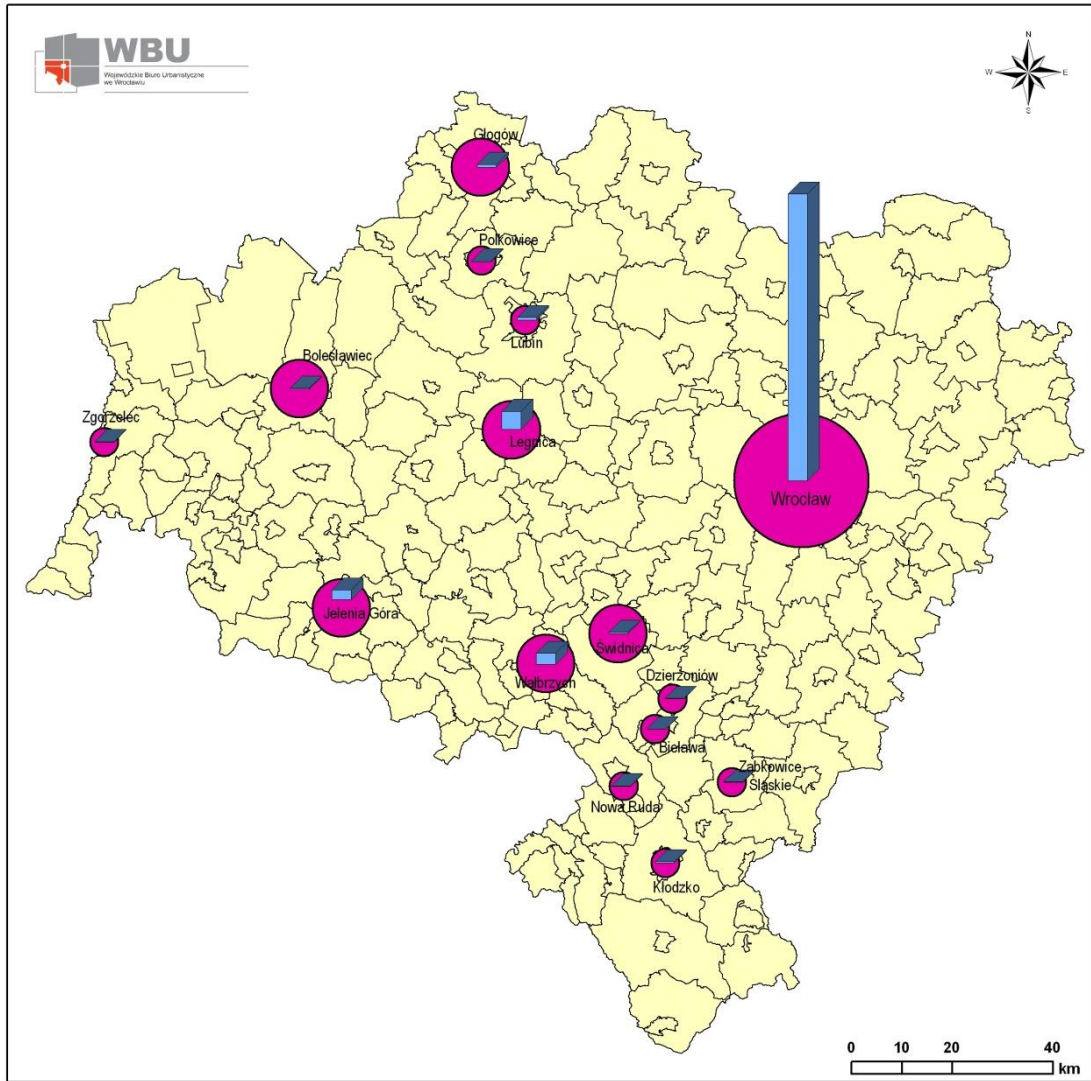


liczba uczniów



Rysunek 36. Liczba szkół ponadgimnazjalnych i uzupełniających wraz z liczbą uczniów wg stanu na 2010 rok

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych



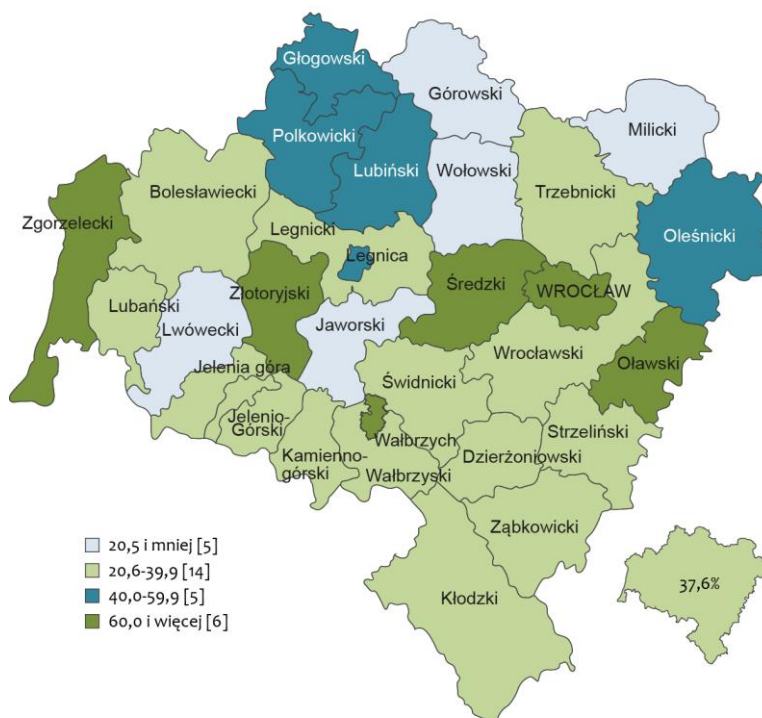
Rysunek 37. Liczba uczelni wyższych oraz studentów wg stanu na 2010 rok

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Szkoły wyższe i ich finanse w 2010 r.” Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2011 oraz „Edukacja i szkolnictwo wyższe w latach 2009-2011” Antoni Jeżowski, Bolków-Wrocław 2012



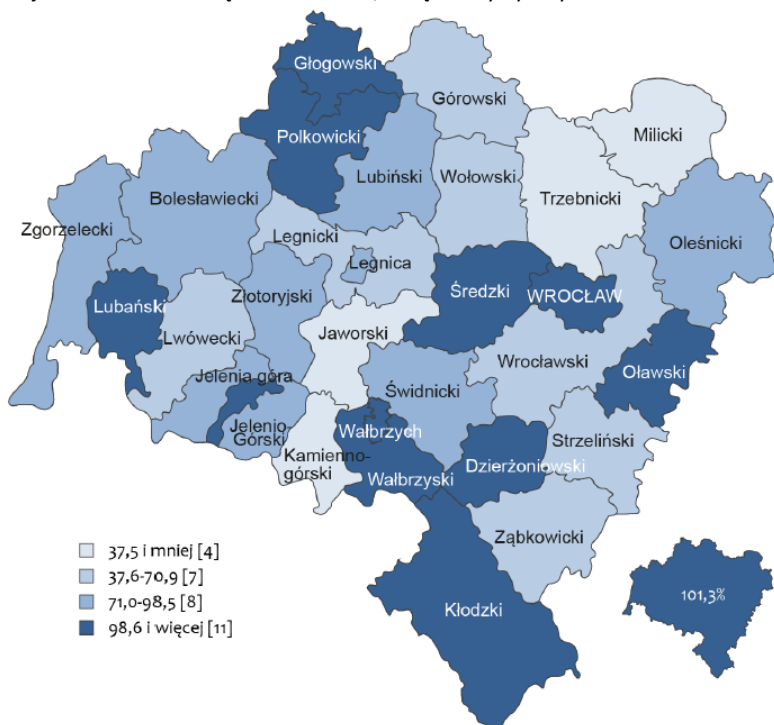
Rysunek 38. Urzędy o znaczeniu ponadpowiatowym

Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 39. Korzystający z noclegów na 1 miejsce noclegowe w 2013 r. (wskaźnik rozwoju bazy noclegowej)

Źródło: Turystyka w województwie dolnośląskim w 2013 r., Urząd Statystyczny we Wrocławiu



Rysunek 40. Udzielone noclegi na 1 miejsce noclegowe w 2013 r. (wykorzystanie bazy noclegowej)

Źródło: Turystyka w województwie dolnośląskim w 2013 r., Urząd Statystyczny we Wrocławiu

Załącznik nr 8. Ochrona środowiska naturalnego – aktualny stan jakości środowiska w województwie dolnośląskim

Aktualny stan jakości środowiska w województwie dolnośląskim

W celu scharakteryzowania aktualnego stanu jakości środowiska na terenie województwa dolnośląskiego odniesiono się do opracowań sporządzonych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu na rok 2012.

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2008.25.150 ze zm.) Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska co roku dokonuje oceny poziomów substancji w powietrzu we wszystkich strefach województwa. Ocena ta jest przeprowadzana w celu:

- klasyfikacji stref na podstawie kryteriów zawartych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 roku (Dz.U. 2012.1031) w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu;
- uzyskania informacji o przestrzennych rozkładach stężeń zanieczyszczeń;
- wskazania wartości i obszarów przekroczeń wartości kryterialnych;
- wskazania potrzeb w zakresie niezbędnej modernizacji systemu monitoringu powietrza.

Standardy jakości powietrza

Ocena jakości powietrza jest prowadzona według kryteriów określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 roku w *sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy* oraz w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/107/WE z dnia 15 grudnia 2004 roku w *sprawie arsenu, kadmu, niklu, rtęci i wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w otaczającym powietrzu*. Obecnie pod kątem ochrony zdrowia ocenie podlega 11 substancji⁴². Ze względu na ochronę roślin ocenie podlegają 3 substancje:

⁴² Są to: dwutlenek siarki (SO₂), dwutlenek azotu (NO₂), tlenek węgla (CO), benzen (C₆H₆), ozon (O₃), pył drobny PM₁₀ (o średnicy do 10 µm), pył drobny PM_{2,5} (o średnicy do 2,5 µm), metale ciężkie: ołów (Pb), arsen (As), nikiel (Ni), kadm (Cd) oznaczane w pyłe PM₁₀ oraz benzo(a)piren oznaczany w pyłe PM₁₀.

dwutlenek siarki (SO₂), tlenki azotu (NO_x) i ozon (O₃). Dla każdego z wymienionych zanieczyszczeń określone są stężenia w powietrzu, które nie powinny być przekraczane.

Zanieczyszczenie powietrza

Do najważniejszych niekorzystnych zjawisk wymuszających działania w zakresie ochrony powietrza przed zanieczyszczeniem zalicza się:

- emisję zorganizowaną, pochodzącą ze źródeł punktowych (emisja z wszelkiego rodzaju procesów technologicznych i procesów spalania, wprowadzana za pośrednictwem emitatorów, tj. kominów, wyrzutni wentylacyjnych itp.);
- emisję niezorganizowaną (emisja do środowiska zachodząca w przypadkowy sposób, bez pośrednictwa przeznaczonych do tego celu środków technicznych przez: nieszczelności instalacji, zawory, wywietrzniki dachowe i okienne lub też w wyniku pożarów lasów, wypalania traw itp., obejmującą także emisję ze źródeł liniowych i powierzchniowych, tj. dróg, parkingów).

Na jakość powietrza na terenie województwa może mieć wpływ również strumień zanieczyszczeń powietrza dopływający spoza jego obszaru.

Głównym źródłem zanieczyszczeń powietrza jest emisja substancji pochodzących z procesów spalania paliw stałych, ciekłych i gazowych w celach energetycznych i technologicznych.

Podstawową masę zanieczyszczeń odprowadzanych do atmosfery stanowi dwutlenek węgla, jednak najbardziej uciążliwe składniki spalin to przede wszystkim dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla i pył. W mniejszych ilościach emitowane są: chlorowodór, różnego rodzaju węglowodory aromatyczne i alifatyczne oraz związki węgla elementarnego w postaci sadzy. Wraz z pyłem emitowane są również metale ciężkie, pierwiastki promieniotwórcze i benzo(a)piren, który uznawany jest za jedną z bardziej znaczących substancji kancerogennych, co przy występujących stężeniach stwarza istotne ryzyko zdrowotne dla mieszkańców. Przy spalaniu odpadów z produkcji tworzyw sztucznych opartych na polichloroku winylu do atmosfery mogą dostawać się substancje chlorowcopochodne, a wśród nich dioksyny i furany. Ocenę jakości powietrza ze względu na ochronę zdrowia ludzi wykonano dla następujących zanieczyszczeń: dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, tlenku węgla, ozonu, benzenu, pyłu zawieszonego PM₁₀, ołowiu, arsenu, kadmu, niklu i wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w pyłe PM₁₀ oraz pyłu zawieszonego PM_{2,5}.

W ocenie podano następujące dane statystyczne:

- stężenie średnioroczne;
- stężenia w sezonie grzewczym i pozagrzewczym;

- stężenia maksymalne (w zależności od zanieczyszczenia i metody pomiarów: 1-godzinne, 8-godzinne, 24-godzinne) lub wartości percentyli ze stężeń;
- liczbę przekroczeń poziomów kryterialnych w roku;
- kompletność serii pomiarowych.

Zgodnie z kryteriami kontroli poprawności danych dotyczących substancji w powietrzu w trakcie ich agregacji i obliczania parametrów statystycznych dla substancji (załącznik nr 6 do rozporządzenia Ministra Środowiska – Dz.U. 2012.1032) minimalna kompletność serii pomiarowej do obliczenia stężenia średniorocznego to 90% wartości jednogodzinnych lub 24-godzinnych w ciągu roku, natomiast 75% dla pozostałych parametrów statystycznych: stężeń maksymalnych, średniodobowych, średnich 1-godzinnych i 8-godzinnych.

Poziomy zanieczyszczenia powietrza poszczególnymi związkami chemicznymi są przedstawione poniżej.

Dwutlenek siarki

Poziom zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem siarki ze względu na ochronę zdrowia ludzi ocenia się w odniesieniu do poziomów dopuszczalnych SO₂: 24-godzinne oraz 1-godzinne, a także 1-godzinne poziomu alarmowego.

Dodatkowo dla poszczególnych wartości normatywnych dopuszcza się możliwość przekraczania danego poziomu z ograniczoną częstością:

- stężenie 1-godzinne powyżej 350 µg/m³ – dopuszczalna częstość przekroczeń to 24 razy w roku (przez godzinę);
- stężenie 24-godzinne powyżej 125 µg/m³ – dopuszczalna częstość przekroczeń to 3 razy w roku.

Zakres zarejestrowanych w 2012 roku stężeń średniorocznych to:

- pomiary ciągłe: 2-13 µg/m³;
- pomiary wskaźnikowe: 4-30 µg/m³.

W 2012 roku nie wystąpiły przekroczenia poziomów dopuszczalnych i alarmowego określonych dla dwutlenku siarki.

Pomiary ciągłe wykonywane miernikami automatycznymi wykazały najwyższe średnioroczne stężenia w Dzierżonowie, Kłodzku, Jeleniej Górze-Cieplicach. Natomiast pomiary wykonywane wskaźnikową metodą pasywną na terenach powiatów: jaworskiego, jeleniogórskiego, kłodzkiego, legnickiego, oławskiego, strzebińskiego, ząbkowickiego, zgorzeleckiego, złotoryjskiego, w latach 2006-2012 wykazały najwyższe stężenia w Nowej Rudzie (Rynek), Bystrzycy Kłodzkiej i Bardzie.

Monitoring SO_2 prowadzony w strefach oddziaływania Elektrowni „Turów” oraz Huty Miedzi „Legnica” i „Głogów” na terenach powiatów: zgorzeleckiego, głogowskiego i w mieście Legnica wykazał niski poziom stężeń – szczególnie na terenach pozamiejskich. Kilkukrotnie wyższe stężenia w sezonie grzewczym niż w pozagrzewczym świadczą o dominującym wpływie źródeł grzewczych na stężenia SO_2 w powietrzu na terenach miejskich województwa.

Najwyższy, ponad ośmiokrotny wzrost stężeń tego zanieczyszczenia w powietrzu zanotowano w Nowej Rudzie (Rynek), Bardzie, Jeżowie Sudeckim, Świerzawie i Kłodzku. W stacjach ochrony roślin takich jak Śnieżka, Czerniawa oraz na terenach pozamiejskich, w stacjach Głogów – ulica Sikorskiego, Kromolin i Sobczyce nie stwierdzono znaczących różnic poziomów stężeń pomiędzy sezonami grzewczym i pozagrzewczym – na tych obszarach podstawową przyczyną występowania SO_2 w powietrzu jest napływ zanieczyszczeń z obszarów miejskich i dużych ośrodków przemysłowych.

W przypadku ochrony roślin pomiary stężeń dwutlenku siarki prowadzone w 2012 roku na terenach pozamiejskich województwa dolnośląskiego, oddalonych od głównych źródeł emisji zanieczyszczeń do powietrza, nie wykazały przekroczeń dopuszczalnego poziomu średniorocznego oraz dopuszczalnego poziomu w porze zimowej określonych ze względu na ochronę roślin.

Stężenia średnioroczne SO_2 w 2012 roku kształtowały się na poziomie od $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ na Śnieżce (10% normy) do $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (35% normy) w Czerniawie.

W porze zimowej (od 1 października do 31 marca) najwyższy poziom stężeń wystąpił w Czerniawie: $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (45% normy).

Dwutlenek azotu

Poziom zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu ze względu na ochronę zdrowia ludzi ocenia się w odniesieniu do poziomów dopuszczalnych ustalonych dla czasów uśredniania: 1 godzina ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) i rok kalendarzowy ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) oraz 1-godzinny poziom alarmowy ($400 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Dodatkowo dla stężeń 1-godzinnych dopuszcza się możliwość przekraczania danego poziomu z częstością nie większą niż 18 razy w roku.

Ponadnormatywne średnioroczne stężenie dwutlenku azotu zarejestrowane zostało przez stację „komunikacyjną” zlokalizowaną przy alei Wiśniowej we Wrocławiu. Stacja położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania ulic: Hallera, Powstańców Śląskich i alei Wiśniowej. Ulice te należą do głównych arterii komunikacyjnych miasta, gdzie dodatkowo często powstają zatory drogowe w godzinach szczytu. Stężenie średnioroczne to $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$, czyli 140% normy.

Pomiary w pozostałych rejonach województwa nie wykazały przekroczeń poziomów dopuszczalnych zarówno w odniesieniu do normy rocznej, jak i 1-godzinnej.

Zakres zarejestrowanych stężeń średniorocznych to:

- pomiary ciągłe: 3-24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i 56 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ – stacja „komunikacyjna”;
- pomiary wskaźnikowe: 7-23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Na żadnej ze stacji nie wystąpiły przekroczenia dopuszczalnego i alarmowego poziomu 1-godzinnego. Analiza stężeń w ciągu doby wykazała wyraźną zmienność koncentracji NO_2 w powietrzu – szczególnie widoczną na stacji komunikacyjnej we Wrocławiu – maksimum stężeń w godzinach popołudniowo-wieczornych oraz ścisłą korelację z natężeniem ruchu samochodowego w mieście.

Najniższy poziom stężeń średniorocznych notowany był w górskiej stacji pomiarowej na Śnieżce – poniżej 10% normy, najwyższy we Wrocławiu – 60% i 140% normy. W pozostałych punktach stężenia średnioroczne występowały w zakresie 13-50% normy. W większości punktów pomiarowych średnie stężenia w sezonie grzewczym były wyższe niż w sezonie pozagrzewczym. Wyjątkiem była stacja pozamiejska w Sobczycach (ten sam poziom w obu sezonach).

O wpływie emisji ze źródeł grzewczych na poziom stężeń tlenków azotu w mieście świadczą wyższe stężenia w sezonie grzewczym. Jednak nie są to różnice tak wyraźne jak w przypadku SO_2 – pomiary w stacjach „tła miejskiego” wykazały średni wzrost stężeń o ok. 60%, natomiast w stacji „komunikacyjnej” – jedynie o ok. 18%.

Monitoring dwutlenku azotu realizowany w stacjach pozamiejskich: ochrony roślin oraz należących do sieci „zakładowych” KGHM „Polska Miedź” S.A. oraz Elektrowni „Turów” rejestrowały niski poziom stężeń zarówno w sezonie grzewczym, jak i pozagrzewczym.

Pomiary wykonywane metodą pasywną na terenie 9 powiatów województwa, na obszarze osiedli mieszkaniowych z dala od dróg o dużym natężeniu ruchu, wykazały najwyższy poziom stężeń w powiatach: kłodzkim, oławskim i ząbkowickim. Najniższy średni poziom stężeń wystąpił na terenie powiatu jaworskiego i legnickiego. Analiza danych z kilku lat wskazuje na utrzymywanie się średniorocznego poziomu stężeń NO_2 na obszarach miejskich. Stężenia średnioroczne NO_2 w latach 2009-2012 ulegały niewielkim wahaniom.

Pozytywnym zjawiskiem, na które prawdopodobnie miały wpływ inwestycje drogowe w mieście, jest zmniejszanie się stężeń średniorocznych we Wrocławiu – wykazywane od 2010 roku przez stację przy alei Wiśniowej („komunikacyjną”), a także stację zlokalizowaną przy wybrzeżu J. Conrada-Korzeniowskiego („tła miejskiego”), w której po raz pierwszy od 2007 roku zanotowano obniżenie się średniorocznego poziomu stężeń NO_2 .

Pomiary stężeń tlenków azotu, prowadzone w 2012 roku na terenach pozamiejskich województwa dolnośląskiego, nie wykazały przekroczeń dopuszczalnego poziomu średniorocznego, określonego ze względu na ochronę roślin. Stężenia średnioroczne NO_2 kształtowały się na poziomie

6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (20% normy) w Czerniawie, 8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (27% normy) w Osieczowie. Analizując zmiany stężeń średniorocznych tlenków azotu na obszarach pozamiejskich województwa dolnośląskiego od 2000 roku, obserwuje się nieznaczne wahania poziomu stężeń.

Tlenek węgla

Wskaźnikiem zanieczyszczenia powietrza tlenkiem węgla jest maksymalne stężenie 8-godzinne kroczące, określane na podstawie pomiarów wykonywanych jedynie za pomocą mierników automatycznych. Poziom zanieczyszczenia powietrza jest przekroczony, gdy maksymalna wartość ze średnich 8-godzinnych kroczących w ciągu roku jest wyższa od 10 000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. W 2012 roku na terenie województwa dolnośląskiego nie stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu 8-godzinnego tlenku węgla.

Najniższy poziom stężeń tlenku węgla rejestrowano na terenach pozamiejskich powiatu głogowskiego (stacje Kromolin, Sobczyce, Głogów – ulica Sikorskiego) oraz w Lubinie. Najwyższe stężenia zanotowano w Legnicy – 43% normy.

We wszystkich stacjach pomiarowych rejestrowany poziom tlenku węgla w sezonie grzewczym był wyższy niż w sezonie pozagrzewczym. Podczas analiz zmian poziomu zanieczyszczenia powietrza tlenkiem węgla w latach 2005-2012 większość stacji wykazała zmniejszenie stężeń CO. Systematyczny wzrost poziomu stężeń rejestruje natomiast stacja w Legnicy przy alei Rzeczypospolitej.

Ozon

Poziom zanieczyszczenia powietrza ozonem ze względu na ochronę zdrowia ludzi ocenia się w odniesieniu do docelowego poziomu stężenia 8-godzinne kroczącego. Poziom zanieczyszczenia powietrza uznaje się za przekroczony, gdy liczba dni z maksymalnymi dobowymi wartościami średnich 8-godzinnych kroczących powyżej 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ jest większa niż 25 dni (średnio w ciągu ostatnich 3 lat), co odpowiada wartości 93,2 percentyla z trzyletniej serii maksimów dziennych.

Pomiary stężeń ozonu w latach 2010-2012 prowadzono na terenie województwa dolnośląskiego w 10 automatycznych stacjach pomiarowych. Do oceny ilości przekroczeń normy 8-godzinowej przyjęto średnią liczbę dni z przekroczeniami z tych 3 lat. Dni z przekroczeniami wartości docelowej występowały w większości punktów pomiarowych, jednak przekroczenia dopuszczalnej częstości przekroczeń normy 8-godzinnej stwierdzono:

- w stacjach górskich: na Śnieżnych Kotłach, na Śnieżce oraz w Czerniawie – stacji położonej w górach Izerskich;
- w Legnicy – w stacji „tła miejskiego”.

W odróżnieniu od pozostałych mierzonych zanieczyszczeń, przekroczenia ozonu rejestrowane są w sezonie pozagrzewczym, w okresach wysokiego nasłonecznienia. Poziom zanieczyszczenia powietrza ozonem na terenie województwa dolnośląskiego w odniesieniu do kryterium ochrony roślin oceniać należy jako wysoki. Średnia wartość współczynnika AOT dla lat 2008-2012 kształtowała się w zakresie od 65% wartości docelowej w Osieczowie do 114% na Śnieżnych Kotłach.

Benzen

Poziom zanieczyszczenia powietrza benzenem ze względu na ochronę zdrowia ludzi ocenia się w odniesieniu do średniorocznego poziomu dopuszczalnego: $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. W 2012 roku pomiary benzenu prowadzone były metodą referencyjną w dwóch stacjach pomiarowych „tła miejskiego” – w Legnicy oraz w Wałbrzychu. Ponadto w 11 punktach prowadzone były pomiary za pomocą wskaźnikowej metody pasywnej. Zakres zarejestrowanych w 2012 roku stężeń średniorocznych to:

- pomiary w stacjach stałych: 1,9-2,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- pomiary wskaźnikowe: 1,6-3,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Pomiary benzenu w 2012 roku **nie wykazały przekroczeń dopuszczalnego poziomu średniorocznego**. Najwyższe stężenie średnioroczne wystąpiło w Ząbkowicach Śląskich i wynosiło ok. 60% normy rocznej. We wszystkich punktach pomiarowych średnie stężenia w sezonie grzewczym były kilkakrotnie wyższe niż w pozagrzewczym, co świadczy o decydującym wpływie emisji benzenu ze źródeł grzewczych. Wieloletnie pomiary benzenu prowadzone są jedynie w Legnicy – od 2007 roku poziom stężeń średniorocznych ulegał jedynie niewielkim wahaniom i utrzymywał się w zakresie 1,7-2,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Styren

W 2012 roku na jednym stanowisku pomiarowym w Stanowicach prowadzono pasywne pomiary styrenu w powietrzu. Wszystkie wyniki pomiarów średniomiesięcznych oznaczono na poziomie poniżej granicy oznaczalności. Uwzględniając wartości stężeń równe połowie granicy oznaczalności, otrzymano średnioroczne stężenie styrenu na poziomie 0,04 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Rozporządzenie Ministra Środowiska (Dz.U. 2012.1031) nie określa poziomów normatywnych dla styrenu. Dla potrzeb ustalania pozwoleń na wprowadzanie gazów lub pyłów z instalacji określona jest wartość odniesienia: 2,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Dz.U. 2010.16.87). Stężenie średnioroczne styrenu w Stanowicach w 2012 roku szacuje się zatem na poziomie 2% wartości odniesienia.

Rtęć

W stacji tła regionalnego w Osieczowie wykonywane były pomiary rtęci w stanie gazowym. Dla rtęci nie ma określonych dopuszczalnych poziomów stężeń. Według danych podawanych w literaturze przedmiotu na terenach niezanieczyszczonych poziom rtęci występuje w zakresie 0,66-6,20 ng/m^3 , natomiast na terenach zanieczyszczonych – w zakresie 1,96-33,8

ng/m³. W przebiegu wartości stężenia rtęci w powietrzu nie zaobserwowano wyraźnej zmienności sezonowej. W porównaniu do wyników pomiarów z lat 2010-2011 w 2012 roku zarejestrowano zmniejszenie się stężenia średniorocznego.

Pył zawieszony PM10

Poziom zanieczyszczenia powietrza pyłem zawieszonym PM10 ze względu na ochronę zdrowia ludzi ocenia się w odniesieniu do poziomów dopuszczalnych ustalonych dla czasów uśredniania: 24 godziny (50 µg/m³) i rok kalendarzowy (40 µg/m³). Dodatkowo dla stężeń 24-godzinnych dopuszcza się możliwość przekraczania danego poziomu z częstością nie większą niż 35 razy w roku.

Dla pyłu PM10, mierzonego urządzeniami do pomiarów automatycznych, ustanowione są również:

- wartość progowa informowania społeczeństwa o ryzyku wystąpienia poziomu alarmowego – 200 µg/m³;
- poziom alarmowy – 300 µg/m³.

Ponadnormatywne stężenia pyłu zawieszonego są jednym z największych problemów ochrony powietrza w Polsce. W 2012 roku zanotowano przekroczenia dopuszczalnego poziomu średniorocznego na następujących stanowiskach pomiarowych:

- Jelenia Góra-Cieplice: stężenie średnioroczne 49 µg/m³ – 123% normy;
- Nowa Ruda, ulica Srebrna: stężenie średnioroczne 56 µg/m³ – 140% normy.

W 2012 roku zanotowano przekroczenia dopuszczalnej liczby przekroczeń normy średniodobowej na stanowiskach:

- Nowa Ruda, ulica Srebrna: 112 dni;
- Jelenia Góra-Cieplice: 86 dni;
- Legnica, aleja Rzeczypospolitej: 77 dni;
- Wrocław, wybrzeże J. Conrada-Korzeniowskiego: 71 dni;
- Szczawno-Zdrój, Dom Zdrojowy: 70 dni,
- Wrocław, ulica Orzechowa: 68 dni;
- Świdnica, Rynek: 58 dni;
- Oleśnica, ulica Brzozowa: 56 dni;
- Oława, ulica Żołnierzy AK: 55 dni;
- Złotoryja, ulica Staszica: 54 dni;
- Polkowice, ulica Kasztanowa: 53 dni;
- Kłodzko, ulica Szkolna: 52 dni;
- Dzierżoniów, ulica Piłsudskiego: 49 dni;

- Bogatynia-Zatonie: 47 dni;
- Zgorzelec, ulica Bohaterów Getta: 42 dni;
- Rudna: 41 dni;
- Ząbkowice Śląskie, ulica Powstańców Warszawy: 40 dni;
- Wałbrzych, ulica Wysockiego: 39 dni.

W pozostałych punktach pomiarowych również notowano przypadki ponadnormatywnych stężeń dobowych, jednak z częstością mniejszą od dopuszczalnych 35 dni w roku. W 2012 roku zanotowano przekroczenia wartości progowej informowania społeczeństwa o ryzyku wystąpienia poziomu alarmowego ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$):

- w Jeleniej Górze-Cieplicach: 16 dni;
- w Nowej Rudzie przy ulicy Srebrnej: 11 dni;
- w Szczawnie-Zdroju przy ulicy Kopernika: 6 dni;
- w Szczawnie-Zdroju, Dom Zdrojowy: 4 dni;
- we Wrocławiu przy ulicy Orzechowej: 4 dni;
- we Wrocławiu przy wybrzeżu J. Conrada-Korzeniowskiego: 3 dni;
- w Legnicy przy alei Rzeczypospolitej: 2 dni;
- w Wałbrzychu przy ulicy Wysockiego: 2 dni;
- w Dzierżoniowie przy ulicy Piłsudskiego: 2 dni;
- w Świdnicy, w rejonie Rynku: 2 dni;
- w Złotoryi przy ulicy Staszica: 2 dni;
- w Szczawnie-Zdroju przy ulicy Klonowej: 2 dni;
- w Bogatyni-Zatoniu: 1 dzień.

Przekroczenia poziomu alarmowego ($300 \mu\text{g}/\text{m}^3$) zanotowano w 2012 roku w 3 punktach pomiarowych:

- w Jeleniej Górze-Cieplicach: 4 dni;
- w Szczawnie-Zdroju przy ulicy Kopernika: 2 dni;
- w Nowej Rudzie przy ulicy Srebrnej: 1 dzień.

Przyczyną przekroczeń wartości dopuszczalnych oraz wysokiego poziomu pyłu PM10 w sezonie grzewczym na obszarze województwa było wzmożone spalanie paliw do celów grzewczych, powodujące zwiększoną emisję zanieczyszczeń do powietrza. Niekorzystne warunki meteorologiczne (niska temperatura powietrza, prędkości wiatru poniżej 1,5 m/s oraz wystąpienie inwersji temperatury) powodowały kumulowanie się zanieczyszczeń w przyziemnej warstwie atmosfery. Przekroczenia średniodobowej wartości normatywnej pyłu zawieszonego PM10 występowały

głównie w sezonie grzewczym. Najwyższe stężenia rejestrowano w pierwszej połowie lutego oraz w grudniu – okres ten charakteryzował się bardzo niskimi temperaturami, bardzo niskimi prędkościami wiatru (cisze), wysokim ciśnieniem atmosferycznym oraz brakiem opadów.

Największą częstość przekroczeń normatywnego poziomu średniodobowego stwierdzono w kotlinach górskich (Nowa Ruda, Jelenia Góra, Szczawno-Zdrój), w Legnicy i we Wrocławiu.

Pył zawieszony PM_{2,5}

Poziom zanieczyszczenia powietrza pyłem zawieszonym PM_{2,5} ze względu na ochronę zdrowia ludzi ocenia się w odniesieniu do:

- średniorocznego poziomu dopuszczalnego – 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, którego termin osiągnięcia mija w 2015 roku;
- średniorocznego poziomu docelowego – 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, którego termin osiągnięcia minął w 2010 roku;
- pułapu stężenia ekspozycji – 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, którego termin osiągnięcia mija w 2015 roku (norma dla kraju, miast > 100 000 mieszkańców oraz aglomeracji). Ocenę dotrzymania pułapu stężenia ekspozycji dokonuje się osobno dla każdego miasta i aglomeracji, poprzez porównanie wskaźnika średniego narażenia (WŚN) właściwego dla danego miasta i aglomeracji z pułapem stężenia ekspozycji.

Pomiary pyłu zawieszonego PM_{2,5} w 2012 roku wykazały przekroczenie normy średniorocznej we Wrocławiu i w Legnicy oraz przekroczenie pułapu stężenia ekspozycji we Wrocławiu, Legnicy i Wałbrzychu.

W 2012 roku na terenie województwa dolnośląskiego eksploatowano 5 stanowisk pomiarowych poziomu pyłu zawieszonego PM_{2,5} w powietrzu, który obecnie uważany jest za największe zagrożenie dla zdrowia ludzi. Stacje: we Wrocławiu przy ulicy Na Grobli, w Legnicy i w Wałbrzychu należą do stacji, w których od początku 2010 roku prowadzone są pomiary pyłu PM_{2,5} na potrzeby wyznaczenia, a następnie monitorowania tzw. wskaźników średniego narażenia (WŚN). Wskaźnik ten jest 3-letnią średnią kroczącą obliczaną z 3 lat poprzedzających rok wykonania oceny i służy do monitorowania redukcji poziomu stężenia pyłu zawieszonego PM_{2,5} na poziomie tła miejskiego, na gęsto zaludnionych obszarach miejskich kraju. Na podstawie wyliczonej wartości WŚN dla każdego miasta ocenia się dotrzymanie pułapu stężenia ekspozycji. Tak jak w przypadku pyłu PM₁₀, wyniki pomiarów pyłu PM_{2,5} wskazują na źródła grzewcze jako główną przyczynę ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza

Średnie w sezonie grzewczym w stacji komunikacyjnej we Wrocławiu przy alei Wiśniowej oraz w stacji pozamiejskiej w Osieczowie były ponad 2-krotnie, a w pozostałych stacjach ponad 3-krotnie wyższe niż w sezonie pozagrzewczym.

Pomiary pyłu PM_{2,5} prowadzone w latach 2010-2012 wykazały zmniejszenie się poziomu stężeń pyłu PM_{2,5} w powietrzu.

Skład chemiczny pyłu zawieszonego PM₁₀ i PM_{2,5}

Metale w pyle PM₁₀

Monitoring zanieczyszczenia powietrza metalami ciężkimi prowadzony jest poprzez oznaczanie zawartości metali w pyle zawieszonym PM₁₀. Oznaczane metale to: ołów, arsen, kadm, nikiel.

Poziom zanieczyszczenia powietrza metalami ze względu na ochronę zdrowia ludzi ocenia się w odniesieniu do:

- średniorocznego poziomu dopuszczalnego ołowiu: 0,5 µg/m³;
- średniorocznego poziomu docelowego arsenu: 6 ng/m³;
- średniorocznego poziomu docelowego kadmu: 5 ng/m³;
- średniorocznego poziomu docelowego niklu: 20 ng/m³.

Powyższe poziomy docelowe metali powinny zostać osiągnięte do 2013 roku. W 2012 roku stężenia średnioroczne ołowiu, kadmu, niklu we wszystkich punktach pomiarowych występowały na poziomie niższym od dopuszczalnego.

Stężenia średnioroczne w większości stanowisk pomiarowych notowano na bardzo niskim poziomie:

- ołów w pyle PM₁₀: 1-16% normy;
- kadm w pyle PM₁₀: 6-28% normy;
- nikiel w pyle PM₁₀: 3-15% normy.

W 2012 roku stwierdzono przekroczenia średniorocznego poziomu docelowego arsenu w pyle PM₁₀ w Legnicy: 115% normy przy ulicy Porazińskiej i 129% normy przy alei Rzeczypospolitej. W pozostałych stacjach stężenia arsenu kształtowały się na poziomie 14-98% normy. Najwyższe stężenia metali występowały na terenie powiatu głogowskiego, m. Legnica, m. Polkowice oraz w Nowej Rudzie.

Węglowodory w pyle PM₁₀

W 2012 roku wystąpiło **przekroczenie poziomu docelowego B(a)P we wszystkich stacjach pomiarowych**. Notowane wielkości stężeń średniorocznych kształtowały się w zakresie od 122% w Czerniawie do 1355% normy Nowej Rudzie przy ulicy Srebrnej. Zawartość benzo(a)pirenu w sumie

oznaczanych WWA stwierdzono na poziomie 19-29%. O wysokim średniorocznym poziomie benzo(a)pirenu zadecydowały bardzo wysokie stężenia rejestrowane w sezonie grzewczym.

Podobnie jak w przypadku dwutlenku siarki, poziom stężeń tego zanieczyszczenia jest silnie zależny od stopnia intensyfikacji procesów grzewczych (kilkunastokrotnie wyższe stężenia w sezonie grzewczym). Pomiary w stacjach w Nowej Rudzie, Szczawnie-Zdroju i w Zgorzelcu wykazały, że nawet w sezonie pozagrzewczym poziom B(a)P jest wyższy od normy średniorocznej.

Skład chemiczny pyłu PM_{2,5}

W 2012 roku w ramach zadania „Analiza stanu zanieczyszczenia powietrza pyłem PM₁₀ i PM_{2,5} z uwzględnieniem składu chemicznego pyłu i źródeł naturalnych, w stacji tła regionalnego w Osieczowie” wykonywane były pomiary składu chemicznego pyłu PM_{2,5} obejmujące:

- wybrane kationy: amonowy NH_4^+ , sodu Na^+ , wapnia Ca^{2+} , potasu K^+ , magnezu Mg^{2+} ;
- aniony: siarczanowy SO_4^{2-} , azotanowy NO_3^- , chlorki Cl^- ;
- węgiel organiczny (OC);
- węgiel elementarny (EC).

W składzie pyłu dominują składniki emisji pierwotnej: związki węgla (węgiel organiczny i elementarny). Stwierdzono znaczący udział wtórnego aerozolu nieorganicznego siarczanów i azotanów, związków amonowych – powiązanych z emisją pierwotną (z energetyki węglowej i transportu).

Pomiary stężeń i klasyfikacja stref

Oceny i wynikające z nich działania odnoszone są do jednostek terytorialnych nazywanych strefami, obejmujących obszar całego kraju.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 roku w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz.U. 2012.914), dla wszystkich zanieczyszczeń uwzględnianych w ocenach jakości powietrza (dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenki azotu, tlenek węgla, benzen, ozon, pył zawieszony PM₁₀, zawartość ołowiu, arsenu, kadmu, niklu i benzo(a)pirenu w pyłe PM₁₀ oraz pył zawieszony PM_{2,5}) obowiązuje następujący podział kraju na strefy:

- aglomeracja o liczbie mieszkańców powyżej 250 tys.;
- miasto (niebędące aglomeracją) o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys.;
- pozostały obszar województwa, niewchodzący w skład aglomeracji i miast powyżej 100 tys. mieszkańców (strefa dolnośląska).

Województwo dolnośląskie zostało podzielone na 4 strefy, które przedstawia rysunek 35.



Rysunek 41. Podział stref dla celów ochrony jakości powietrza w województwie dolnośląskim

Źródło: Opracowanie własne.

Hałas

Hałas jest to niepożądany lub szkodliwy dźwięk spowodowany ludzką działalnością, należy on do najbardziej dokuczliwych problemów środowiska związanych z rozwojem cywilizacji. Ze względu na szybko wzrastającą liczbę pojazdów samochodowych i niedostateczną liczbę dróg szybkiego ruchu oraz złą jakość nawierzchni drogowych głównym obciążeniem środowiska jest przede wszystkim hałas wytwarzany przez transport samochodowy. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Europy dotycząca oceny i zarządzania hałasem środowiskowym COM(2000)468 traktuje hałas jako zanieczyszczenie, wobec którego należy przyjmować takie same ogólne zasady, obowiązki i formy postępowania jak wobec pozostałych zanieczyszczeń i związanych z nimi dziedzin ochrony środowiska. Wprowadzona w dniu 1 października 2001 roku ustawa Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2008.25.150 ze zm.), której ostateczny kształt został oparty o wyżej wymienioną dyrektywę, jest świadectwem dostosowywania prawa krajowego do standardów obowiązujących w UE.

Aktualnie obowiązującym aktem prawnym normującym dopuszczalne poziomy hałasu jest Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 roku (Dz.U. 2012.1109). Wartości te muszą stanowić bezwzględnie przestrzeganą normę w odniesieniu do nowo planowanych terenów.

Wartości poziomów dopuszczalnych zależne są od funkcji urbanistycznej, jaką spełnia dany teren. Dla terenów wymagających intensywnej ochrony przed hałasem określone są najniższe

poziomy dopuszczalne, natomiast dla terenów, gdzie ochrona przed hałasem nie jest zagadnieniem krytycznym, poziomy dopuszczalne są najwyższe.

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu w 2011 roku objął badaniami wybrane obszary powiatów wrocławskiego, lubińskiego, milickiego, jeleniogórskiego, złotoryjskiego oraz zgorzeleckiego. Badania dotyczyły klimatu akustycznego wokół dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych oraz ulic w obszarach zabudowanych. Wyniki przeprowadzonych badań wykazały we wszystkich punktach przekroczenia równoważnego poziomu hałasu dla pory dnia (60 dB) odpowiedniego dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, a w jednym przypadku wartość dopuszczalną przyjętą dla terenów zabudowy jednorodzinnej (55 dB). Największe przekroczenia stwierdzono:

- na drodze krajowej nr 3 (Lubin – Legnica) w Karczowiskach (75,3 dB);
- na trasie Wrocław – Opole w Siechnicach (73,7 dB);
- na drodze krajowej nr 35 (Wrocław – Świdnica) w Gniechowicach (73,7 dB);
- na drodze krajowej nr 94 na trasie Wrocław – Lubin w Gogołowicach (73,5 dB).

Najmniejsze przekroczenia wystąpiły w Lubinie na ulicy Legnickiej (60,7 dB). W stosunku do obowiązujących norm poziom równoważny dźwięku L_{Aeq} dla 16 godzin dnia przekraczał wartość dopuszczalną o 0,7-15,3 dB.

Na 26,2% przebadanych odcinków dróg obliczone wartości L_{Aeq} przekraczały poziom 70,0 dB, traktowany jako szczególnie uciążliwy. W przypadku 10 punktów kontrolno-pomiarowych głównym czynnikiem sprawczym jest bardzo duże natężenie ruchu pojazdów samochodowych – ponad 800 pojazdów na godzinę. Nie bez znaczenia jest również fakt, że w większości przypadków teren chroniony usytuowany jest bardzo blisko drogi.

Jak wynika z Raportu o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2011 roku, po drogach województwa dolnośląskiego porusza się znacznie więcej pojazdów niż 5-6 lat temu, jednak zdecydowanie są to pojazdy emitujące hałas o niższym poziomie. Można więc wnioskować, że udział samochodów starszych niż 10 lat w ogólnym strumieniu pojazdów systematycznie się zmniejsza.

Istotny wpływ na poziom hałasu we Wrocławiu ma oddana do ruchu pod koniec sierpnia 2011 roku Autostradowa Obwodnica Wrocławia, przebiegająca częściowo w granicach administracyjnych miasta. Jest to jedna z najważniejszych inwestycji drogowych w kraju, o łącznej długości 36 km, która rozwiązała problem komunikacyjny aglomeracji wrocławskiej, przejmując najcięższy ruch tranzytowy z ulic miasta. Dzięki 7 węzłom autostradowym obwodnica ułatwia komunikację lokalną w samym Wrocławiu, zapewnia komfortowe i szybkie połączenie z: wrocławskim Portem Lotniczym, Stadionem

Miejskim, autostradą A4, ważnymi drogami krajowymi nr 5, nr 8, nr 94. Istotnym elementem inwestycji są zabezpieczenia akustyczne oraz przejścia i przepusty dla zwierząt. W ciągu Autostradowej Obwodnicy Wrocławia zaprojektowano ekrany akustyczne, które są podstawowym sposobem ograniczania zasięgu oddziaływania hałasu drogowego, dla:

- wsi: Cesarzowice i Mokronos Dolny, gmina Kąty Wrocławskie;
- osiedli mieszkaniowych na terenie m. Wrocławia: Muchobór Wielki, Żerniki;
- Pilczyc, Maślic, Rędzina, Lipy Piotrowskiej, Widawy i Polanowic;
- ogródków działkowych: „Lilie”, „Goździk”, „Aronia”, „Słonecznik”, „Liliputek”, „Wzlot” i „Zdrówko”.

Pola elektromagnetyczne

Promieniowanie elektromagnetyczne niejonizujące występuje w postaci naturalnej oraz sztucznej. Sztuczne pola elektromagnetyczne są aktywne w otoczeniu wszystkich urządzeń elektrycznych. Ich podstawowymi źródłami są:

- stacje bazowe telefonii komórkowej;
- stacje radiowe i telewizyjne;
- stacje radiolokacyjne;
- linie elektroenergetyczne wysokiego napięcia;
- urządzenia powszechnego użytku, m.in. kuchenki mikrofalowe, aparaty komórkowe.

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu w 2011 roku prowadził okresowe badania poziomów pól elektromagnetycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 listopada 2007 roku w sprawie zakresu i sposobu prowadzenia badań poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku. Do badań wytypowano piony kontrolno-pomiarowe na terenach:

- miast o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys.;
- miast o liczbie mieszkańców poniżej 50 tys.;
- na terenach wiejskich.

Badania wykazały, że w żadnym z 46 przebadanych pionów kontrolno-pomiarowych zlokalizowanych w miejscach dostępnych dla ludności nie stwierdzono przekroczeń poziomów dopuszczalnych pól elektromagnetycznych. W 22 punktach poziom pól nie przekraczał 0,1 V/m (przy 7,0 V/m wartości dopuszczalnej). Najwyższe wartości odnotowano w Zgorzelcu przy ulicy Armii Krajowej (1,18 V/m, co stanowi 16,9% wartości dopuszczalnej) i w Jeleniej Górze na Osiedlu Robotniczym (1,15 V/m – 16,4% wartości dopuszczalnej).

Stan pól elektromagnetycznych w środowisku zależy jest od gęstości infrastruktury nadawczej, od działania urządzenia nadawczego oraz od liczby rozmów prowadzonych jednocześnie przez abonentów sieci komórkowych. Analiza wykazała, że wartości pól elektromagnetycznych w centrach dużych miast są wyższe niż na terenach wiejskich.

Porównując badania wykonane w tych samych pionach pomiarowych w 2011 roku oraz w 2010 roku, zauważa się, że w większości przypadków natężenie pól elektromagnetycznych kształtuje się na podobnym poziomie, nieprzekraczającym 20% wartości.

Zasoby wodne

Zgodnie z Raportem o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2011 roku opracowanym przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu w 2012 roku, w ramach monitoringu diagnostycznego wód powierzchniowych w 2011 roku, badania prowadzone były w 19 punktach pomiarowo-kontrolnych (ppk). Na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono, że:

- na rzece Orlicy odnotowano bardzo dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny;
- dobry stan, potencjał ekologiczny występuje na rzece Widawie i Odrze, lecz pod względem chemicznym sklasyfikowano je poniżej stanu dobrego;
- dominującym stanem ekologicznym jest potencjał umiarkowany, który występuje w niemal 60% punktów;
- słaby potencjał ekologiczny odnotowano w trzech punktach pomiarowo-kontrolnych: na Bystrzycy Dusznickiej na ujściu do Nysy Kłodzkiej, na Ścinawce powyżej Tłumaczowa oraz na Ślęzie powyżej Cukrowni Łągiwniki.

W 2011 roku monitoring operacyjny prowadzony był w 120 punktach pomiarowo-kontrolnych. Przeprowadzona ocena stanu ekologicznego wykazała, że:

- bardzo dobry stan ekologiczny zarejestrowano w 16% badanych punktów i dotyczyło to głównie górskich odcinków rzek, na których zlokalizowane są ujścia wód przeznaczonych do zaopatrzenia ludności w wodę do picia;
- dobrym potencjałem ekologicznym charakteryzują się: Odra na całym badanym odcinku, część Widawy, Baryczy i Kaczawy, Polska Woda i Jaskówka; wody w zbiorniku Sosnówka i kilku innych mniejszych ciekach – Kamiennej, Miłoszowickim Potoku i Kanale Południowym;
- najgorsze warunki – tam, gdzie odnotowano słaby stan parametrów biologicznych – występują na mniejszych rzekach, przyjmujących znaczny ładunek zanieczyszczeń lub przepływających przez tereny o nieuporządkowanej gospodarce wodno-ściekowej: Trzcianie (przepływa przez pola irygowane Wrocławia) i Lutyni, Bożkowskim Potoku,

Jodłówce, Budzówce, Ślęzie, Pawłówce i Zimnicy. Ponadto za zaskakujący uznano słaby stan ekologiczny rzek Ścinawki i Bystrzycy Dusznickiej na ujściu do Nysy Kłodzkiej, pomimo że gospodarka wodno-ściekowa w tych zlewniach wydaje się uporządkowana.

Wody podziemne

Zgodnie z Raportem o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2011 roku opracowanym przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu w 2012 roku badania stanu chemicznego jednolitych części wód podziemnych w województwie dolnośląskim w 2011 roku prowadzono w ramach:

- monitoringu diagnostycznego, który obejmował wszystkie jednolite części wód podziemnych; na podstawie wyników z badań przeprowadzonych w ramach tego monitoringu stwierdzono, że: 74% badanych wód to wody o dobrym stanie chemicznym (klasy I-III) oraz 26% badanych wód to wody o słabym stanie chemicznym (klasy IV-V);
- monitoringu operacyjnego, obejmującego:
 - 1) jednolite części wód podziemnych (JCWPd) o statusie zagrożonych nieosiągnięciem dobrego stanu chemicznego; monitoring prowadzony był na obszarze JCWPd nr 88 i 89; na podstawie przeprowadzonych badań wszystkie wody zaliczono do wód o dobrym stanie chemicznym (klasy I-II);
 - 2) płytkie wody podziemne zlokalizowane na obszarach szczególnie narażonych na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych, ze względu na wysokie stężenie związków azotu w wodach powierzchniowych; za potencjalnie zagrożone uznano płytkie wody podziemne, występujące w zlewni rzeki Orla, a monitoring realizowany w 4 punktach na obszarze JCWPd nr 74 nie wykazał stężeń azotu powyżej 50 mg/l; stężenia azotanów kształtowały się w granicach od <0,5 mg/l do 1,93 mg/l;
 - 3) wody podziemne reprezentujące słaby stan chemiczny; monitoring ten realizowany był w punktach na obszarze JCWPd nr 71, 74, 90, 91, 112 w zakresie badań ograniczonych do wskaźników, w przypadku których stwierdzono przekroczenia w latach poprzednich; ocena wód badanych w I półroczu wykazała, że 70% wód należy do wód o dobrym stanie chemicznym (klasy I-III), 30% stanowiły wody klasy IV o niezadowalającej jakości, w II półroczu stwierdzono wzrost ilości wód o dobrym stanie chemicznym do 80%, wody klasy IV stanowiły odpowiednio 20%, nie stwierdzono występowania wód złej jakości (klasa V); wskaźnikami obniżającymi jakość były podwyższone stężenia żelaza, potasu, siarczanów, WWA, NH₄ oraz obniżony odczyn;

- 4) wody podziemne na obszarach bezpośrednio zagrożonych zanieczyszczeniami, tj. wokół obiektów narażonych na bezpośrednie oddziaływanie zanieczyszczeń komunalnych i przemysłowych oraz wokół obiektów stanowiących potencjalne źródło zagrożenia; badaniami objęto 20 obiektów w 66 ppk, wyniki analiz wskazują na przewagę wód o słabym stanie chemicznym (klasy IV i V) – 59,1% próbek, nad wodami o dobrym stanie chemicznym (klasy I, II i III) – 40,9% próbek; występowanie wód w dobrym stanie chemicznym stwierdzono w otoczeniu 4 obiektów, wokół pozostałych obiektów występowały wody o słabym stanie chemicznym.

Obiekty i obszary prawnie chronione

Ochronie najcenniejszych pod względem przyrodniczym i krajobrazowym obszarów służy regionalny system obszarów chronionych. Obszary chronione zajmują obecnie 18,2% powierzchni województwa dolnośląskiego, co stanowi po województwie łódzkim najniższą wartość w kraju (średnia dla Polski to 32,3%). Dane te nie uwzględniają powierzchni obszarów Natura 2000, które częściowo pokrywają się z istniejącymi obszarowymi formami ochrony przyrody lub nakładają się na siebie.

Przy uwzględnieniu powierzchni 46 obszarów Natura 2000, nieobjętych przy tym żadną inną formą ochrony, ogólna powierzchnia terenów chronionych w województwie wynosi około 35%. Obszarów, których cele ochronne dotyczą jedynie gatunków i siedlisk ważnych z punktu widzenia Unii Europejskiej, nie można traktować jako wystarczającego narzędzia dla ochrony walorów przyrodniczych i krajobrazowych regionu. Niezbędne jest zatem konsekwentne powiększanie miejsc regionalnego systemu ochrony przyrody i krajobrazu. System przyrodniczych obszarów chronionych województwa dolnośląskiego obejmuje:

- 2 parki narodowe: Karkonoski Park Narodowy, Park Narodowy Gór Stołowych;
- 66 rezerwatów przyrody (do najcenniejszych należą: Jaskinia Niedźwiedzia, Torfowiska Doliny Izery, Śnieżnik Kłodzki, Łacha Jelcz, Łąka Sulistrowicka, Uroczysko Wrzosa, Stawy Milickie);
- 12 parków krajobrazowych (PK Dolina Baryczy, PK Dolina Jezierzycy, PK Dolina Bystrzycy, Ślężański PK, Śnieżnicki PK, PK Gór Sowich, PK Sudetów Wałbrzyskich, Książański PK, Rudawski PK, PK Dolina Bobru, PK Chełmy, Przemkowski PK);
- 101 obszarów Natura 2000 – tworzonych na podstawie dyrektyw ptasiej (Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków) oraz siedliskowej (Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk);
- 25 obszarów chronionego krajobrazu, stanowiących uzupełnienie regionalnego systemu ochrony przyrody, głównie w zakresie ochrony krajobrazowej;
- 14 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych;

- 122 użytki ekologiczne;
- 2 obszary chronione z uwagi na objęcie konwencją Ramsarską (torfowiska w Karkonoskim Parku Narodowym, tereny w granicach Rezerwatu Stawy Milickie w obrębie Parku Krajobrazowego Dolina Baryczy).

Dla parków narodowych oraz kilku parków krajobrazowych zostały wyznaczone otuliny, stanowiące strefę buforową wokół obszarów chronionych mającą na celu zabezpieczenie przed zagrożeniami zewnętrznymi, wynikającymi z działalności człowieka.

Parki narodowe

Z wymienionych wcześniej form ochrony przyrody najwyższą rangę ochronną mają parki narodowe.

a) Karkonoski Park Narodowy

Powierzchnia parku wynosi 5575,27 ha, a dodatkowo powierzchnia otuliny to 11 266 ha. W obrębie województwa dolnośląskiego stanowi najwyższej rangi obszar chroniony, wspólnie z czeskim Krkonošským Národním Parkiem stanowią uznany w 1992 roku przez UNESCO bilateralny rezerwat biosfery Karkonosze (Krkonoše). Podstawowym celem utworzenia parku była ochrona unikatowych w skali kraju walorów przyrodniczych i krajobrazowych, a szczególnie obszarów piętra subalpejskiego i alpejskiego;

b) Park Narodowy Gór Stołowych

Powierzchnia parku wynosi 6340,37 ha, dodatkowo powierzchnia otuliny to 10 515 ha. O jego walorach i odrębności świadczy głównie budowa geologiczna (jedyne w kraju góry płytowe) i niezwykle ukształtowanie terenu. Na terenie parku występują obszary ścisłej ochrony, między innymi: Szczeliniec Wielki, Błędne Skały, Wielkie Torfowisko Batrowskie, utworzone w celu ochrony szczególnych walorów florystycznych i krajobrazowych.

Obszary Specjalnej Ochrony ptaków Natura 2000 wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 roku w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz.U. z dnia 4 lutego 2011 roku nr 25, poz. 133, ze zm.) są przedstawione w tabeli 4.

Tabela 28. Zestawienie obszarów Natura 2000 w województwie dolnośląskim

Lp.	Nazwa obszaru Natura 2000	Kod obszaru
1.	Bory Dolnośląskie	PLB020005
2.	Dolina Baryczy	PLB020001
3.	Dolina Środkowej Odry	PLB080004
4.	Góry Izerskie	PLB020009
5.	Góry Stołowe	PLB020006
6.	Grądy Odrzańskie	PLB020002
7.	Karkonosze	PLB020007
8.	Łęgi Odrzańskie	PLB020008

9.	Stawy Przemkowskie	PLB020003
10.	Sudety Wałbrzysko-Kamiennogórskie	PLB020010
11.	Zbiornik Mietkowski	PLB020004

Źródło: Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 roku w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz.U. z dnia 4 lutego 2011 roku nr 25, poz 133, ze zm.)

Tabela 5 przedstawia natomiast projektowane Specjalne Obszary Ochrony siedlisk Natura 2000 – obszary, które zostały zatwierdzone w drodze decyzji przez Komisję Europejską – Obszary mające znaczenie dla Wspólnoty (OZW).

Tabela 29. Projektowane Specjalne Obszary Ochrony siedlisk Natura 2000

Lp.	Nazwa obszaru Natura 2000	Kod obszaru
1.	Biała Łądecka	PLH020035
2.	Bierutów	PLH020065
3.	Buczyna Szprotawsko-Piotrowicka	PLH080007
4.	Bór Jodłowy w Goli	PLH020107
5.	Chłodnia w Cieszkowie	PLH020001
6.	Czarne Urwisko koło Lutyni	PLH020033
7.	Dalkowskie Jary	PLH020088
8.	Dąbrowy Janikowskie	PLH020089
9.	Dąbrowy Kliczkowskie	PLH020090
10.	Dębniańskie Mokradła	PLH020002
11.	Dobromierz	PLH020034
12.	Dolina Bystrzycy Łomnickiej	PLH020083
13.	Dolina Dolnej Baryczy	PLH020084
14.	Dolina Dolnej Kwisy	PLH020050
15.	Dolina Łachy	PLH020003
16.	Dolina Oleśnicy i Potoku Boguszyckiego	PLH020091
17.	Dolina Widawy	PLH020036
18.	Dzika Orlica	PLH020061
19.	Gałązki w Chocianowie	PLH020087
20.	Góra Wapienna	PLH020095
21.	Góry Bardzkie	PLH020062
22.	Góry Bialskie i Grupa Śnieżnika	PLH020016
23.	Góry i Pogórze Kaczawskie	PLH020037
24.	Góry Kamienne	PLH020038
25.	Góry Orlickie	PLH020060
26.	Góry Stołowe	PLH020004
27.	Góry Złote	PLH020096
28.	Grądy w Dolinie Odry	PLH020017
29.	Grodczyn i Homole koło Dusznik	PLH020039
30.	Irysowy Żagon koło Gromadzynia	PLH020051
31.	Jelonek Przemkowski	PLH080097
32.	Jodłowice	PLH020106
33.	Kamionki	PLH020005
34.	Karkonosze	PLH020006

Lp.	Nazwa obszaru Natura 2000	Kod obszaru
35.	Karszówek	PLH020098
36.	Kiełczyn	PLH020099
37.	Kopalnie w Złotym Stoku	PLH020007
38.	Kościół w Konradowie	PLH020008
39.	Kozioróg w Czernej	PLH020100
40.	Kumaki Dobrej	PLH020078
41.	Las Pilczycki	PLH020069
42.	Lasy Grędzińskie	PLH020081
43.	Leśne Stawki koło Goszcza	PLH020101
44.	Ludów Śląski	PLH020073
45.	Łąki Gór i Pogórza Izerskiego	PLH020102
46.	Łęgi koło Chałupek	PLH020104
47.	Łęgi nad Bystrzycą	PLH020103
48.	Łęgi Odrzańskie	PLH020018
49.	Masyw Chełmca	PLH020057
50.	Masyw Ślęży	PLH020040
51.	Modraszki koło Opczki	PLH020094
52.	Muszkowicki Las Bukowy	PLH020068
53.	Nowosolska Dolina Odry	PLH080027
54.	Ostoja nad Baryczą	PLH020041
55.	Ostoja nad Bobrem	PLH020054
56.	Ostoja Nietoperzy Gór Sowich	PLH020071
57.	Ostrzyca Proboszczowicka	PLH020042
58.	Panieńskie Skały	PLH020009
59.	Pasmo Krowiarki	PLH020019
60.	Pątnów Legnicki	PLH020052
61.	Piekielna Dolina koło Polanicy	PLH020010
62.	Pieńska Dolina Nysy Łużyckiej	PLH020086
63.	Przełom Nysy Kłodzkiej koło Morzyszowa	PLH020043
64.	Przełomowa Dolina Nysy Łużyckiej	PLH020066
65.	Przełomy Pełcznicy pod Książem	PLH020020
66.	Przeplatki nad Bystrzycą	PLH020055
67.	Przygiełkowiska koło Gozdnicy	PLH080055
68.	Rudawy Janowickie	PLH020011
69.	Skałki Stoleckie	PLH020012
70.	Skoroszowskie Łąki	PLH020093
71.	Stawy Karpnickie	PLH020075
72.	Stawy Sobieszowskie	PLH020044
73.	Stawy w Borowej	PLH020045
74.	Sztolnia w Młotach	PLH020070
75.	Sztolnie w Leśnej	PLH020013
76.	Torfowiska Gór Izerskich	PLH020047
77.	Torfowisko pod Zieleńcem	PLH020014
78.	Trzczańskie Mokradła	PLH020105
79.	Uroczyska Borów Dolnośląskich	PLH020072
80.	Wrzosowiska Świętoszowsko-Ławszowskie	PLH020063
81.	Wrzosowisko Przemkowskie	PLH020015

Lp.	Nazwa obszaru Natura 2000	Kod obszaru
82.	Wzgórza Kiełczyńskie	PLH020021
83.	Wzgórza Niemczańskie	PLH020082
84.	Wzgórza Strzelińskie	PLH020074
85.	Wzgórza Warzęgowskie	PLH020079
86.	Zagórzyckie łąki	PLH020053
87.	Źródlika koło Zimnej Wody	PLH020092
88.	Źródła Pijawnika	PLH020076
89.	Żerkowice-Skała	PLH020077
90.	Żwirownie w Starej Olesznie	PLH020049

Źródło: Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 roku w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz.U. z dnia 4 lutego 2011 roku nr 25, poz 133, ze zm.)

Regionalny system obszarów chronionych jest w województwie słabo rozbudowany (pod względem powierzchniowy Dolny Śląsk zajmuje jedną z najniższych pozycji w kraju). System ten służy ochronie najcenniejszych pod względem przyrodniczym i krajobrazowym obszarów, a jego najważniejszymi elementami są: parki narodowe, parki krajobrazowe, rezerваты przyrody, obszary Natura 2000 (ochrona gatunków i siedlisk ważnych z punktu widzenia Unii Europejskiej). Obszary o niższej randze ochronnej, jak obszary chronionego krajobrazu, pełnią najczęściej funkcję korytarzy ekologicznych. Parki narodowe i rezerваты, w których ochrona przyrody ma priorytet nad innymi działaniami człowieka, zajmują jedynie 1,2% powierzchni województwa.



**DOLNY
ŚLĄSK**

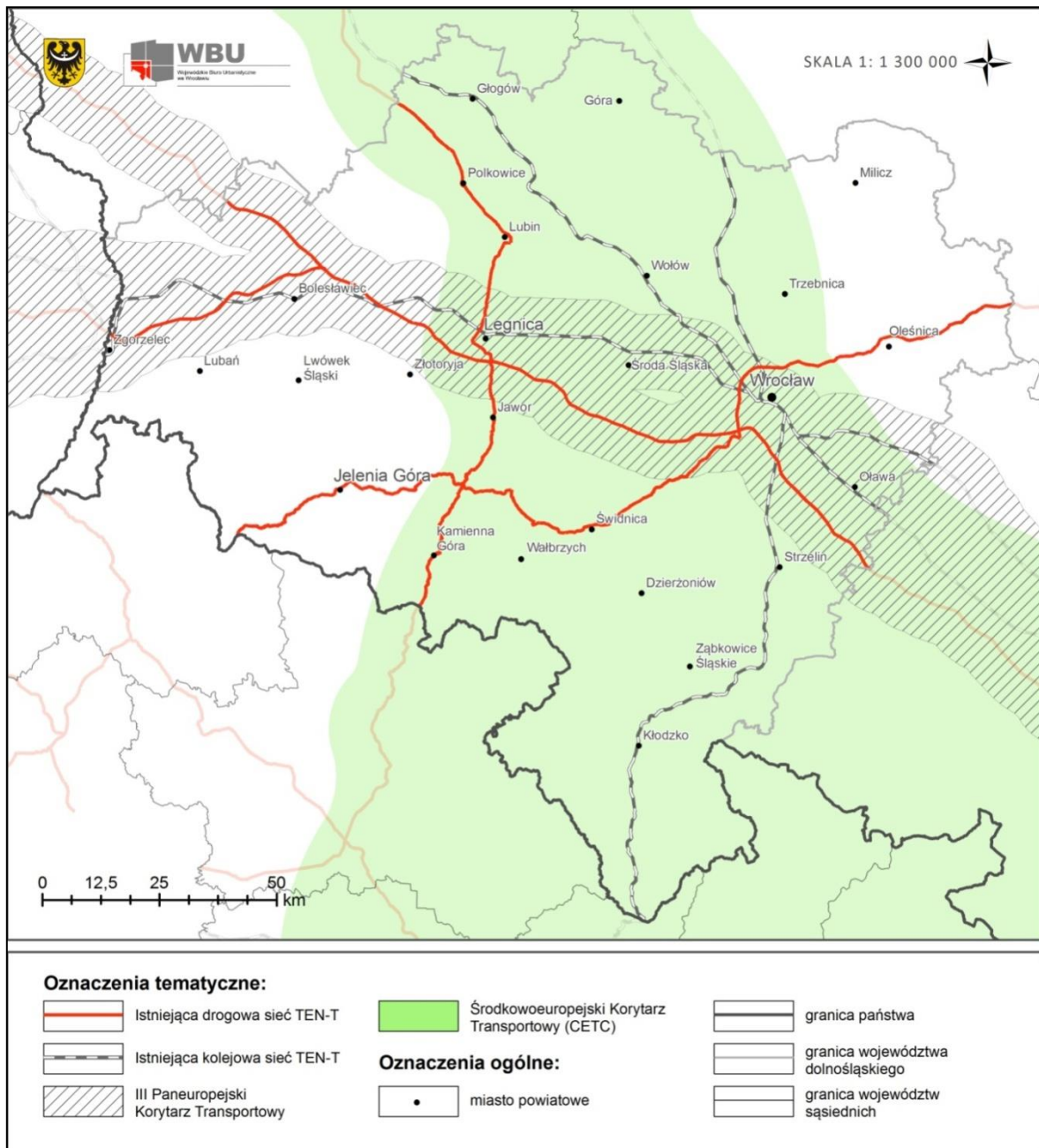
**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO**

ZAŁĄCZNIKI 9-15

SPIS TREŚCI

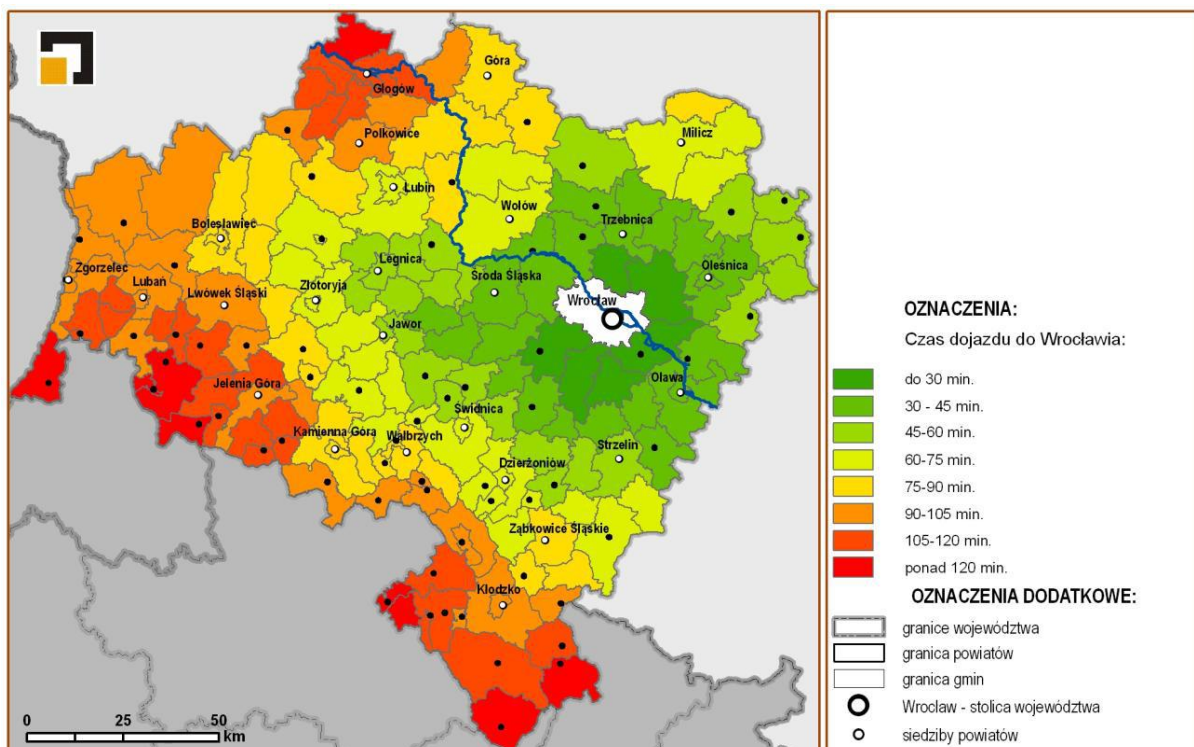
Załącznik nr 9. Infrastruktura transportowa	
Załącznik nr 10. Przewozy kolejowe	
Załącznik nr 11. Taryfy w transporcie autobusowym.....	
Załącznik nr 12. Taryfy w transporcie kolejowym	
Załącznik nr 13. Ocena i prognozy potrzeb transportowych.....	
Załącznik nr 14. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	
Załącznik nr 15. System informacji pasażerskiej	

Załącznik nr 9. Infrastruktura transportowa



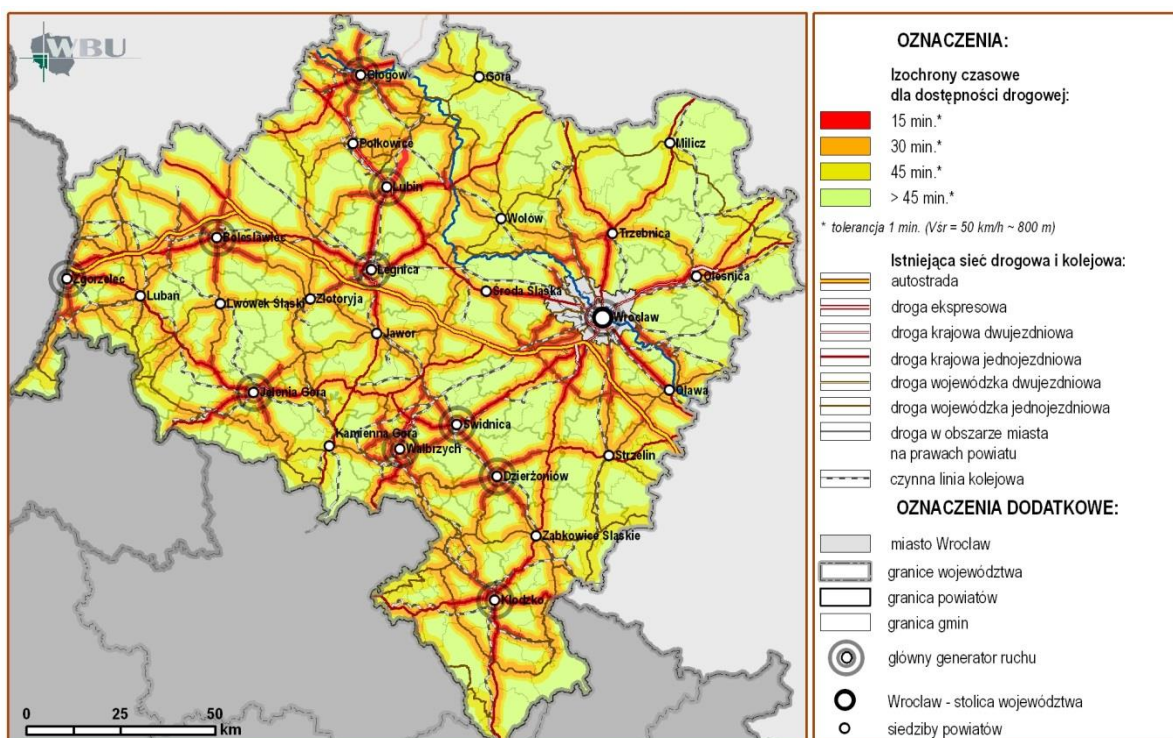
Rysunek 42. Sieć TEN-T na terenie województwa dolnośląskiego wraz z przebiegiem korytarzy transportowych

Źródło: opracowanie własne



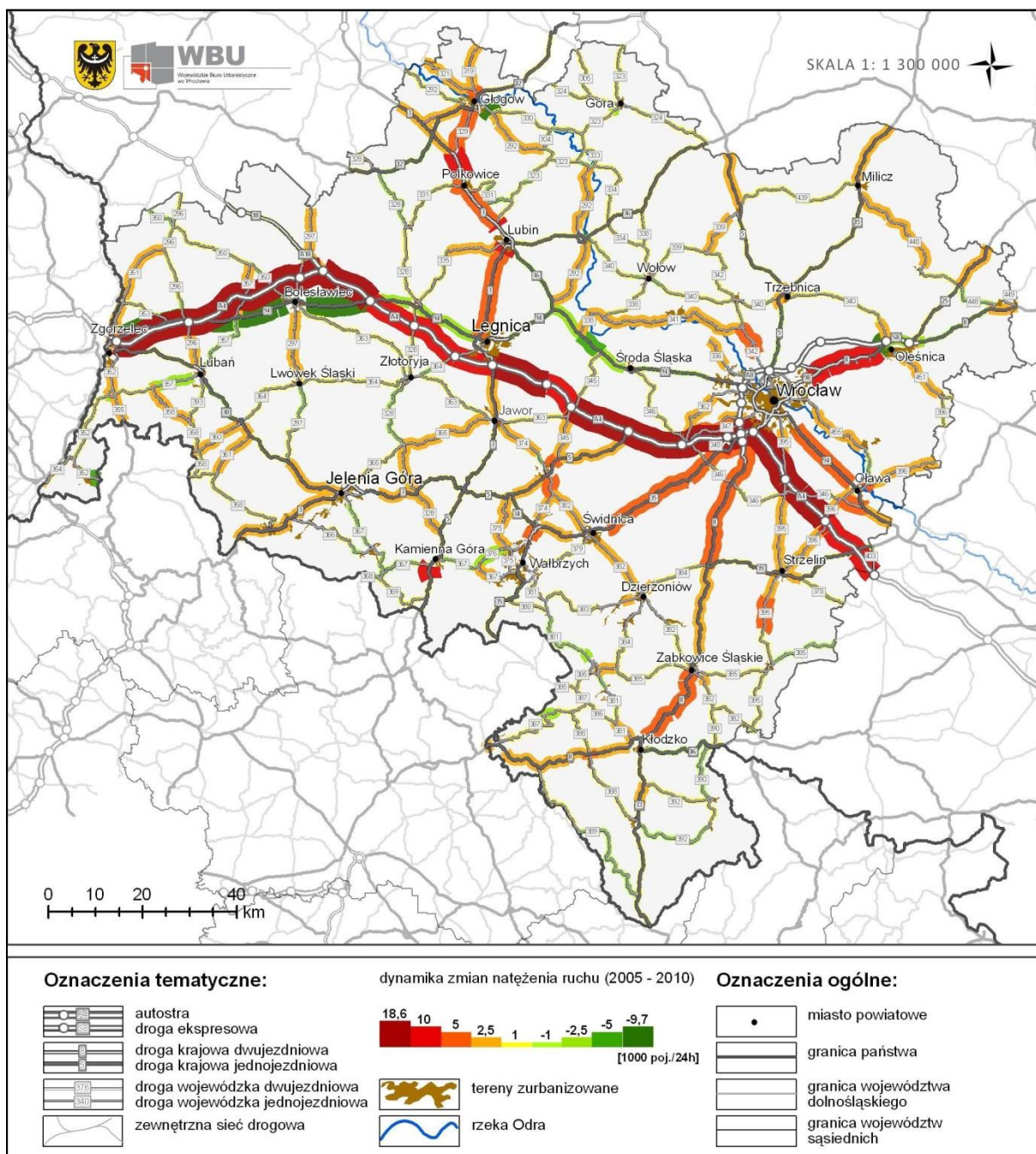
Rysunek 43. Wstępna delimitacja obszarów o najbliższej dostępności drogowej do Wrocławia

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, Perspektywa 2020



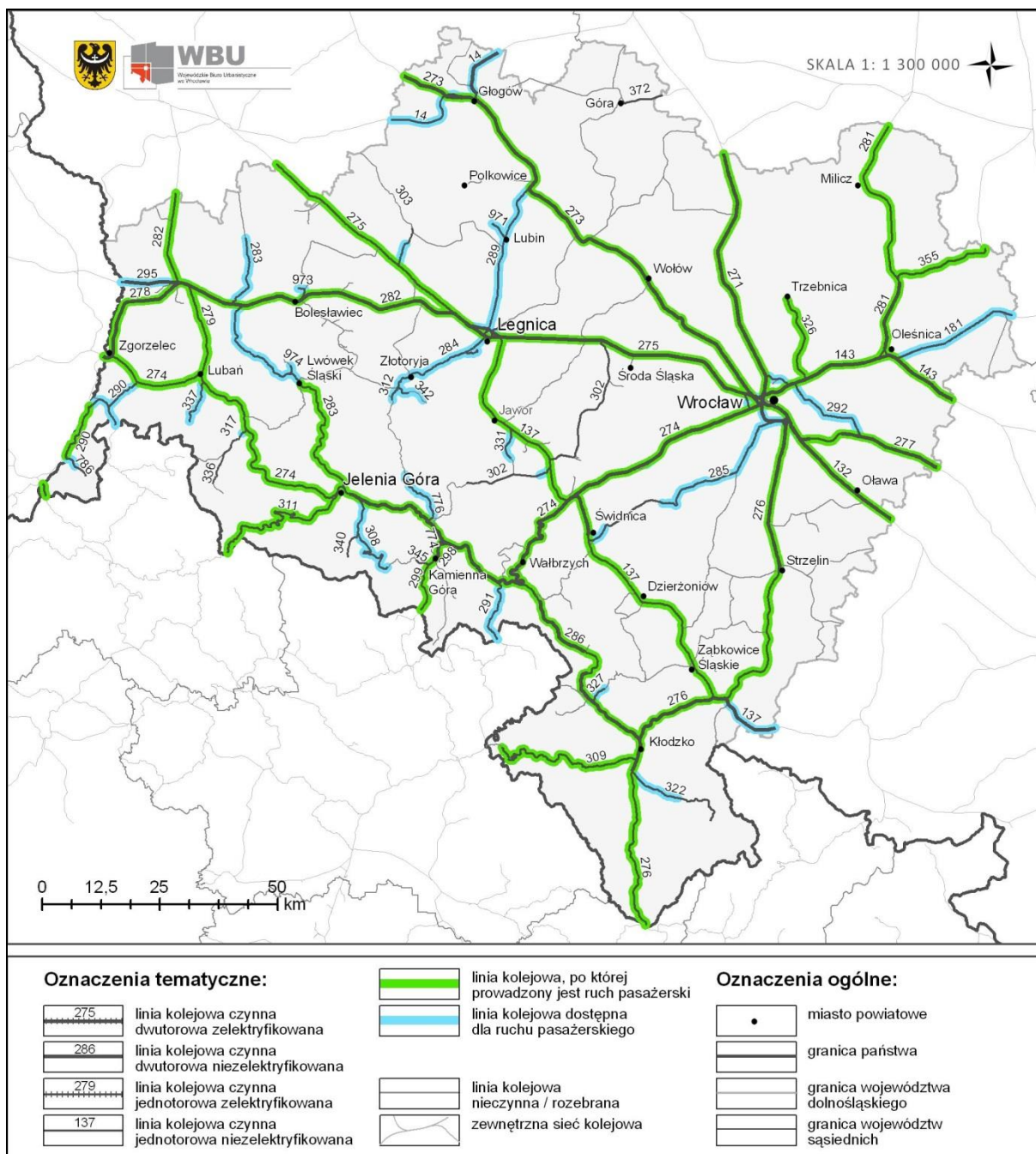
Rysunek 44. Analiza dostępności wewnętrznej Dolnego Śląska określona na podstawie sieci dróg krajowych i wojewódzkich

Źródło: Wytyczne kierunkowe do kształtowania sieci drogowej i kolejowej w województwie dolnośląskim, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne, Wrocław



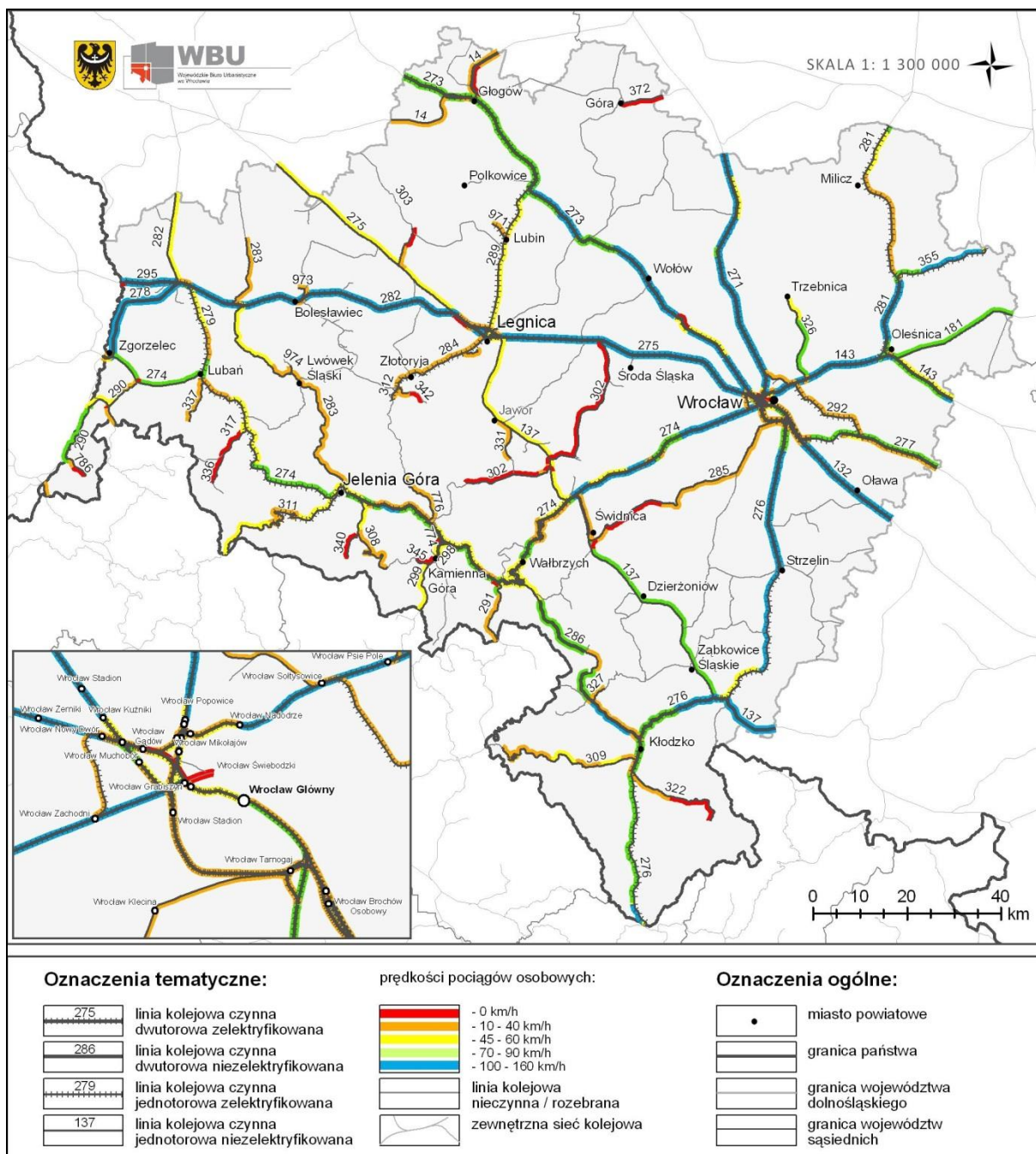
Rysunek 45. Dynamika zmian natężenia ruchu w latach 2005-2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z GPR 2005 i GPR 2010



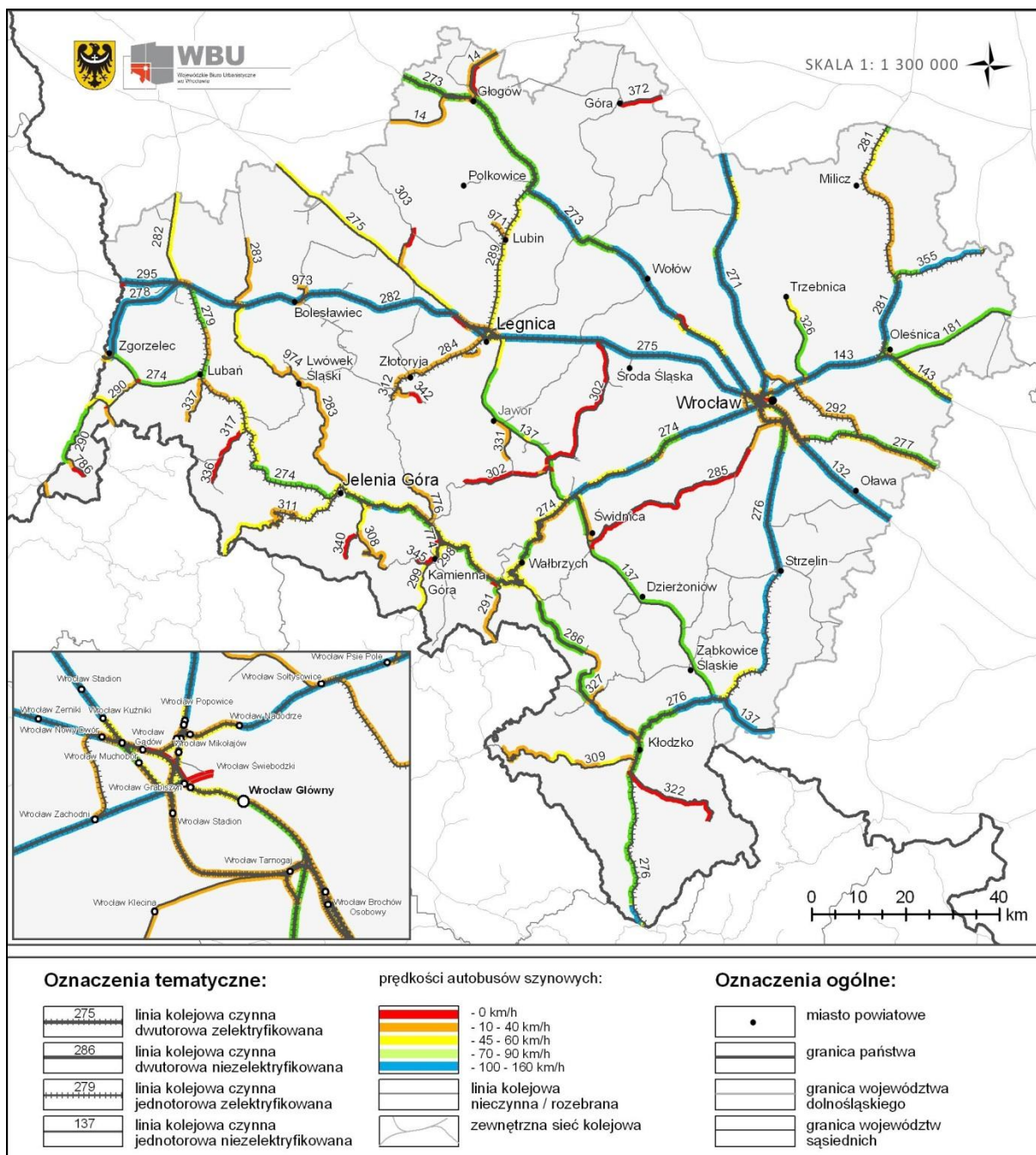
Rysunek 46. Sieć kolejowa na terenie województwa dolnośląskiego dostępna dla ruchu pasażerskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012 PKP PLK S.A.



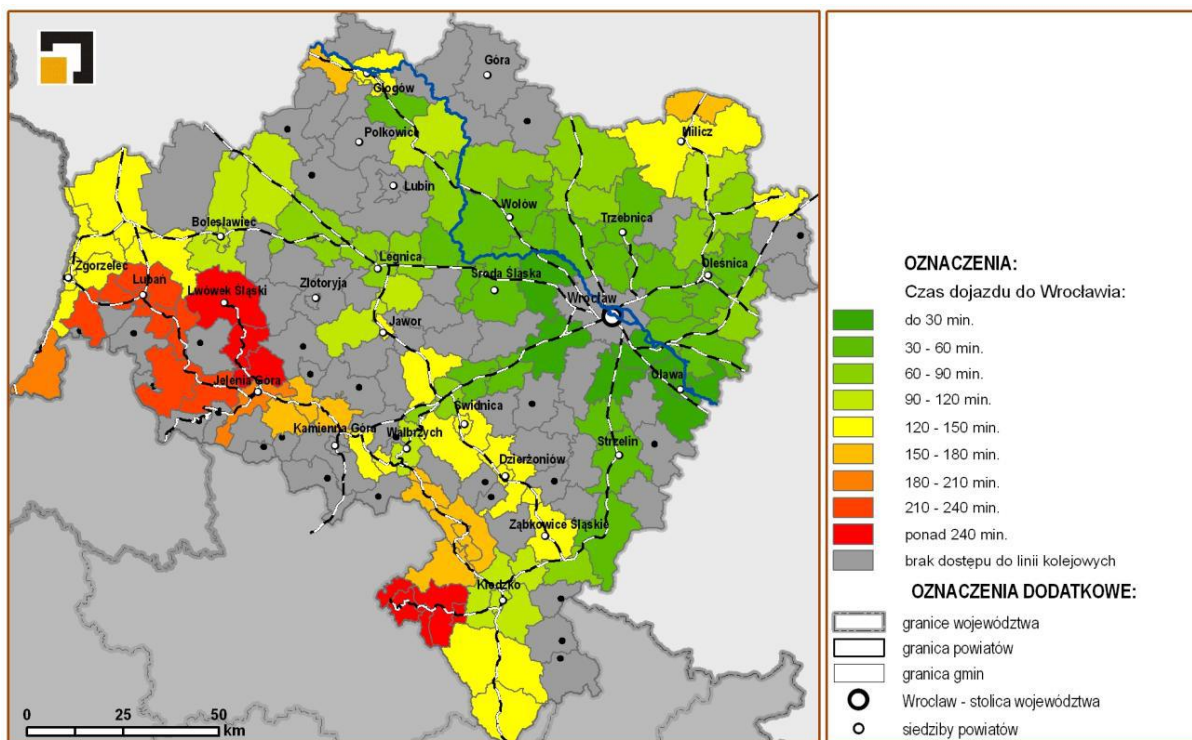
Rysunek 47. Maksymalne prędkości dla pociągów pasażerskich

Źródło: opracowanie własne na podstawie Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012 PKP PLK S.A.



Rysunek 48. Maksymalne prędkości dla autobusów szynowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012 PKP PLK S.A.



Rysunek 49. Wstępna delimitacja obszarów o najniższej dostępności kolejowej do Wrocławia

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, Perspektywa 2020

Tabela 30. Linie kolejowe znaczenia międzynarodowego przebiegające przez województwo dolnośląskie

Linia	Przebieg (odcinek wchodzący w skład ciągu)	Długość odcinka	Tylko w ruchu tow.
E-30		209,043	
274	Wrocław Świebodzki – Zgorzelec (granica PL/DE – Zgorzelec)	1,102	
278	Węgliniec – Zgorzelec (cały)	26,532	
282	Miłkowice – Żary (Miłkowice – Węgliniec)	61,501	
296	Wielkie Piekary – Miłkowice	12,685	T
275	Wrocław Muchobór – Gubinek (Wrocław Muchobór – Miłkowice)	69,317	
273	Wrocław Główny – Szczecin Gł.(Wrocław Główny – Wrocław Muchobór)	5,255	
132	Bytom – Wrocław Główny (granica województwa – Wrocław)	32,651	
CE-30		221,802	
274	Wrocław Świebodzki – Zgorzelec (granica PL/DE – Zgorzelec)	1,102	
278	Węgliniec – Zgorzelec (cały)	26,532	
282	Miłkowice – Żary (Miłkowice – Węgliniec)	61,501	
275	Wrocław Muchobór – Gubinek (Wrocław Muchobór – Miłkowice)	69,317	

296	Wielkie Piekary – Miłkowice	12,685	T
758	Wrocław Stadion – Wrocław Muchobór (cały)	3,198	T
349	Święta Katarzyna – Wrocław Kuźniki (Wrocław Brochów – Wrocław	11,683	T
764	Siechnice – Wrocław Brochów (cały)	3,450	T
277	Opole Groszowice – Wrocław Brochów (granica województwa –	32,334	
C-30		13,424	
295	Bielawa Dolna – Węgliniec (cały)	13,424	T
E-59		93,587	
271	Poznań Główny – Wrocław Główny (granica województwa –	59,693	
132	Bytom – Wrocław Główny (granica województwa – Wrocław	33,894	
CE-59		165,505	
273	Wrocław Główny – Szczecin Główny (granica województwa –	114,840	
758	Wrocław Stadion – Wrocław Muchobór (cały)	3,198	T
349	Święta Katarzyna – Wrocław Kuźniki (Wrocław Brochów – Wrocław Stadion)	11,683	T
764	Siechnice – Wrocław Brochów (cały)	3,450	T
277	Opole Groszowice – Wrocław Brochów (granica województwa –	32,334	
C-59/1		66,27	
282	Miłkowice – Żary (Węgliniec – granica województwa)	20,499	
278	Węgliniec – Zgorzelec (Węgliniec – Zgorzelec Miasto podg)	24,555	
778	Krysin – Zgorzelec Miasto podg (cały)	1,167	
274	Wrocław Świebodzki – Zgorzelec (Studniska - Krysin)	6,829	
779	Studniska – Las (cały)	0,819	T
290	Mikułowa – Granica Państwa (Las – Wilka)	7,483	T
344	Wilka – Zawidów Wilka – Granica Państwa (cały)	4,918	T
C-59/2		134,767	
765	Wrocław Brochów – Lamowice (cały)	4,260	T
276	Wrocław Główny – Międzyzlesie (Lamowice – granica PL/CZ)	130,507	

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 31. Kolejowe przejścia graniczne na terenie województwa dolnośląskiego

L.p	Nazwa przejścia	Nr linii kolejowej	Stan
1	Węglińiec – Horka	275	otwarte, ruch towarowy
2	Zgorzelec – Görlitz	298	otwarte, ruch pasażerski i towarowy
3	Międzylesie – Lichkov	276	otwarte, ruch pasażerski i towarowy
4	Mieroszów – Meziměstí	291	otwarte, ruch towarowy
5	Kamienna Góra – Kralovec	299	otwarte, sezonowy ruch pasażerski, ruch towarowy
6	Szklarska Poręba Górna – Harrachov	311	otwarte, ruch pasażerski
7	Zawidów – Černousy	344	otwarte, ruch towarowy
8	Tłumaczów – Otovice	-	nieczynne, linia rozebrana
9	Pobiedna – Jindřichovice pod	-	nieczynne, linia rozebrana
10	Kudowa Słone – Náchod	-	nieczynne, linia rozebrana

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 32. Długości linii kolejowych na terenie Dolnego Śląska

Lp.	linia	skąd	dokąd	od	do	długość	czynne	nieczynne	tylko towarowy	ruch pasażerski
1	14	Łódź Kaliska	Zasieki /gr. państwa/	gr.woj.	gr.woj	35,950	35,950	0	35,950	0
2	132	Bytom	Wrocław	gr.woj.	Wrocław Gł	32,651	32,651			32,651
3	137	Katowice	Legnica	gr.woj.	Legnica	119,810	119,810			119,810
4	143	Kalety	Wrocław Mikołajów	gr woj.	Wrocław Mikołajów	46,140	46,140			46,140
5	181	Herby Nowe	Oleśnica	gr.woj.	Oleśnica	28,368	7,109	21,259	7,109	0
6	271	Wrocław Główny	Poznań	Wrocław Gł.	gr.woj.	59,693	59,693			59,693
7	273	Wrocław Główny	Szczecin Główny	Wrocław Gł	gr.woj	114,840	114,840			114,840
8	274	Wrocław Świebodzki	Zgorzelec /gr. Państwa/	cała		202,535	200,972	1,563		200,972
9	275	Wrocław Muchobór	Gubinek /gr państwa/	Wrocław Much.	gr.woj.	107,340	107,340			107,340
10	276	Wrocław Główny	Międzyzlesie /gr. państwa/	cała		136,064	136,064			136,064
11	277	Opole Groszowice	Wrocław Brochów	gr.woj.	Wrocław Brochów	32,334	32,334			32,334
12	278	Węglińiec	Zgorzelec	cała		26,532	26,532			26,532
13	279	Lubań Śl.	Węglińiec	cała		21,059	21,059			21,059
14	281	Oleśnica	Chojnice	Oleśnica	gr.woj	55,930	55,930			55,930
15	282	Miłkowice	Żary	Miłkowice	gr.woj	82,000	82,000			82,000
16	283	Jelenia Góra	Ławszowa	cała		77,526	77,526		44,890	32,636
17	284	Legnica	Jerzmanice Zdrój	cała		24,276	24,276		24,276	0
18	285	Wrocław Główny	Świdnica Kraszowice	cała		60,752	48,160	12,592	48,160	0
19	286	Kłodzko Główne	Wałbrzych Główny	cała		50,990	50,990			50,990
20	289	Legnica	Rudna Gwizdanów	cała		39,065	39,065		39,065	0
21	290	Mikułowa	Krzewina Zg. /gr.państwa/	cała		19,704	18,854	0,850	15,740	3,114
22	291	Boguszów Gorce Wsch.	Mieroszów /gr.państwa/	cała		16,039	16,039		16,039	0
23	292	Jelcz Miłoszyce	Wrocław Osobowice	cała		28,773	28,773		28,773	0
24	295	Węglińiec	Bielawa Dolna /gr.państwa/	cała		13,424	13,424		13,424	0
25	296	Wielkie Piekary	Miłkowice	cała		12,684	12,684		12,684	0
26	298	Kamienna Góra	Sędziszów	cała		5,410	5,410			5,410

Lp.	linia	skąd	dokąd	od	do	długość	czynne	nieczynne	tylko towarowy	ruch pasażerski
27	299	Kamienna Góra	Lubawka gr.państwa	cała		12,794	12,794			12,794
28	302	Malczyce	Bolków	cała		56,243	23,787	32,456	23,787	0
29	303	Rokitki	Chocianów	cała		10,372	6,900	3,472	6,900	0
30	308	Ogorzelec	Jelenia Góra	cała		21,186	21,186		21,186	0
31	309	Kłodzko Nowe	Kudowa Zdrój	cała		39,967	39,967			39,967
32	311	Jelenia Góra	Szklarska P.Jakusz./gr.p./	cała		46,649	46,649			46,649
33	312	Krzeniów II	Jerzmanice Zdrój	cała		2,989	2,989		2,989	0
34	317	Gryfów Śląski	Mirsk	cała		8,763	0,927	7,836	0,927	0
35	322	Kłodzko Nowe	Stronie Śląskie	cała		26,845	12,086	14,759	12,086	0
36	324	Ręczyn /gr.państwa/	Ręczyn	cała		0,113	0,113			0,113
37	326	Wrocław Psie Pole	Trzebnica	cała		19,736	19,736			19,736
38	327	Nowa Ruda Słupiec	Ścinawka Średnia	cała		5,101	5,101		5,101	0
39	331	Jawor	Borów	cała		10,241	10,241		10,241	0
40	336	Mirsk	Świeradów Zdrój	cała		7,107		7,107		0
41	337	Lubań Śl.	Leśna	cała		10,831	10,831		10,831	0
42	340	Mysłakowice	Karpacz	cała		6,851		6,851		0
43	342	Jerzmanice Zdrój	Wilków Złotoryjski	cała		6,277		2,988	3,289	0
44	344	Wilka	Zawidów	cała		4,918	4,918		4,918	0
45	345	Kamienna Góra	Pisarzowice	cała		5,162		5,162		0
46	346	gr.państwa (Liberec)	gr.państwa (Zittau)	cała		2,759	2,759			2,759
47	348	Trzciniec Zg. /gr państwa/	gr.państwa (Zittau)	cała		0,200	0,200			0,200
48	355	Ostrów Wielkopolski	Grabowno Wielkie	gr .woj	Grab Wlk	22,041	22,041			22,041
49	349	Święta Katarzyna	Wrocław Kuźniki	cała		18,822	18,822		18,822	0
50	750	Wrocław Brochów WBA	Wrocław Stadion	cała		7,834	7,834		7,834	0
51	751	Wrocław Gądów	Wrocław Zachodni	cała		5,698	5,698		5,698	0
52	751	Wrocław Gądów	Wrocław Popowice WP3	cała		2,702	2,702		2,702	0
53	753	Wrocław Grabiszyn	Wrocław Gądów	cała		3,058	3,058		3,058	0
54	754	Wrocław Popowice WP1	Wrocław Popowice WP	cała		1,409	1,409		1,409	0
55	755	Wrocław Popowice WP	Wrocław Popowice WP3	cała		0,622	0,622		0,622	0
56	756	Wrocław Stadion	Wrocław Popowice WP2	cała		2,980	2,980		2,980	0

Lp.	linia	skąd	dokąd	od	do	długość	czynne	nieczynne	tylko towarowy	ruch pasażerski
57	757	Wrocław Świebodzki	Wrocław Muchobór	cała		4,006		4,006		0
58	758	Wrocław Stadion	Wrocław Muchobór	cała		3,198	3,198		3,198	0
59	759	Wrocław Gądów	Wrocław Nowy Dwór	cała		1,396	1,396		1,396	0
60	760	Wrocław Świebodzki	Wrocław Gądów	cała		4,127		4,127		0
61	761	Wrocław Grabiszyn	Wrocław Świebodzki WSB	cała		0,708	0,708			0,708
62	763	Wrocław Brochów WBB	Wrocław Główny WGA	cała		3,594	3,594		3,594	0
63	764	Siechnice	Wrocław Brochów WBB	cała		3,450	3,450		3,450	0
64	765	Wrocław Brochów WBB	Lamowice	cała		4,260	4,260		4,260	0
65	766	Łukanów	Dąbrowa Oleśnicka	cała		2,704	2,704			2,704
66	771	Świdnica Przedmieście	Świdnica Miasto	cała		2,499	2,499		2,499	0
67	772	Strzegom Międzyrzecze	Strzegom Miasto	cała		1,222		1,222		0
68	773	Boguszów Gorce	Boguszów Gorce Towarowe	cała		1,820		1,820		0
69	774	Marciszów Górny	Kružyn	cała		1,826		1,826		0
70	775	Jezierzany	Miłkowice	cała		3,715		3,715		0
71	776	Marciszów	Wojcieszów Górny	cała		14,490	14,490		14,490	0
72	778	Zgorzelec Miasto	Krysin	cała		1,167	1,167			1,167
73	779	Studniska	Las	cała		0,819	0,819		0,819	0
74	780	Wilka 2	Wilka 1	cała		0,715		0,715		0
suma						1875,875	1738,260	137,615	461,907	1276,353

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 33. Zestawienie linii kolejowych na terenie Dolnego Śląska będących w zarządzaniu PKP Oddział Gospodarowania Nieruchomościami

Lp.	Nr linii	Skąd	Dokąd	długość linii w km	długość odcinka rozebranego w km	ruch pasażerski rok 1980
1	262	Oława	Boreczek	25,08	25,08	
2	263	Domaniów	Wyszkowice	5,06	5,06	
3	272	Ścinawka Średnia	Tłumaczów	7,63	3,70	
4	283	Ławszowa	Świętoszów /gr. woj./	9,06		T
5	284	Lwówek Śląski	Lubomierz	15,96	15,96	
6	284	Lubomierz	Gryfów Śląski	5,95		
7	284	Mirsk	Pobiedna	7,60	7,60	
8	284	Jerzmanice Zdrój	Lwówek Śląski	24,30		T
9	285	Świdnica Kraszowice	Jedlina Zdrój	24,16		T
10	291	Wałbrzych Szczawienko	Boguszów Gorce Wschód	17,71	14,90	
11	302	Bolków	Marciszów	17,31		T
12	303	Chocianów	Niegostawice /gr.woj./	20,68		T
13	305	Grodziec Mały	Lipinka Głogowska	13,50		T
14	306	Węgliniec	Czerwona Woda	6,43	6,43	
15	308	Pisarzowice	Ogorzelec	7,89	7,89	T
16	310	Kobierzyce	Piława Górna	39,40		T
17	312	Wojcieszów Górny	Krzeniów II	19,19		T
18	314	Modła	Bolesławiec	36,05	36,05	
19	315	Malczyce	Jawor	30,36		T
20	316	Złotoryja	Rokitki	29,34	21,34	T
21	317	Syców	Bukowa Śląska /gr.woj./	15,50	15,50	T
22	318	Krzelow	Góra Śląska	37,80	37,80	
23	318	Sławęnice Górowskie	Leszno /gr .woj./	11,80	11,80	
24	320	Kondratowice	Ząbkowice Śl.	26,89		T
25	321	Grodków /gr.woj./	Głęboka Śląska	16,86	5,33	T
26	323	Nowa Wieś Grodziska	Bolesławiec Wschód	24,73	24,73	
27	327	Ząbkowice Śl.	Bielawa Zachodnia	28,16	28,16	
28	327	Ścinawka Średnia	Radków	9,42	9,42	T
29	327	Bielawa Zachodnia	Dzierżoniów Śl.	5,89	5,89	
30	330	Kamienna Góra	Okrzeszyn	21,57	14,05	
31	334	Kamieniec Ząbkowicki	Złoty Stok	11,78		T
32	335	Henryków	Ciepłowody	9,99		T
33	336	Świeradów Zdrój	Świeradów Nadleśnictwo	3,13	3,13	
34	339	Ruszów	Gozdnica /gr woj./	6,05		T
35	341	Bielawa Zachodnia /Pieszycy/	Dzierżoniów Śl.	6,12		
36	347	Malczyce	Malczyce Port	2,59		

Lp.	Nr linii	Skąd	Dokąd	długość linii w km	długość odcinka rozebranego w km	ruch pasażerski rok 1980
37	362	Rawicz /gr.woj./	Legnica	73,03		T
38	372	Bojanowo	Odrzycko /Głogów/	35,15	26,10	T
39	762	Teresin	Jeżyny	1,30	1,30	
40		Wrocław Brochów Tow.	Tarnogaj	2,89		
41		Wołów	Malczyce	24,70	24,70	
42		Radomierzyce	Radomierzyce /gr państw./	1,50	1,50	
43		Żmigród	Wąsosz	24,53	24,53	
44		Jugowice	Walim	4,69	4,69	
45		Lubin	Chocianów	28,12	28,12	T
		Razem		796,82	410,75	

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 34. Analiza linii kolejowych na obszarze województwa dolnośląskiego

Nr linii kolejowej	Przebieg na terenie województwa dolnośląskiego	Charakter linii kolejowej 1)	Punkty ciężenia 2)	Jako element linii komunikacyjnej	Linia czynna/nieczynna w ruchu pasażerskim	Linia istotna w ruchu pasażerskim o charakterze wojewódzkim
14	(Leszno) - Głogów - (Żagań)	regionalny-styczny w woj. lubuskim i wielkopolskim	Żagań, Głogów, Wschowa, Leszno	Żagań - Głogów - Leszno	Nieczynna	TAK - na odcinku Żagań - Głogów - Leszno
132	(Opole) - Oława - Wrocław	aglomeracyjny; regionalny-styczny w woj. opolskim; krajowy	Wrocław, Oława, Brzeg, Opole	Wrocław - Oława - Opole	Czynna	TAK - na odcinku Wrocław - Opole
137	(Nysa) - Ząbkowice Śl. - Świdnica - Legnica	regionalny-wojewódzki; regionalny styczny z woj. opolskim	Legnica, Jawor, Strzegom, Świdnica, Dzierżoniów, Ząbkowice Śl., Nysa	Legnica - Jawor - Strzegom - Świdnica - Dzierżoniów - Ząbkowice Śl. - Nysa	Czynna na odc. Legnica - Kamieniec Ząbkowicki; Nieczynna na odc. Kamieniec Ząbkowicki - Nysa	TAK - na odcinku Legnica - Świdnica - Kamieniec Ząbkowicki - (Nysa)
143	(Kluczbork) - Bierutów - Oleśnica - Wrocław	regionalny-wojewódzki; aglomeracyjny; regionalny-styczny z woj. opolskim	Kluczbork, Namysłów, Bierutów, Oleśnica, Długołęka	Wrocław - Oleśnica - Kluczbork	Czynna	TAK - na odcinku Wrocław - Oleśnica - Kluczbork
181	(Wieluń) - Syców - Oleśnica	regionalny-styczny w woj. wielkopolskim	Oleśnica, Syców, Kępno Wieluń	Wrocław - Oleśnica - Syców - Kępno - Wieluń	Nieczynna	TAK - na odcinku Oleśnica - Syców - Wieluń
271	(Leszno - Rawicz) - Żmigród - Wrocław	regionalny-wojewódzki; aglomeracyjny; regionalny-styczny z woj. wielkopolskim; krajowy	Wrocław, Oborniki Śląskie, Żmigród, Rawicz, Leszno	Wrocław - Rawicz - Leczno	Czynna	TAK - na odcinku Wrocław - Rawicz - Leszno
272	Ścinawka Średnia - Tłumaczów	lokalny	brak	brak	Nieczynna	NIE

Nr linii kolejowej	Przebieg na terenie województwa dolnośląskiego	Charakter linii kolejowej 1)	Punkty ciężenia 2)	Jako element linii komunikacyjnej	Linia czynna/nieczynna w ruchu pasażerskim	Linia istotna w ruchu pasażerskim o charakterze wojewódzkim
273	(Zielona Góra) - Głogów - Wołów - Wrocław	regionalny-wojewódzki; aglomeracyjny; regionalny-styczny w woj. lubuskim; krajowy	Wrocław, Brzeg Dolny, Ścinawa, Wołów, Głogów, Nowa Sól, Zielona Góra	Wrocław - Wołów - Głogów - Zielona Góra	Czynna	Tak - na odcinku Wrocław - Wołów - Głogów - Zielona Góra
274	Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra - Zgorzelec - (Gorlitz)	regionalny-wojewódzki; aglomeracyjny; transgraniczny-styczny z Republiką Federalną Niemiec	Wrocław, Kąty Wrocławskie, Świebodzice, Wałbrzych, Boguszów Gorce, Jelenia Góra, Gryfów Śląski, Lubań Śląski, Zgorzelec, Gorlitz	Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra Jelenia Góra - Lubań Śląski - Zgorzelec	Czynna	TAK - na odcinku Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra - Lubań Śląski - Zgorzelec
275	Wrocław - Legnica - (Żagań)	regionalny-wojewódzki; aglomeracyjny; regionalny-styczny z woj. lubuskim	Wrocław, Miękinia, Środa Śląska, Malczyce, Legnica, Żagań, Żary	Wrocław - Legnica - Żary	Czynna	TAK - na odcinku Wrocław - Legnica - Żary
276	Wrocław - Strzelin - Kłodzko - (Usti nad Orlicy)	regionalny-wojewódzki; aglomeracyjny; transgraniczny z Republiką Czeską	Wrocław, Strzelin, Kłodzko, Bystrzyca Kłodzka, Usti nad Orlicy	Wrocław - Strzelin - Kłodzko - Bystrzyca Kłodzka - Usti nad Orlicy	Czynna	TAK - na odcinku Wrocław - Kłodzko - Usti nad Orlicy
277	Wrocław - Jelcz-Laskowice - (Opole)	regionalny-wojewódzki; aglomeracyjny; regionalny-styczny z woj. opolskim	Wrocław, Jelcz-Laskowice	Wrocław - Jelcz-Laskowice - (Opole)	Czynna	TAK - na odcinku Wrocław - Jelcz-Laskowice
278	Węglińiec - Zgorzelec - (Gorlitz)	regionalny-wojewódzki; transgraniczny-styczny z Republiką Federalną Niemiec	Zgorzelec, Gorlitz	Wrocław - Legnica - Bolesławiec - Zgorzelec - Gorlitz Zgorzelec - Żary	Czynna	TAK - na odcinku Węglińiec - Zgorzelec - Gorlitz
279	Węglińiec - Lubań Śląski	regionalny-wojewódzki	Lubań Śląski	Wrocław - Legnica - Bolesławiec - Lubań	Czynna	TAK - na odcinku Węglińiec - Lubań Śląski

Nr linii kolejowej	Przebieg na terenie województwa dolnośląskiego	Charakter linii kolejowej 1)	Punkty ciężenia 2)	Jako element linii komunikacyjnej	Linia czynna/nieczynna w ruchu pasażerskim	Linia istotna w ruchu pasażerskim o charakterze wojewódzkim
				Śląski		
281	Oleśnica - Milicz - (Krotoszyn)	regionalny-wojewódzki; regionalny-styczny z woj. wielkopolskim	Oleśnica, Milicz, Krotoszyn	Wrocław - Oleśnica - Krotoszyn	Czynna	TAK - na odcinku Oleśnica - Milicz - Krotoszyn
282	Miłkowice - Bolesławiec - Węgliniec - (Żary)	regionalny-wojewódzki; regionalny-styczny z woj. lubuskim	Chojnów, Bolesławiec, Żary	Wrocław - Legnica - Bolesławiec - Zgorzelec - Gorlitz Zgorzelec - Żary	Czynna	TAK - na odcinku Miłkowice - Bolesławiec - Żary
283	Jelenia Góra - Lwówek Śląski - (Żagań)	regionalny-wojewódzki	Jelenia Góra, Lwówek Śląski	Legnica - Złotoryja - Lwówek Śląski - Jelenia Góra	Czynna na odc. Jelenia Góra - Lwówek Śląski Nieczynna na odcinku Legnica - Złotoryja - Lwówek Śląski	TAK - na odcinku Jelenia Góra - Lwówek Śląski
284	Legnica - Złotoryja - Lwówek Śląski	regionalny-wojewódzki	Legnica, Złotoryja, Lwówek Śląski	Legnica - Złotoryja - Lwówek Śląski - Jelenia Góra	Nieczynna na odcinku Legnica - Złotoryja - Lwówek Śląski	TAK - na odcinku Legnica - Złotoryja - Lwówek Śląski
285	Wrocław - Kobierzyce - Świdnica - Jedlina-Zdrój	regionalny-wojewódzki; aglomeracyjny	Wrocław, Kobierzyce, Sobóka, Świdnica	Wrocław - Kobierzyce - Świdnica - Jedlina-Zdrój	Nieczynna na odcinku Wrocław - Świdnica - Jedlina-Zdrój	TAK - na odcinku Wrocław - Sobótka - Świdnica
286	Kłodzko - Nowa Ruda - Wałbrzych	regionalny-wojewódzki	Kłodzko, Nowa Ruda, Jedlina-Zdrój, Wałbrzych	Kłodzko - Nowa Ruda - Wałbrzych	Czynna	TAK - na odcinku Wałbrzych - Kłodzko
289	Legnica - Lubin - Rudna Gwizdanów	regionalny-wojewódzki	Legnica, Lubin	Legnica - Lubin - Rudna - Głogów	Nieczynna na odcinku Legnica - Rudna Gwizdanów	TAK - na odcinku Legnica - Lubin - Rudna Gwizdanów

Nr linii kolejowej	Przebieg na terenie województwa dolnośląskiego	Charakter linii kolejowej 1)	Punkty ciężenia 2)	Jako element linii komunikacyjnej	Linia czynna/nieczynna w ruchu pasażerskim	Linia istotna w ruchu pasażerskim o charakterze wojewódzkim
290	Mikułowa - Bogatynia	lokalny	Bogatynia	Na odcinku Mikułowa - Wilka jako: Gorlitz - Zgorzelec - Sulików - Zawidów - Liberec	Nieczynna na odcinku Mikułowa - Bogatynia	TAK - na odcinku Mikułowa - Wilka
291	Wałbrzych Szczawienko - Boguszów Gorce - Mieroszów - (Mezimesti)	transgraniczny-styczny z Republiką Czeską	Wałbrzych, Nachod	Wałbrzych - Boguszów Gorce - Mieroszów - Mezimesti - Nachod	Nieczynna na odcinku Wałbrzych Szczawienko - Boguszów Gorce Czynna na odcinku Boguszów Gorce - Mieroszów - Mezimesti	TAK - na odcinku Boguszów Gorce - Mieroszów - Mezimesti - Nachod
292	Jelcz Miłoszyce - Wrocław Sołtysowice - Wrocław Osobowice	regionalny-wojewódzki; aglomeracyjny	Jelcz Laskowice, Wrocław	Jelcz Laskowice - Wrocław Sołtysowice - Wrocław Gł.	Nieczynna na odcinku Jelcz Miłoszyce - Wrocław Sołtysowice - Wrocław Osobowice	TAK - na odcinku Jelcz Miłoszyce - Wrocław Sołtysowice
295	Węgliniec - (Horka)	transgraniczny-styczny z Republiką Federalną Niemiec, krajowy	brak	brak	Nieczynna na odcinku Węgliniec - Bielawa Dolna - Horka	NIE
298	Sędziszów - Kamienna Góra	regionalny-wojewódzki; transgraniczny-styczny z Republiką Czeską	Kamienna Góra, Trutnov	Wrocław - Wałbrzych / Jelenia Góra / Legnica - Złotoryja - Kamienna Góra - Trutnov	Czynna sezonowo - na odcinku Sędziszów - Kamienna Góra - Trutnov	TAK - na odcinku Sędziszów - Kamienna Góra - Trutnov
299	Kamienna Góra - Lubawka - Kralovec - Trutnov					

Nr linii kolejowej	Przebieg na terenie województwa dolnośląskiego	Charakter linii kolejowej 1)	Punkty ciężenia 2)	Jako element linii komunikacyjnej	Linia czynna/nieczynna w ruchu pasażerskim	Linia istotna w ruchu pasażerskim o charakterze wojewódzkim
302	Malczyce - Strzegom - Bolków - Marciszów	regionalny-wojewódzki; lokalny	Strzegom, Bolków	Świdnica - Strzegom - Bolków - Marciszów - Jelenia Góra	Nieczynna na odcinku Malczyce - Strzegom - Bolków - Marciszów	TAK - na odcinku Strzegom - Bolków - Marciszów
304	Brzeg - Strzelin	lokalny, styczny z woj. opolskim	Brzeg, Strzelin	brak	Nieczynna na odcinku Brzeg - Strzelin	NIE
308	Kamienna Góra - Kowary - Jelenia Góra	regionalny-wojewódzki	Jelenia Góra, Kowary, Kamienna Góra	Jelenia Góra - Kowary - Kamienna Góra	Nieczynna na odcinku Jelenia Góra - Kowary - Kamienna Góra	TAK - na odcinku Jelenia Góra - Kowary - Kamienna Góra
309	Kłodzko - Kudowa-Zdrój	regionalny-wojewódzki;	Kłodzko, Polanica-Zdrój, Kudowa-Zdrój	Kłodzko - Kudowa-Zdrój	Czynna na odcinku Kłodzko - Kudowa-Zdrój	TAK - na odcinku Kłodzko - Kudowa-Zdrój
310	Kobierzyce - Piława Górna	regionalny-wojewódzki; aglomeracyjny	Wrocław, Kobierzyce, Dzierżoniów, Bielawa	Wrocław - Kobierzyce - Piława Górna - Dzierżoniów - Bielawa	Nieczynna na odcinku Kobierzyce - Piława Górna	TAK - na odcinku Kobierzyce - Piława Górna
311	Jelenia Góra - Szklarska Poręba - Harrachov - (Jablonec nad Nisou - Liberec)	regionalny-wojewódzki; transgraniczny-styczny w Republiką Czeską	Jelenia Góra, Szklarska Poręba, Jablonec nad Nisou, Liberec	Jelenia Góra - Szklarska Poręba - Liberec	Czynna na odcinku Jelenia Góra - Szklarska Poręba - Liberec	TAK - na odcinku Jelenia Góra - Szklarska Poręba - Harrachov
312	Marciszów - Jerzmanice-Zdrój	lokalny; regionalny-wojewódzki	brak	Legnica - Złotoryja - Marciszów - Kamienna Góra - Trutnov	Nieczynna na odcinku Marciszów - Jerzmanice-Zdrój	TAK - na odcinku Marciszów - Jerzmanice Zdrój
314	Bolesławiec - Modła	lokalny	Bolesławiec	brak	Nieczynna na odcinku Bolesławiec - Modła	NIE
315	Malczyce - Jawor	lokalny	Jawor	brak	Nieczynna na odcinku Malczyce - Jawor	NIE

Nr linii kolejowej	Przebieg na terenie województwa dolnośląskiego	Charakter linii kolejowej 1)	Punkty ciężenia 2)	Jako element linii komunikacyjnej	Linia czynna/nieczynna w ruchu pasażerskim	Linia istotna w ruchu pasażerskim o charakterze wojewódzkim
316	Złotoryja - Chojnów - Rokitki	lokalny	Złotoryja, Chojnów	brak	Nieczynna na odcinku Złotoryja - Chojnów - Rokitki	TAK - na odcinku Chojnów - Rokitki
317	Lwówek Śląski - Gryfów Śląski - Mirsk	regionalny-wojewódzki	Lwówek Śląski, Gryfów Śląski	Gryfów Śląski - Mirsk - Świeradów-Zdrój	Nieczynna na odcinku Lwówek Śl. - Gryfów Śl. - Mirsk	TAK - na odcinku Gryfów Śl. - Mirsk
322	Kłodzko - Lądek-Zdrój - Stronie Śląskie	regionalny-wojewódzki	Kłodzko, Lądek-Zdrój, Stronie Śląskie	Kłodzko - Lądek-Zdrój - Stronie Śląskie	Nieczynna na odcinku Kłodzko - Lądek-Zdrój - Stronie Śląskie	TAK - na odcinku Kłodzko - Stronie Śląskie
323	Nowa Wieś Grodziska - Bolesławiec	lokalny	Bolesławiec	brak	Nieczynna na odcinku Bolesławiec - Nowa Wieś Grodziska	NIE
326	Wrocław Psie Pole - Trzebnica	aglomeracyjny; regionalny-wojewódzki	Wrocław, Trzebnica	Wrocław - Trzebnica	Czynna na odcinku Wrocław - Trzebnica	TAK - na odcinku Wrocław - Trzebnica
330	Kamienna Góra - Krzeszów	lokalny, regionalny-wojewódzki	Kamienna Góra, Krzeszów	Wrocław - Wałbrzych / Jelenia Góra / Legnica - Złotoryja - Kamienna Góra - Krzeszów	Nieczynna na odcinku Kamienna Góra - Krzeszów	TAK - na odcinku Kamienna Góra - Krzeszów
334	Kamieniec Ząbkowicki - Złoty Stok	lokalny	brak	brak	Nieczynna na odcinku Kamieniec Ząbkowicki - Złoty Stok	NIE
336	Mirsk - Świeradów-Zdrój	lokalny; regionalny-wojewódzki	Świeradów-Zdrój	Gryfów Śląski - Mirsk - Świeradów-Zdrój	Nieczynna na odcinku Mirsk - Świeradów-Zdrój	TAK - na odcinku Mirsk - Świeradów-Zdrój
337	Lubań Śląski - Leśna	lokalny	Lubań Śląski	brak	Nieczynna na odcinku Lubań Śląski - Leśna	NIE

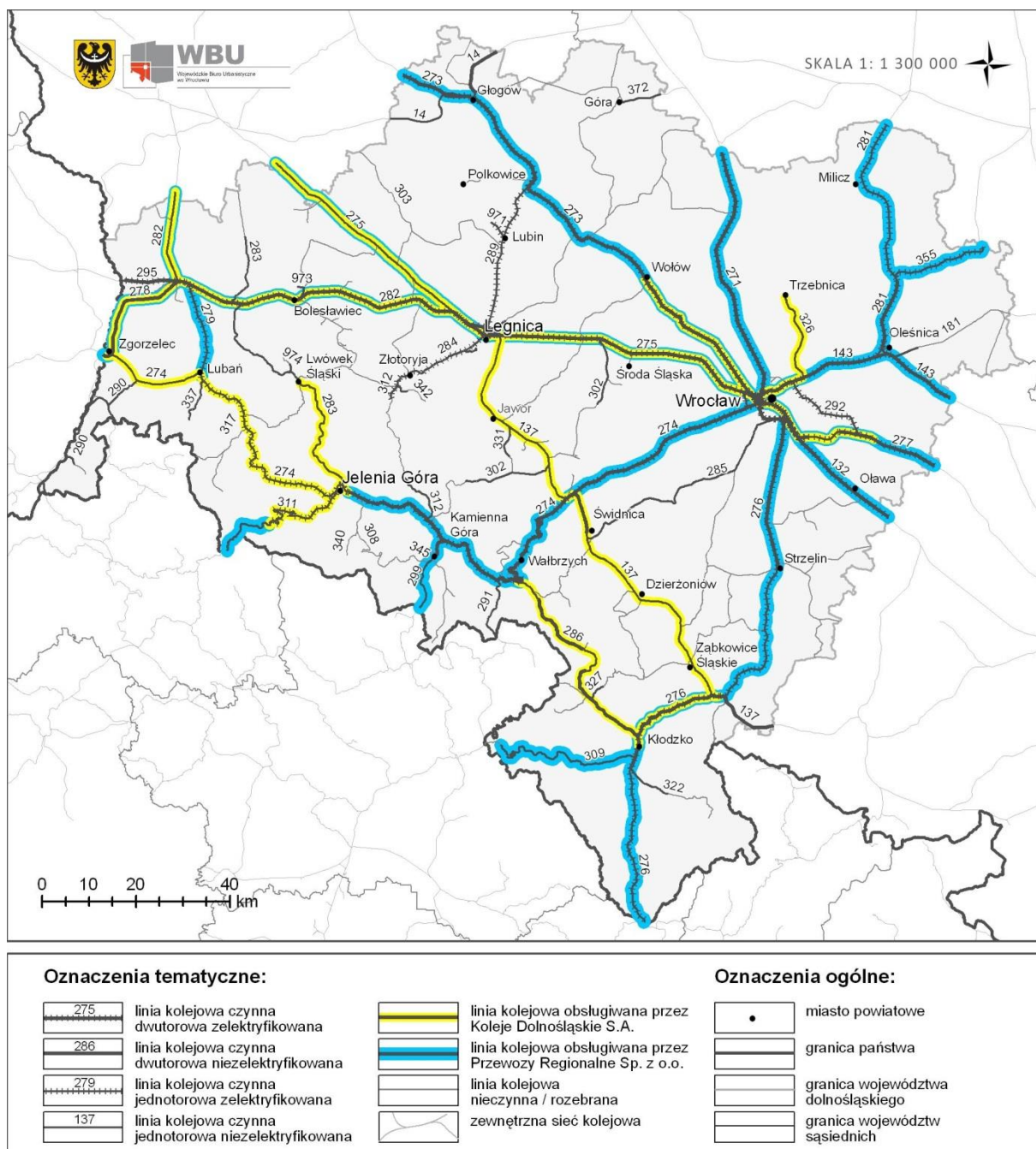
Nr linii kolejowej	Przebieg na terenie województwa dolnośląskiego	Charakter linii kolejowej 1)	Punkty ciężenia 2)	Jako element linii komunikacyjnej	Linia czynna/nieczynna w ruchu pasażerskim	Linia istotna w ruchu pasażerskim o charakterze wojewódzkim
340	Mysłakowice - Karpacz	lokalny, regionalny-wojewódzki	Karpacz	Jelenia Góra - Karpacz	Nieczynna na odcinku Mysłakowice - Karpacz	TAK - na odcinku Mysłakowice - Karpacz
341	Dzierżonów - Bielawa	lokalny, regionalny-wojewódzki	Dzierżonów, Bielawa	Wrocław - Kobierzyce - Piława Górna - Dzierżonów - Bielawa	Nieczynna na odcinku Dzierżonów - Bielawa	TAK - na odcinku Dzierżonów - Bielawa
344	Wilka - Zawidów	lokalny; regionalny-styczny z Republiką Czeską	brak	Gorlitz - Zgorzelec - Jerzmanki - Sulików - Zawidów - Liberec	Nieczynna na odcinku Wilka - Zawidów	TAK - na odcinku Wilka - Zawidów
349	Święta Katarzyna - Wrocław Kuźniki	obwodnica towarowa Wrocławia	Wrocław	brak	Nieczynna	NIE; możliwość wykorzystania w transporcie miejskim i aglomeracyjnym
355	Grabowno Wielkie - Miedzybórz - (Ostrów Wielkopolski)	regionalny-wojewódzki; regionalny styczny z woj. wielkopolskim	Twardogóra, Miedzybórz, Ostrów Wielkopolski	Wrocław - Oleśnica - Ostrów Wielkopolski	Czynna na odcinku Grabowno Wielkie - Ostrów Wielkopolski	TAK - na odcinku Grabowno Wielkie - Ostrów Wielkopolski
372	Głogów - Góra - (Bojanowo)	regionalny-styczny w woj. wielkopolskim	Głogów, Góra	Góra - Bojanowo - Rawicz	Nieczynna na odcinku Głogów - Góra - Bojanowo	TAK - na odcinku Góra - Bojanowo

1) Linia o charakterze: aglomeracyjnym, lokalnym, regionalnym-wojewódzkim, regionalnym-stycznym, transgranicznym, krajowym

2) Miasta powiatowe, miasta powyżej 10 tys. mieszkańców, znaczące ośrodki turystyczne, inne istotne punkty ciężenia i generatory ruchu pasażerskiego

Źródło: Opracowanie własne

Załącznik nr 10. Przewozy kolejowe



Rysunek 50. Regionalne połączenia kolejowe obsługiwane przez poszczególnych przewoźników

Źródło: opracowanie własne na podstawie oferty przewozowej na rozkład jazdy 2011/2012

Tabela 35. Tabor Kolei Dolnośląskich S.A.

Typ	Seria	Numery	Liczba [szt.]	Producent	Liczba miejsc ogółem	Liczba miejsc siedzących
212M	SA10 9	003, 004	2	Kolzam	180	73
214M	SA10 6	1	1	PESA	159	68-69
214Mb	SA13 5	001-003	3	PESA	160	68-70
214Mb	SA13 5	004-009	6	ZNTK „Mińsk Mazowiecki”	160	68-71
218Ma	SA13 2	2	1	PESA	300	145-170
218Md	SA13 4	003-007	5	PESA	300	134
218Md	SA13 4	023-025	3	ZNTK „Mińsk Mazowiecki”	300	134
31WE „Impuls”		001-005	5	Newag	458	202
EN57AL		1501	1	PaFaWag	*	176
EN57		1937, 1938	2	PaFaWag	656	188

* W zależności od modernizacji składu

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 36. Tabor Dolnośląskiego Oddziału Spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Seria	Liczba [szt.]	Liczba miejsc siedzących
EN57	72	188
EN71	6	264

Źródło: Materiały ze spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o., 2013

Załącznik nr 11. Taryfy w transporcie autobusowym

Taryfy biletów jednorazowych normalnych (bez ulg) w komunikacji zwykłej dla największych przewoźników zarejestrowanych na Dolnym Śląsku:

a) PKS POLBUS Wrocław

Tabela 37. Cennik biletów jednorazowych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	3	3,50
4	6	4,00
7	9	4,50
10	12	5,00
13	15	5,50
16	20	6,00
21	26	6,50
27	30	7,50
31	38	8,00
39	45	9,00
46	50	10,00
51	61	11,00
62	70	12,00
71	80	13,50
81	90	14,50
91	100	15,50

Tabela 38. Cennik biletów miesięcznych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	5	144,80
6	10	178,50
11	15	200,00
16	20	220,00
21	25	233,00
26	30	257,00
od 31		268,00

Bilety w granicach administracyjnych miasta Wrocławia – **3 zł** (z wyjątkiem kursów komunikacji miejskiej).

Promocje:

– z dniem **04.03.2013 roku** pasażerowie linii **565** kursujący na odcinku Wrocław – Jelcz-Laskowice – Wrocław mogą zakupić **karnet w cenie 60 zł**, uprawniający do 10 przejazdów po 6 zł + **1 przejazdu gratis**. Karnety można zakupić u kierowcy. **Karnet jest ważny przez 30 dni od daty sprzedaży.**

b) PKS Oława

Tabela 39. Cennik biletów jednorazowych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	3	2,70
4	6	3,90
7	10	5,00
11	15	6,00
16	20	6,70
21	25	7,70
26	30	8,20
31	35	9,00
36	40	9,90
41	50	11,50
51	60	12,70
61	70	14,70
71	80	16,10
81	90	17,50
91	100	19,10

Tabela 40. Cennik biletów miesięcznych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	5	132,00
6	10	168,00
11	15	205,00
16	20	226,00
21	25	260,00
26	30	280,00
31	35	300,00
36	40	330,00
41	50	370,00
51	60	410,00
61	70	460,00

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
71	80	532,00
81	90	575,00
91	100	617,00

c) PKS Wołów

Tabela 41. Cennik biletów jednorazowych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	5	3,00
6	10	4,00
11	15	5,00
16	20	6,00
21	25	6,50
26	30	7,50
31	35	8,50
36	40	9,00
41	50	10,00
51	60	11,50
61	70	12,50
71	80	13,50
81	90	14,50
91	100	15,50
za każde następne 10 km		1,00

Tabela 42. Cennik biletów miesięcznych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	5	114,00
6	10	151,00
11	15	180,00
16	20	200,00
21	25	230,00

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
26	30	260,00
31	35	272,00
36	40	288,00
41	50	310,00
51	60	345,00
61	70	375,00
za każde następne 10 km		30,00

d) PKS Bolesławiec

Tabela 43. Cennik biletów jednorazowych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	3	4,00
4	6	4,50
7	9	5,50
10	12	5,80
13	15	6,40
16	20	7,00
21	25	8,10
26	30	8,50
31	35	9,40
36	40	10,00
41	50	11,20
51	60	12,30
61	70	12,70
71	80	13,60
81	90	14,60
91	100	15,20
101	110	16,20
111	120	17,20

e) PKS Dzierżoniów

Tabela 44. Cennik biletów jednorazowych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	5	3,50
6	10	4,30
11	15	5,70
16	20	6,40
21	25	7,80
26	30	8,90
31	35	10,30
36	40	10,60
41	50	11,00
51	60	12,50
61	70	14,80
71	80	19,00
81	90	19,40
91	100	21,00
101	110	22,60
111	120	24,20

Tabela 45. Cennik biletów miesięcznych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	5	101,00
6	10	140,00
11	15	172,00
16	20	180,00
21	25	200,00
26	30	250,00
31	35	296,00
36	40	310,00
41	50	350,00
51	60	415,00
61	70	430,00

f) PKS TRANSPOL Legnica

Tabela 46. Cennik biletów jednorazowych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	5	4,00
6	10	5,00
11	15	6,00
16	20	7,00
21	25	8,00
26	30	9,00
31	35	10,00
36	40	11,00
41	50	12,20
51	60	13,50
61	70	15,00
71	80	16,50
81	90	18,00
91	100	20,50
101	110	23,00

Za każde następne 10 km cena biletu normalnego wzrasta o 3 zł.

g) PKS Świdnica

Tabela 47. Cennik biletów jednorazowych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	3	3,00
4	6	4,10
7	10	5,00
11	12	5,90
13	15	6,90
16	20	7,40
21	25	8,40
26	30	9,90
31	35	10,70
36	40	11,40
41	50	13,10
51	60	14,60
61	70	16,70
71	80	18,60
81	90	20,70
91	100	23,00
101	110	24,90

Tabela 48. Cennik biletów miesięcznych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	5	150,00
6	10	198,00
11	15	259,00
16	20	298,00
21	25	343,00
26	30	381,00
31	35	419,00
36	40	451,00
41	50	485,00
51	60	572,00
61	70	609,00
71	80	641,00
81	90	675,00
91	100	712,00

h) PKS Kłodzko

Tabela 49. Cennik biletów jednorazowych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	3	3,20
4	5	3,50
6	10	4,70
11	15	5,70
16	20	6,70
21	25	7,60
26	30	8,20
31	35	9,10
36	40	9,80
41	50	11,10
51	60	11,90
61	70	13,90
71	80	14,10
81	90	15,20
91	100	16,10
101	110	17,30
111	120	18,20
121	130	19,10
131	140	20,00
141	150	20,70

Tabela 50. Cennik biletów miesięcznych

Odległość [km]		Cena biletu [zł]
od	do	
0	3	107,00
4	5	119,00
6	10	156,00
11	15	193,00
16	20	222,00
21	25	250,00
26	30	272,00
31	35	303,00
36	40	324,00
41	50	369,00
51	60	395,00

Bilet strefowy stosowany na odcinku Głuszycza – Wałbrzych – Głuszycza – 2,50 zł. W przypadku biletów miesięcznych za każde następne 10 km należy doliczyć równowartość 30 biletów jednorazowych, zaokrąglając do 1 zł (według zasad matematycznych). Promocje: tańsze bilety na liniach relacji: Kłodzko – Wrocław, Wrocław – Kłodzko (19 zł) oraz Ząbkowice Śl. – Wrocław, Wrocław – Ząbkowice Śl. (10 zł).

i) Guliwer

Tabela 51. Ceny biletów jednorazowych – firma przewozowa GULIWIER

Usługi Transportowe "GULIWIER" s.c. Świdnica
Świdnica
tel.
Linia: 1659/2/0 nr zezwolenia: z dnia:
Wałbrzych - Wrocław
Taryfa: Tabelowa Linia 1 nr 1659/39/1 ważna od 05.04.2005
Cennik na dzień 17.11.2011
Odl.

Normalny																						
0,0	Wałbrzych ul. Sikorskiego T.																					
6,0	3,00 Wałbrzych ul. Wrocławska																					
8,0	3,00	3,00 Wałbrzych ul. Wrocławska Palmar																				
14,0	4,00	4,00	4,00 Świebodzice ul. Wałbrzyńska																			
15,0	4,00	4,00	4,00	2,50 Świebodzice ul. Świdnicka U.P.																		
18,0	4,50	4,50	4,50	3,50 Mokrzeszów																		
24,0	5,00	5,00	5,00	4,00	4,00 3,50 Świdnica ul. Zamenhofs Shell																	
25,0	5,00	5,00	5,00	4,00	4,00	3,50 2,50 Świdnica ul. Zamenhofs - Przy.																
26,0	5,00	5,00	5,00	4,00	4,00	3,50	3,00 3,00 Świdnica ul. Kolejowa															
27,0	5,00	5,00	5,00	4,00	4,00	3,50	3,00	3,00 3,00 Świdnica Pl. Św. Małgorzaty														
28,0	5,00	5,00	5,00	4,00	4,00	3,50	3,00	3,00	3,00 3,00 Św. Ul. WROCLAWSKA													
31,0	5,50	5,50	5,50	4,50	4,50	4,50	3,50	3,50	3,50	3,50 3,50 Pszenno												
37,0	6,50	6,50	6,50	5,50	5,50	5,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,00 3,00 Marcinowice											
42,0	7,00	7,00	7,00	6,50	6,50	6,50	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,50 3,00 Szczepanów										
47,0	7,50	7,50	7,50	7,00	7,00	7,00	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,00	3,50	3,00 3,00 Strzelce								
49,0	8,50	8,50	8,50	7,50	7,50	7,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00 3,00 Tworzycanów							
55,0	9,00	9,00	9,00	8,50	8,50	7,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	4,50	4,50	4,00	4,00	4,00 4,00 Wojnarowice nż						
65,0	11,00	11,00	11,00	10,00	10,00	9,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,00	6,00	6,00	5,50	5,00	4,50 4,50 Maluszów					
71,0	13,00	13,00	13,00	12,00	12,00	11,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	8,50	8,50	7,50	7,00	7,00	5,50	4,00	4,00 4,00 Bielany Wrocławskie Castorama			
72,0	13,00	13,00	13,00	12,00	12,00	11,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	8,50	8,50	7,50	7,00	7,00	5,50	4,00	3,00 3,00 Bielany Wrocławskie			
79,0	13,00	13,00	13,00	12,00	12,00	11,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	8,50	8,50	7,50	7,00	7,00	5,50	4,00	4,00	4,00 4,00 Wrocław Powstańców Śl		
82,0	13,00	13,00	13,00	12,00	12,00	11,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	8,50	8,50	7,50	7,00	7,00	5,50	4,00	4,00	4,00	3,50 3,50 Wrocław D.A	

Tabela 52. Zestawienie cen biletów miesięcznych – firma przewozowa GULIWIER

Linia komunikacyjna	Cena biletu normalnego [zł]	Cena biletu studenckiego [zł]	Cena biletu uczniowskiego [zł]
Świdnica – Wrocław	129,00	94,08	97,92
Wałbrzych – Wrocław	288,00	141,12	146,88
Świdnica – Wałbrzych	96,00	47,04	48,96
Świebodzice – Wrocław	264,00	129,36	134,64

Załącznik nr 12. Taryfy w transporcie kolejowym

Poniżej przedstawiono ceny biletów dla poszczególnych wariantów.

Tabela 53. Ceny biletów jednorazowych w Kolejach Dolnośląskich i Przewozach Regionalnych według taryfy**„RAZEM”**

Odległość	Według taryfy RAZEM	
	Cena brutto	PTU
[km]	[zł]	
do 5	2,80	0,21
6-10	3,08	0,23
11-15	3,71	0,27
16-20	4,55	0,34
21-25	5,32	0,39
26-30	5,74	0,43
31-35	6,86	0,51
36-40	7,42	0,55
41-47	8,19	0,61
48-53	9,45	0,70
54-59	10,22	0,76
60-67	10,92	0,81
68-73	11,27	0,83
74-80	11,97	0,89
81-90	13,02	0,96
91-100	13,86	1,03
101-120	15,40	1,14
121-140	16,52	1,22
141-160	17,85	1,32
161-180	18,97	1,41
181-200	20,37	1,51

Tabela 54. Ceny biletów jednorazowych – Przewozy REGIO

Odległość	Według taryfy NORMALNEJ	
	Cena brutto	PTU
[km]	[zł]	
do 5	4,00	0,30
6-10	4,40	0,33
11-15	5,30	0,39
16-20	6,50	0,48
21-25	7,60	0,56
26-30	8,20	0,61
31-35	9,80	0,73
36-40	10,60	0,79
41-47	11,70	0,87
48-53	13,50	1,00
54-59	14,60	1,08
60-67	15,60	1,16
68-73	16,10	1,19
74-80	17,10	1,27
81-90	18,60	1,38
91-100	19,80	1,47
101-120	22,00	1,63
121-140	23,60	1,75
141-160	25,50	1,89
161-180	27,10	2,01
181-200	29,10	2,16

Tabela 55. Ceny biletów jednorazowych – Przewozy InterREGIO

Odległość	Klasa 2		Klasa 1	
	Cena brutto	PTU	Cena brutto	PTU
[km]	[zł]			
do 40	11,00	0,81	12,00	0,89
41-59	14,90	1,10	16,90	1,25
60-80	18,90	1,40	20,90	1,55
81-100	22,90	1,70	24,90	1,84
101-120	27,90	2,07	31,90	2,36
121-140	31,90	2,36	36,90	2,73
141-160	33,90	2,51	40,90	3,03
161-180	36,90	2,73	43,90	3,25
181-200	38,90	2,88	46,90	3,47

Tabela 56. Ceny biletów jednorazowych – REGIOekspres

Odległość	Klasa 2		Klasa 1	
	Cena brutto	PTU	Cena brutto	PTU
[km]	w złotych			
do 40	12,00	0,89	17,00	1,26
41-59	16,90	1,25	24,90	1,84
60-80	20,90	1,55	29,90	2,21
81-100	24,90	1,84	35,90	2,66
101-120	31,90	2,36	46,90	3,47
121-140	36,90	2,73	53,90	3,99
141-160	40,90	3,03	58,90	4,36
161-180	43,90	3,25	63,90	4,73
181-200	46,90	3,47	67,90	5,03

Ceny biletów normalnych (bez zniżek) czasowych:

Tabela 57. Ceny biletów odcinkowych imiennych tygodniowych (po lewej) oraz miesięcznych (po prawej) przewozów REGIO

Odległość [km]		Tam i z powrotem		W jedną stronę		Odległość [km]		Tam i z powrotem		W jedną stronę	
od	do	cena brutto [zł]	PTU	cena brutto [zł]	PTU	od	do	cena brutto [zł]	PTU	cena brutto [zł]	PTU
0	5	35,00	2,59	17,5	1,30	0	5	89	6,59	44,5	3,30
6	10	39,00	2,89	19,5	1,44	6	10	99	7,33	49,5	3,67
11	15	53,00	3,93	26,5	1,96	11	15	139	10,30	69,5	5,15
16	20	59,00	4,37	29,5	2,19	16	20	154	11,41	77,0	5,70
21	25	68,00	5,04	34,0	2,52	21	25	174	12,89	87,0	6,44
26	30	74,00	5,48	37,0	2,74	26	30	189	14,00	94,5	7,00
31	35	78,00	5,78	39,0	2,89	31	35	199	14,74	99,5	7,37
36	40	86,00	6,37	43,0	3,19	36	40	219	16,22	109,5	8,11
41	47	92,00	6,81	46,0	3,41	41	47	239	17,70	119,5	8,85
48	53	100,00	7,41	50,0	3,70	48	53	259	19,19	129,5	9,59
54	59	105,00	7,78	52,5	3,89	54	59	274	20,30	137,0	10,15
60	67	111,00	8,22	55,5	4,11	60	67	289	21,41	144,5	10,70
68	73	113,00	8,37	56,5	4,19	68	73	294	21,78	147,0	10,89
74	80	117,00	8,67	58,5	4,33	74	80	299	22,15	149,5	11,07
81	90	121,00	8,96	60,5	4,48	81	90	309	22,89	154,5	11,44
91	100	123,00	9,11	61,5	4,56	91	100	314	23,26	157,0	11,63
101	140	125,00	9,26	62,5	4,63	101	140	319	23,63	159,5	11,81
141	200	127,00	9,41	63,5	4,70	141	200	324	24,00	162,0	12,00

Tabela 58. Ceny biletów odcinkowych imiennych miesięcznych interREGIO oraz REGIOekspres

Odległość [km]		Tam i z powrotem		W jedną stronę		Tam i z powrotem		W jedną stronę	
		Klasa 1		Klasa 2		Klasa 1		Klasa 2	
od	do	cena brutto [zł]	PTU	cena brutto [zł]	PTU	cena brutto [zł]	PTU	cena brutto [zł]	PTU
0	20	175,00	12,96	185,00	13,70	87,50	6,48	92,50	6,00
21	40	225,00	16,67	235,00	17,41	112,50	8,33	117,50	7,62
41	59	280,00	20,74	290,00	21,48	140,00	10,37	145,00	9,40
60	80	307,00	22,74	317,00	23,48	153,50	11,37	158,50	10,27
81	100	323,00	23,93	333,00	24,67	161,50	11,96	166,50	10,79
101	140	328,00	24,30	338,00	25,04	164,00	12,15	169,00	10,95
141	200	333,00	24,67	343,00	25,41	166,50	12,33	171,50	11,12

Tabela 59. Ceny biletów okresowych sieciowych REGIO, interREGIO oraz REGIOekspres – klasa dowolna

Okres	Cena brutto [zł]	PTU
tygodniowe	159,00	11,78
miesięczne	369,00	27,33
półroczne	1600,00	118,52
roczne	2900,00	214,81

Tabela 60. Ceny biletów odcinkowych imiennych tygodniowych (po lewej) oraz miesięcznych (po prawej) – REGIO, taryfa RAZEM

Odległość [km]		Tam i z powrotem		W jedną stronę		Odległość [km]		Tam i z powrotem		W jedną stronę	
od	do	cena brutto [zł]	PTU	cena brutto [zł]	PTU	od	do	cena brutto [zł]	PTU	cena brutto [zł]	PTU
0	5	29,80	2,21	14,90	1,10	0	5	75,70	5,61	37,85	2,80
6	10	33,20	2,46	16,60	1,23	6	10	84,20	6,24	42,10	3,12
11	15	45,10	3,34	22,55	1,67	11	15	118,20	8,76	59,10	4,38
16	20	50,20	3,72	25,10	1,86	16	20	130,90	9,70	65,45	4,85
21	25	57,80	4,28	28,90	2,14	21	25	147,90	10,96	73,95	5,48
26	30	62,90	4,66	31,45	2,33	26	30	160,70	11,90	80,35	5,95
31	35	66,30	4,91	33,15	2,46	31	35	169,20	12,53	84,60	6,27
36	40	73,10	5,41	36,55	2,71	36	40	186,20	13,79	93,10	6,90
41	47	78,20	5,79	39,10	2,90	41	47	203,20	15,05	101,60	7,53
48	53	85,00	6,30	42,50	3,15	48	53	220,20	16,31	110,10	8,16
54	59	89,30	6,61	44,65	3,31	54	59	232,90	17,25	116,45	8,63
60	67	94,40	6,99	47,20	3,50	60	67	245,70	18,20	122,85	9,10
68	73	96,10	7,12	48,05	3,56	68	73	249,90	18,51	124,95	9,26
74	80	99,50	7,37	49,75	3,69	74	80	254,20	18,83	127,10	9,41
81	90	102,90	7,62	51,45	3,81	81	90	262,70	19,46	131,35	9,73
91	100	104,60	7,75	52,30	3,87	91	100	266,90	19,77	133,45	9,89
101	140	106,30	7,87	53,15	3,94	101	140	271,20	20,09	135,60	10,04
141	200	108,00	8,00	54,00	4,00	141	200	275,40	20,40	137,70	10,20

Tabela 61. Ceny biletów odcinkowych imiennych miesięcznych interREGIO i REGIOekspres – taryfa RAZEM

Odległość [km]		Tam i z powrotem		W jedną stronę		Tam i z powrotem		W jedną stronę	
		Klasa 1		Klasa 2		Klasa 1		Klasa 2	
od	do	cena brutto [zł]	PTU	cena brutto [zł]	PTU	cena brutto [zł]	PTU	cena brutto [zł]	PTU
0	20	148,80	11,02	157,30	11,65	74,40	5,51	78,65	5,83
21	40	191,30	14,17	200,00	14,81	95,65	7,09	100,00	7,41
41	59	238,00	17,63	246,50	18,26	119,00	8,81	123,25	9,13
60	80	261,00	19,33	270,00	20,00	130,50	9,67	135,00	10,00
81	100	274,60	20,34	283,00	20,96	137,30	10,17	141,5	10,48
101	140	278,80	20,65	287,30	21,28	139,40	10,33	143,65	10,64
141	200	283,00	20,96	291,60	21,60	141,50	10,48	145,8	10,80

Tabela 62. Ceny biletów okresowych sieciowych REGIO, interREGIO i REGIOekspres – taryfa RAZEM

Okres	Cena brutto [zł]	PTU
tygodniowe	136,00	10,07
miesięczne	314,00	23,26
półroczne	1360,00	100,74
roczne	2465,00	182,59

Tabela 63. Tabela opłat za bilety z ceną zryczałtowaną

Tabela opłat za bilety z ceną zryczałtowaną	Cena brutto [zł]	PTU
Bilet turystyczny:		
1) Ważny na przejazdy pociągami REGIO	45,00	3,33
2) Ważny na przejazdy wszystkimi pociągami	79,00	5,85
REGIOkarnet:		
1) Ważny na przejazdy pociągami REGIO	75,00	5,56
2) Ważny na przejazdy wszystkimi pociągami	129,00	9,56
Bilet na przewóz bagażu ręcznego pod nadzorem podróżnego (bilet wydaje się również na psa pod opieką podróżnego)	4,50	0,33
Bilet na przewóz roweru pod nadzorem podróżnego	7,00	1,31
Bilet sieciowy miesięczny na przewóz roweru	60,00	11,22

Tabela 64. Tabela opłat za REGIOkartę oraz REGIOkartę Senior

Tabela opłat za REGIOkartę oraz REGIOkartę Senior	Cena brutto [zł]	PTU
REGIOkarta		
1) półroczna	105,00	7,78
2) roczna	175,00	12,96
REGIOkarta Senior	59,00	4,37

Dodatkowo istnieje wiele promocji związanych z Przewozami Regionalnymi, jak i Kolejami Dolnośląskimi (wszystkie promocje dotyczą biletów jednorazowych):

Koleje Dolnośląskie oferują:

- a) Rower za złotówkę – od 29 czerwca do 30 września, promocja obowiązuje na trasach: Jelenia Góra – Zgorzelec, Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra, Jelenia Góra – Lubawka, Legnica – Kłodzko, Kłodzko – Polanica-Zdrój, Kłodzko – Wałbrzych; od 1 lipca do 30 września na linii Legnica – Kłodzko obowiązywać będzie oferta „Najtańszy bilet”. W promocyjnych cenach można podróżować w następujących relacjach: Legnica – Jawor – 5 zł, Strzegom – Świdnica Miasto – 4 zł, Świdnica Miasto – Dzierżonów Śląski – 4,5 zł Ząbkowice Śląskie – Kłodzko Miasto – 6,5 zł.

Przewozy Regionalne oferują:

- a) bilet graniczny Polska – Niemcy to nowa propozycja dla mieszkańców terenów przygranicznych i turystów podróżujących na krótkich odcinkach przygranicznymi pociągami (współpraca REGIO i DB REGIO). Oferta będzie obowiązywać we wszystkich pociągach REGIO i REGIOekspres kursujących na odcinkach: Zgorzelec – Görlitz, Zasięki – Forst, Słubice – Frankfurt, Szczecin – Grambow. Koszt: 10 zł lub 2,5 euro;
- b) „Tani Bilet” – w ramach oferty „Tani Bilet” można podróżować taniej na wybranych odcinkach w klasie 2 pociągami REGIO, interREGIO i REGIOekspres niż w przypadku biletów na przejazd zakupionych według podstawowej taryfy przewozowej. Cena biletów jednorazowych zależy od odległości, rodzaju pociągu, wymiaru ulgi. Bilet można nabyć z 7-dniowym wyprzedzeniem.

„Tani Bilet” będzie obowiązywać w województwie dolnośląskim na następujących odcinkach:

- Wrocław Główny – Jelenia Góra (pociągi interREGIO);
- Wrocław Główny – Ostrów Wielkopolski – Łódź Kaliska (pociągi interREGIO);
- Wrocław Główny – Leszno – Poznań Główny (pociągi interREGIO);

- Lublin – Radom – Kielce – Zawiercie – Katowice – Strzelce Opolskie – Wrocław Główny (pociągi REGIOekspres);
- c) „Połączenie w dobrej cenie” – Połączenie w dobrej cenie to oferta obejmująca 155 popularnych tras pociągów REGIO i 29 tras pociągów interREGIO. Bilet jednorazowy sprzedawany jest z zastosowaniem opłat zryczałtowanych i uprawnia do przejazdów w klasie 2 pociągów REGIO, interREGIO i REGIOekspres i jest do nabycia według taryfy normalnej oraz z ulgami ustawowymi. Jeżeli w danej miejscowości występuje więcej niż jedna stacja/przystanek osobowy, ofertę stosuje się do wszystkich stacji/przystanków osobowych w danej miejscowości (z wyjątkiem przystanków Kraków Balice i Świdnik Port Lotniczy). Bilet kupiony w tej promocji jest ważny 6 godzin (zgodnie ze strefą czasową oznaczoną na bilecie, licząc od godziny wskazanej przez podróżnego). Ponadto istnieją oferty promocyjne Przewozów Regionalnych związane z podróżami za granice państw sąsiadujących:
 - a) Niemcy – Oferta RegioSpecjal Niemcy jest przeznaczona dla podróżujących między stacjami w strefie przygranicznej. Obowiązuje do 120 kilometrów po stronie niemieckiej i w dodatkowych relacjach wykraczających poza strefę, np. od granicy do Berlina oraz Poczdamu. Bilety ulgowe ważne 4 dni wydawane są tylko na przejazd „tam i z powrotem” i tylko w klasie 2. Dzieci w wieku do lat 6 podróżują bezpłatnie, a do 15. roku życia płacą połowę opłaty za przejazd osoby dorosłej;
 - b) Jednodniowe bilety Euro-Nysa pozwalają przemieszczać się w regionie przygranicznym Polski, Niemiec i Czech. Uprawniają do przejazdu na wszystkich liniach Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych Górnych Łużyc i Dolnego Śląska ZVON oraz na wybranych trasach w Polsce i Czechach. Na obszarze ZVON można korzystać z regionalnej komunikacji kolejowej i autobusowej oraz ze środków komunikacji miejskiej. Aktualny spis linii znajduje się na stronie internetowej www.zvon.de. Oferta występuje również w Kolejach Dolnośląskich;
 - c) Czechy – w komunikacji przygranicznej za 4 zł osoba dorosła może podróżować między stacjami Chałupki i Bohumin, Zebrzydowice i Petrovice u Karviné, Międzylesie i Lichkov;
 - d) bilety wydane w Polsce do punktu granicznego Jakuszyce Górne lub Lubawka Górna obowiązują odpowiednio do stacji Harrachov lub Kralovec po stronie czeskiej i odwrotnie;
 - e) Bilet turystyczny + Czechy umożliwia podróżowanie pociągami Przewozów Regionalnych, Kolei Dolnośląskich i Arriva RP po całej Polsce oraz pociągami Kolei Czeskich i ViamontRegio po wybranych 66 trasach naszego południowego sąsiada.

PKP Intercity S.A.**Tabela 65. Jednorazowe bilety normalne w pociągach TLK według taryfy pospiesznej**

Odległość [km]		Klasa 2		Klasa 1	
od	do	cena brutto [zł]	PTU	cena brutto [zł]	PTU
0	40	13,00	0,96	20,00	1,48
41	60	19,00	1,41	29,00	2,15
61	80	23,00	1,70	35,00	2,59
81	100	26,00	1,93	40,00	2,96
101	120	37,00	2,74	48,00	3,56
121	140	40,00	2,96	58,00	4,30
141	160	42,00	3,11	62,00	4,59
161	180	44,00	3,26	69,00	5,11
181	200	47,00	3,48	71,00	5,26

Źródło: „Cennik usług przewozowych PKP Intercity – 19 marzec 2013”.

Tabela 66. Odcinkowe tygodniowe bilety imienne w pociągach TLK według taryfy pospiesznej – wersja tam i z powrotem

Odległość [km]		Klasa 2		Klasa 1	
od	do	cena brutto [zł]	PTU	cena brutto [zł]	PTU
0	40	85,00	6,30	121,00	8,96
41	60	104,00	7,70	144,00	10,67
61	80	122,00	9,04	176,00	13,04
81	100	135,00	10,00	193,00	14,30
101	140	166,00	12,30	272,00	20,15
141	200	212,00	15,70	324,00	24,00
201	240	225,00	16,67	332,00	24,59

Źródło: „Cennik usług przewozowych PKP Intercity – 19 marzec 2013”.

Tabela 67. Odcinkowe miesięczne bilety imienne w pociągach TLK według taryfy pospiesznej – wersja tam i z powrotem

Odległość [km]		Klasa 2		Klasa 1	
od	do	cena brutto [zł]	PTU	cena brutto [zł]	PTU
0	40	248,00	18,37	351,00	26,00
41	60	312,00	23,11	434,00	32,15
61	80	342,00	25,33	489,00	36,22
81	100	412,00	30,52	588,00	43,56
101	140	484,00	35,85	776,00	57,48
141	200	533,00	39,48	814,00	60,30
201	240	606,00	44,89	896,00	66,37

Źródło: „Cennik usług przewozowych PKP Intercity – 19 marzec 2013”.

Tabela 68. Opłaty za kartę Intercity – bilety sieciowe imienne

Okres	Klasa 2		Klasa 2 i 1	
	Cena brutto [zł]	PTU	Cena brutto [zł]	PTU
Kwartalne	2 900,00	214,81	4 050,00	300,00
Półroczne	5 400,00	400,00	7 500,00	555,56
Roczne	9 900,00	733,33	14 600,00	1 081,48

Źródło: „Cennik usług przewozowych PKP Intercity – 19 marzec 2013”.

Tabela 69. Tabela opłat za kartę Intercity – bilety sieciowe bezimienne

Okres	Klasa 2		Klasa 2 i 1	
	Cena brutto [zł]	PTU	Cena brutto [zł]	PTU
Kwartalne	4 200,00	311,11	5 700,00	422,22
Półroczne	7 800,00	577,78	11 000,00	814,81
Roczne	14 600,00	1081,48	20 900,00	1 548,15

Źródło: „Cennik usług przewozowych PKP Intercity – 19 marzec 2013”.

Ponadto PKP Intercity oferuje kilka promocji związanych ze sprzedażą biletów (oferty te działają na bilety jednorazowe normalne oraz z ulgami ustawowymi):

- a) **WCZEŚNIEJ 7** – ceny biletów zmniejszone o 10% w przypadku, gdy podróżujący zechce nabyć bilet między między 7. a 14. dniem przed terminem podróży;
- b) **WCZEŚNIEJ 15** – ceny biletów zmniejszone o 15% w przypadku, gdy podróżujący zechce nabyć bilet między między 15. a 30. dniem przed terminem podróży;
- c) **Przewozy grupowe** – ceny biletów zmniejszone o 20% w przypadku zakupu biletów dla grup zorganizowanych (np. wycieczek szkolnych) liczących co najmniej 10 osób.

Pozostałe oferty:

- a) **Bilet podróżnika** – bilet imienny okresowy umożliwiający nieograniczoną liczbę weekendowych przejazdów pociągami TLK (od godziny 19.00 w piątek do 6.00 w poniedziałek). Cena biletu normalnego: klasa 1 – 104 zł, klasa 2 – 74 zł;
- b) **Bilet weekendowy** – bilet imienny okresowy umożliwiający nieograniczoną liczbę weekendowych przejazdów pociągami TLK oraz EIC (od godziny 19.00 w piątek do 6.00 w poniedziałek). Cena biletu normalnego: klasa 1 – 247 zł, klasa 2 – 154 zł.

Załącznik nr 13. Ocena i prognozy potrzeb transportowych

Rysunek 51. Liczba samochodów przypadających na 1000 mieszkańców w wytypowanych miastach Polski i Niemiec

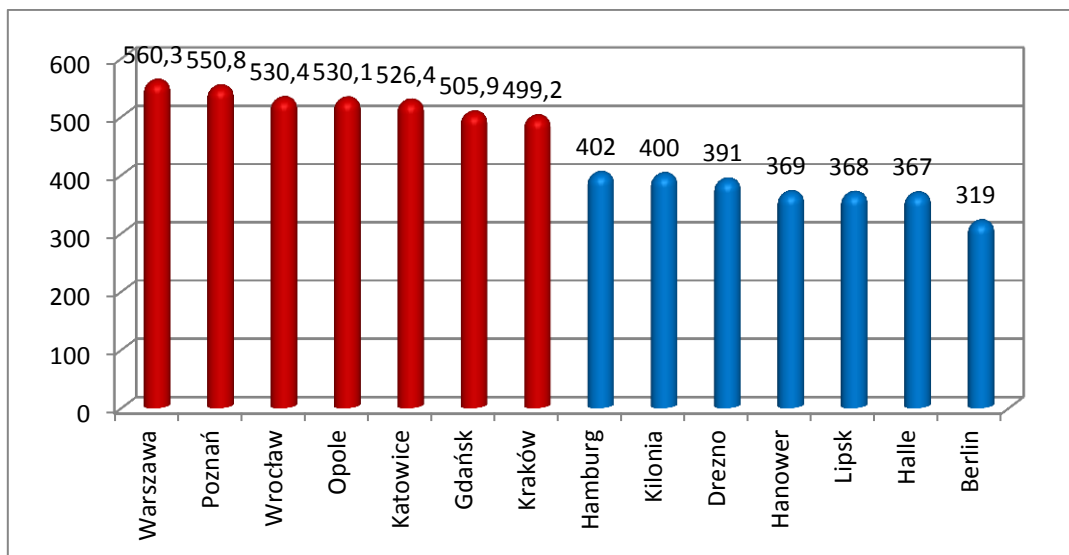
Źródło: <http://citycheck.blox.pl/html>, Das Bild,

Tabela 70. Udział procentowy gałęzi transportu lądowego w 2000 i 2010 roku (pasażerokilometry)

	2000			2010		
	Samochód	Autobus	kolej, tramwaj, metro	Samochód	Autobus	Kolej, tramwaj, metro
EU-27	83,0	9,9	7,1	84,1	8,8	7,1
Belgia	83,4	10,5	6,1	79,4	13,6	7,0
Bułgaria	59,8	32,4	7,7	79,3	17,0	3,7
Czechy	73,1	18,6	8,3	73,7	18,7	7,6
Dania	80,1	12,4	7,5	81,5	9,9	8,6
Niemcy	85,2	7,1	7,7	85,9	6,1	8,0
Estonia	69,8	27,5	2,7	83,5	14,5	2,1
Irlandia	83,7	13,3	3,0	84,2	12,8	2,9
Grecja	72,8	25,1	2,2	82,3	16,5	1,2
Hiszpania	81,0	13,5	5,4	82,3	12,3	5,4
Francja	86,1	5,3	8,6	84,4	5,8	9,9
Włochy	83,5	10,8	5,7	82,3	12,2	5,5
Cypr	77,7	22,3	-	81,6	18,4	-
Łotwa	76,9	18,4	4,8	79,9	15,3	4,8
Litwa	82,2	14,6	3,2	91,1	8,2	0,7
Luksemburg	93,4	1,0	5,5	84,2	11,4	4,4
Węgry	62,1	25,0	12,9	63,1	25,1	11,8
Malta	79,6	20,4	-	81,1	18,9	-
Holandia	86,4	4,6	9,0	86,5	3,9	9,7
Austria	79,2	11,0	9,8	78,2	10,6	11,2
Polska	72,8	15,4	11,7	88,4	6,4	5,2
Portugalia	81,7	13,6	4,6	85,0	10,9	4,1
Rumunia	71,5	12,2	16,3	81,2	12,9	5,9
Słowenia	82,9	14,3	2,9	86,8	10,8	2,5

	2000			2010		
	Samochód	Autobus	kolej, tramwaj, metro	Samochód	Autobus	Kolej, tramwaj, metro
Słowacja	64,4	27,8	7,7	77,8	15,5	6,7
Finlandia	83,4	11,5	5,1	84,9	9,9	5,2
Szwecja	83,8	8,6	7,5	83,4	7,2	9,4
Wielka Brytania	88,2	6,5	5,3	87,4	5,1	7,5
Islandia	87,0	13,0	-	88,7	11,3	-
Norwegia	87,3	7,7	4,9	88,4	6,8	4,8
Szwajcaria	80,3	6,8	12,9	78,7	3,5	17,9
Chorwacja	81,4	13,6	5,1	85,4	9,0	5,6
Macedonia	83,2	13,3	3,5	76,2	21,5	2,3
Turcja	45,9	50,7	3,4	52,0	45,7	2,3

Źródło: EUROSTAT

Tabela 71. Roczna liczba kilometrów pokonywanych pociągami, autobusami lokalnymi i środkami transportu miejskiego w przeliczeniu na jednego mieszkańca

1.	Czechy:	2975 km
2.	Austria:	2970 km
3.	Belgia:	2775 km
4.	Węgry:	2685 km
5.	Luksemburg:	2540 km
6.	Włochy:	2535 km
7.	Dania:	2470 km
8.	Francja:	2460 km
9.	Szwecja:	2380 km
10.	Finlandia:	2215 km
11.	Grecja:	2115 km
12.	Niemcy:	1990 km
13.	Słowenia:	1950 km
14.	Irlandia:	1905 km
15.	Bułgaria:	1875 km
16.	Hiszpania: .	1840 km
17.	Wielka Brytania:	1800 km
18.	Estonia:	1790 km
19.	Holandia:	1755 km
20.	Cypr:	1550 km
21.	Słowacja:	1520 km
22.	Portugalia:	1495 km
23.	Łotwa:	1350 km
24.	Malta:	1205 km
25.	Chorwacja	1160 km
26.	POLSKA:	1125 km
27.	Rumunia:	1120 km
28.	Litwa:	1015 km

Załącznik nr 14. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Tabela 72. Generatory ruchu w województwie

Lp.	miasto	województwo (Polska) kraj (Czechy) kraj związkowy (Niemcy)	powiat (Polska) powiat sądowy (Czechy) powiat ziemski (Niemcy)	liczba ludności (2011 r.)	miasto na prawach powiatu	siedziba powiatu	miasto o pow. 10.000 mieszkańców	węzeł komunikacyjny z planu krajowego	ośrodek turystyczny o szczególnie wielkiej randze	ROLA W UKŁADZIE TRANSPORTOWYM
1	Wrocław	dolnośląskie	m. Wrocław	631235	x	x	x	x		A - Węzeł i generator ruchu o wielkim znaczeniu
2	Wałbrzych	dolnośląskie	m. Wałbrzych	119955	x	x	x	x		B - węzeł i generator ruchu o dużym znaczeniu
3	Legnica	dolnośląskie	m. Legnica	102979	x	x	x	x		B - węzeł i generator ruchu o dużym znaczeniu
4	Liberec	liberecki	Liberec	101625		x	x			D - generator ruchu
5	Jelenia Góra	dolnośląskie	m. Jelenia Góra	83463	x	x	x	x		B - węzeł i generator ruchu o dużym znaczeniu
6	Lubin	dolnośląskie	lubiński	75147		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
7	Ostrów Wielkopolski	wielkopolskie	ostrowski	72907		x	x			D - generator ruchu
8	Głogów	dolnośląskie	głogowski	69259		x	x	x		C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
9	Leszno	wielkopolskie	m. Leszno	64713	x	x	x			D - generator ruchu
10	Świdnica	dolnośląskie	świdnicki	60213		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
11	Görlitz/Zhorjelc	Freistaat Sachsen	Görlitz	55957		x	x			D - generator ruchu
12	Nysa	opolskie	nyski	45457		x	x			D - generator ruchu
13	Jablonec nad Nisou	liberecki	Jablonec nad	45328		x	x			D - generator ruchu

Lp.	miasto	województwo (Polska) kraj (Czechy) kraj związkowy (Niemcy)	powiat (Polska) powiat sądowy (Czechy) powiat ziemski (Niemcy)	liczba ludności (2011 r.)	miasto na prawach powiatu	siedziba powiatu	miasto o pow. 10.000 mieszkańców	węzeł komunikacyjny z planu krajowego	ośrodek turystyczny o szczególnie wielkiej randze	ROLA W UKŁADZIE TRANSPORTOWYM
			Nisou							
14	Nowa Sól	lubuskie	nowosolski	40240		x	x			D - generator ruchu
15	Bolesławiec	dolnośląskie	bolesławiecki	40119		x	x	x		C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
16	Żary	lubuskie	żarski	39239		x	x			D - generator ruchu
17	Brzeg	opolskie	brzeski	37329		x	x			D - generator ruchu
18	Oleśnica	dolnośląskie	oleśnicki	37191		x	x	x		C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
19	Dzierżoniów	dolnośląskie	dzierżoniowski	34838		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
20	Zgorzelec	dolnośląskie	zgorzelecki	32446		x	x	x		C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
21	Oława	dolnośląskie	oławski	31959		x	x	x		D - generator ruchu
22	Bielawa	dolnośląskie	dzierżoniowski	31583			x			D - generator ruchu
23	Trutnov	hradecki	Trutnov	31005		x	x			D - generator ruchu
24	Krotoszyn	wielkopolskie	krotoszyński	29567		x	x			D - generator ruchu
25	Zittau	Freistaat Sachsen	Görlitz	28638		x	x			D - generator ruchu
26	Kłodzko	dolnośląskie	kłodzki	28581		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
27	Żagań	lubuskie	żagański	26664		x	x			D - generator ruchu
28	Jawor	dolnośląskie	jaworski	24240		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
29	Nowa Ruda	dolnośląskie	kłodzki	23761			x			D - generator ruchu
30	Świebodzice	dolnośląskie	świdnicki	23287			x			D - generator ruchu

Lp.	miasto	województwo (Polska) kraj (Czechy) kraj związkowy (Niemcy)	powiat (Polska) powiat sądowy (Czechy) powiat ziemski (Niemcy)	liczba ludności (2011 r.)	miasto na prawach powiatu	siedziba powiatu	miasto o pow. 10.000 mieszkańców	węzeł komunikacyjny z planu krajowego	ośrodek turystyczny o szczególnie wielkiej randze	ROLA W UKŁADZIE TRANSPORTOWYM
31	Polkowice	dolnośląskie	polkowicki	22777		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
32	Lubań	dolnośląskie	lubański	22223		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
33	Rawicz	wielkopolskie	rawicki	21114		x	x			D - generator ruchu
34	Náchod	hradecki	Náchod	20760		x	x			D - generator ruchu
35	Kamienna Góra	dolnośląskie	kamiennogórski	20553		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
36	Bogatynia	dolnośląskie	zgorzelecki	18749			x			D - generator ruchu
37	Strzegom	dolnośląskie	świdnicki	16908			x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
38	Boguszów-Gorce	dolnośląskie	wałbrzyski	16520			x			D - generator ruchu
39	Złotoryja	dolnośląskie	złotoryjski	16500		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
40	Namysłów	opolskie	namysłowski	16103		x	x			D - generator ruchu
41	Ząbkowice Śląskie	dolnośląskie	ząbkowicki	16002		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
42	Jelcz-Laskowice	dolnośląskie	oławski	15858			x			D - generator ruchu
43	Kępno	wielkopolskie	kepiński	14716		x	x			D - generator ruchu
44	Ostrzeszów	wielkopolskie	ostrzeszowski	14625		x	x			D - generator ruchu
45	Ústí nad Orlicí	pardubicki	Ústí nad Orlicí	14565		x	x			D - generator ruchu
46	Wschowa	lubuskie	wschowski	14418		x	x			D - generator ruchu
47	Chojnów	dolnośląskie	legnicki	14285			x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu

Lp.	miasto	województwo (Polska) kraj (Czechy) kraj związkowy (Niemcy)	powiat (Polska) powiat sądowy (Czechy) powiat ziemski (Niemcy)	liczba ludności (2011 r.)	miasto na prawach powiatu	siedziba powiatu	miasto o pow. 10.000 mieszkańców	węzeł komunikacyjny z planu krajowego	ośrodek turystyczny o szczególnie wielkiej randze	ROLA W UKŁADZIE TRANSPORTOWYM
48	Brzeg Dolny	dolnośląskie	wołowski	12730			x			D - generator ruchu
49	Trzebnica	dolnośląskie	trzebnicki	12661		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
50	Strzelin	dolnośląskie	strzeliński	12602		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
51	Wołów	dolnośląskie	wołowski	12596		x	x	x		C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
52	Szprotawa	lubuskie	żagański	12531			x			D - generator ruchu
53	Góra	dolnośląskie	górowski	12503		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
54	Milicz	dolnośląskie	milicki	11956		x	x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
55	Kowary	dolnośląskie	jeleniogórski	11735			x			D - generator ruchu
56	Bystrzyca Kłodzka	dolnośląskie	kłodzki	10606			x			D - generator ruchu
57	Syców	dolnośląskie	oleśnicki	10474			x			C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
58	Kudowa-Zdrój	dolnośląskie	kłodzki	10379			x		x	D - generator ruchu
59	Pieszyce	dolnośląskie	dzierżoniowski	9689						D - generator ruchu
60	Lwówek Śląski	dolnośląskie	lwówecki	9435		x				C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
61	Środa Śląska	dolnośląskie	średzki	9253		x				C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
62	Ziębice	dolnośląskie	ząbkowicki	9143						D - generator ruchu
63	Oborniki Śląskie	dolnośląskie	trzebnicki	8893				x		D - generator ruchu
64	Chocianów	dolnośląskie	połkowicki	8297						D - generator ruchu

Lp.	miasto	województwo (Polska) kraj (Czechy) kraj związkowy (Niemcy)	powiat (Polska) powiat sądowy (Czechy) powiat ziemski (Niemcy)	liczba ludności (2011 r.)	miasto na prawach powiatu	siedziba powiatu	miasto o pow. 10.000 mieszkańców	węzeł komunikacyjny z planu krajowego	ośrodek turystyczny o szczególnie wielkiej randze	ROLA W UKŁADZIE TRANSPORTOWYM
65	Gryfów Śląski	dolnośląskie	lwówecki	7055						C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
66	Szklarska Poręba	dolnośląskie	jeleniogórski	6956				x	x	D - generator ruchu
67	Sobótka	dolnośląskie	wrocławski	6906					x	D - generator ruchu
68	Żarów	dolnośląskie	świdnicki	6904						D - generator ruchu
69	Głuszycza	dolnośląskie	wałbrzyski	6805						D - generator ruchu
70	Twardogóra	dolnośląskie	oleśnicki	6804						C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
71	Piława Górna	dolnośląskie	dzierżoniowski	6776						C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
72	Polanica-Zdrój	dolnośląskie	kłodzki	6771					x	D - generator ruchu
73	Piechowice	dolnośląskie	jeleniogórski	6552						D - generator ruchu
74	Przemków	dolnośląskie	polkowicki	6543						D - generator ruchu
75	Żmigród	dolnośląskie	trzebnicki	6530						C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
76	Lubawka	dolnośląskie	kamiennogórski	6430						D - generator ruchu
77	Lądek-Zdrój	dolnośląskie	kłodzki	6081					x	D - generator ruchu
78	Stronie Śląskie	dolnośląskie	kłodzki	6057						D - generator ruchu
79	Pieńsk	dolnośląskie	zgorzelecki	5955						D - generator ruchu
80	Szczawno-Zdrój	dolnośląskie	wałbrzyski	5946					x	D - generator ruchu
81	Ścinawa	dolnośląskie	lubański	5817						C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
82	Kąty Wrocławskie	dolnośląskie	wrocławski	5592						D - generator ruchu
83	Szczytna	dolnośląskie	kłodzki	5365						D - generator ruchu

Lp.	miasto	województwo (Polska) kraj (Czechy) kraj związkowy (Niemcy)	powiat (Polska) powiat sądowy (Czechy) powiat ziemski (Niemcy)	liczba ludności (2011 r.)	miasto na prawach powiatu	siedziba powiatu	miasto o pow. 10.000 mieszkańców	węzeł komunikacyjny z planu krajowego	ośrodek turystyczny o szczególnie wielkiej randze	ROLA W UKŁADZIE TRANSPORTOWYM
84	Bolków	dolnośląskie	jaworski	5304						C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
85	Jaworzyna Śląska	dolnośląskie	świdnicki	5173						C - węzeł i generator ruchu o lokalnym znaczeniu
86	Jedlina-Zdrój	dolnośląskie	wałbrzyski	5071					x	D - generator ruchu
87	Bierutów	dolnośląskie	oleśnicki	5047						D - generator ruchu
88	Karpacz	dolnośląskie	jeleniogórski	4999					x	D - generator ruchu
89	Duszniki-Zdrój	dolnośląskie	kłodzki	4995					x	D - generator ruchu
90	Kamieniec Ząbkowicki	dolnośląskie	ząbkowicki	4800						D - generator ruchu
91	Leśna	dolnośląskie	lubański	4708						D - generator ruchu
92	Olszyna	dolnośląskie	lubański	4493						D - generator ruchu
93	Świeradów-Zdrój	dolnośląskie	kłodzki	4452					x	D - generator ruchu
94	Mieroszów	dolnośląskie	wałbrzyski	4434						D - generator ruchu
95	Mysłakowice	dolnośląskie	jeleniogórski	4385			x			D - generator ruchu
96	Zawidów	dolnośląskie	zgorzelecki	4359						D - generator ruchu
97	Nowogrodzic	dolnośląskie	bolesławiecki	4248						D - generator ruchu
98	Mirsk	dolnośląskie	lwówecki	4172						D - generator ruchu
99	Siechnice	dolnośląskie	wrocławski	4077						D - generator ruchu
100	Wojcieszów	dolnośląskie	złotoryjski	3939						D - generator ruchu
101	Prochowice	dolnośląskie	legnicki	3743						D - generator ruchu
102	Henryków	dolnośląskie	ząbkowicki	3200					x	D - generator ruchu
103	Malczyce	dolnośląskie	średzki	3193						D - generator ruchu
104	Niemcza	dolnośląskie	dzierżoniowski	3121						D - generator ruchu

Lp.	miasto	województwo (Polska) kraj (Czechy) kraj związkowy (Niemcy)	powiat (Polska) powiat sądowy (Czechy) powiat ziemski (Niemcy)	liczba ludności (2011 r.)	miasto na prawach powiatu	siedziba powiatu	miasto o pow. 10.000 mieszkańców	węzeł komunikacyjny z planu krajowego	ośrodek turystyczny o szczególnie wielkiej randze	ROLA W UKŁADZIE TRANSPORTOWYM
105	Węgliniec	dolnośląskie	zgorzelecki	3066						D - generator ruchu
106	Złoty Stok	dolnośląskie	ząbkowicki	2979					x	D - generator ruchu
107	Łagiewniki	dolnośląskie	dzierżoniowski	2900						D - generator ruchu
108	Wąsosz	dolnośląskie	górowski	2809						D - generator ruchu
109	Międzylesie	dolnośląskie	kłodzki	2761						D - generator ruchu
110	Bardo	dolnośląskie	ząbkowicki	2739						D - generator ruchu
111	Walim	dolnośląskie	wałbrzyski	2600						D - generator ruchu
112	Radków	dolnośląskie	kłodzki	2526						D - generator ruchu
113	Miękinia	dolnośląskie	średzki	2500			x			D - generator ruchu
114	Międzybórz	dolnośląskie	oleśnicki	2395						D - generator ruchu
115	Świerzawa	dolnośląskie	złotoryjski	2363						D - generator ruchu
116	Wiązów	dolnośląskie	strzeliński	2330						D - generator ruchu
117	Lubiąż	dolnośląskie	wołowski	2300						D - generator ruchu
118	Prusice	dolnośląskie	trzebnicki	2195						D - generator ruchu
119	Janowice Wielkie	dolnośląskie	jeleniogórski	2189						D - generator ruchu
120	Chełmsko Śląskie	dolnośląskie	kamiennogórski	2158						D - generator ruchu
121	Cieszków	dolnośląskie	milicki	2067						D - generator ruchu
122	Lubomierz	dolnośląskie	lwówecki	2019						D - generator ruchu
123	Miłkowice	dolnośląskie	legnicki	2000						D - generator ruchu
124	Gromadka	dolnośląskie	bolesławiecki	1993						D - generator ruchu
125	Wleń	dolnośląskie	lwówecki	1845						D - generator ruchu
126	Siedlęcín	dolnośląskie	jeleniogórski	1800						D - generator ruchu

Lp.	miasto	województwo (Polska) kraj (Czechy) kraj związkowy (Niemcy)	powiat (Polska) powiat sądowy (Czechy) powiat ziemski (Niemcy)	liczba ludności (2011 r.)	miasto na prawach powiatu	siedziba powiatu	miasto o pow. 10.000 mieszkańców	węzeł komunikacyjny z planu krajowego	ośrodek turystyczny o szczególnie wielkiej randze	ROLA W UKŁADZIE TRANSPORTOWYM
127	Krośnice	dolnośląskie	milicki	1767						D - generator ruchu
128	Marciszów	dolnośląskie	kamiennogórski	1582						D - generator ruchu
129	Krzeszów	dolnośląskie	kamiennogórski	1527					x	D - generator ruchu
130	Srebrna Góra	dolnośląskie	ząbkowicki	1500					x	D - generator ruchu
131	Wambierzyce	dolnośląskie	kłodzki	967						D - generator ruchu
132	Przerzeczyn Zdrój	dolnośląskie	dzierżoniowski	700						D - generator ruchu
133	Pilchowice	dolnośląskie	lwówecki	567						D - generator ruchu

Źródło: Opracowanie własne.

Załącznik nr 15. System informacji pasażerskiej

Papier firmowy

Papier w pliku Word z zabezpieczonym nagłówkiem i stopką.

Wielkości papieru: A3 i A4

A3

Nagłówek:

Czcionka: Calibri, Bold, 36 pkt, wyśrodkowanie nagłówka.

Interlinia: przed 2 pkt, za 4pkt, nagłówek wpisany.

Tekst:

Rozpoczyna się 5 mm poniżej całego nagłówka, a kończy się 5 mm powyżej stopki, w której znajdują się loga przewoźników.

Tekst:

Czcionka: Calibri, Regular, 18 pkt (może być rozbity na jedną lub dwie kolumny, w zależności od potrzeb, justowany do lewej, ostatnia linijka).

A4

Nagłówek:

Czcionka: Calibri, Bold, 18 pkt.

Interlinia: przed 2 pkt, za 4pkt, nagłówek wpisany.

Tekst:

Rozpoczyna się 5 mm poniżej całego nagłówka, a kończy się 5 mm powyżej stopki, w której znajdują się loga przewoźników.

Tekst:

Czcionka: Calibri, Regular, 12 pkt (może być rozbity na jedną lub dwie kolumny, w zależności od potrzeb, justowany do lewej, ostatnia linijka).

Przykład nagłówka:



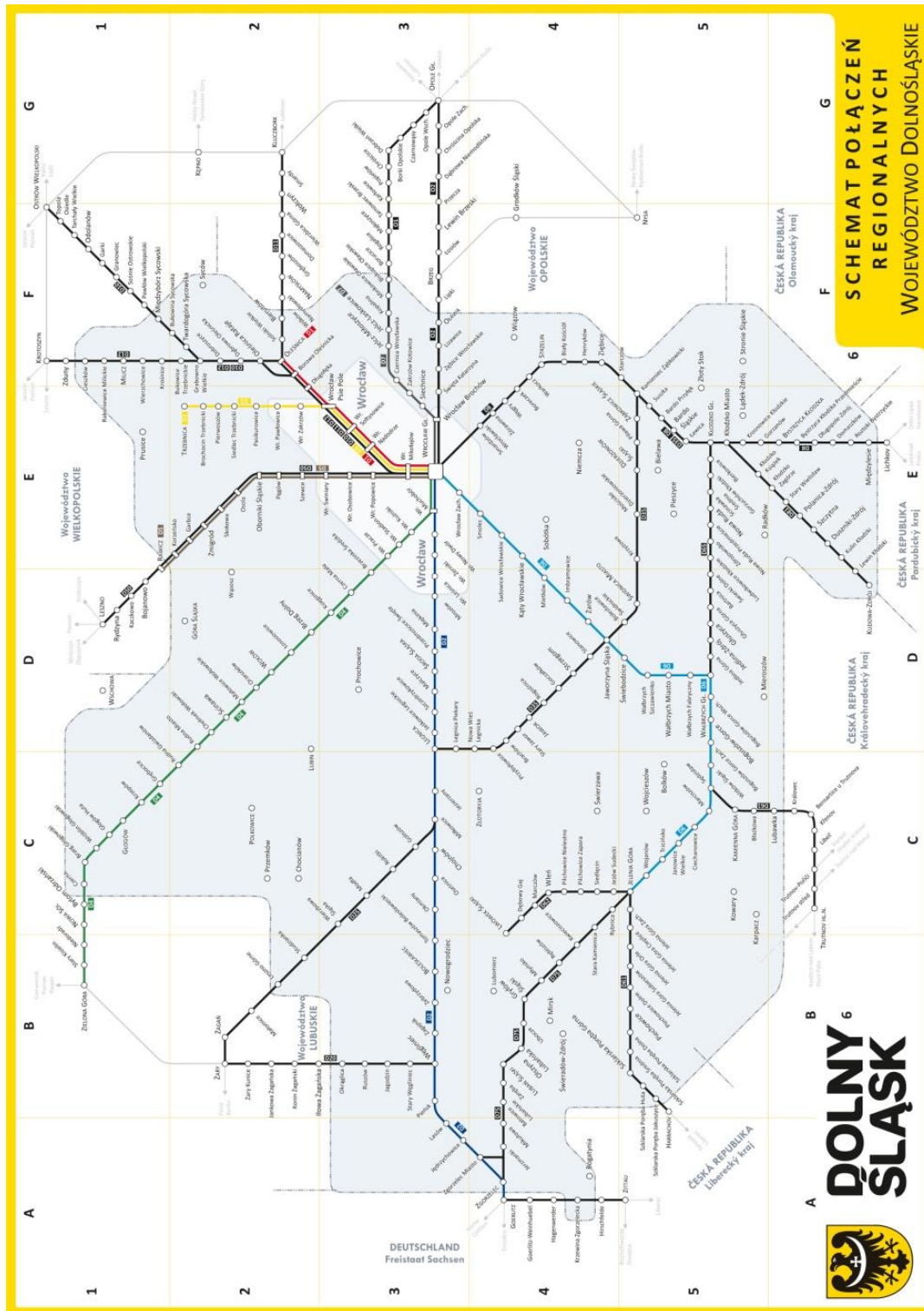
Utrudnienia w podróży

Przykład strony firmowej: Aktualności

The image shows a template for a company page titled "Aktualności" (News). At the top, there is a yellow banner with the coat of arms of Lower Silesia and the text "DOLNY ŚLĄSK". Below the banner, the word "Aktualności" is centered in a large, bold font. A large dashed rectangular box occupies the middle of the page, indicating the area for news content. To the left of this box, the fraction "3/4" is written vertically. At the bottom of the page, there are three logos: "Przewozy Regionalne" (Regional Transport) with a blue double-headed arrow logo, the website "www.koleje.dolnyslask.pl", and "Koleje Dolnośląskie" (Lower Silesian Railways) with a red arrow logo.

Schemat połączeń regionalnych w województwie.

Przykład schematu uwzględniającego linie kolejowe. W przypadku przewoźników autobusowych, można stosować schematy ograniczonego obszaru, np. powiatu.





WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE
SCHEMAT POŁĄCZEŃ

















SPIS STACJI:

Table listing railway stations across the region, categorized by letter (A-Z) and number (1-6). Each entry includes the station name and its corresponding alphanumeric code.

Kolory głównych tras

Kolory zastosowane do wytyczenia tras poszczególnych relacji są kolorami, które trasy te oznaczają. Te same kolory użyte zostały w liniowych rozkładach jazdy oraz w oznaczeniach pociągów na rozkładach jazdy dla stacji. Poniżej składowe kolorów w formacie CMYK i ich oznaczenia.

Kolory CMYK

D1 0 100 100 0		D8 15 50 75 5	
D2 100 70 0 20		D9 0 35 20 10	
D3 0 10 100 0		D10 15 65 85 5	
D4 80 20 90 10		D11 0 60 80 0	
D5 0 29 37 63		D12 0 35 100 0	
D6 89 10 0 11		D13 25 85 40 20	
D7 25 10 0 45		D14 70 0 100 0	

Oznaczenie numeryczne tras

Wielkość: A3

Wysokość napisu stanowi ½ całości wysokości tablicy w połowie tablicy.

Tło oparte na kolorze ze schematu tras kolejowych (CMYK).



Tablice z nazwami stacji i przystanków

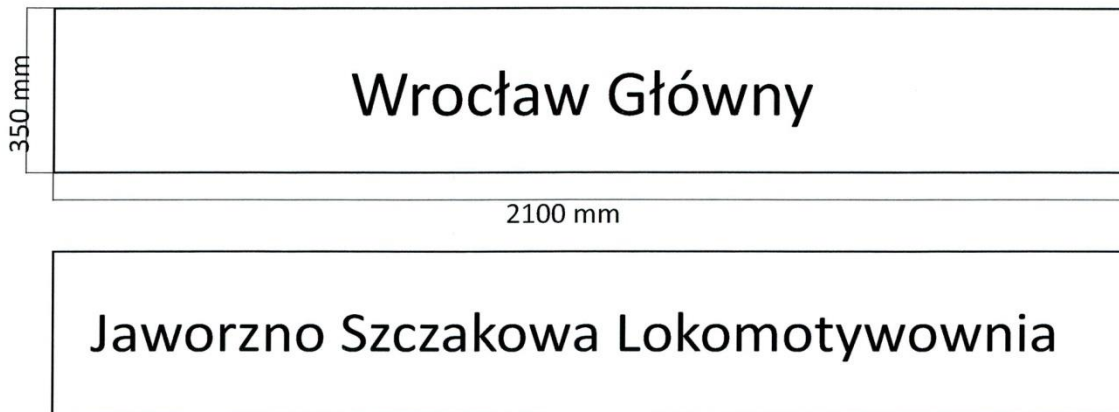
Tablice z nazwami stacji do umieszczenia na słupach lub podwieszenia są długości 2100 mm i szerokości 350 mm. Tablice przygotowane wzorcowo, zarówno dla przewoźników kolejowych jak i autobusowych.

Tablice ze względu na swoją informacyjną funkcję powinny być czytelne, dlatego wykorzystano bardziej klasyczną formę, czyli czarny tekst na białym tle.

Tablice mogą być również powiadać żółte tło i czarne napisy, co nawiązywało by do barw województwa dolnośląskiego.

Wariant 1

Czarno-biały bez loga przewoźników

**Wariant 2**

Czarno-biały z logiem przewoźników



Wariant 3

Czarne napisy na żółtym tle bez loga przewoźników

Jaworzno Szczakowa Lokomotywownia

Wrocław Główny

Wariant 4

Czarne napisy na żółtym tle z logiem przewoźników

Jaworzno Szczakowa Lokomotywownia



Koleje Dolnośląskie

Wrocław Główny



Koleje Dolnośląskie

Tablice przebiegu linii

Tablice pionowe obrazujące układ kolejnych przystanków oraz możliwość przesiadki na inne linie lub środka komunikacji publicznej.





Pierwotna wielkość tablicy: 200 mm szerokości, 420 mm wysokości

Rozkład jazdy pociągów stacja JAWORZYNA ŚLĄSKA

Przyjazdy pociągów			Odjazdy pociągów		
przyjazd/pojazd	porządek	Odjazdy ze stacji początkowej i pośrednich	odjazd/pojazd	porządek	Przyjazd ze stacji docelowej i pośrednich
01:22/II	D62101 Karkonosze 1-2 Wl Bc R	WARSZAWA WSCH. 20:20 – Warszawa Centr. 20:35 – Warszawa Zach. 20:40 – Łódź Kaliska 22:20 – Ostrów Wlkp. 23:50 – Wrocław Gl. 01:00	01:22/II	D62101 Karkonosze 1-2 Wl Bc R	Świebodzice 1:32 – Wałbrzych Miasto 1:47 – Wałbrzych Główny 1:58 – Marciszów 2:35 – Jelenia Góra 2:55 – SZ- KLARSKA POREBA GÓRNA 3:50 – KARPACZ [3:35 do Szklarskiej Poręby codz., do Karpacza w (1) i (6)
04:17/III	R10 R 66222	WAŁBRZYCH MIASTO 03:50 – Świebodzice 04:05	04:18/III	R10 R 66222	Żarów 4:28 – Kąty Wr. 04:45 – WROCLAW GŁÓWNY 05:15
[04:23/III	R10 R66223	WROCLAW GŁÓWNY [03:30 – Kąty Wr. [03:55 – Żarów [04:13 kursuje w (D) do 22VI i od 1IX	[04:23/III	R10 R66223	Świebodzice [04:35 – Wałbrzych Miasto [04:50 – Wałbrzych Gl. [05:01 – Marciszów [05:35 – JELENIA GÓRA [06:00 kursuje w (D) do 22VI i od 1IX
04:29/II	R35 D76523	ŚWIDNICA MIASTO 04:17	04:29/II	R35 D76523	Strzegom Miasto 04:44 – Jawor 05:05 – LEGNICA 05:30
04:29/II	R36 D67522	LEGNICA 03:30 – Jawor 03:55 – Strzegom Miasto 04:16	04:29/II	R36 D67522	Świdnica Miasto 05:43 – Kamieniec Żąbk. 06:25 – Kłodzko Gl. 07:00 – KUDOWA-ZDRÓJ 08:25
[04:36/I	D6 D66224	WAŁBRZYCH MIASTO [04:00 – Świebodzice [04:25 kursuje (1) – (5) i (7)	[04:36/I	D6 D66224	Świdnica Miasto 05:43 – Kamieniec Żąbk. 06:25 – Kłodzko Gl. 07:00 – KUDOWA-ZDRÓJ 08:25
04:42/I	D6 D66225	WROCLAW GŁÓWNY 04:00 – Kąty Wr. 04:15 – Żarów 04:33	04:42/I	D6 D66225	Żarów [04:46 – Kąty Wr. [05:13 – WROCLAW GŁÓWNY 05:43 kursuje (1) – (5) i (7)
04:17/III	R10 R 66222	WAŁBRZYCH MIASTO 03:50 – Świebodzice 04:05	04:18/III	R10 R 66222	Świebodzice 04:46 – WAŁBRZYCH MIASTO 05:01
[04:23/III	R10 R66223	WROCLAW GŁÓWNY [03:30 – Kąty Wr. [03:55 – Żarów [04:13 kursuje w (D) do 22VI i od 1IX	[04:23/III	R10 R66223	Żarów 4:28 – Kąty Wr. 04:45 – WROCLAW GŁÓWNY 05:15
04:29/II	R35 D76523	ŚWIDNICA MIASTO 04:17	04:29/II	R35 D76523	Świebodzice [04:35 – Wałbrzych Miasto [04:50 – Wałbrzych Gl. [05:01 – Marciszów [05:35 – JELENIA GÓRA [06:00 kursuje w (D) do 22VI i od 1IX
04:29/II	R36 D67522	LEGNICA 03:30 – Jawor 03:55 – Strzegom Miasto 04:16	04:29/II	R36 D67522	Strzegom Miasto 04:44 – Jawor 05:05 – LEGNICA 05:30
[04:36/I	D6 D66224	WAŁBRZYCH MIASTO [04:00 – Świebodzice [04:25 kursuje (1) – (5) i (7)	[04:36/I	D6 D66224	Świdnica Miasto 05:43 – Kamieniec Żąbk. 06:25 – Kłodzko Gl. 07:00 – KUDOWA-ZDRÓJ 08:25
04:42/I	D6 D66225	WROCLAW GŁÓWNY 04:00 – Kąty Wr. 04:15 – Żarów 04:33	04:42/I	D6 D66225	Żarów [04:46 – Kąty Wr. [05:13 – WROCLAW GŁÓWNY 05:43 kursuje (1) – (5) i (7)
04:17/III	R10 R 66222	WAŁBRZYCH MIASTO 03:50 – Świebodzice 04:05	04:18/III	R10 R 66222	Świebodzice 04:46 – WAŁBRZYCH MIASTO 05:01
[04:23/III	R10 R66223	WROCLAW GŁÓWNY [03:30 – Kąty Wr. [03:55 – Żarów [04:13 kursuje w (D) do 22VI i od 1IX	[04:23/III	R10 R66223	Żarów 4:28 – Kąty Wr. 04:45 – WROCLAW GŁÓWNY 05:15
04:29/II	R35 D76523	ŚWIDNICA MIASTO 04:17	04:29/II	R35 D76523	Świebodzice [04:35 – Wałbrzych Miasto [04:50 – Wałbrzych Gl. [05:01 – Marciszów [05:35 – JELENIA GÓRA [06:00 kursuje w (D) do 22VI i od 1IX
04:29/II	R36 D67522	LEGNICA 03:30 – Jawor 03:55 – Strzegom Miasto 04:16	04:29/II	R36 D67522	LEGNICA 03:30 – Jawor 03:55 – Strzegom Miasto 04:16
[04:36/I	D6 D66224	WAŁBRZYCH MIASTO [04:00 – Świebodzice [04:25	[04:36/I	D6 D66224	WAŁBRZYCH MIASTO [04:00 – Świebodzice [04:25



Rozkład jazdy pociągów stacja JAWORZYNA ŚLĄSKA

Przyjazdy pociągów

05:44	07:23 [1]						
	Ex [R]						
05:31 1)	07:31	09:31	11:31	13:31	15:31	16:31	
06 N							
18:31							
01:11	07:13	09:13	10:42 [2]	11:13	13:13	16:13	
17:00	18:13	20:13	21:42 [3]				
			Ex [R]				
01:11							
01:11	21:42 [3]						
	Ex [R]						
07:13	09:13						
18:13	20:13	18:13	20:13	18:13	18:13	20:13	
05:31	07:31	05:31	07:31	05:31	05:31	7:31	
18:13	19:12	20:01	20:29	21:03	21:03	21:03	

[1] kursuje 24 – 31 XII
[2] kursuje (1) – (5) i (7)
[3] kursuje 21 VI – 31 VIII

kierunek

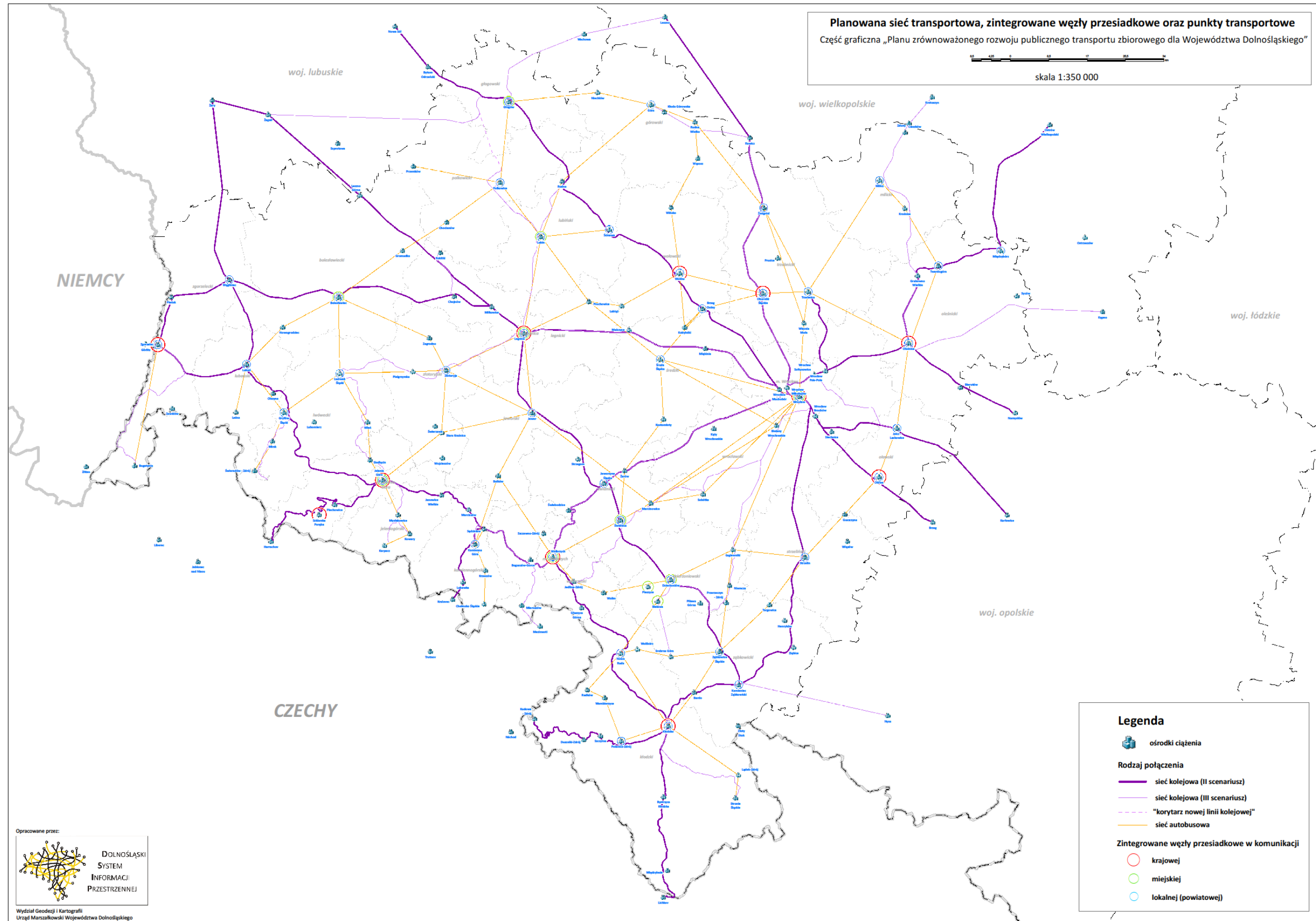
Białystok
Jawor
Jelenia Góra
Karpacz
Szklarska Poręba Górna
Wałbrzych Miasto
Wrocław Główny

Odjazdy pociągów

05:44	07:23 [1]						
	Ex [R]						
05:31	07:31	09:31	11:31	13:31	15:31	16:31	
18:31	20:31						
01:11	07:13	09:13	10:42 [2]	11:13	13:13	16:13	
17:00	18:13	20:13	21:42 [3]				
			Ex [R]				
01:11							
01:11	21:42 [3]						
	Ex [R]						
07:13	09:13						
18:13	20:13	18:13	20:13	18:13	18:13	20:13	
05:31	07:31	05:31	07:31	05:31	05:31	7:31	
18:13	19:12	20:01	20:29	21:03	21:03	21:03	



ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY





**DOLNY
ŚLĄSK**

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

**Raport z konsultacji społecznych opracowania pt.
PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO DLA WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO**

Wrocław, wrzesień 2014

Spis treści

- 1. Uzgodnienia Planu Transportowego z sąsiednimi organizatorami publicznego transportu zbiorowego**
 - 1.1. Uzgodnienia z Samorządem Województwa Lubuskiego**
 - 1.2. Uzgodnienia z Samorządem Województwa Opolskiego**
 - 1.3. Uzgodnienia z Samorządem Województwa Wielkopolskiego**

- 2. Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Urząd Transportu Kolejowego**

- 3. Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Regionalną Dyрекję Ochrony Środowiska we Wrocławiu**

- 4. Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu.....**

- 5. Wnioski i uwagi do Planu Transportowego złożone w ramach konsultacji społecznych.....**

1. Uzgodnienia Planu Transportowego z sąsiednimi organizatorami publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13, z późn. zm.) – art. 13 ust. 1 – Marszałek województwa przedstawia sejmikowi województwa do uchwalenia projekt planu transportowego uzgodniony z marszałkami sąsiednich województw oraz zaopiniowany przez zarząd sąsiedniego związku powiatów, o ile jest utworzony – w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości.

Mając na względzie zapisy powyższej ustawy Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystąpił w dniu 25 sierpnia 2014 roku do Marszałków województw: lubuskiego, opolskiego i wielkopolskiego z prośbą o uzgodnienie projektu opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego”.

1.1. Uzgodnienia z Samorządem Województwa Lubuskiego

Uzgodnienie Planu Transportowego przez Samorząd Województwa Lubuskiego zostało przekazane pismem nr DG.V.8050.1.1.2014 z dnia 29 sierpnia 2014 roku. Pismo to stanowi załącznik nr 1 do niniejszego raportu.

Poniżej omówione zostały poszczególne uwagi zgłoszone przez Samorząd Województwa Lubuskiego.

1) *W punkcie 9.1. „Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej” w tabelach dotyczących planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń wnioskujemy zmianę określenia linii komunikacyjnej „Głogów – granica województwa – (Nowa Sól)” na „Głogów – granica województwa – (Zielona Góra)”;* na mocy porozumienia nr DT-D/883/14 z dnia 3 kwietnia 2014r. w sprawie współpracy przy organizacji wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze międzyregionalnym, stacją końcową linii komunikacyjnej na terenie województwa lubuskiego jest Zielona Góra. – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

2) *W punkcie 9.1. „Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej” w tabelach dotyczących planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń wnioskujemy zmianę liczby par pociągów w Scenariuszu I:*

- dla linii „Głogów – granica województwa – (Nowa Sól)” w dni robocze z 6 na 7 par, w dni wolne z 4 na 7 par,
- dla linii „Legnica – granica województwa – (Żary)” w dni robocze i w dni wolne z 4 do 6,

co stanowi wypełnienie kryterium realizacji Scenariusza I, tj. pozostawienie oferty przewozowej na dotychczasowym poziomie. – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

3) W punkcie 9.1. „Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej” w tabelach dotyczących planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń wnioskujemy zmianę liczby par pociągów w Scenariuszu II:

- dla linii „Głogów – granica województwa – (Nowa Sól)” w dni robocze i w dni wolne z 4 na 7 par,
- dla linii „Legnica – granica województwa – (Żary)” w dni robocze i w dni wolne z 4 do 6

Uwaga uwzględniona w opracowaniu.

4) W punkcie 9.1. „Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej” w tabelach dotyczących planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń wnioskujemy zmianę liczby par pociągów w Scenariuszu III:

- dla linii „Głogów – granica województwa – (Nowa Sól)” w dni robocze i w dni wolne z 4 na 7 par,
- dla linii „Legnica – granica województwa – (Żary)” w dni robocze i w dni wolne z 4 do 6,
- dla linii „Węgliniec – granica województwa – (Żary)”, która uwzględni zapis „rozwój oferty przewozowej zmierzać będzie do osiągnięcia pożądanego standardu sześciu par kursów na dobę” postulowany przez Państwa w trakcie konsultacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich” Województwa Lubuskiego.

Uwaga uwzględniona w opracowaniu.

5) W punkcie 9.1. „Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej” w tabelach dotyczących planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń wnioskujemy wprowadzenie do wykazu linii komunikacyjnych w Scenariuszu III linii (Leszno – Wschowa) – granica województwa – Głogów – granica województwa – (Żagań / - Zielona Góra) wnioskowanej przez Państwa do reaktywacji połączeń pasażerskich podczas uzgodnień planu transportowego Województwa Lubuskiego; plan ten na odcinku Głogów – Leszno przewiduje przywrócenie ilość połączeń jaka funkcjonowała do roku 2011, tj. pięć par pociągów, ponadto w celu lepszego skomunikowania powiatowego miasta Wschowa z Zieloną Górą przewiduje się uruchomienie co najmniej jednej pary pociągów w bezpośredniej relacji do Zielonej Góry, a w wersji rozszerzonej planuje się

odtworzenie połączeń na odcinku Żagań – Głogów, co jednak uzależnione jest od podwyższenia prędkości do minimum 80 km/h. – Uwaga uwzględniona w opracowaniu.

- 6) *W załączniku nr 9 – Infrastruktura transportowa, w tabeli 5 – Analiza linii kolejowych na obszarze województwa dolnośląskiego - wnioskujemy o zmianę określenia linii komunikacyjnej dla linii kolejowej nr 14 z „Żagań – Głogów – Leszno” na Żagań/Zielona Góra – Głogów – Leszno” oraz dodanie punktów ciężenia Zielona Góra i Nowa Sól. Ponadto, w tabeli 43 – Generatory ruchu w województwie proponujemy uwzględnić miasto Zielona Góra. – Uwaga odrzucona.*

Uzasadnienie:

Tabela 5 w załączniku nr 9 przedstawia analizę linii kolejowych na obszarze województwa wraz ze wskazaniem podstawowej linii komunikacyjnej wraz z punktami ciężenia wprost leżącymi na jej przebiegu. Nie zdecydowano się o uzupełnienie linii komunikacyjnej Żagań – Głogów – Leszno o miasto Zielona Góra oraz ośrodki ciężenia Nowa Sól i Zielona Góra, gdyż określenie szczegółowych relacji kursowania pociągów w obrębie danych linii komunikacyjnych będzie efektem późniejszych prac nad rozkładem jazdy oraz zawieranych porozumień pomiędzy Organizatorami – jest to kompatybilne ze scenariuszami rozwoju transportu przedstawionymi w rozdziale 9 opracowania.

Zrezygnowano również z uzupełnienia tabeli 43 – Generatory ruchu w województwie – o miasto Zielona Góra, gdyż podstawowym założeniem przyjętym przy opracowaniu niniejszej tabeli było ograniczenie się do ośrodków ciężenia wewnątrz granic województwa dolnośląskiego oraz istotnych miejscowości położonych w bezpośrednim sąsiedztwie województwa – miasto Zielona Góra nie wpisuje się zatem w tą zasadę ze względu na znaczące oddalenie od granic województwa. Nie oznacza to jednak, że Zielona Góra jest pomijana w opracowaniu.

1.2. Uzgodnienia z Samorządem Województwa Opolskiego

Uzgodnienie Planu Transportowego przez Samorząd Województwa Opolskiego zostało przekazane pismem nr DIG-II.8050.8.2014 z dnia 18 września 2014 roku. Pismo to stanowi załącznik nr 2 do niniejszego raportu.

Poniżej omówione zostały poszczególne uwagi zgłoszone przez Samorząd Województwa Opolskiego.

- 1) *W tabelach nr 17, 19 i 21 proponuję wprowadzić linię kolejową Opole – Jelcz-Laskowice (w dni robocze 1 para pociągów). – Uwaga uwzględniona w opracowaniu.*

- 2) W tabelach nr 17, 19 i 21, w zakresie dotyczącym linii kolejowej Wrocław – Oława – granica województwa – (Brzeg) proponuję dopisać „Opole”, a ilość par pociągów w dni robocze poprawić z 16 na 18 (zgodnie z planowaną ofertą na rozkład jazdy 2014/2015). – **Uwaga częściowo uwzględniona w opracowaniu.**

Uzasadnienie:

Linia Wrocław – Oława – granica województwa – (Brzeg) została uzupełniona o Opole.

Uwaga dotycząca zmiany liczby par pociągów w tabelach 17, 19 i 21 z 16 na 18 została odrzucona gdyż przedstawiony w/w tabelach standard połączeń jest to tzw. standard minimalny-gwarantowany poniżej którego oferta dla pasażera nie będzie planowana. Zwiększenie liczby par połączeń (np. z 16 do 18 w dobie jak to zaplanowano na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 na tej trasie) pozostaje do rozstrzygnięcia w ramach uzgodnień z sąsiednim organizatorem, w tym przypadku z Samorządem Województwa Opolskiego.

- 3) W zakresie dotyczącym linii kolejowej Oleśnica – granica województwa – (Namysłów) proponuję dopisać „Kluczbork”. – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**
- 4) W tabelach nr 20 i 22, w zakresie dotyczącym linii kolejowej Oleśnica – granica województwa – (Namysłów) proponuję poprawić ilość par pociągów w dni wolne od pracy z 4 na 8 (nie uwzględniono pociągu przyspieszonego „Żak” kursującego w niedzielę w relacji Kędzierzyn-Koźle – Wrocław i kursującego w niedzielę w relacji Wrocław – Brzeg). – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**
- 5) W tabeli nr 18, w zakresie dotyczącym linii kolejowej Wrocław – Oława – granica województwa – (Brzeg/Opole) proponuję poprawić ilość par pociągów w dni wolne od pracy z 8 na 9 (nie uwzględniono pociągu przyspieszonego „Żak” kursującego w niedzielę w relacji Kędzierzyn-Koźle – Wrocław i kursującego w niedzielę w relacji Wrocław – Brzeg). – **Uwaga odrzucona.**

Uzasadnienie:

Uwaga dotycząca zmiany liczby par pociągów w tabeli 18 z 8 na 9 została odrzucona gdyż przedstawiony w/w tabeli standard połączeń jest to tzw. standard minimalny-gwarantowany poniżej którego oferta dla pasażera nie będzie planowana. Zwiększenie liczby par połączeń (np. z 8 do 9 w dobie jak to zaplanowano na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 na tej trasie) pozostaje do rozstrzygnięcia w ramach uzgodnień z sąsiednim organizatorem, w tym przypadku z Samorządem Województwa Opolskiego.

- 6) *Proponuję uwzględnić w wykazie linii użyteczności publicznej linię kolejową Nysa – Kamieniec Ząbkowicki (Kłodzko/Legnica) obsługiwaną przez transport kolejowy. – Uwaga uwzględniona w opracowaniu.*
- 7) *Proponuję uwzględnić w wykazie linii użyteczności publicznej linię autobusową Brzeg – Strzelin obsługiwaną przez transport autobusowy. – Uwaga odrzucona.*

Uzasadnienie:

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (art. 4, ust. 1, pkt. 25) Samorząd Województwa Dolnośląskiego jest organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich, a więc przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywanego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i nie wykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny. Ze względu na powyższy zapis nie jest możliwe uwzględnienie w opracowaniu linii autobusowej Strzelin – Brzeg wykraczającej poza granice województwa dolnośląskiego.

- 8) *Proponuję uwzględnić w wykazie linii użyteczności publicznej linię Nysa – Wrocław obsługiwaną przez transport kolejowy i autobusowy. – Uwaga odrzucona.*

Uzasadnienie:

Ze względu na przebieg linii komunikacyjnej w transporcie kolejowym Wrocław – Oława – Brzeg – Nysa (odcinek Brzeg – Nysa znajduje się wyłącznie na obszarze województwa opolskiego) połączenie Wrocław – Nysa znajduje się w ramach standardów określonych dla odcinka Wrocław – Oława – granica województwa – (Brzeg). Określenie relacji pociągów poza granicą województwa (np. do Nysy) leży w wyłącznej kompetencji Samorządu Województwa Opolskiego jako Organizatora.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (art. 4, ust. 1, pkt. 25) Samorząd Województwa Dolnośląskiego jest organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich, a więc przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywanego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i nie wykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny. Ze względu na

powyższy zapis nie jest możliwe uwzględnienie w opracowaniu linii autobusowej Wrocław – Nysa wykraczającej poza granice województwa dolnośląskiego.

1.3. Uzgodnienia z Samorządem Województwa Wielkopolskiego

Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystąpił do Samorządu Województwa Wielkopolskiego z prośbą o uzgodnienie opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego” pismem nr DT-D-V.8050.006.2014 L.dz. 2593/08/2014 z dnia 25 sierpnia 2014 roku – pismo zostało doręczone pocztą tradycyjną w dniu 28 sierpnia 2014 r.

Ze względu na brak udzielenia odpowiedzi na w/w pismo przez Samorząd Województwa Wielkopolskiego w ustawowym miesięcznym terminie (Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego, Dz. U. 1960 nr 30 poz. 168 z późn. zm. – art. 35, par. 3), uznaje się, iż projekt Planu Transportowego został zaakceptowany bez uwag.

2. Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Urząd Transportu Kolejowego

Zgodnie z art. 28pa ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. 2003 Nr 86 poz. 789 z późn. zm.) Samorząd Województwa Dolnośląskiego winien przekazać Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego do zaopiniowania projekt „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego” przed jego uchwaleniem.

Mając na względzie zapisy powyższej ustawy Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystąpił w dniu 25 sierpnia 2014 roku do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z prośbą o zaopiniowanie projektu opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego”.

Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zostało przekazane pismem nr DRRK-WR.022.1.2014.6.MR z dnia 18 września 2014 roku. Pismo to stanowi załącznik nr 3 do niniejszego raportu.

Poniżej omówione zostały poszczególne uwagi zgłoszone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

1) Nie zapewniono jednak skomunikowania Głogowa w kierunku Leszna, tak jak obliguje do tego rozdział 3.8. Planu MTBiGM. W celu zapewnienia spójności krajowego i wojewódzkiego planu transportowego, zdaniem Prezesa UTK konieczne jest wprowadzenie zapisów gwarantowanych

uruchomienie wskazanego połączenia wojewódzkiego oraz skoordynowania go z pociągami międzywojewódzkimi. – Uwaga uwzględniona w opracowaniu.

- 2) *Wskazane jest jednak przeanalizowanie zasadności dalszego rozszerzenia zapisów o określenie godzin porannego i popołudniowego szczytu, w trakcie którego konieczne może być zwiększenie planowanej częstotliwości połączeń, a także określenie pory w ciągu doby, w której uruchamiane będą połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej. – Uwaga odrzucona.*

Uzasadnienie:

Ze względu na odmienny charakter wielu linii oraz duże różnice potoków podróży nie zdecydowano się na sztywne zapisywanie godzin szczytowych. Przy obecnym bardzo zróżnicowanym systemie prac w wielu firmach brak jest ustandaryzowanych godzin szczytowych. Okres międzyszczytowy ulega systematycznemu skracaniu. W opracowaniu uznano, iż ze względu na konieczność dostosowywania rozkładu jazdy do bieżących potrzeb pasażerów zasadne jest zrezygnowanie ze ścisłego określania godzin szczytowych. Określenie tych wniosków będzie efektem stałego analizowania potrzeb przewozowych mieszkańców i na bieżąco stosowne zmiany będą uwzględniane w planowanej ofercie. Ponadto, z analogicznych względów, nie jest zasadne wskazywanie godzin w jakich uruchamiane będą połączenia o charakterze użyteczności publicznej. Określenie sztywnych godzin będzie ograniczało Organizatora w planowaniu oferty dla mieszkańca oraz uniemożliwi bieżącej i szybkiej reakcji na zmieniający się popyt w danych godzinach doby.

- 3) *Jakkolwiek zrozumiałe jest uzależnienie oferty przewozowej od możliwości finansowych województwa, to w ocenie Prezesa UTK kryteria wyboru wskazanych w zaktualizowanym Projekcie Planu scenariuszów rozwoju publicznego transportu zbiorowego określone są w sposób niejednoznaczny. Może to skutkować znaczną dowolnością w wyborze wariantu realizacji oferty przewozowej. Prezes UTK sugeruje zatem wprowadzenie do zaktualizowanego Projektu Planu określonych zapisów, obligujących do monitorowania popytu na usługi przewozowe. Ponadto wskazane jest określenie bardziej jednoznacznych kryteriów realizacji danego wariantu. Rozwiązania takie mogą polegać np. na wprowadzeniu możliwości danego połączenia pod warunkiem określonej poprawy warunków technicznych infrastruktury oraz określeniu wskaźników i wartości progowych, od których uzależniony będzie wybór danego scenariusza. – Uwaga uwzględniona w opracowaniu.*

- 4) *Prezes UTK zwracał również uwagę na potrzebę precyzyjnego określania linii komunikacyjnych, poprzez wskazywanie relacji, na których uruchamiane będą połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej. Zaprezentowane w zaktualizowanym Projekcie Planu podejście pozostało*

jednak niezmienione, co zdaniem Prezesa UTK nie odpowiada w pełni wymogom zawartym w definicji linii komunikacyjnej, zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13, z późn. zm.), zwanej dalej: „Ustawą PTZ”. Wskazuje ona, że linią komunikacyjną określa się połączenie komunikacyjne wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów. Zgodnie z powyższym konieczne wydaje się uzupełnienie oznaczonych linii o miejsca do wsiadania i wysiadania podróżnych, a także określenie ich w sposób umożliwiający identyfikację stacji początkowej i końcowej w obrębie danego połączenia. – Uwaga odrzucona.

Uzasadnienie:

Precyzyjne określanie linii komunikacyjnych wraz z relacjami funkcjonującymi w ramach danych linii oraz wykazywanie stacji początkowych, pośrednich i końcowych jest zbytnim ingerowaniem w rozkład jazdy i ofertę przewozową. Określanie konkretnych relacji pociągów oraz stacji zatrzymania (miejsc do wsiadania i wysiadania) powinno być efektem corocznego planowania oferty oraz skutkiem bieżącej analizy potrzeb i preferencji podróżnych.

- 5) *Konieczna jest również ponowna weryfikacja planowanej sieci komunikacyjnej w celu wyeliminowania ewentualnych błędów pisarskich i ujednoczenia przebiegu planowanych linii komunikacyjnych z kształtem sieci kolejowej na terenie Dolnego Śląska. W trakcie analizy przekazanego do zaopiniowania zaktualizowanego Projektu Planu zidentyfikowana została rozbieżność w tym zakresie dla połączenia Wrocław – Jawor przez Marcinowice. Jego przebieg obejmuje w zaktualizowanym Projekcie Planu linia kolejowe nr 273, 275 oraz 137. Tymczasem Marcinowice położone są przy linii kolejowej nr 285 w związku z czym podane w dokumencie charakterystyki przebiegu wskazanej linii komunikacyjnej są ze sobą sprzeczne. – Uwaga odrzucona.*

Uzasadnienie:

Na terenie województwa Dolnośląskiego znajdują się dwie miejscowości Marcinowice. Jedna z miejscowości znajduje się w okolicach Jawora, a druga w okolicach Sobótki. Połączenie autobusowe Wrocław – Jawor wskazane zostało przez Marcinowice koło Jawora, a nie koło Sobótki.

- 6) *W celu realnej integracji systemów transportowych na terenie województwa, wskazane jest również dodatkowe określenie w zaktualizowanym Projekcie Planu warunków współpracy z organizatorami publicznego transportu zbiorowego innych szczebli w zakresie wspólnego systemu taryfowego. – Uwaga częściowo uwzględniona w opracowaniu.*

Uzasadnienie:

W końcowej wersji Planu Transportowego określone zostały ogólne warunki współpracy pomiędzy organizatorami innych szczebli w zakresie jednolitej taryfy przewozowej. Ze względu na fakt, iż Plan Transportowy ma stanowić wytyczne dla innych organizatorów a nie egzekwować ogólnie ustalenia, uznano że w opracowaniu zawarte będą ogólne zasady współpracy a jej szczegóły będą efektem prac negocjacyjnych nad stosownym porozumieniem, tak aby konkretne ustalenia były dostosowane do specyfiki lokalnych (powiatowych i gminnych) przewozów.

- 7) *W zakresie standardów jakości świadczonych usług, w opinii z 3 lutego 2014 r. Prezes UTK zwracał również uwagę na potrzebę stosowania wskaźników gwarantujących dostosowanie liczby miejsc w taborze do wielkości potoków pasażerskich. Ze względu na brak rozwiązań w tym zakresie (zaktualizowany Projekt Planu wskazuje jedynie, że: „pojemność taboru powinna być dostosowana do wielkości potoku podróżnych”) Prezes UTK podtrzymuje przekazane wcześniej stanowisko. Zaktualizowany Projekt Planu wskazuje również, że „w pojazdach winna być zapewniona dostateczna liczba miejsc dla wózków dziecięcych, inwalidzkich czy rowerów”. Egzekwowanie tego zapisu może w istotny sposób przyczynić się do poprawy dostępności transportu kolejowego na terenie województwa. Pojęcie „dostatecznej wielkości miejsca” jest jednak niejednoznaczne, dlatego w ocenie Prezesa UTK również w tym wypadku wskazane byłoby wprowadzenie wskaźnika, określającego gwarantowaną liczbę takich miejsc w pociągach. – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.***
- 8) *Zaktualizowany Projekt Planu zakłada udostępnienie przede wszystkim informacji na temat operatora, zrezygnowano jednak z zapisu dotyczącego wyszukiwarki połączeń. – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.***
- 9) *W miejscach obsługi i odprawy podróżnych zaproponowano udzielenia informacji w postaci: aktualnego rozkładu jazdy, sieci połączeń, maksymalnej taryfie, a także informacji dotyczących przewoźnika. Należy jednak wskazać, że zgodnie z §4 ust. 1 pkt 7 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r., nr 117, poz. 684), zwanego dalej „Rozporządzeniem” plan transportowy powinien określać również zasady organizacji informacji pasażerskiej w sposób uwzględniający potrzeby społeczeństwa związane z dostępem do informacji w zakresie: regulaminu przewozu osób, obowiązujących opłat za przejazd (nie tylko na temat taryfy maksymalnej), obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, regulaminu przewozu osób, węzłów przesiadkowych oraz koordynacji połączeń. Należy przy tym zauważyć, że w zakresie opłat za przejazd, Załącznik II do*

Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 2007.315.14), przedsiębiorstwa kolejowe lub sprzedawcy biletów są zobowiązani do dostarczenia pasażerom informacji m.in. na temat warunków najniższych opłat za przewóz, przed rozpoczęciem podróży. W tym kontekście niezrozumiałe wydaje się zamieszczanie obowiązku udostępniania informacji jedynie na temat taryfy maksymalnej. – Uwaga uwzględniona w opracowaniu.

- 10) *Zaktualizowany Projekt Planu obliguje również do stosowania tablic kierunkowych na zewnątrz pojazdu, nie precyzując jednocześnie zasad ich rozmieszczania. – Uwaga uwzględniona w opracowaniu.*
- 11) *Konieczne wydaje się bardziej precyzyjne sformułowanie zasad rozmieszczania tablic z dynamicznym rozkładem jazdy, a także automatów biletowych. Zdaniem Prezesa UTK zaproponowane kryterium „wzmoczonego ruchu pasażerskiego” uniemożliwia podejmowanie jednoznacznych decyzji dotyczących ich lokalizacji. – Uwaga uwzględniona w opracowaniu.*
- 12) *Nieuzasadnione wydaje się rezygnowanie z ustaleń dotyczących stosowania piktogramów symbolizujących zintegrowane węzły przesiadkowe. W ocenie Prezesa UTK system prostej identyfikacji wizualnej może przyczynić się do funkcjonowania bardziej czytelnego systemu informacyjnego. Wskazane zatem by było raczej dodatkowe rozszerzenie obowiązku stosowania tego typu symboli graficznych m.in. poprzez oznakowanie drzwi wejściowych przy których znajdują się miejsca dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, przewożących rowery lub wózki dziecięce. – Uwaga uwzględniona w opracowaniu.*
- 13) *Część graficzna zaktualizowanego Projektu Planu, stanowiąca Załącznik 1 do opracowania, w obecnej formie nie spełnia wymogów formalnych, określonych w §5 ust. 2 Rozporządzenia. Konieczne jest zatem uzupełnienie dokumentu o następujące elementy: skala w formie liczbowej, granice administracyjne jednostki samorządu terytorialnego objętej opracowaniem. – Uwaga uwzględniona w opracowaniu.*
- 14) *W ocenie Prezesa UTK, wskazane jest oznaczenie sieci komunikacyjnej poprzez wyróżnienie odrębnych linii komunikacyjnych na obszarze objętym opracowaniem. – Uwaga odrzucona.*

Uzasadnienie:

Uzasadnienie to tej uwagi zawarte zostało w punkcie 4).

3. Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Na podstawie art. 57 ust. 1 pkt 2 i art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.) Samorząd Województwa Dolnośląskiego zobligowany jest do przekazania projektu Planu Transportowego do zaopiniowania przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Mając na względzie zapisy powyższej ustawy Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystąpił w dniu 25 sierpnia 2014 roku do Regionalnej Dyрекcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu z prośbą o zaopiniowanie projektu opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego”.

Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska we Wrocławiu zostało przekazane pismem nr WSI.410.381.2014.DK z dnia 12 września 2014 roku. Pismo to stanowi załącznik nr 4 do niniejszego raportu.

Poniżej omówione zostały poszczególne uwagi zgłoszone przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

- 1) *Nieprawidłowy sposób nazewnictwa obszarów Natura 2000; obecnie stosowany sposób to: Obszar Specjalnej Ochrony ptaków, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty. – Uwaga uwzględniona w opracowaniu.*
- 2) *Podane dane dotyczące liczby niektórych form ochrony przyrody na terenie województwa dolnośląskiego (obszary Natura 2000, obszary chronionego krajobrazu, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe) nie są zgodne z danymi zamieszczonymi w rejestrze form ochrony przyrody, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu zgodnie z art. 114 ust 2. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 z późn. zm.) dostępnym na stronie <http://bip.wroclaw.rdos.gov.pl/rejestr-form-ochrony-przyrody> wskazuję przy tym, iż wg najbardziej aktualnych danych obecnie na terenie woj. dolnośląskiego wyznaczono łącznie 101 obszarów Natura 2000 (11 obszarów specjalnej ochrony ptaków, 90 obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty, w tym Jodłowice PLH020106 i Bór Jodłowy w Goli PLH020107, których nie ujęto. – Uwaga uwzględniona w opracowaniu.*

4. Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu

Na podstawie art. 58 pkt 2 i art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.) Samorząd Województwa Dolnośląskiego zobligowany jest do przekazania projektu Planu Transportowego do zaopiniowania przez Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny we Wrocławiu.

Mając na względzie zapisy powyższej ustawy Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystąpił w dniu 25 sierpnia 2014 roku do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektoratu Sanitarnego we Wrocławiu z prośbą o zaopiniowanie projektu opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego”.

Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny we Wrocławiu zostało przekazane pismem nr ZNS.9011.1956.2013.DG z dnia 02 września 2014 roku. Pismo to stanowi załącznik nr 5 do niniejszego raportu.

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny we Wrocławiu zaopiniował pozytywnie projekt Planu Transportowego nie zgłaszając uwag.

5. Wnioski i uwagi do Planu Transportowego złożone w ramach konsultacji społecznych

Zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. Nr 5, poz. 13) Zarząd Województwa Dolnośląskiego w terminie 18 sierpnia – 14 września 2014 roku przeprowadził konsultację społeczną projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”. W poniższej tabeli przedstawiono zbiorcze zestawienie wniesionych uwag wraz z krótkim komentarzem.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
1	Mateusz Cząstochowski	<p>Ze względu na zapotrzebowanie społeczne i potencjał mieszkańców województwa dolnośląskiego wnoszę o włączenie do odcinków o charakterze użyteczności publicznej i uruchomienie przewozów pasażerskich na następujących liniach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wrocław Główny - Sobótka - Świdnica Kraszowice, 2. Legnica - Lwówek Śląski, 3. Gryfów Śląski - Jindřichovice pod Smrkem, 4. Mirsk - Świeradów Zdrój, 5. Jelenia Góra - Mysłakowice - Karpacz. 	<p>Ad.1. Odcinki Wrocław – Sobótka – Świdnica Miasto oraz Świdnica – Jedlina-Zdrój ujęte zostały w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej (scenariusz III). Ad. 2., 4., 5. Odcinek ujęto w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Początkowo planuje się tam uruchomienie przewozów autobusowych (scenariusz II), później, po przeprowadzeniu stosownych prac rewitalizacyjnych Infrastruktury, obsługę transportem kolejowym (scenariusz III). Ad. 3. Wniosek odrzucony – w otoczeniu linii brak występowania generatorów ruchu o znaczeniu wojewódzkim. Planowane wyłącznie działania w celu zabezpieczenia korytarza komunikacyjnego (terenu) na przyszłość.</p>
2	Maciej Głowicki	<p>Linia kolejowa D29-281 Oleśnica - Chojnice (wraz D29-766 na odcinku Łukanów - Dąbrowa Oleśnicka) na odcinku Oleśnica - (gr.woj.dolnośląskiego) - Krotoszyn</p> <p>Obecnie czynna w ruchu pasażerskim codziennie na odcinku Łukanów/Oleśnica - Grabowno Wielkie oraz weekendowo na odcinku Wrocław Główny - Krotoszyn (Poznań Główny).</p> <p>My, jako Twórcy portalu Linia kolejowa 281 Gniezno - Jarocin Ratujmy połączenia: https://www.facebook.com/pages/Linia-kolejowa-281-Gniezno-Jarocin-Ratujmy-po%C5%82%C4%85czenia/249370568524711?fref=nf</p> <p>- postulujemy:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) ucodziennienie pociągu Barycz do kursowania codziennego, tak by był również pociągiem nie tylko dla studentów ale również i uczniów szkół średnich, pracowników studiujących/uczących się we Wrocławiu b) uruchomienie 2 par pociągów szkolnych w relacji Wrocław - Krotoszyn oraz Krotoszyn - Wrocław: wyjazd pierwszej pary pociągów: z Krotoszyna 4:40, 	<p>Wniosek odrzucony. Postulaty dotyczą rozkładu jazdy pociągów, nie zaś zapisów Planu Transportowego. Połączenia kolejowe na trasie Oleśnica – granica województwa – Krotoszyn ujęto w scenariuszu III.</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>przyjazd około 07:24 we Wrocławiu (powrót do Krotoszyna na 18:23). Druga para ma mieć przyjazd do Krotoszyna na 07:18 (powrót około godziny 13:30 z Krotoszyna).</p> <p>Argumentami przemawiającymi za uruchomieniem tych pociągów są:</p> <ul style="list-style-type: none"> - czas jazdy, niekonkurencyjny wobec transportu autobusowego - poprawa stanu technicznego linii kolejowych D29-281 oraz D29-766 a także D29-143 - brak alternatywnego środka transportu - brak skomunikowań na stacjach pośrednich <p>Naszym zdaniem obecny rozkład jazdy na linii Wrocław – Krotoszyn w formie jednej pary w weekendy jest szkodliwy, zwłaszcza dla mieszkańców miejscowości położonych przy linii 281 Oleśnica - granica woj. dolnośląskiego.</p>	
3	Michał Mackiewicz	<p>W nawiązaniu do zaproszenia do udziału w konsultacjach społecznych planu transportowego województwa dolnośląskiego, chciałbym wyrazić sprzeciw wobec pominięcia w projekcie przedmiotowego dokumentu linii kolejowej nr 137 na odcinku Kamieniec Ząbkowicki - Nysa.</p> <p>Zgodnie z projektem, miasto Nysa pojawia się w Załączniku 14, tabeli 43, pozycji 12 jako generator ruchu. Również linia 137 na przedmiotowym odcinku pojawia się w tabelach 19-22, jednakże w każdym wypadku założono 0 połączeń. Linia nie jest również zaznaczona w załączniku graficznym. Analogiczna sytuacja występuje w przypadku linii Oleśnica-Kępno oraz Wałbrzych- Meziměstí.</p> <p>W związku z powyższym, wnoszę o uwzględnienie linii kolejowej nr 137 na odcinku Kamieniec Ząbkowicki-Nysa z następujących powodów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - linia ta została ujęta w projekcie planu transportowego województwa opolskiego i założono na niej niezerową pracę eksploatacyjną. W przypadku braku współpracy ze strony województwa dolnośląskiego dojdzie do 	<p>Połączenia kolejowe na odcinkach: Kamieniec Ząbkowicki – Nysa, Oleśnica – Kępno oraz Wałbrzych – Meziměstí uwzględnione zostały w scenariuszu III.</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>niewypełnienia zapisów planu lub w najlepszym wypadku do uruchomienia pociągów kończących bieg w stacji Kamieniec Ząbkowicki, co skutkuje znikomą frekwencją i szybką ponowną likwidacją połączenia,</p> <p>- przedmiotowy projekt wskazuje na bardzo słabe powiązanie Kotliny Kłodzkiej z resztą kraju. Brak połączenia z siecią transportową województwa opolskiego jedynie ten stan pogłębia, ponieważ jedyną drogą dotarcia transportem kolejowym pozostaje jazda przez Wrocław, co jest zupełnie nieatrakcyjne pod względem czasu przejazdu i tym samym niekonkurencyjne względem transportu indywidualnego,</p> <p>- wykonywanie pracy eksploatacyjnej na przedmiotowym odcinku nie zostało założone nawet w wariantcie maksymalnym, który zakłada odtworzenie i wykonywanie przewozów na liniach w stanie śmierci technicznej np. Kłodzko-Stronie Śląskie, Jelenia Góra - Karpacz, Gryfów Śląski - Świeradów Zdrój. Wydatki na rewitalizację tych linii, a następnie prowadzenie przewozów w standardzie 8 par pociągów dziennie są dalece wyższe, niż prowadzenie przewozów w standardzie 4 par pociągów (standard dla linii uzupełniającej, spójne z planem dla województwa opolskiego) na przedmiotowym odcinku linii 137,</p> <p>- linia na przedmiotowym odcinku jest w zadowalającym stanie technicznym, umożliwiając rozwijanie prędkości 70-100 km/h dla autobusów szynowych, tym samym zapewnia czas przejazdu konkurencyjny wobec innych środków transportu i nie wymaga znaczących inwestycji w infrastrukturę. Tymczasem znajdujące się w analogicznej sytuacji linie Wałbrzych-Meziměst oraz Oleśnica-Kępno charakteryzują się znacznym stopniem zużycia i bez wykonania naprawy głównej toru uruchamianie przewozów jest faktycznie niecelowe,</p> <p>- linia umożliwia dojazd do zbiornika Kozielno i Jeziora Otmuchowskiego, będących tradycyjnym miejscem wypoczynku nad wodą dla mieszkańców</p>	

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>powiatów kłodzkiego i ząbkowickiego,</p> <p>- ze strony województwa opolskiego linia umożliwia dojazd do atrakcyjnych turystycznie terenów w powiatach ząbkowickim i kłodzkim, w szczególności - przy dalszej podróży liniami 276 i 309 - do miejscowości uzdrowskich Długopole-Zdrój, Polanica-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Kudowa-Zdrój a w przypadku rewitalizacji linii 322 także Łądek-Zdrój.</p>	
4	Jarosław Sokołowski	<p>Zastanawia fakt ujęcia linii 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba jako uzupełniającej a nie standardowej. (W trudnych warunkach zimowych kolej zapewnia dojazd, autobusy nie koniecznie; poza tym jeszcze kilkanaście lat temu kolej stanowiła główny środek transportu, a teraz po rewitalizacji linii ma szanse odzyskać swoją pozycję).</p> <p>Poza tym nawet przy scenariuszu II umiarkowanego rozwoju utrzymanie jedynie 4 par połączeń.</p> <p>Największe kontrowersje budzi fakt przy scenariuszu III dynamicznego rozwoju utrzymania 4 par połączeń dla Szklarskiej Poręby (linii , która ma przedłużenie do Czech) a wprowadzenie 8 par połączeń <u>kolejowych!</u> na ślepej linii do Karpacza.</p>	<p>Odcinek Jelenia Góra – Szklarska Poręba skategoryzowany został jako standardowy, z planowaną liczbą połączeń kolejowych w scenariuszu II na poziomie min. 8 par. Natomiast odcinek Szklarska Poręba – granica państwa – Harrachov pozostał sklasyfikowany jako uzupełniający.</p>
5	Szymon Piątkowski	<p>Zgodnie z planem transportowym pkt 9.1.2 Umiarkowany rozwój - ilość par pociągów do Jelcza Laskowic (obecnie 8-12) ma wynosić 4. Jest to błąd pisarski czy planujecie Państwo Likwidację (4 pary w dojazdach aglomeracyjnych jest równoznaczne z likwidacją) tego kierunku w najbliższej przyszłości.</p> <p>Pragnę nadmienić, że linia ta przeszła gruntowny remont w latach 2011-2014.</p> <p>PS. W pkt 9.1.3 Dynamiczny rozwój dane dla tego kierunku są zgodne ze stanem obecnym - t.j. 8/12 par - czy dobrze rozumiem, że w przypadku tego kierunku `dynamiczny rozwój` - oznacza utrzymanie obecnej oferty?</p>	<p>Na trasie Wrocław – Jelcz Laskowice w scenariuszu II zaplanowano min. 10 par połączeń w dni robocze. Natomiast w scenariuszu III, po przeprowadzeniu rewitalizacji linii kolejowej nr 292 przewiduje się uruchomienie 8 par połączeń przez Siechnice oraz 8 par połączeń przez Nadolice Wielkie.</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
6	Rafał Tworkowski	<p>Jako mieszkaniec dolnośląska, Głogowa, chciałbym zwrócić uwagę, że nasze tereny są zaniedbane pod względem infrastruktury kolejowej. Oto kilka uwag:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kilka lat temu wyremontowano halę główną dworca kolejowego w centrum miasta, lecz na gruntowny remont nadal czekają 4 perony oraz łącznik, który łączy je z halą główną. 2. Mieszkańcy Głogowa i okolicznych miejscowości pragną aby znów został wznowiony ruch pasażerski na trasie Głogów - Leszno, ponieważ niedawno został przeprowadzony remont najbardziej zniszczonych odcinków trasy liczymy, że połączenia będą reaktywowane. 3. Wierzymy, że województwo również wyremontuje oraz zapewni ludziom godny oraz szybki przejazd (np. wyremontowanymi EZT-ami lub tak jak np. na linii Wrocław - Jelenia Góra autobusami szynowymi) na trasie Głogów - Wrocław. Stan techniczny torów na trasie Głogów - Rudna Miasto pozostawia wiele do życzenia. 4. Liczymy również na modernizację linii łączącej Głogów z Lubinem i Legnicą, aby cały Legnicko Głogowski Okręg Miedziowy był także skomunikowany pod względem kolejowym. 5. Remont trasy Głogów - Zielona Góra na odcinku leżącym na terenie województwa dolnośląskiego, ponieważ reszta część trasy jest już wyremontowana. 6. Jak już pisałem w punkcie 3 pragniemy, by do Głogowa jeździł zmodernizowane składy pociągów, a nie tylko graty, w których siedzenie nie jest przyjemne choćby ze względu na plastikowe siedzenia. Taka podróż przez ponad 2 godziny (ile trwa przejazd między Głogowem, a Wrocławiem) jest wręcz nie do zniesienia. 	<p>Ad.1. Remont peronów leży w gestii zarządcy Infrastruktury tj. PKP PLK S.A. Plan Transportowy dotyczy splanowanej sieci transportowej, na której będą realizowane wojewódzkie przewozy o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>Ad. 2. Połączenia kolejowe na trasie Głogów – Leszno uwzględnione zostały w scenariuszu III.</p> <p>Ad. 3., 4., 5. Remont przedmiotowych linii kolejowych leży w gestii zarządcy Infrastruktury tj. PKP PLK S.A.</p> <p>Ad. 6. Województwo dolnośląskie wraz z przewoźnikami kolejowymi podejmuje stopniowe działania w celu odnowy parku taborowego (zakup nowych jednostek, modernizacja pojazdów).</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		To już wszystkie zastrzeżenia jakie mają mieszkańcy Głogowa. Liczymy, że wszystkie te uwagi będą stopniowo naprawiane.	
7	Beata Czesłochowska	<p>Ze względu na zapotrzebowanie społeczne i potencjał mieszkańców województwa dolnośląskiego wnoszę o włączenie do odcinków o charakterze użyteczności publicznej i uruchomienie przewozów pasażerskich na następujących liniach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wrocław Główny - Sobótka - Świdnica Kraszowice, 2. Legnica - Lwówek Śląski, 3. Gryfów Śląski - Jindrichovice pod Smrkem, 4. Mirsk - Świeradów Zdrój, 5. Jelenia Góra - Mysłakowice – Karpacz, 6. Kamieniec Ząbkowicki – Nysa. <p>Reaktywacja tych odcinków pozwoli m. in. na uruchomienie bezpośredniego pociągu relacji Wrocław Główny – Karpacz – Wrocław Główny przez Legnicę, Lwówek Śląski i Jelenią Górę bez zmiany kierunku ruchu. Zwiększy również potencjał turystyczny okolic Świeradowa Zdroju i umożliwi pokonanie granicy polsko-czeskiej komunikacją szynową w tym rejonie.</p>	<p>Ad. 1. Odcinki Wrocław - Sobótka – Świdnica Miasto oraz Świdnica – Jedlina-Zdrój ujęte zostały w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej (scenariusz III).</p> <p>Ad. 2., 4., 5. Odcinek ujęto w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Początkowo planuje się tam uruchomienie przewozów autobusowych (scenariusz II), później, po przeprowadzeniu stosownych prac rewitalizacyjnych Infrastruktury, obsługę transportem kolejowym (scenariusz III).</p> <p>Ad. 3. Wniosek odrzucony – w otoczeniu linii brak występowania generatorów ruchu o znaczeniu wojewódzkim. Planowane wyłącznie działania w celu zabezpieczenia korytarza komunikacyjnego (terenu) na przyszłość.</p> <p>Ad. 6. Połączenia kolejowe na trasie Kamieniec Ząbkowicki – Nysa ujęte zostały w scenariuszu III.</p>
8	Agata Balcerzak	<p>Ze względu na zapotrzebowanie społeczne i potencjał mieszkańców województwa dolnośląskiego wnoszę o włączenie do odcinków o charakterze użyteczności publicznej i uruchomienie przewozów pasażerskich na następujących liniach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wrocław Główny - Sobótka - Świdnica Kraszowice, 2. Legnica - Lwówek Śląski, 3. Gryfów Śląski - Jindrichovice pod Smrkem, 4. Mirsk - Świeradów Zdrój, 5. Jelenia Góra - Mysłakowice - Karpacz. 	<p>Ad. 1. Odcinki Wrocław – Sobótka – Świdnica Miasto oraz Świdnica – Jedlina-Zdrój ujęte zostały w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej (scenariusz III).</p> <p>Ad. 2., 4., 5. Odcinek ujęto w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Początkowo planuje się tam uruchomienie przewozów autobusowych (scenariusz II), później, po przeprowadzeniu stosownych prac rewitalizacyjnych Infrastruktury, obsługę transportem kolejowym (scenariusz III).</p> <p>Ad. 3. Wniosek odrzucony – w otoczeniu linii brak występowania generatorów ruchu o znaczeniu wojewódzkim. Planowane wyłącznie działania w celu zabezpieczenia korytarza komunikacyjnego (terenu) na przyszłość.</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
9	Mateusz Częstochowski	<p>Ze względu na zapotrzebowanie społeczne i potencjał mieszkańców województwa dolnośląskiego wnoszę o włączenie do odcinków o charakterze użyteczności publicznej i uruchomienie przewozów pasażerskich na następujących liniach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wrocław Główny - Sobótka - Świdnica Kraszowice, 2. Legnica - Lwówek Śląski, 3. Gryfów Śląski - Jindrichovice pod Smrkem, 4. Mirsk - Świeradów Zdrój, 5. Jelenia Góra - Mysłakowice - Karpacz. <p>Rosnąca liczba pasażerów korzystających z usług kolei na odcinku Wrocław – Legnica i bardzo duże natężenie ruchu na drogach wojewódzkich „8” i „35” pozwalają przypuszczać, że w/w linie będą cieszyć się dużym zainteresowaniem ze strony pasażerów. Również sukces po uruchomieniu odcinka granicznego Harrachov – Szklarska Poręba Górna wskazuje na to, że połączenia uzdrowiska Świeradów Zdrój kolejają zarówno ze stolicą województwa dolnośląskiego, jak i z Karpaczem i liniami kolejowymi po stronie czeskiej jest potrzebne.</p>	<p>Ad. 1. Odcinki Wrocław - Sobótka – Świdnica Miasto oraz Świdnica – Jedlina-Zdrój ujęte zostały w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej (scenariusz III).</p> <p>Ad. 2., 4., 5. Odcinek ujęto w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Początkowo planuje się tam uruchomienie przewozów autobusowych (scenariusz II), później, po przeprowadzeniu stosownych prac rewitalizacyjnych Infrastruktury, obsługę transportem kolejowym (scenariusz III).</p> <p>Ad. 3. Wniosek odrzucony – w otoczeniu linii brak występowania generatorów ruchu o znaczeniu wojewódzkim. Planowane wyłącznie działania w celu zabezpieczenia korytarza komunikacyjnego (terenu) na przyszłość.</p>
10	Kacper Pawłowski	<p>Strona 56 Legnica - Chojnów - odległość wynosi 19 km, a nie 9. Błąd ten przenosi się także na błędną prędkość handlową! Legnica - Żary - odległość wynosi ok. 100 km, a nie 48. Błąd ten przenosi się także na błędną prędkość handlową!</p> <p>Strona 86 oraz 92 Wrocław - Złotoryja oraz Wrocław - Lwówek Śląski "* wydłużenie autobusu do Jawora" Powinny zostać uruchomione dwa osobne kursy Wrocław - Jawor i Lwówek - Złotoryja - Wrocław. Przejazd przez Jawor jest gorszy czasowo o ok. 20-25 min niż przejazd autostradą. Czas rzędu 1:35 dla mieszkańców Złotoryi jadących do Wrocławia może mieć negatywny skutek społeczny i demograficzny Priorytetem powinno być uruchomienie komunikacji kolejowej na linii Lwówek - Wrocław przez Złotoryję.</p> <p>Strona 97 Połączenie kolejowe Wrocław - Lwówek Śląski przez Złotoryję powinno być</p>	<p>Ad. 1. Wprowadzone zostały stosowne poprawki.</p> <p>Ad. 2. Połączenie autobusowe Wrocław – Jawor – Złotoryja – Lwówek Śląski ma zapewnić nie tylko skomunikowanie z Wrocławiem, ale także z siedzibami sąsiednich powiatów. Docelowo planuje się w całej relacji połączenia kolejowe.</p> <p>Ad. 3. Przyjęte zostały założenia, by czas jazdy publiczną komunikacją zbiorową był konkurencyjny w stosunku do transportu indywidualnego. Obecny stan infrastruktury kolejowej uniemożliwia zapewnienie tego standardu. Wobec powyższego połączenie kolejowe planowane jest do uruchomienia w scenariuszu III. W przypadku wcześniejszego przeprowadzenia stosownych czynności oraz dysponowania przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystarczającymi środkami finansowymi przywrócenie kolejowych połączeń pasażerskich na odcinku Złotoryja – Legnica może nastąpić przed 2025 rokiem.</p> <p>Ad. 4. Wprowadzone zostały stosowne poprawki.</p> <p>Ad. 5. Pierwsze sztuki pojazdów Newag 36WE nie zostały jeszcze dostarczone. Obecnie trwają odbiory i jazdy próbne.</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>zrealizowane w scenariuszu co najmniej drugim. Infrastruktura kolejowa jest przejezdna na odcinkach Lwówek Śląski - Jelenia Góra i Legnica - Jerzmanice-Zdrój. Liniom tym grozi degradacja i późniejsza likwidacja (np. po wyczerpaniu złóż bazaltu w Krzeniowie). Brak szybkiego skomunikowania może nieść za sobą negatywne konsekwencje dla powiatów złotoryjskiego i lwóweckiego, które mają jeden z najwyższych wskaźników bezrobocia.</p> <p>Załączniki 9-15</p> <p>Strona 14 Linia 342 jest czynna i przejezdna do punktu Wilcza Góra. Wykorzystywana na potrzeby przemysłu górniczego.</p> <p>Strona 27 Brak uwzględnienia w planie transportowym zakupu pociągów Newag 36WE. Pierwsze sztuki zostały dostarczone.</p> <p>Strona 55 Złotoryja aspiruje do miana ośrodka turystycznego - Kraina Wygastych Wulkanów, unikalny zabytek geologiczny Wilcza Góra, tradycje górnicze, następuje silny rozwój agroturystyk. Także znaczenie kultu religijnego może wzrosnąć po powrocie w czerwcu 2014 zakonu franciszkanów, a w przypadku Krzeszowa musiał to być główny argument uznania za miasto turystyczne. Podobnie Lwówek Śląski ma wszelkie możliwości za uznanie ośrodka miejskiego za ważny pod kątem turystycznym. Wykorzystywanie możliwości turystycznych będzie możliwe dopiero po uruchomieniu dobrej jakości, szybkich połączeń kolejowych.</p> <p>Miasta mają słabą dostępność transportem zbiorowym przez co przegrywają ofertą turystyczną z innymi ośrodkami na Dolnym Śląsku.</p>	<p>Ad. 6. Złotoryja oraz Lwówek Śląski sklasyfikowane zostały jako generatory ruchu o znaczeniu lokalnym. Jednocześnie w Planie Transportowym stosowny standard obsługi tych miejscowości, jako siedzib powiatów.</p>
11	Artur Kotlarek	<p>Z tabeli zamieszczonej na str.101, połączenie Gryfów Śl- Świeradów Zdrój przez Mirsk wynika, że: - pierwsze pociągi na tej linii (317,366) pojawią się po 2025 r. - rewitalizacja tych linii nie nastąpi wcześniej jak po 2025r.</p>	<p>Ad. 1. Uruchomienie przewozów na trasie Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów-Zdrój planowane jest najpóźniej po 2025 r. (scenariusz III). W przypadku wcześniejszego przeprowadzenia stosownych prac rewitalizacyjnych infrastruktury oraz</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>Uważam, że rewitalizacja tych linii oraz przywrócenie połączenia kolejowego (nie autobus) powinno nastąpić w latach 2014-2021 najpóźniej do 2025 roku.</p> <p>Argumenty:</p> <p>Świeradów Zdrój jest miastem uzdrowiskowo – turystycznym, prężnie rozwijającym się gospodarczo (16 miejsce w Polsce wśród miast wykorzystujących unijne dotacje), powstają nowe hotele – patrz nowe miejsca pracy, w najbliższych trzech latach ma powstać nowe centrum narciarskie z dwoma wyciągami : pierwszy kanapowy, drugi - gondola, centrum miasta jest gruntownie przebudowywane, w pobliżu dworca PKP budowany jest nowy market, powstało nowe osiedle mieszkaniowe (6 bloków), z roku na rok przybywa coraz więcej turystów i kuracjuszy.</p> <p>Oprócz przewozu osób należy również wziąć pod uwagę przewóz towarowy – chodzi tutaj o gospodarkę leśną. Co roku ze Świeradowa Zdroju wywozi się bardzo dużą ilość drewna – niestety transport drogowy - co niekorzystnie wpływa na środowisko (zanieczyszczenie powietrza, hałas) oraz niszczone jest nawierzchnia drogi. Tereny leśne Wokół Świeradowa wpisane są do programu Natura 2000.</p> <p>W Orłowicach w pobliżu linii kolejowej znajduje się kopalnia tępka serycytowego http://www.lupek-wyrwa.pl/index.html</p> <p>Również należy przeanalizować odbudowę odcinka dawnej linii nr 284 Mirsk -Pobiedna-Jindrichovice pod Smrkem(Czechy) długość tylko 7km do granicy państwa.</p> <p>Miejscowości (Mirsk,Gryfów,Lubań) uzyskały by dodatkowy atut pod kątem ewentualnych inwestycji przemysłowych tzn. lokalizacji na skrzyżowaniu linii kolejowych o znaczeniu transgranicznym Polska – Czechy, Polska – Niemcy oraz połączenie kolejowe z całym krajem. Odbudowa fragmentu linii umożliwi uruchomienia połączenia kolejowego Wrocław - Jelenia Góra – Liberec – Praga (Unijne korytarze transportowe)</p>	<p>dysponowania przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystarczającymi środkami finansowymi przywrócenie kolejowych połączeń pasażerskich na tym odcinku może nastąpić przed wskazanym wyżej terminem.</p> <p>Ad. 2. Wniosek odrzucony – w otoczeniu linii brak występowania generatorów ruchu o znaczeniu wojewódzkim. Planowane wyłącznie działania w celu zabezpieczenia korytarza komunikacyjnego (terenu) na przyszłość.</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>Linia kolejowa Gryfów – Mirsk- Jindrychovice pod Smrkem w porównaniu do linii 311(Jelenia Góra – Szklarska Poręba) ze względu na położenie terenowe jest linią na której można byłoby uzyskać znacznie większe prędkości - nie jest tak kręta, nieduża różnica wysokości.</p> <p>Jeśli chodzi o turystykę uzyskamy możliwość:</p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="495 485 1335 628">1. stworzenia tzw. okrężnej kolei Gór Izerskich : Świeradów Zdr. - Mirsk – Gryfów – Jelenia Góra – Szklarska Poręba – Korenov – Liberec – Frydlant – Jindrichovice pod Smrkem – Mirsk- Świeradów Zdrój<li data-bbox="495 635 1335 703">2. Miasto uzdrowiskowo-turystyczne Świeradów Zdrój uzyskałoby połączenie kolejowe z Czechami czy z Niemcami<li data-bbox="495 710 1335 740">3. http://www.swieradowzdroj.pl/admin/files/kolej_g_r_izerskich.pdf <p>Idea projektu: Zostaw auto – koleją i rowerem zwiedzaj region Góry Izerskich.</p> <p>Po Polskiej jak i Czeskiej stronie gór Izerskich powstała liczna sieć ścieżek rowerowych tzw. Singltrek http://www.swieradowzdroj.pl/Singltrek---sciezki-rowerowe/s-153-178 (np. przejazd koleją na stronę Czeską i powrót rowerem przez góry do Świeradowa)</p>	

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
12	Miroslaw Rymowicz	<p>W związku z opublikowanym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego chciałbym zwrócić Państwa uwagę na znaczenie linii kolejowej nr 283.</p> <p>Ograniczenie pasażerskiego ruchu kolejowego na tej linii może spowodować całkowite lub „czasowe” wstrzymanie jakiegokolwiek ruchu kolejowego przez PKP PLK ze względu na nieopłacalność utrzymywania infrastruktury kolejowej. Takie działania próbowały przeprowadzić PKP PLK w roku 2012. Pamiętać należy jednak o tym, że do linii kolejowej nr 283 podłączone są bocznicie kolejowe KiZPPS „Osiecznica”, KSM „Surmin-Kaolin” oraz Żwirowni Rakowice. Odcięcie tych przedsięwzięć górniczych od możliwości wywozu kolejowego produktów skutkować będzie znacznym ograniczeniem wydobywania i produkcji, co pociągnie za sobą redukcję zatrudnienia (wzrost bezrobocia), redukcję wpływów do Skarbu Państwa oraz Samorządów. Stąd nasza prośba o ponowną analizę zaplanowanych rozwiązań lub podjęcie działań zapobiegających wstrzymaniu ruchu kolejowego na linii 283 przynajmniej na odcinku Osiecznica – Rakowice Wielkie. Prosimy o Państwa stanowisko w sprawie.</p>	<p>Odcinek Jelenia Góra – Lwówek Śląski ujęto w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Początkowo planuje się tam uruchomienie przewozów autobusowych (scenariusz II), później, po przeprowadzeniu stosownych prac rewitalizacyjnych Infrastruktury, obsługę transportem kolejowym (scenariusz III). Przewozy towarowe nie znajdują się w zakresie merytorycznym Planu Transportowego, który dotyczy wyłącznie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.</p>
13	Starostwo Powiatowe w Złotoryi	<p>W nawiązaniu do przedstawionego planu transportowego województwa dolnośląskiego Starostwo Powiatowe w Złotoryi informuje, że obecnie transport pasażerski łączący Złotoryję (stolica powiatu) z Wrocławiem (stolica województwa) jest stosunkowo długi czasowo z uwagi na występującą ofertę tylko przewozową autobusową przede wszystkim przez Jawor w czasie 1 godz. 40 min. Chcielibyśmy umożliwić mieszkańcom powiatu złotoryjskiego szybsze połączenie komunikacyjne kolejowe Złotoryja-Legnica-Wrocław na poziomie czasowym 1 godz. 20 min z uwagi na m. in. grono mieszkańców powiatu złotoryjskiego uczących się jak i pracujących we Wrocławiu. W związku z powyższym prosimy o przesunięcie planowanej modernizacji linii Złotoryja-Legnica-Wrocław uwidocznionej w planie transportowym pkt. 9.1.3. Scenariusz III dynamiczny rozwój – oferta maksymalna do pkt. 9.1.2. Scenariusz II umiarkowany rozwój, który mógłby być realizowany po 2020r. a nie jak w scenariuszu III po 2025 roku. Chcielibyśmy zapewnić naszym mieszkańcom szybszy, bezpieczniejszy i wygodniejszy sposób przejazdu do Wrocławia</p>	<p>Termin realizacji prac modernizacyjnych linii kolejowej uzależniony jest od zarządcy infrastruktury tj. PKP PLK S.A. W przypadku wcześniejszego przeprowadzenia stosownych czynności oraz dysponowania przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystarczającymi środkami finansowymi przywrócenie kolejowych połączeń pasażerskich na odcinku Złotoryja – Legnica może nastąpić przed 2025 rokiem.</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
14	Michał Chudziński	<p>Priorytety w zakresie komunikacji kolejowej celem poprawy dostępności i ograniczenia bezrobocia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Zapewnienie częstych i regularnych połączeń z głównymi ośrodkami przemysłowymi i usługowymi województwa (Wrocław, Jelenia Góra czy Wałbrzych) – odpowiedni takt (np. co 20-30 minut w szczycie) oraz łatwe do zapamiętania końcówki odjazdu pociągów 2) Poprawa oferty cenowej – dojazd do pracy nie może być bardzo drogi, jak to jest obecnie, zwłaszcza w przypadku Przewozów Regionalnych. Województwo powinno mieć narzędzia do kształtowania cen w przypadku Kolei Dolnośląskich (konieczna być może poprawa efektywności kosztowej) – konieczne są odpowiednie rozkłady jazdy, a także akcja promocyjna zakrojona na szeroką skalę. Warto także włączyć do tych działań największe zakłady przemysłowe i usługowe, by wśród pracowników propagowały tę formę transportu 3) Stworzenie dodatkowych przystanków kolejowych, zwłaszcza we Wrocławiu, by zwiększyć udział kolei w transporcie miejskim oraz podmiejskim 4) Skoro wysoki poziom bezrobocia występuje w miejscach peryferyjnych, ale atrakcyjnych turystycznie, konieczna jest poprawa dostępności komunikacyjnej – zwłaszcza w zakresie komunikacji kolejowej. Tam, gdzie torów nie, konieczne jest skomunikowanie pociągów (zwłaszcza z kierunku Wrocławia) z autobusami dowożącymi potencjalnych turystów. Ważna jest odpowiednia akcja promocyjna, kładąca nacisk na łatwy dojazd. 5) Bardzo istotnym jest, by w przypadku zwłaszcza mniejszych ośrodków, zapewnienie odpowiedniego skomunikowania z lokalnym transportem zbiorowym – np. wyjazd autobusem z domu, przyjazd na dworzec, pociąg odjeżdża po 7-10 minutach od przyjazdu. W drodze powrotnej powinno być tak samo – rozwiązanie takie obserwowałem podczas 	<p>Uwagi dotyczące oferty przewozowej na danych połączeniach, taryfy przewozowej, przystanków osobowych, standardów w zakresie m.in. skomunikowania połączeń czy kanałów dystrybucji biletów zostały uwzględnione w Planie Transportowym. Wnioski w zakresie komunikacji na terenie miasta Wrocławia dotyczą Planu Transportowego przygotowywanego przez Gminę Wrocław.</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>wyjazdów urlopowych w Kanadzie, gdzie najpierw autobusem dojeżdżałem na dworzec kolejowy, skąd po około 10 minutach odjeżdżał pociąg podmiejski do Toronto.</p> <p>6) Poszerzenie możliwości kupowania biletów – chodzi o zakupy biletów KD przez internet, nie tylko jednorazowych, ale także okresowych.</p> <p>Skoro akcentuje się w planie, że uczniowie są grupą, u której możliwe jest wyrobienie odpowiednich nawyków komunikacyjnych, warto skupić się na szeroko zakrojonej promocji w szkołach – uwypuklenie korzyści (niższe koszty, możliwość spędzenia czasu ze znajomymi czy czytania książek, czego najczęściej w samochodzie robić się nie da będąc kierowcą) oraz zmniejszania wpływu na środowisko naturalne. Jazda tramwajem czy autobusem musi stać się „cool”, by była atrakcyjną alternatywą, a nie smutną koniecznością. Do tego jednak potrzeba także poprawy jakości samej komunikacji miejskiej (głównie we Wrocławiu).</p> <p>Wydaje mi się, że handel wielkopowierzchniowy jest w małej mierze generatorem ruchu ponadlokalnego. Jeśli już ktoś decyduje się na przyjazd z innego miasta, to raczej w celu zrobienia dużych zakupów – w takim przypadku osoby nie da się skłonić do korzystania z transportu zbiorowego. Dla niej istotne będzie szybkie i bezpieczne połączenie drogowe.</p> <p>Biorąc pod uwagę stopień finansowania przewozów kolejowych wpływami z biletów (obecnie na poziomie około 40%), należy niezwłocznie podjąć zakrojone na szeroką skalę działania mające na celu znaczące zwiększenie atrakcyjności podróży pociągiem. Wydaje się, że największe korzyści da się osiągnąć poprzez obniżenie cen biletów okresowych, by skłonić osoby regularnie dojeżdżające do głównych ośrodków (Wrocławia, Jeleniej Góry czy Wałbrzycha) do skorzystania z oferty Przewozów Regionalnych lub Kolei Dolnośląskich. Szczególnie przydatne w tym zakresie byłoby porównanie kosztów przejazdu samochodem (łącznie z parkowaniem, ubezpieczeniem czy zwykłymi kosztami utrzymania) z biletem</p>	

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>miesięcznym na danej trasie. Nie może bowiem być tak, by podróż samochodem bardziej opłacała się niż podróż pociągiem. Działania promocyjne czy korzystniejsza taryfa biletowa to tylko dwa kierunki działań. Niezwykle istotne jest także zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów na głównych trasach, a także skrócenie czasu podróży. Warto także pomyśleć o wprowadzeniu opłat za wjazd do centrum Wrocławia, by z jednej strony zwiększyć finansowanie transportu zbiorowego, a z drugiej poprawić komfort jazdy tych użytkowników transportu indywidualnego, którzy z różnych powodów z samochodu zrezygnować nie mogą. Przykłady Londynu czy Sztokholmu wskazują, że jest to właściwy kierunek działań.</p> <p>Słuszna jest kategoryzacja linii na priorytetowe, standardowe i uzupełniające. Kluczowym wydaje się, by w takiej sytuacji zapewnić odpowiednio dogodne możliwości przesiadki z linii uzupełniających na standardowe i ze standardowych na priorytetowe (oraz odwrotnie), by całkowity czas podróży był możliwie jak najkrótszy.</p> <p>W planie brak jest, moim zdaniem, jasnego stwierdzenia odnośnie tego, czy Województwo Dolnośląskie będzie dążyło do kreacji jak największego popytu czy też będzie raczej reagować na zmieniającego się warunki. Wydaje się, że Województwo winno przyjąć aktywną rolę w zakresie generowania popytu na transport zbiorowy, co będzie się odbywało z korzyścią tak dla pasażerów, jak i użytkowników indywidualnych. W pierwszej fazie należy podjąć jak najszerze działania z wykorzystaniem bieżącej infrastruktury i taboru (zwłaszcza w zakresie przewozów kolejowych) – spójna i jednolita taryfa pod egidą Województwa (de facto pod zarządem spółki/agencji wojewódzkiej), odpowiedni takt i częstotliwość kursowania w godzinach szczytu porannego i popołudniowego, zwiększenie prędkości handlowej pociągów. Powinno się to odbyć w porozumieniu z innymi samorządami w zakresie skomunikowania lokalnego transportu zbiorowego z komunikacją przede wszystkim kolejową. Jednocześnie</p>	

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>powinna mieć miejsce zakrojona na szeroką skalę akcja informacyjno-promocyjna, a także sprecyzowanie, że Województwu zależy przede wszystkim na rozwoju transportu zbiorowego.</p> <p>Działania powinny być ze sobą skoordynowane i jak najwięcej z nich powinno zostać wprowadzonych jednocześnie. Jeśli ma zostać ograniczony ruch samochodowy, jednocześnie poprawie musi ulec oferta transportu zbiorowego.</p>	
15	Urząd Miejski w Bielawie	<p>W ramach konsultacji społecznych dotyczących „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego” wnoszę o uwzględnienie w tym planie modernizacji i uruchomienia linii kolejowej nr 341 Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia. Jest ona co prawda ujęta w tzw. „Scenariuszu III – pkt. 9.1.3.” czyli przy założeniu maksymalnie dynamicznego rozwoju sieci kolejowych w Województwie Dolnośląskim, ale uważamy, że linia ta mogłaby być uruchomiona w bardzo niedalekiej przyszłości. Bielawa jest 13-tym miastem w województwie jeżeli chodzi o liczbę mieszkańców (ok. 31 tys.). Wiele osób pracuje poza miejscem zamieszkania i codziennie dojeżdża do pracy, często w okolice Wrocławia, Świdnicy. Wiele osób studiuje w stolicy Dolnego Śląska, co również wiąże się z częstymi dojazdami. Oprócz tego Bielawa ma doskonałe walory turystyczne ze względu na sąsiedztwo Gór Sowich i na pewno uruchomienie linii kolejowej byłoby impulsem rozwojowym tej branży dla naszego miasta i bliskich miejscowości (Gmina Dzierżoniów, Gmina Stoszowice). Warte podkreślenia jest również to, że w Strategii Rozwoju Dolnego Śląska spory nacisk kładzie się na rozwój tzw. „kolei widokowych”.</p> <p>Dodatkowym argumentem za uruchomieniem linii kolejowej 341 jest powstała bezpośrednio przy tej linii podstrefa Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Obejmuje ona swym zasięgiem ponad 12 hektarów i dla wielu firm dałaby możliwość lepszej komunikacji zarówno przy przewozach pasażerskich jak i towarowych.</p> <p>Inwentaryzacja tej linii, którą zleciliśmy, pokazała, że nie jest ona w złym stanie technicznym (na całym odcinku istnieją tory, regularnie wycinane są z torowiska samosiejki). Przy projektowaniu różnych zadań drogowych wielokrotnie zabiegaliśmy o pozostawienie przejazdów kolejowych np. przy projekcie</p>	<p>W przypadku wcześniejszego przeprowadzenia stosownych prac rewitalizacyjnych infrastruktury kolejowej oraz dysponowania przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystarczającymi środkami finansowymi przywrócenie kolejowych połączeń pasażerskich na odcinku Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia może nastąpić przed 2025 rokiem.</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>obwodnicy Dzierżoniowa, projekcie drogi Bielawa-Pieszycze czy przy przebudowie ul. Grunwaldzkiej w strefie ekonomicznej.</p> <p>Mając na względzie wszystkie powyższe argumenty oraz fakt, że od 1 września zostało uruchomione połączenie kolejowe z Dzierżoniowa przez Świdnicę do Wrocławia uważamy, że zasadnym jest uruchomienie połączenia na linii 341 do Bielawy i realne uwzględnienie tej linii w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”.</p>	
16	Emilian Pogorzela	<p>Uważam, że należy wprowadzić jak najszybciej "scenariusz III - dynamiczny rozwój". Pozwoli to na szybkie i rzeczowe rozwiązanie problemów transporowych woj. dolnośląskiego. Dolny Śląsk jest cennym turystycznym regionem, rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych pozwoli na rozwój gospodarczy regionu. Nie rozumiem dlaczego linia Nysa - Kamieniec Ząbkowicki nie posiada ruchu pasażerskiego skoro jest duże zainteresowanie przewozami na tej linii (internet, lokalne społeczności). O ile mi wiadomo linie nie jest zaniedbana i nie potrzeba wielkich nakładów finansowych na przywrócenie ruchu pasażerskiego na w/w linii. Należałoby się zastanowić nad przywróceniem połączeń na trasie Grabowno Wielkie - Jarocin. Mała liczba podróży spowodowana była zenująco wysokim czasem przejazdu oraz źle dostosowanymi godzinami kursowania pociągów (nie można było dojechać do pracy czy szkoły w rozsądnych godzinach). Nie wiem kto jest odpowiedzialny za układanie rozkładu jazdy pociągów - ale po co komu połączenia np. o 10 rano skoro większość osób już jest w pracy bądź w szkole. Mieszkam w Twardogórze. Dużym problemem jest brak połączenia (przewozy regionalne) na trasie Ostrów Wielkopolski - Wrocław Główny w godzinach wieczornych. Z Wrocławia wieczorem można się "wydostać" ostatnim pociągiem ok. godz. 19.30, ale z Ostrowa do Wrocławia już nie. Potrzeby jest pociąg odjazd z Ostrowa w kierunku Wrocławia ok. godziny 19 - 20 zatrzymujący się na wszystkich stacjach. Zmniejszanie liczby połączeń, niedostosowanie godzin przejazdu do potrzeb pasażerów oraz fakt, iż część pociągów nie zatrzymuje się na wszystkich stacjach sprawia, że lokalna społeczność szuka alternatywnych środków transportu. Myślę, że dobrym pomysłem jest wznowienie ruchu pociągów na trasie Wrocław - Oleśnica - Syców</p>	<p>Połączenia kolejowe na odcinkach: Kamieniec Ząbkowicki – Nysa, Oleśnica – granica województwa – Krotoszyn, Oleśnica – Syców – granica województwa – Kępno oraz Legnica – Jerzmanice-Zdrój uwzględnione zostały w scenariuszu III.</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>- Kępno - Wieluń. Słyszysz się opinie, że samorzady są zainteresowane wznowieniem ruchu właśnie na tej linii. Wiele osób dojeżdża do pracy bądź na uczelnie samochodami. Chętnie skorzystałyby z bezpośredniego połączenia kolejowego Wieluń - Wrocław. Kolejną moją propozycją jest wznowienie ruchu na trasie Legnica - Jerzmanice Zdrój. Była już taka próba ale co z tego, skoro godziny kursowania pociągów nie były w żaden sposób dostosowane do potrzeb podróżnych. Uważam, że relacje kursowania pociągów należy wydłużyć, aby mieszkańcy małych miejscowości mogli się dostać do większych miast - miejsca pracy i nauki. W dzisiejszych czasach przesiadki podczas podróży znacznie wydłużają jej czas i są flustrujące. Ludzie żyją w ciągłym biegu, a jazda pociągiem i zastanawianie się czy człowiek zdąży się przesiąść lub fakt iż na kolejne połączenie należy czekać kilkadziesiąt minut często na zamkniętych stacjach, jest niedopuszczalne. Dolny Śląsk miał bardzo dobrze rozwiniętą infrastrukturę kolejową (jedną z bardziej rozbudowanych w kraju), dlatego dopuszczono aby linie zostały zamykane a te czynne mają ograniczoną liczbę przejazdów - nie wiem.</p>	
17	<p>Urząd Gminy Polkowice Urząd Miejski w Lubinie</p>	<p>1. Odnosząc się do Państwa projektu planu w części dotyczącej sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej („Scenariusz I – stagnacja – utrzymanie obecnej oferty”, rozdział 9.1.1.), wnioskujemy o dopisanie planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej dla połączeń wykonywanych publicznym transportem drogowym (m.in. o wpisanie min. 16 par połączeń autobusowych na trasie Wrocław – Lubin – Polkowice oraz połączeń na trasach: Głogów – Polkowice – Lubin – Legnica – min. 14 par połączeń, Góra – Lubin i Ścinawa – Lubin – po min. 10 par połączeń). Brak tych zapisów spowoduje, że do roku 2020 bądź 2025 żaden przewoźnik nie będzie miał możliwości odzyskania dopłaty do ulg ustawowych, a tym samym stosowania tych ulg. Niewątpliwie taka sytuacja będzie miała wpływ na wykluczenie komunikacyjne naszego obszaru oraz utrudni komunikowanie ze stolicą województwa. Nie spowoduje też zwiększenia liczby pasażerów. A takie założenia i cele zawiera przedstawiona wersja Planu zrównoważonego</p>	<p>Ad. 1. Zgodnie z założeniami warianty będą wprowadzane etapowo, a zakres poszczególnych etapów będzie uzależniony od wniosków płynących z bieżącego monitorowania popytu i zapotrzebowania na transport publiczny na Dolnym Śląsku, wielkości środków finansowych przeznaczonych na organizację transportu publicznego, a także postępu prac rewitalizacyjnych infrastruktury kolejowej. Co za tym idzie wdrożenie założonej oferty na wybranych odcinkach może nastąpić wcześniej od założonych terminów.</p> <p>Ad. 2. Wniosek odrzucony. Założone 4 pary połączeń do Lubina stanowią wariant przejściowy. Docelowa oferta przewozowa wdrożona zostanie po przeprowadzeniu modernizacji Infrastruktury. W przypadku wcześniejszego przeprowadzenia</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego.</p> <p>Ponadto wnosimy o zmianę treści dokumentu na stronie 109 w następujący sposób: „Scenariusz II i III (...) np. Trzebnica-Góra, <u>Polkowice-Wrocław</u>” oraz korektę treści tabeli nr 23 o stosowną wartość dofinansowania dla wskazanego połączenia.</p> <p>2. Odnosząc się do Państwa projektu planu w części dotyczącej sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej („Scenariusz II – umiarkowany rozwój – stopniowy rozwój oferty” rozdział 9.1.2.), wnioskujemy o zmianę ilości par połączeń na linii kolejowej relacji Wrocław – Lubin z 4 do 16 w dni robocze, czyli podobnie jak wykazane w projekcie planu połączenie pomiędzy Wrocławiem a Legnicą oraz z 8 do min. 12 w dni wolne od pracy.</p> <p>Wnosimy o wpisanie do Planu oraz ujęcie w tabeli nr 19 min. 4 par połączeń relacji Wrocław – Polkowice z wykorzystaniem istniejącej linii kolejowej (Polkowice-Lubin) będącej w zarządzie Pol-Miedź Trans Sp. z o.o. i w części oznakowanej nr 971. Wykorzystanie tej linii po podpisaniu stosowanego porozumienia z właścicielem infrastruktury kolejowej.</p> <p>Jednocześnie wnioskujemy o zmianę terminu realizacji przedmiotowego scenariusza z roku 2020 na rok 2017, albowiem zgodnie z zapewnieniem ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z maja br, ukończenie robót na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów planowane jest na rok 2017.</p>	<p>stosownych prac oraz dysponowania przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystarczającymi środkami finansowymi wdrożenie docelowej oferty kolejowej na odcinku Wrocław – Lubin może nastąpić przed 2025 rokiem.</p>
18	Urząd Miasta Bolesławiec	<p>1. s. 35 Brak uwzględnienia jako obszaru kwalifikującego się do wsparcia między powiatowego transportu aglomeracyjnego Bolesławca i powiatu bolesławieckiego. W powiecie bolesławieckim funkcjonują trzy podstrefy specjalnych stref ekonomicznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Podstrefa Bolesławiec Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Invest – Park”, • Podstrefa Wykroty Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Małej Przedsiębiorczości, 	<p>Ad. 1. W Planie Transportowym wyszczególnione zostały aglomeracje mające w regionie największe znaczenia. Dla Bolesławca założony został stosowny minimalny standard dla połączeń z Wrocławiem oraz siedzibami sąsiednich powiatów.</p> <p>Ad. 2. Wniosek odrzucony. Plan transportowy określa sieć komunikacyjną, na której prowadzone będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>Ad. 3. Bolesławiec wyszczególniony został jako węzeł komunikacji miejskiej i powiatowej, w tym również na mapie stanowiącej załącznik do Planu Transportowego.</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<ul style="list-style-type: none"> • Podstrefa Krzywa Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej <p>Obszary wymienionych Podstref są w znacznym procencie zagospodarowane i generują nowe miejsca pracy. Osoby zatrudnione pochodzą w znacznej części z powiatów ościennych, w których stopa bezrobocia przekracza 20% (powiaty: złotoryjski, lwówecki, lubański, nowosolski, żagański). Dla porównania bezrobocie w powiecie bolesławieckim w miesiącu lipcu wyniosło 10,2 %. Budowa nowych zakładów pracy na obszarze powiatu bolesławieckiego pozwala przypuszczać, że przepływy pracowników z terenów powiatów dotkniętych wysokim bezrobociem będą się zwiększać, co wymaga wskazania tego procesu w projekcie planu. Zwrócić należy uwagę, że projekt planu uwzględnia dane statystyczne dotyczące liczby osób bezrobotnych i stopy bezrobocia w poszczególnych powiatach województwa na koniec 2012 r. – co nie uwzględnia zmian, jakie nastąpiły od czego czasu. W 2012 r. stopa bezrobocia w powiecie bolesławieckim wynosiła ponad 15 %, dane z czerwca bieżącego roku wskazują spadek stopy bezrobocia do 10,2% (zmniejszenie o ponad 30 %). Liczba osób bezrobotnych w powiecie spadła o ponad 25%⁴³, co czyni dane podane w projekcie planu bardzo odległymi od rzeczywistości. W opracowaniu brak danych dotyczących wielkości przepływów pasażerskich – pracowniczych, które stanowią istotną część całości przepływów – szczególnie w przejazdach transportem zbiorowym, publicznym pomiędzy powiatami.</p> <p>2. s.45 Brak uwzględnienia połączeń drogowych Bolesławca z województwem lubuskim – Nowa Sól, Zielona Góra via droga wojewódzka Nr 297. Połączenie istotne dla Zachodniego Obszaru Integracji i Aglomeracji Jeleniogórskiej – ruch pracowniczy i turystyczny. Połączenie drogowe przez Bolesławiec (droga Nr 297)</p>	<p>Ad. 4. Remont przedmiotowej linii kolejowej leży w gestii zarządcy Infrastruktury tj. PKP PLK S.A.</p> <p>Ad. 5. Wniosek odrzucony. W Planie Transportowym założono połączenia pomiędzy sąsiednimi powiatami czy miastami na prawach powiatu przy uwzględnieniu konkurencyjnego czasu przejazdu w stosunku do komunikacji indywidualnej (stąd zaplanowano połączenia autobusowe na trasie Jelenia Góra – Bolesławiec przez Lwówek Śląski).</p>

⁴³ Dane PUP Bolesławiec, sierpień 2014 r.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>jest najkrótszą trasą łączącą zachodnią część województwa dolnośląskiego z województwem lubuskim i zachodniopomorskim i wielkopolskim (łącznik drogi krajowej nr 12 do autostrady A18 i A4)</p> <p>3. s.116 Brak uwzględnienia Bolesławca jako miejsca koncentracji przystanków komunikacyjnych w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Bolesławiec ze względu na swoje położenie (autostrady A4 i A18, droga krajowa Nr 94, droga wojewódzka Nr 297, linia kolejowa E30) skupia potoki pasażerskie z obszaru powiatu bolesławieckiego oraz powiatów ościennych (Zachodni Obszar Integracji) i jest naturalnym punktem przesiadkowym umożliwiającym korzystanie ze środków komunikacji publicznej w transporcie lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Nie uwzględnienie w projekcie planu roli Bolesławca jest niezgodne z zapisami „Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego, Dolny Śląsk 2020”. Bolesławiec w strategii wojewódzkiej ujęty jest w trzech obszarach interwencji – LGOM (s.31 strategii), Obszar Transgraniczny (s. 32 strategii) oraz Autostrada Nowej Gospodarki (s.33 strategii). Takie strategiczne położenie miasta Bolesławiec uzasadnia jego ważną rolę jako regionalnego centrum przesiadkowego, co znalazło swoje odzwierciedlenie również w Strategii Zachodniego Obszaru Integracji.</p> <p>4. Plan nie zawiera koniecznego do przeprowadzenia remontu linii kolejowej nr 283, co pozwoli na zamknięcie pętli Jelenia Góra – Zgorzelec – Bolesławiec – Jelenia Góra (w tym Nowogrodzic).</p> <p>5. W nowym planie transportowym warto by było zdefiniować autobusowe połączenie Jelenia Góra – Bolesławiec trasą przez Gryfów Śląski – Lwówek Śląski. Ten korytarz transportowy powinien zyskiwać na znaczeniu ze względu na połączenie wielu ośrodków lokalnych.</p>	

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
19	Łukasz Kopicz	<p>1. Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej oraz liczba par dla danych połączeń.</p> <ul style="list-style-type: none"> • w scenariuszu I (stagnacja) - utrzymanie obecnej oferty - w dni robocze; <p>- linia komunikacyjna <u>Oleśnica - gr. woj. - (Ostrów Wielkopolski)</u>; planowane 4 pary są ograniczeniem oferty w stosunku do obecnie kursujących 5 par;</p> <p>- linia komunikacyjna <u>Legnica - gr. woj. - (Żary)</u>; planowane 4 pary są ograniczeniem oferty w stosunku do obecnie kursujących 6 par;</p> <p>- linia komunikacyjna <u>Wrocław - Głogów</u>; planowane 8 par jest ograniczeniem oferty w stosunku do obecnie kursujących 11 par;</p> <p>- linia komunikacyjna <u>Kłodzko - Międzylesie</u>; planowane 8 par jest ograniczeniem oferty w stosunku do obecnie kursujących 11 par do Bystrzycy Kłodzkiej i 9 par do Międzylesia;</p> <ul style="list-style-type: none"> • w scenariuszu II (umiarkowany rozwój) - stopniowy rozwój oferty - w dni robocze; <p>- linia komunikacyjna <u>Oleśnica - gr. woj. - (Namysłów)</u>; planowane 4 pary są znaczącym ograniczeniem oferty w stosunku do obecnie kursujących 10 par; ponadto, linia jest opisana jako uzupełniająca, podczas gdy ze wszystkich kierunków, wybiegających poza Oleśnicę, notowane są na niej największe potoki podróźnych;</p> <p>- linia komunikacyjna <u>Kłodzko - Międzylesie</u>; planowane 4 pary są znaczącym ograniczeniem oferty w stosunku do obecnie kursujących 11 par do Bystrzycy Kłodzkiej i 9 par do Międzylesia;</p> <p>- linia komunikacyjna <u>Wrocław - Jelcz Laskowice</u>; planowane 4 pary są znaczącym ograniczeniem oferty w stosunku do obecnie kursujących 11 par;</p>	<p>Założone w scenariuszach I, II i III liczby par połączeń na danych trasach stanowią minimalny standard obsługi, poniżej którego oferta nie może być zmniejszona. W wyniku wniosków płynących z bieżącego monitorowania popytu i zapotrzebowania na transport publiczny oraz możliwości finansowych organizatora liczba połączeń może być zwiększona. Jednocześnie na wybranych kierunkach wprowadzone zostały zmiany w zakresie liczby par połączeń.</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>- linia komunikacyjna <u>Wrocław - Góra</u>; wskazanie tej relacji jako jedynej dla linii 271 oznacza, że wszystkie pociągi kursujące obecnie do Rawicza zostaną skierowane do Góry, do której linia kolejowa z Bojanowa została zlikwidowana; oznacza to również brak bezpośrednich pociągów do Leszna/Poznania oraz mniejszą ich liczbę (planowane jedynie 8 par w stosunku do obecnie kursujących 12 par na odcinku dolnośląskim);</p> <p>dla porównania - dla dni wolne planowana jest liczba 16 par (dwukrotnie większa niż w dni robocze);</p> <p>- linia komunikacyjna <u>Wrocław - Kamienna Góra</u>; wskazana liczba 16 par oznacza, że albo wszystkie pociągi do Jeleniej Góry zostaną skierowane przez Kamienną Górę, albo będzie to drugie tyle połączeń, poza wskazanymi wcześniej bezpośrednimi pociągami Wrocław - Jelenia Góra;</p> <p>- linia komunikacyjna Wrocław - Milicz; planowane jest 8 par połączeń przez Trzebnicę (linią 326), jednak brak jest wskazania dalszej trasy kolejowej, nie istnieje wszak linia kolejowa z Trzebnicy do Milicza;</p> <p>- linia komunikacyjna <u>Głogów - gr. woj. (Nowa Sól)</u>; planowane 4 pary są ograniczeniem oferty w stosunku do obecnie kursujących 6 par;</p> <p>- uwagi do scenariuszu I, dotyczące planowanej liczby par pociągów na liniach komunikacyjnych Oleśnica - (Ostrów Wlkp.), Legnica - (Żary), Wrocław - Głogów i Kłodzko - Międzylesie odnoszą się również do scenariusza II, z tą różnicą, że w przypadku linii Wrocław - Głogów w dni wolne zaplanowano liczbę 16 par (dwukrotnie większą niż w dni robocze);</p> <ul style="list-style-type: none"> • w scenariuszu III (dynamiczny rozwój) - oferta maksymalna - w dni robocze; <p>- linia komunikacyjna <u>Wrocław - Kamienna Góra</u>; planowane 12 z 16 par połączeń do Jeleniej Góry, które kursować miałyby pośrednio przez Kamienną Górę oznaczać będzie znaczne wydłużenie czasu przejazdu; dla priorytetowej</p>	

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>relacji Wrocław - Jelenia Góra oznaczać to będzie utratę konkurencyjności;</p> <p>- uwagi do scenariuszu II, dotyczące planowanej liczby par pociągów na wcześniej opisanych liniach komunikacyjnych odnoszą się również do scenariusza III.</p> <p>Powyższe uwagi wskazują, że planowane wielkości pracy eksploatacyjnej, wynikające z liczby par pociągów, powodują w przypadku niektórych linii komunikacyjnych znaczne ograniczenie dostępności kolei. Gdy jednak kolejne scenariusze zakładają rozwój oferty, trudno zrozumieć dlaczego zakłada się tak drastyczne zmniejszenie liczby pociągów i to na kierunkach wybiegających z węzła wrocławskiego.</p>	
20	<p>Marcin Olkowski</p> <p>Sowiogórskie Bractwo Kolejowe</p>	<p>Pragniemy zwrócić uwagę, że w przygotowanym przez Urząd opracowaniu nie uwzględniono w żadne sposób linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój. Uprzejmie przypominamy, że w dniu 15 lipca 2014 Zarząd Województwa podjął uchwałę, dotyczącą woli przejęcia wybranych odcinków dolnośląskich linii kolejowych, pośród których znalazła się linia nr 285 na wspomnianym powyżej odcinku. Uchwała owa w precyzyjny sposób przedstawia powody, dla których odcinek ten ma znaczenie dla przewozów pasażerskich Województwa Dolnośląskiego.</p> <p>Tym samym Sowiogórskie Bractwo Kolejowe wnioskuje o dołączenie do „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego” wniosków płynących z „Uchwały Nr 6021/IV/14 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 15 lipca 2014 r. w sprawie wyrażenia woli przejęcia odcinków linii kolejowych położonych w granicach Województwa Dolnośląskiego”.</p>	<p>Odcinek Świdnica – Jedlina-Zdrój ujęty został w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej (scenariusz III).</p>
21	<p>Paweł Tryka</p>	<p>1. zasadna jest zmiana kategorii linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Główny - Świdnica Przedmieście i łącznika kolejowego nr 771 Świdnica Przedmieście - Świdnica Miasto z „uzupełniającej” na „priorytetową”. Wg przeprowadzonych przez na potrzeby pracy magisterskiej mnie badań potencjału demograficznego i gospodarczego omawianej trasy wynika, że w zasięgu dojścia pieszego (750 m) do przystanków kolejowych mieszka blisko 27,5 tys. osób, a rozszerzając tę strefę o możliwość dojazdu rowerem (1,94</p>	<p>Odcinek Wrocław – Świdnica skategoryzowany został jako priorytetowy, z planowaną liczbą połączeń kolejowych w scenariuszu III na poziomie 16 par.</p> <p>W przypadku wcześniejszego przeprowadzenia stosownych prac rewitalizacyjnych infrastruktury kolejowej przywrócenie kolejowych połączeń pasażerskich na tym odcinku może nastąpić przed 2025 rokiem.</p>

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		<p>km) ponad 133 tys. Daje to duże prawdopodobieństwo wystąpienia potoków pasażerskich potwierdzających racjonalność wznowienia połączeń.</p> <p>2. zmiana kategorii, o której mowa w pkt. 1 wpisuje się doskonale w ideę transportu zrównoważonego i promocji publicznego transportu zbiorowego opartego o podsystem szynowy jako bardziej ekologicznego i ekonomicznego.</p> <p>3. Wznowienie połączeń na omawianym odcinku linii kolejowej nr 285 dawałoby szansę na spadek natężenia ruchu na drogach krajowych prowadzących do Wrocławia od strony południowej oraz przeciwdziałanie zjawisku kongestii(nr tras 8 oraz 35), podobnie jak miało to miejsce po uruchomieniu połączenia do Trzebnicy (wyniki GPR 2005 i 2010).</p> <p>4. wyłączenie tak atrakcyjnego obszaru aglomeracji wrocławskiej, jakim jest Sobótka i Masyw Ślęży z planów obsługi transportem kolejowym w pierwszej kolejności należy ocenić negatywnie. Należy dążyć do stworzenia połączenia turystycznego Wrocławia z Sobótką jako priorytetowego; może być ono uruchomione przed wznowieniem regularnych połączeń pasażerskich na tej trasie (podobne praktyki mają miejsce w systemie kolei regionalnych landu Nadrenia-Palatynat).</p> <p>5. jak mają się plany odsunięcia na dalsze lata wznowienia ruchu pociągów na omawianej trasie do planów przejęcia ww linii przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego (Uchwała nr 6021/VI/14 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 15 lipca 2014 r. w sprawie wyrażenia woli przejęcia odcinków linii kolejowych położonych w granicach województwa dolnośląskiego). Czy nie jest to przypadkiem działanie podobne do tych sprzed czterech lat, gdy przed wyborami samorządowymi również obiecano wznowienie ruchu pociągów do Świdnicy przez Sobótkę?</p>	

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku				Stanowisko
22	Centrum Zrównoważonego Transportu	W załączniku				Wniesione uwagi techniczne zostały uwzględnione. W scenariuszu III wprowadzono korekty dotyczące m.in. połączeń kolejowych realizowanych do granic województwa i dalej w stronę: Nysy, Kępna, Żagania czy Leszna. Kwestie dotyczące wytycznych w zakresie organizacji komunikacji publicznej przez jednostki niższego szczebla (m.in. skomunikowanie połączeń) opisane zostały w rozdziale 11.1.5 oraz 12.1.
23	Urząd Gminy Polkowice	W załączniku				Uwagi dotyczą projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego” ze stycznia 2014 r. Brak możliwości uwzględnienia wniosków z uwagi na inną strukturę dokumentu.
24	PKP PLK S.A.	1		<p>Uwaga ogólna: w dokumencie występują liczne literówki oraz powtórzenia. Np.: „System informacji dla pasażera powinien być dla każdego organizatora publicznego transportu zbiorowego, a także dla przewoźników, świadczących przewozy osób w województwie, jednym z najistotniejszych ogniw w systemie transportowym. Powinien on być pierwszym źródłem informacji dla pasażera, zarówno jeśli chodzi o rozkład jazdy, a także w przypadku opóźnień, awarii, sytuacji losowych i zmian w rozkładzie jazdy. Źródło to powinno być dostępne wielokanałowo, dzięki czemu podróżny w sposób szybki i wygodny otrzyma pomoc lub</p>	Proponuje się, aby unikać używania jednakowych sformułowań w sytuacjach, jak w podanym przykładzie.	Wniesione uwagi techniczne zostały uwzględnione.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku			Stanowisko
				<i>informacje na dany temat.</i>	
		2	40	3.1.2. Cyt.: „ <i>Układ przestrzenny linii kolejowych na Dolnym Śląsku jest na ogół dobry. Jednak infrastruktura kolejowa była na Dolnym Śląsku budowana w latach 1842-1930 co powoduje, że czasem ignoruje obecne potrzeby komunikacyjne.</i> ”	Proponujemy wyjaśnienie zapisu o dobrym układzie przestrzennym, gdyż jest on zbyt ogólnikowy. Należy podkreślić, że infrastruktura kolejowa na Dolnym Śląsku budowana była w latach 1842-1930 i dlatego też nie zawsze spełnia obecne potrzeby komunikacyjne.
		3	45	Rys. 4 Tyt. Rys 4: Wybrane połączenia w regionalnym transporcie kolejowym i drogowym w dni robocze.	Należy zmienić nazwę w legendzie dot. transportu kolejowego na: <i>Liczba kursów kolejowych w dni robocze.</i>
		4	62	3.4. Należy zmienić istniejący tytuł podrozdziału, tj.: <i>„Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej”</i> oraz sformułowania użyte w tekście. Podrozdział powinien brzmieć: <i>Dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</i>	Bariery w transporcie dotyczą osób: – na wózkach inwalidzkich, o ograniczonej sprawności ruchowej; – podróżujących z małymi dziećmi; – starszych; – ciężarnych; – niewidomych i słabo widzących; – itp. W związku z tym oba

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku				Stanowisko
					określenia użyte w podrozdziale można zastąpić jednym ogólnym odnoszącym się do szerszej grupy osób.	
Uwaga do Załącznika nr 2. Inwestycje zawarte w Dokumentacie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)						
		5	9	Tab. 1	Wyciąg z Dokumentu Implementacyjnego nie zawiera aktualnych nazw projektów oraz kosztów.	Należy dokonać aktualizacji tabeli zgodnie z wersją DI z marca 2014 r. dostępną na stronie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (www.mir.gov.pl)
Uwagi do Załącznika nr 9. Infrastruktura transportowa						
		6	7	Rys. 5	Na mapie przedstawiającej sieć kolejową na terenie woj. dolnośląskiego nie są widoczne różnice między liniami zelektryfikowanymi bądź nie. Np. linia nr 137 na końcowym odcinku jest dwutorowa niezelektryfikowana i niczym się nie różni od dwutorowego zelektryfikowanego odcinka linii nr 276.	Należy wprowadzić bardziej widoczne różnice przy takim podziale linii.
		7	10	Rys. 8	Na mapie wstępnej delimitacji obszarów o najbliższej dostępności kolejowej do Wrocławia nie zaznaczono	Należy uzupełnić mapę o wszystkie linie tak jak np. na rys. 5.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku				Stanowisko	
					wszystkich linii, na których odbywa się ruch pasażerski, tj.: 14, 283, 284, 308, 340. Są również zaznaczone linie (np. nr 298, 299, 311), na których odbywa się ruch, a z mapy wynika, że jest brak dostępności kolejowej.		
		8	15	Tab. 4	Tytuł tab. 4 „Zestawienie linii kolejowych na terenie Dolnego Śląska będących w PKP Oddział Gospodarowania Nieruchomościami” brzmi niestylistycznie.	Proponujemy sformułować zdanie następująco: „Zestawienie linii kolejowych na terenie Dolnego Śląska będących w zarządzaniu PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami”	

* Treść wniosku – pisownia oryginalna

6. Załączniki

ZAŁĄCZNIK NR 1



Lubuskie

Wicemarszałek Województwa Lubuskiego
Bogdan Nowak

Zielona Góra, 29 sierpnia 2014r.

DG.V.8050.1.1.2014

Pan
Jerzy Michałak
Wicemarszałek
Województwa Dolnośląskiego*Szanowny Panie Marszałku.*

W związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm), po rozpatrzeniu wniosku nr DT-D-V.8050.006.2014 z dnia 25 sierpnia 2014r., uzgadniam przedstawiony projekt „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego” w przypadku uwzględnienia poniższych uwag.

W punkcie 9.1 „Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej” w tabelach dotyczących planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń wnioskujemy:

- zmianę określenia linii komunikacyjnej „Głogów - granica województwa - (Nowa Sól)” na „Głogów - granica województwa - (Zielona Góra)”; na mocy porozumienia nr DT-D/883/14 z dnia 3 kwietnia 2014r. w sprawie współpracy przy organizacji wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze międzyregionalnym, stacją końcową linii komunikacyjnej na terenie województwa lubuskiego jest Zielona Góra;
- zmianę liczby par pociągów w Scenariuszu I:
 - dla linii „Głogów - granica województwa - (Nowa Sól)” w dni robocze z 6 na 7 par, w dni wolne z 4 na 7 par,
 - dla linii „Legnica - granica województwa - (Żary)” w dni robocze i w dni wolne z 4 do 6, co stanowi wypełnienie kryterium realizacji Scenariusza I, tj. pozostawienie oferty przewozowej na dotychczasowym poziomie;

Urząd Marszałkowski
Województwa Lubuskiegoul. Podgórna 7
65-057 Zielona Góra
tel. +48/68/456 52 79 fax. +48/68/325 52 81
www.lubuskie.pl

- zmianę liczby par pociągów w Scenariuszu II:
 - dla linii „Głogów - granica województwa - (Nowa Sól)” w dni robocze i w dni wolne z 4 na 7 par,
 - dla linii „Legnica - granica województwa - (Żary)” w dni robocze i w dni wolne z 4 do 6;
- zmianę liczby par pociągów w Scenariuszu III:
 - dla linii „Głogów - granica województwa - (Nowa Sól)” w dni robocze i w dni wolne z 4 na 7 par,
 - dla linii „Legnica - granica województwa - (Żary)” w dni robocze i w dni wolne z 4 do 6,
 - dla linii „Węgliniec - granica województwa - (Żary)”, która uwzględnia zapis „rozwój oferty przewozowej zmierzać będzie do osiągnięcia pożądanego standardu sześciu par kursów na dobę” postulowany przez Państwa w trakcie konsultacji „*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich*” Województwa Lubuskiego;
- wprowadzenie do wykazu linii komunikacyjnych w Scenariuszu III linii (Leszno - Wschowa) - granica województwa - Głogów - granica województwa (- Żagań / - Zielona Góra) wnioskowanej przez Państwa do reaktywacji połączeń pasażerskich podczas uzgodnień planu transportowego Województwa Lubuskiego; plan ten na odcinku Głogów - Leszno przewiduje przywrócenie ilość połączeń jaka funkcjonowała do roku 2011, tj. pięć par pociągów; ponadto w celu lepszego skomunikowania powiatowego miasta Wschowa z Zieloną Górą przewiduje się uruchomienie co najmniej jednej pary pociągów w bezpośredniej relacji do Zielonej Góry, a w wersji rozszerzonej planuje się odtworzenie połączeń na odcinku Żagań - Głogów, co jednak uzależnione jest od podwyższenia prędkości do minimum 80 km/h.

W załączniku nr 9 - Infrastruktura transportowa, w tabeli 5 - Analiza linii kolejowych na obszarze województwa dolnośląskiego - wnioskujemy o zmianę określenia linii komunikacyjnej dla linii kolejowej nr 14 z „Żagań - Głogów - Leszno” na „Żagań/Zielona Góra - Głogów - Leszno” oraz dodanie punktów ciężenia: Zielona Góra i Nowa Sól. Ponadto, w tabeli 43 - Generatory ruchu w województwie - proponujemy uwzględnić miasto Zielona Góra.

Z poważaniem,



Urząd Marszałkowski
Województwa Lubuskiego

ul. Podgórna 7
65-057 Zielona Góra
tel +48/68/456 52 79 fax +48/68/325 52 81
www.lubuskie.pl

ZAŁĄCZNIK NR 2



DIG-II.8050.8.2014

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO

Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
Departament Infrastruktury
Sekretariat

Wpłynęło 26-09-2014

L. dz. Opole, dnia 1 września 2014 r.

Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
Sekretariat Marszałka

24-09-2014

6958/09/2014

Pan
Cezary Przybylski
Marszałek Województwa Dolnośląskiego
ul. Wybrzeże Słowackiego 12-14
50-411 Wrocław

W odpowiedzi na Pana pismo nr DT-D-V.8050.006.2014 z dnia 25 sierpnia 2014 r. w sprawie uzgodnienia zaktualizowanego projektu opracowania pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”, uprzejmie informuję, jak niżej.

Działając na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) Marszałek Województwa Opolskiego **uzgadnia** projekt „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”.

Jednocześnie, w celu ujednoczenia zapisów ujętych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego, który został uchwalony przez Sejmik Województwa Opolskiego w dniu 22 lipca 2014 r., zwracam się z prośbą o wprowadzenie następujących zmian w wykazie linii użyteczności publicznej;

1. W tabelach nr 17, 19 i 21 proponuję wprowadzić linię kolejową Opole – Jelcz Laskowice (w dni robocze 1 para pociągów).
2. W tabelach nr 17, 19 i 21, w zakresie dotyczącym linii kolejowej Wrocław – Oława – granica województwa – (Brzeg) proponuję dopisać „Opole”, a ilość par pociągów w dni robocze poprawić z 16 na 18 (zgodnie z zaplanowaną ofertą na rozkład jazdy 2014/2015).
3. W zakresie dotyczącym linii kolejowej Oleśnica – granica województwa – (Namysłów) proponuję dopisać „Kluczbork”.
4. W tabelach nr 20 i 22, w zakresie dotyczącym linii kolejowej Oleśnica – granica województwa – (Namysłów) proponuję poprawić ilość par pociągów w dni wolne od pracy z 4 na 8 (nie uwzględniono pociągu przyspieszonego „Żak” kursującego w niedzielę w relacji Kędzierzyn-Koźle – Wrocław i kursującego w niedzielę w relacji Wrocław – Brzeg).
5. W tabeli nr 18, w zakresie dotyczącym linii kolejowej Wrocław – Oława – granica województwa – (Brzeg/Opole) proponuję poprawić ilość par pociągów w dni wolne od pracy z 8 na 9 (nie uwzględniono pociągu przyspieszonego „Żak” kursującego w niedzielę w relacji Kędzierzyn Koźle – Wrocław i kursującego w niedzielę w relacji Wrocław – Brzeg).
6. Proponuję uwzględnić w wykazie linii użyteczności publicznej linię kolejową Nysa – Kamieniec Żąbkowicki (Kłodzko/Legnica) obsługiwaną przez transport kolejowy.
7. Proponuję uwzględnić w wykazie linii użyteczności publicznej linię autobusową Brzeg – Strzelin obsługiwaną przez transport autobusowy.
8. Proponuję uwzględnić w wykazie linii użyteczności publicznej linię Nysa – Wrocław obsługiwaną przez transport kolejowy i autobusowy.

Wyrażam nadzieję, że zaproponowane powyżej zmiany zostaną uwzględnione w ostatecznej wersji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”.



MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO

ul. Piastowska 14, 45-102 Opole, tel. +48 77 94 16 510-511 fax +48 77 94 15 512, e-mail: marszalek@opolskie.pl

www.opolskie.pl

ZAŁĄCZNIK NR 3

Warszawa, dnia 18 września 2014 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

DRRK-WR.022.1.2014.6.MR

Pan
Cezary Przybylski
Marszałek Województwa
Dolnośląskiego

ul. Wybrzeże Słowackiego 12-14
50-411 Wrocław

W nawiązaniu do pisma nr DT-D-V.8050.006.2014 z 25 sierpnia 2014 r., dotyczącego zaopiniowania zaktualizowanego projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”, zwanego dalej: „zaktualizowanym Projektem Planu”, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej: „Prezesem UTK” przekazuje opinię do niniejszego opracowania.

Na podstawie art. 28pa ust. 1 ustawy z dnia 28 marca o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.) Prezes UTK w dniu 3 lutego 2014 r. zaopiniował projekt planu transportowego województwa dolnośląskiego (pismo znak: DRRK.WR.022.1.2014.2.MR, zwane dalej: „opinią z 3 lutego 2014 r.”). Pomimo generalnej pozytywnej oceny przekazanego do zaopiniowania w styczniu tego roku dokumentu, Prezes UTK wniósł uwagi dotyczące zgodności z obowiązującymi przepisami. Dotyczyły one m.in. zgodności z obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzynarodowych i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1151), zwanym dalej: „Planem MTBiGM”. Zaktualizowany Projekt Planu uwzględnia zgłoszoną uwagę w zakresie potrzeby skomunikowania pociągów regionalnych z międzynarodowymi i międzywojewódzkimi, w czasie od 5 do 30 minut. Jest to poprawne rozwiązanie, ułatwiające integrację systemu transportu kolejowego w skali kraju oraz przyczyniające się do poprawy dostępności komunikacyjnej regionu. Nie zapewniono jednak skomunikowania Głogowa w kierunku

Strona 1 z 5

Leszna, tak jak obliguje do tego rozdział 3.8. Planu MTBiGM. W celu zapewnienia spójności krajowego i wojewódzkiego planu transportowego, zdaniem Prezesa UTK konieczne jest wprowadzenie zapisów gwarantujących uruchomienie wskazanego połączenia wojewódzkiego oraz skoordynowanie go z pociągami międzywojewódzkimi.

Dodatkowo w opinii z 3 lutego 2014 r. Prezes UTK przekazał szereg propozycji rozszerzenia zakresu tematycznego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa dolnośląskiego. Zwrócono wówczas uwagę na konieczność określenia minimalnych standardów dotyczących liczby połączeń dla dni wolnych od pracy. Problematyka ta została uwzględniona w zaktualizowanym Projekcie Planu, co zdaniem Prezesa UTK jest właściwym oraz koniecznym rozwiązaniem ze względu na potrzebę zapewnienia ciągłości świadczonych usług. Wskazane jest jednak przeanalizowanie zasadności dalszego rozszerzenia zapisów o określenie godzin porannego i popołudniowego szczytu, w trakcie którego konieczne może być zwiększenie planowanej częstotliwości połączeń, a także określenie pory w ciągu doby, w której uruchamiane będą połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej.

Przedłożony do zaopiniowania zaktualizowany Projekt Planu zakłada realizację oferty przewozowej w zależności od przyjętego scenariusza. W praktyce oznacza to uruchomienie określonej liczby par połączeń oraz kontraktowanie określonej w zaktualizowanym Projekcie Planu pracy eksploatacyjnej w zależności od popytu na usługi przewozowe oraz sytuacji gospodarczej województwa. Jakkolwiek zrozumiałe jest uzależnienie oferty przewozowej od możliwości finansowych województwa, to w ocenie Prezesa UTK kryteria wyboru wskazanych w zaktualizowanym Projekcie Planu scenariuszów rozwoju publicznego transportu zbiorowego określone są w sposób niejednoznaczny. Może to skutkować znaczną dowolnością w wyborze wariantu realizacji oferty przewozowej. Prezes UTK sugeruje zatem wprowadzenie do zaktualizowanego Projektu Planu określonych zapisów, obligujących do monitorowania popytu na usługi przewozowe. Ponadto wskazane jest określenie bardziej jednoznacznych kryteriów realizacji danego wariantu. Rozwiązania takie mogą polegać np. na wprowadzeniu możliwości uruchomienia danego połączenia pod warunkiem określonej poprawy parametrów technicznych infrastruktury oraz określeniu wskaźników i wartości progowych, od których uzależniony będzie wybór danego scenariusza.

Odnosząc się do przekazanego pismem z dnia 8 stycznia 2014 r. projektu planu transportowego, Prezes UTK zwracał również uwagę na potrzebę precyzyjnego określania linii komunikacyjnych, poprzez wskazywanie relacji, na których uruchamiane będą połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej. Zaprezentowane w zaktualizowanym Projekcie Planu podejście pozostało jednak niezmienione, co zdaniem Prezesa UTK nie odpowiada w pełni wymogom zawartym w definicji linii komunikacyjnej, zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13, z późn. zm.), zwanej dalej: „Ustawą PTZ”. Wskazuje ona, że linią komunikacyjną określa się połączenie komunikacyjne wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów. Zgodnie z powyższym konieczne wydaje się uzupełnienie oznaczonych linii o miejsca do wsiadania i wysiadania podróżnych, a także określenie ich w sposób umożliwiający identyfikację stacji początkowej i końcowej w obrębie danego połączenia. Konieczna jest również ponowna weryfikacja planowanej sieci komunikacyjnej w celu wyeliminowania ewentualnych błędów pisarskich i ujednolicenia przebiegu planowanych linii komunikacyjnych z kształtem sieci kolejowej na terenie Dolnego Śląska. W trakcie analizy przekazanego do zaopiniowania

Strona 2 z 5

zaktualizowanego Projektu Planu zidentyfikowana została rozbieżność w tym zakresie dla połączenia Wrocław – Jawor przez Marcinowice. Jego przebieg obejmuje w zaktualizowanym Projekcie Planu linia kolejowe nr 273, 275 oraz 137. Tymczasem Marcinowice położone są przy linii kolejowej nr 285 w związku z czym podane w dokumencie charakterystyki przebiegu wskazanej linii komunikacyjnej są ze sobą sprzeczne.

Niezwykle istotna kwestia podniesiona w zaktualizowanym Projekcie Planu obejmuje propozycję, dotyczącą kształtowania zintegrowanego systemu taryfowego na terenie województwa. Nie odnosząc się do uzasadnienia przyjętego rozwiązania od strony ekonomicznej, Prezes UTK stoi na stanowisku, że zamieszczanie założeń funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego w planach transportowych jest właściwym rozwiązaniem. Zgodnie z art. 15 ust.1 pkt 3 lit. b Ustawy PTZ zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania takiego systemu jest jednym z podstawowych obowiązków organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zawarcie ustaleń w tym zakresie w planie transportowym umożliwi dokładniejsze określenie zasad finansowania transportu publicznego w województwie, może również stanowić promocję przyjętych rozwiązań. Wybór modelu taryfowego powinien być jak najbardziej przyjazny dla pasażerów oraz zapewnić efektywne wydatkowanie środków publicznych. W celu realnej integracji systemów transportowych na terenie województwa, wskazane jest również dodatkowe określenie w zaktualizowanym Projekcie Planu warunków współpracy z organizatorami publicznego transportu zbiorowego innych szczebli w zakresie wspólnego systemu taryfowego.

W zakresie standardów jakości świadczonych usług, w opinii z 3 lutego 2014 r. Prezes UTK zwracał również uwagę na potrzebę stosowania wskaźników gwarantujących dostosowanie liczby miejsc w taborze do wielkości potoków pasażerskich. Ze względu na brak rozwiązań w tym zakresie (zaktualizowany Projekt Planu wskazuje jedynie, że: „pojemność taboru powinna być dostosowana do wielkości potoku podróżnych”) Prezes UTK podtrzymuje przekazane wcześniej stanowisko. Zaktualizowany Projekt Planu wskazuje również, że „w pojazdach winna być zapewniona dostateczna liczba miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich czy rowerów”. Egzekwowanie tego zapisu może w istotny sposób przyczynić się do poprawy dostępności transportu kolejowego na terenie województwa. Pojęcie „dostatecznej wielkości miejsca” jest jednak niejednoznaczne, dlatego w ocenie Prezesa UTK również w tym wypadku wskazane byłoby wprowadzenie wskaźnika, określającego gwarantowaną liczbę takich miejsc w pociągach.

W kwestii przewidywanego sposobu organizowania informacji pasażerskiej, zaktualizowany Projekt Planu zawiera liczne zmiany w stosunku do przedstawionych w styczniu bieżącego roku zapisów. Korzystnym rozwiązaniem jest usystematyzowanie zasad dotyczących kanałów dystrybucji informacji pasażerskiej. Propozycje przedstawione w zaktualizowanym Projekcie Planu zdaniem Prezesa UTK wymagają jednak weryfikacji w następującym zakresie:

- 1) Zmianie uległy zapisy dotyczące informacji udostępnianych na stronie internetowej. Zaktualizowany Projekt Planu zakłada udostępnienie przede wszystkim informacji na temat operatora, zrezygnowano jednak z zapisu dotyczącego wyszukiwarki połączeń. Pozytywna jest natomiast propozycja dotycząca zamieszczania na stronie internetowej informacji m.in. na temat planowanego przyjazdu do stacji docelowej, opóźnieniach, utrudnieniach w ruchu lub sytuacjach losowych.

- 2) W miejscach obsługi i odprawy podróżnych zaproponowano udzielania informacji w postaci: aktualnego rozkładu jazdy, sieci połączeń, maksymalnej taryfy, a także informacji dotyczących przewoźnika. Należy jednak wskazać, że zgodnie z §4 ust. 1 pkt 7 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r., nr 117, poz. 684), zwanego dalej „Rozporządzeniem” plan transportowy powinien określić również zasady organizacji informacji pasażerskiej w sposób uwzględniający potrzeby społeczeństwa związane z dostępem do informacji w zakresie: regulaminu przewozu osób, obowiązujących opłat za przejazd (nie tylko na temat taryfy maksymalnej), obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, regulaminu przewozu osób, węzłów przesiadkowych oraz koordynacji połączeń. Należy przy tym zauważyć, że w zakresie opłat za przejazd, Załącznik II do Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 2007.315.14), przedsiębiorstwa kolejowe lub sprzedawcy biletów są zobowiązani do dostarczenia pasażerom informacji m.in. na temat warunków najniższych opłat za przewóz, przed rozpoczęciem podróży. W tym kontekście niezrozumiałe wydaje się zamieszczanie obowiązku udostępniania informacji jedynie na temat taryfy maksymalnej.
- 3) Zaktualizowany Projekt Planu obliguje również do stosowania tablic kierunkowych na zewnątrz pojazdu, nie precyzując jednocześnie zasad ich rozmieszczenia. Należy zatem pamiętać, że umiejscowienie oraz prezentowane na zewnętrznych tablicach treści powinny być zgodne z §23 – §26 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 r., poz. 211).
- 4) Konieczne wydaje się bardziej precyzyjne sformułowanie zasad rozmieszczania tablic z dynamicznym rozkładem jazdy, a także automatów biletowych. Zdaniem Prezesa UTK zaproponowane kryterium „wzmoczonego ruchu pasażerskiego” uniemożliwia podejmowanie jednoznacznych decyzji dotyczących ich lokalizacji.
- 5) Nieuzasadnione wydaje się rezygnowanie z ustaleń dotyczących stosowania piktogramów symbolizujących zintegrowane węzły przesiadkowe. W ocenie Prezesa UTK system prostej identyfikacji wizualnej może przyczynić się do funkcjonowania bardziej czytelnego systemu informacyjnego. Wskazane zatem by było raczej dodatkowe rozszerzenie obowiązku stosowania tego typu symboli graficznych m.in. poprzez oznakowanie drzwi wejściowych przy których znajdują się miejsca dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, przewożących rowery lub wózki dziecięce. Rozwiązanie takie stosowane jest w wybranych państwach Unii Europejskiej oraz w SKM Trójmiasto. Bardzo ułatwia pasażerom znalezienie właściwego miejsca w pociągu, szczególnie przy krótkich postojach, które są specyficzne dla przejazdów aglomeracyjnych i regionalnych.

Kończąc niniejszą opinię należy również wskazać, że część graficzna zaktualizowanego Projektu Planu, stanowiąca Załącznik 1 do opracowania, w obecnej formie nie spełnia wymogów formalnych, określonych w §5 ust. 2 Rozporządzenia. Konieczne jest zatem

Strona 4 z 5

uzupełnienie dokumentu o następujące elementy: skala w formie liczbowej, granice administracyjne jednostki samorządu terytorialnego objętej opracowaniem. Dodatkowo, w ocenie Prezesa UTK, wskazane jest oznaczenie sieci komunikacyjnej poprzez wyróżnienie odrębnych linii komunikacyjnych na obszarze objętym opracowaniem.

Uprzejmie informuję, iż z dniem 29 września 2014 r. ulega zmianie adres korespondencyjny, siedziba Urzędu Transportu Kolejowego oraz numery telefonów stacjonarnych.

Nowy adres to:

*Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa*

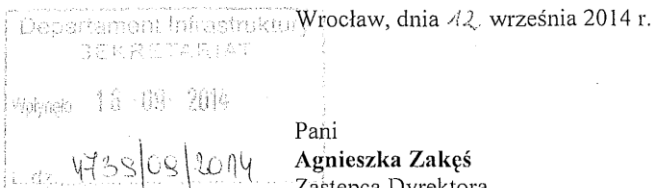
Jednocześnie informuję, iż szczegółowe informacje dotyczące zmiany siedziby Organu oraz numerów telefonów będą umieszczane na stronie internetowej Urzędu www.utk.gov.pl.

PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl



REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

WSI.410.381.2014.DK



Wrocław, dnia 12 września 2014 r.

Pani
Agnieszka Zakęś
Zastępca Dyrektora
Departamentu Infrastruktury
Urząd Marszałkowski
Województwa Dolnośląskiego
Wybrzeże Juliusza Słowackiego 12 – 14
50 – 411 Wrocław

OPINIA

Na podstawie art. 57 ust. 1 pkt 2 i art. 54 ust. 1 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 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.) oraz w odpowiedzi na wniosek znak: DT-D-V.8050.006.2014 (L.dz. 2501/08/2014) z dnia 25 sierpnia 2014 r. (data wpływu: 25 sierpnia 2014 r.) w sprawie ponownego zaopiniowania projektu dokumentu pn.: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, przedstawiam poniżej swoje stanowisko.

Zgodnie z treścią przedłożonego dokumentu, zasadniczym celem *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego*, zwanego *Planem Transportowym*, jest ustalenie systemu standardów dolnośląskiego regionalnego transportu publicznego, który służyć będzie skomunikowaniu ze stolicą województwa oraz między sobą ośrodków powiatowych, a także pozostałych ośrodków miejskich o znacznym potencjale demograficznym, oraz głównych miejscowości turystycznych. Powyższe standardy dotyczyć będą: komunikowanych miejscowości i obszarów, cyklu kursowania, prędkości podróży, dostępności przestrzennej przystanków oraz taboru, taryfy biletowej, informacji pasażerskiej, a także integracji z innymi systemami transportowymi. *Plan Transportowy* jest dokumentem organizacyjnym i w wyniku jego bezpośredniego wdrożenia nie będą realizowane żadne nowe inwestycje infrastrukturalne. Ewentualna realizacja inwestycji umożliwi natomiast wdrożenie do realizacji zakładanych poszczególnych scenariuszy rozwojowych.

Potencjalne oddziaływanie na środowisko naturalne ustaleń *Planu Transportowego* nie będzie mieć negatywnego znaczenia i można traktować je jako całkowicie nieistotne. Możliwe jest, że wdrożenie projektu *Planu* wpłynie pozytywnie na środowisko przyrodnicze i obszary

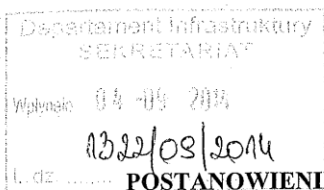
chronione zwłaszcza, że transport publiczny będzie realizowany na istniejącej sieci połączeń oraz będzie bardziej zrjonalizowany i uporządkowany. Wpływ ten jednak może być mały lub też może pozostać niezauważalny. Realizacja projektowanego dokumentu pośrednio wpłynie pozytywnie na stan środowiska, gdyż rozwój systemu transportu publicznego z założenia powinien prowadzić do zmiany preferencji wyboru środka transportu wśród mieszkańców województwa. Zwiększenie udziału podróży środkami transportu publicznego kosztem podróży samochodami indywidualnymi skutkuje zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń atmosferycznych, poprawą klimatu akustycznego, zmniejszeniem ładunku zanieczyszczeń odprowadzanych w wodach opadowych z powierzchni dróg. W konsekwencji może mieć to pozytywny wpływ na całość środowiska przyrodniczego oraz na warunki życia człowieka.

Plan Transportowy był już przedmiotem opiniowania przez tut. organ. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem znak: WSI.410.535.2013.DK z dnia 24 stycznia 2014 r. pozytywnie zaopiniował przedłożony wówczas projekt. Przekazana obecnie zaktualizowana wersja opracowania nie wprowadza zasadniczych zmian wobec wersji już opiniowanej. Biorąc pod uwagę powyższe, przedłożony projekt dokumentu **opiniuję pozytywnie**, wnosząc wskazane poniżej uwagi o charakterze technicznym. W załączniku nr 8 do projektu *Planu* oraz w rozdz. 4.1.8 Prognozy znajdują się następujące nieścisłości:

- nieprawidłowy sposób nazewnictwa obszarów Natura 2000; obecnie stosowany sposób to: Obszar Specjalnej Ochrony ptaków [nazwa kod obszaru], obszar mający znaczenie dla Wspólnoty [nazwa kod obszaru],
- podane dane dotyczące liczby niektórych form ochrony przyrody na terenie województwa dolnośląskiego (obszary Natura 2000, obszary chronionego krajobrazu, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo – krajobrazowe) nie są zgodne z danymi zamieszczonymi w rejestrze form ochrony przyrody, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu zgodnie z art. 114 ust. 2 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 z późn. zm.)*, dostępnym na stronie <http://bip.wroclaw.rdos.gov.pl/rejestr-form-ochrony-przyrody>; wskazuję przy tym, iż wg najbardziej aktualnych danych, obecnie na terenie woj. dolnośląskiego wyznaczono łącznie 101 obszarów Natura 2000 (11 obszarów specjalnej ochrony ptaków, 90 obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty, w tym: Jodłowice PLH020106 i Bór Jodłowy w Goli PLH020107, których nie ujęto w załączniku i Prognozie).

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska we Wrocławiu
Władysław Czarniecki
Agnieszka Patulnicka-Czarniecka
Hacelnik Wydziału
Zapobiegania i Naprawy Szkód w Środowisku
oraz Informacji o Środowisku i Zarządzania Środowiskiem

Wrocław, dnia 02 września 2014r.
ZNS.9011.1956.2013.DG



ZAŁĄCZNIK NR 5

Wrocław, dnia 02 września 2014r.

ZNS.9011.1956.2013.DG

Na podstawie art. 3 pkt. 1 i art. 10 ust. 1 pkt. 2 i ust. 2 ustawy z dnia 14 marca.1985r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. U. z 2011r. Nr 212, poz. 1263 z późn. zm.), art. 58 pkt. 2 i art. 54 ust 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r. poz 1235 z późn. zm.) i art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013r. poz. 267)

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu

po zapoznaniu się z dokumentacją dołączoną do pisma Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego znak DT-D-V.8050.006.2014 z dnia 25 sierpnia 2014r., (data wpływu do Wojewódzkiej Stacji Sanitarnej - Epidemiologicznej we Wrocławiu dnia 27 sierpnia 2014r.), dotyczącym zaopiniowania projektu dokumentów pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

opiniuje pozytywnie

projekt wyżej wymienionego dokumentu pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych

UZASADNIENIE

Pismem znak DT-D-V.8050.006.2014 z dnia 25 sierpnia 2014r., Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego zwrócił się do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu z prośbą o zaopiniowanie projektu dokumentu pn. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Niniejsze opracowania dotyczą obszaru województwa dolnośląskiego położonego w południowo-zachodniej części Polski. Obszar województwa o powierzchni 19946,74 km² zamieszkiwany jest przez 2914362 mieszkańców. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego jest dokumentem określającym główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 roku w przewozach o charakterze wojewódzkim. Transport publiczny na obszarze województwa ma za zadanie zapewnić dużą dostępność obszarów województwa (bez wykluczania obszarów mniej zurbanizowanych), w tym dla osób niepełnosprawnych i o obniżonej sprawności ruchowej oraz poprawić mobilność mieszkańców z ułatwieniem dojazdów do ważnych dla ludzi miejsc (praca, szkoła, ośrodki zdrowia), oraz dobrym skomunikowaniem z ośrodkami znajdującymi się poza województwem. Wspieranie transportu publicznego jest również jednym z najważniejszych elementów polityki zrównoważonego rozwoju. Publiczny transport zbiorowy ma stanowić atrakcyjną alternatywę dla używania prywatnych samochodów, szczególnie w codziennych podróżach związanych z pracą, nauką i rozrywką. W związku z powyższym transport publiczny powinien tworzyć spójny i zintegrowany system (w tym integrację różnych środków transportu) oferujący powszechne, atrakcyjne i dostępne rozwiązania w aspekcie terytorialnym oraz czasowym. Analiza potencjalnych oddziaływań na poszczególne elementy środowiska wykazała, że:

- postanowienia planu nie spowodują powstawania zagrożeń dla elementów środowiska w tym dla obszarów natura 2000 oraz innych form ochrony przyrody,
- przewiduje się pozytywny wpływ na stan środowiska, poprzez zmianę preferencji wyboru środka transportu, a także przewidywane jest zmniejszenie oddziaływania komunikacji autobusowej i kolejowej w zakresie emisji: zanieczyszczeń atmosferycznych, hałasu, zanieczyszczania wód opadowych, z terenów komunikacyjnych oraz odpadów. W konsekwencji prowadzić to będzie do poprawy warunków ochrony środowiska oraz warunków życia człowieka. Ponadto zwiększy się

wykorzystania potencjału turystycznego i uzdrowiskowego poprzez ułatwienie dostępności do głównych miejscowości turystycznych województwa.

- największy pozytywny skutek wdrożenia planu przewidywany jest w odniesieniu do warunków i jakości życia ludzi co wynika z charakteru dokumentu oraz przewidywanych celów, związanych polepszeniem funkcjonowania transportu publicznego, osiągnięciem poprawy mobilności mieszkańców i dostępności obszarów województwa, a także stworzenie alternatywy dla używania prywatnych samochodów,

Program rozpatruje tę problematykę w sposób kompleksowy, spójny i jednoznaczny, wprowadzając zasadę zrównoważonego transportu tzn., z uwzględnieniem aspektów społecznych i gospodarczych, respektując przy tym podstawowe zasady ochrony środowiska i wskazując na potrzebę znalezienia równowagi pomiędzy potrzebami transportowymi oraz potrzebami środowiska i przyrody, tak aby możliwe było ich harmonijne współistnienie. Zapewnia tym samym sprawne i efektywne zaspokajanie potrzeb mieszkańców w zakresie mobilności optymalnie wykorzystując różne środki transportu samodzielnie i w połączeniu z innymi, poprzez zapewnienie dostępności celów komunikacyjnych w sposób bezpieczny dla zdrowia ludzi i środowiska, nie powodując jednoznacznego negatywnego oddziaływania. Charakter planowanych działań, rodzaj i skala oddziaływań na środowisko oraz cechy obszaru objętego spodziewanym oddziaływaniem powodują że realizacja zadań proponowanych w programie, nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko. Reasumując, należy stwierdzić, że ocena oddziaływań realizacji działań ujętych w programie wskazuje na zdecydowanie korzystny ich wpływ na stan środowiska we wszystkich analizowanych elementach. Przeważające skutki pozytywne wiążą się z polepszeniem i utrzymaniem jakości środowiska oraz warunków jego ochrony. W części przypadków mogą to być krótkoterminowe oddziaływania niekorzystne. Ostatecznie jednak, w przypadku osiągania zakładanych celów, wskazuje się na przewagę znaczących oddziaływań korzystnie wpływających na funkcjonowanie środowiska i zapewnienie jego odpowiedniej jakości. Po zapoznaniu się z treścią dokumentów dołączonych do pisma dotyczących przedsięwzięcia, oraz biorąc pod uwagę powyższe postanowiono jak w sentencji.

PODSTAWA PRAWNA

Ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r. poz. 1235 z późn. zm.).

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie stronie służy zażalenie do Głównego Inspektora Sanitarnego w Warszawie za pośrednictwem Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu w terminie 7 dni od daty doręczenia postanowienia.



Dolnośląskie Państwowe
Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu
z im. *[Signature]*
Stawiamy Ciężką Zapobiegawczego
Mertzoju Sanitarnego

Otrzymują:

1. Urząd marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
Departament Infrastruktury
Wybrzeże Juliusza Słowackiego 12-14
50-411 Wrocław
2. ZNS a/a

ZAŁĄCZNIK NR 6

**CZT CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU**

KRS: 486193, adres koresp.: ul. Nowogrodzka 46/6, 00-695 Warszawa, tel: 22 6217777, www.czt.org.pl

CZT-3003-1-KR

Warszawa, 8.09.2014

Uwagi w konsultacjach społecznych Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Województwa Dolnośląskiego.

CZT uważa, że projekt Planu Transportowego przygotowany przez województwo dolnośląskie ma szansę stać się jednym z najlepszych w kraju. Niezależnie od liczby przedstawionych poniżej uwag i ich znaczenia, podkreślamy, że opiniujemy dokument jako przygotowany dobrze i wieloaspektowo. Jak do tej pory jest to najlepiej obok pomorskiego przygotowany Plan Transportowy szczebla wojewódzkiego, który wymaga poprawy zasadniczo w szczegółach, a nie w pryncypiach

Najważniejsze z naszych uwag dotyczą:

1. Usunięcia z sieci planowanych linii użyteczności publicznej linii autobusowych dublujących kolejowe i zastąpienie ich liniami dowozowymi do kolei.
2. Wprowadzenia w połączeniach kolejowych systemu szybkich RegioEkspresów na najważniejszych relacjach.
3. Stosowania na zmodernizowanych liniach przede wszystkim taboru o prędkościach maksymalnych wyższych niż 100 km/h (czyli innych niż niezmodyfikowane EN57).
4. Zapisania rygorystycznych zasad wykonywania przewozów, które spowodują założone w dokumencie obniżenie kosztów jednostkowych.
5. Urealnienia kosztów przewozów autobusowych, które nie uwzględniają kosztów niezbędnej wymiany taboru.
6. Wprowadzenia wytycznych do planów niższego szczebla, które m.in. nakażą dopasowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej i powiatowej do linii regionalnych, czy usuną autobusy komercyjne nie spełniające normy min. Euro 3 z dużych miast.
7. Dodania do obsługi komunikacją kolejową w scenariuszu III następujących linii:
 - Kamieniec Ząbkowicki – gr. województwa – (Nysa);
 - Oleśnica – Syców – gr. województwa – (Kxpno);

- Głogów – gr. województwa – (Leszno);
 - Głogów – gr. województwa – (Żagań);
 - Jelenia Góra – Kowary lub Mysłakowice – Kowary.
8. Dodania Scenariusza pośredniego między II i III według naszych uwag.

Uwagi szczegółowe:

Str. 4

Trafnie określone cele dotyczące standardów i wizji transportu publicznego zgodne z katalogiem dobrych praktyk w tym zakresie.

Str. 6

Z zadowoleniem przyjmujemy określenie ram prawa europejskiego wpływających na wymogi odnośnie planowania transportu publicznego wysokiej jakości.

Str. 73

Na wykresie 9 prosimy o podanie informacji o roku, za który pochodzą przytoczone dane Eurostatu. Np. za 2013 r. Estonia wyprzedziła wg naszej wiedzy w liczbie przejazdów koleją Polskę.

Załączniki 1-15

Wnioskujemy o wprowadzenie jednolitych kolorów dla zbliżonych poziomów wartości np. liczby osób docierających do danego celu podróży – sytuacja gdy ten sam kolor oznacza tak różne wartości jak 2122 (rysunek 17 załącznika 1-8) i 288 (rysunek 18 załącznika 1-8), czyli różnicę 8 razy wprowadza w błąd co do całkowicie różnych wielkości potencjału przewozowego.

Podobna identyfikacja kolorystyczna jest stosowana dla tak różnych wartości, jak zawarte na rysunku 2 (105-120 minut) i 8 (210-240 minut) załącznika 9-15. To co dla transportu drogowego jest skrajnie niekorzystne przy kolei jest zaznaczone jako dobre. Prosimy o ujednoczenie kolorystyki dla identycznych wartości dostępności w celu pokazania w tym zakresie stanu faktycznego, który pokazuje skalę obecnej niekonkurencyjności komunikacji publicznej.

Str.12

Rozbudowy systemu Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej oraz uruchomienie systemów Jeleniogórskiej Kolei Miejskiej (JKM) i Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA);
skracania czasu przejazdu w ruchu osobowym i przewozów w ruchu towarowym;

str. 14, Osie interwencji do 2020

Na zrównoważony transport przeznaczono najwięcej, bo aż 20% funduszy.

Jedną z głównych osi priorytetowych wyszczególnionych w Programie jest oś 5 – transport, na realizację której przewidziano 377 mln euro, co stanowi blisko 17% całej kwoty zapisanej w RPO WD 2014-2020.

Str. 15

powołanie się na GUS z 2013 r.

Str. 19

Trafne sformułowanie zagrożeń związanych z city sprawling.

W ten jednak sposób powstaje zazwyczaj chaotyczna i zdegradowana przestrzeń o niewielkiej gęstości zaludnienia, która jest trudna do obsługi transportowej i infrastrukturalnej. Procesy dezurbanizacyjne stanowią obecnie jeden z podstawowych problemów sieci komunikacyjnej województwa.

Str. 19

Prosimy o dodanie na str. 20 uwagi, że:

„Prognoza demograficzna GUS zakłada utrzymanie się bez zmian obecnych trendów gospodarczo-społecznych. Dokumenty strategiczne takie jak niniejszy Plan mają na celu zmianę tych trendów na bardziej korzystne z punktu widzenia mieszkańców regionu. Doświadczenia innych krajów UE, jak Austria, Czechy, Dania pokazują, że wdrażanie zintegrowanego transportu publicznego zahamowuje trend spadku liczby mieszkańców i umożliwia przywrócenie wzrostu ludności”. W przypadku Czech i Austrii spadkowy trend liczby mieszkańców został odwrócony w wyniku poprawy jakości życia, czego elementem jest wprowadzenie w latach 2000-2005 reformy transportu publicznego i zapewnienie mu konkurencyjnej pozycji i wygody korzystania z niego.

Wielu emigrujących Polaków w nowych ojczyznach korzysta z wysokiej jakości transportu publicznego, gdy w Polsce były to osoby zmotoryzowane.

Defetystyczne podejście winno być przeciwstawione optymistycznym prognozom wzrostu liczby mieszkańców w wyniku poprawy jakości życia m.in. poprzez promowanie dalszej zrównoważonej urbanizacji, tworzenie stref przyjaznych mieszkańcom, obsługiwanych głównie przez transport publiczny, ograniczenie poziomu spalin etc. Liczne wzorce są na obszarze UE, tak się składa, że obecnie spadek liczby mieszkańców to w UE takie kraje jak Polska, Litwa, Rumunia, Bułgaria, czyli te, gdzie transport publiczny jest bardzo niskiej jakości i udział transportu samochodowego w modal split stale rośnie (np. prognozowany szybki spadek ludności w regionie kujawsko-pomorskim, gdzie udział indywidualnej motoryzacji w modal split już nie 88% lecz 93%, czyli najwięcej w Europie).

Przedstawione na str. 21 bariery wzrostu ludności, muszą zostać przeciwstawione konkretnym działaniom przewidzianym w Planie, tak aby powszechna indywidualna motoryzacja nie była promowana, lecz zastępowana przez wysokiej jakości transport publiczny.

Str. 25

Pesymistyczne podejście widać także w nazwie załącznika 2.3.2. Na str. 23 podano, że na 2,9 mln mieszkańców pracuje 0,79 mln osób. Drugą grupą w kolejności nie są wcale bezrobotni, ale osoby starsze i z niepełnosprawnością, na emeryturach i rentach, naturalni klienci komunikacji publicznej. Bezrobotni winni być przedmiotem analiz rozdziału 2.3.5 po młodzieży uczącej się i turystach.

Prosimy o skorygowanie kolejności rozdziałów pod kątem faktycznego potencjału kolejnych grup społecznych dla generowania ruchu:

Rozdział 2.3.2 Osoby w wieku poprodukcyjnym

Rozdział 2.3.3. Młodzież ucząca się

Rozdział 2.3.4 Potrzeby masowej turystyki

Rozdział 2.3.5 Bezrobocie

Transport publiczny dla bezrobotnych stanowi uzupełnienie potrzeb, a nie ich pierwszoplanowy cel. Jest to zadaniem pomocy społecznej zapewnienie dostępności mobilności tej grupy społecznej zapobiegającej wykluczeniu (np. poprzez refinansowanie podróży dla poszukujących pracy), ale nie jest to kluczowy cel zrównoważonego transportu. Gdy transport będzie dostępny dla starszej lub niepełnosprawnej osoby, będzie tym bardziej dostępny także dla bezrobotnego. Pułapka ta była przerabiana na zachodzie w latach 70-tych i 80-tych i obecnie jej zaniechano, gdyż sprowadzanie potrzeb korzystania z komunikacji publicznej do osób wykluczonych, powoduje brak przychodów funkcjonującego transportu, z którego rezygnują osoby lepiej sytuowane. Wówczas transport publiczny upada, pełniąc tylko funkcje socjalne, a nie powszechnie.

Str. 35

Wnoskujemy o dodanie w poniższym zdaniu słów „konkurencyjnych i dostępnych”:

*„Mając na względzie dane historyczne demograficzne oraz prognozy Głównego Urzędu Statystycznego dotyczące kwestii demograficznych, gospodarczych i rynku pracy wysunąć można wniosek, iż planowana sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym winna skupić się na obsłudze **konkurencyjnych i dostępnych** połączeń pomiędzy największymi miastami województwa oraz stolicami powiatów. Szczególnie istotną rolę odgrywa tutaj Wrocław wraz z całą aglomeracją”.*

Str. 35

Prosimy o zmianę poniższego zdania, gdyż pomija w swej wymowie ok. 60% mieszkańców regionu, nie pracujących, ale też nie bezrobotnych. Sprowadzanie transportu publicznego do realizacji potrzeb 1% mieszkańców (taki procent populacji w danym momencie szuka pracy) nie wypełnia podstawowych celów zrównoważonego planu transportu publicznego:

*„Przyjęcie powyższego kryterium w planowaniu przyszłej sieci transportowej zaspokoi popyt na transport wśród osób dojeżdżających do pracy, **realizujących masowo potrzeby fakultatywne**, oraz przyczyni się do poprawy mobilności **wszystkich** mieszkańców w tym osób starszych, o*

~~ograniczonej sprawności poprzez turystów i bezrobotnych w poszukiwaniu pracy, mających dzisiaj ograniczony dostęp do środków publicznego transportu zbiorowego. Bezpośrednim efektem tych działań będzie likwidacja obszarów wykluczonych komunikacyjnie oraz wzrost potencjału gospodarczego wszystkich komunikowanych obszarów (w szczególności tych dogodnie skomunikowanych ze stolicą regionu)."~~

Str. 35-36

Dojazdy do/z pracy zgodnie z danymi wcześniejszymi dotyczą tylko 27% mieszkańców. Proszę się nie koncentrować na tej grupie jako jedynej istotnej, gdyż wypacza to faktyczną rolę nowoczesnego transportu publicznego dedykowanego dla całego społeczeństwa.

Str. 36-37

Przekroczenia norm w zakresie emisji zanieczyszczeń i hałasu głównie z dróg.

Sprowadzenie problemu do hałasu nie odpowiada stanowi faktycznemu. Zgodnie z danymi z załączników w kontekście prawa unijnego miasta z przekroczonymi rocznymi stężeniami pyłu zawieszonego muszą te poziomy obniżyć. W związku z faktem, że transport indywidualny stanowi kluczowy czynnik wzrostu tych emisji, należy to jednoznacznie zapisać:

„Plan Transportowy ma na celu eliminowanie ponadnormatywnych emisji zanieczyszczeń, pochodzących głównie z komunikacji indywidualnej i starych pojazdów transportu publicznego przez zapewnienia atrakcyjnej alternatywy w postaci konkurencyjnej i czystej komunikacji publicznej.”

Str. 41, w podrozdziale o sieci kolejowej należy dodać:

„Na obecnym etapie w ruchu regionalnym i dalekobieżnym nie są wykorzystywane parametry sieci kolejowej, co powoduje dodatkowe wydłużenia czasu jazdy.”

Trudno uznać za normalne, gdy na liniach kolejowych na 120-160 km/h kursuje tabor jadący 100 km/h np. Wrocław - Oława, Wrocław - Zmigród, Wrocław - Jelenia Góra. Nie tylko zły stan infrastruktury jest problemem, ale także tabor, którym dysponują Przewozy Regionalne.

Str. 41, **3.2.1. Sieć połączeń autobusowych**

Prosimy o wyeliminowanie sprzeczności:

„Sieć regularnych międzymiastowych linii autobusowych w województwie jest zasadniczo ukształtowana, chociaż podlega dynamicznym zmianom i korektom...”

Sieć ukształtowana nie może podlegać dynamicznym zmianom. Rewolucja jest zaprzeczeniem stagnacji.

Prosimy o wpisanie w tym miejscu zdania:

„Sieć autobusowa jest ukształtowana w wyniku wolnej gry rynkowej, bez elementu planowania i organizacji tego segmentu. Wprowadzenie ustawy o ptz daje możliwości organizatorowi

przewozów zmiany tego stanu rzeczy w celu poprawy dostępności, integracji i konkurencyjności regionu.”

Prosimy o uzupełnienia zdania:

”W związku z powyższymi uwarunkowaniami transport autobusowy skupiał się wyłącznie na przewozach, na których każda para kursów wykazywała się opłacalnością ekonomiczną dla przewoźnika, przy uwzględnieniu refinansowania ulg ustawowych i rozregulowanym rynku bez jego standaryzacji.”

„Przewoźnicy koncentrują swoje przewozy na liniach komunikacyjnych, które nie mają alternatywnego-czynnego lub konkurencyjnego połączenia kolejowego”.

Zawarte w tab. 6 dane potwierdzają, że znaczna część autobusowych linii komunikacyjnych obniża przewozy koleją, gdyż biegnie w równoległych korytarzach do linii kolejowych (czynnych i bez ruchu osobowego), a liczba kursów dowodzi masowych przewozów, które winien przejąć przewozy masowy – kolejowy, BRT, autobusowy o wysokiej pojemności.

Akurat wbrew stwierdzeniu w Planie pierwsze linie komunikacyjne autobusów są równoległe do linii kolejowych (poz. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, ale także 21, 22, 25, 28, 29, 30, 32, 34, 36, 38, 41, 46 itd.). Z 20 linii drogowych z największą liczbą kursów aż 17 obniża konkurencyjność kolei i zwiększa jej deficyt. W efekcie UMWD finansuje 2 razy przewozy w tym samym korytarzu – przynajmniej dwie formy rekompensaty. **Przynajmy to w tym miejscu – nikogo na to nie stać w najbogatszych krajach UE, jak Niemcy, Francja, Luksemburg, Holandia, Wielka Brytania, Dania, Austria, Szwecja, Belgia.**

Efektom jest to, że udział komunikacji publicznej w Polsce jest najniższy w UE. Nie da się zapewnić dobrej, szybkiej, konkurencyjnej sieci transportowej, gdy zamiast spójnej sieci komunikacyjnej, mamy afrykanizację transportu, która jest wynikiem braku do 2010 r. jakichkolwiek narzędzi regulacji „wolnego rynku”, mimo przeznaczania na ten „wolny rynek” rocznie kwoty ok. 60 mln zł (tylko w woj. dolnośląskim).

Rysunek 4 na str. 45 potwierdza tylko tę sytuację. Kolej jest niekonkurencyjna, gdyż jeździ mało pociągów. Jeździ mało pociągów, gdyż dotowane są konkurencyjne trasy autobusowe i brak jest jednolitej taryfy w całym województwie.

Str. 47

Prosimy o dodanie po zdaniu:

„Z uwagi na bardzo dużą liczbę przewoźników oraz szerokie otwarcie rynków pojazdów używanych, na terenie województwa występuje duża różnorodność wykorzystywanego taboru autobusowego.”

- średniej wieku taboru autobusowego i mikrobusowego.

Oraz uwagi, że stary tabor autobusowy może odpowiadać za 40% emisji pyłu zawieszonego np. jak w Warszawie na al. Niepodległości w 2005 r.

Należy dodać też uwagę, że zgodnie z wymogami ustawy o ptz większość przewoźników nie dysponuje taborom, który spełnia obligatoryjny wymóg dostępności dla 100%

pasażerów – w tym z ograniczeniami ruchowymi - matki z wózkiem i dzieckiem, rowerzyści, osoby niepełnosprawne.

Trudno się dziwić spadkowi liczby ludności, kiedy transport uniemożliwia przewożenie dzieci w wózku. Zwracamy uwagę, że faktyczna liczba sprzedanych biletów z ulgą 100% może w komunikacji autobusowej być nawet większa niż liczba dzieci do lat 4-ch w danym powiecie i co ciekawe w pojazdach, gdzie takich dzieci nie da się przewieźć (wyludzenie rekompensat za stosowanie ulg).

Str. 47

W zdaniu:

„Analizując i podsumowując ofertę istniejącej sieci połączeń autobusowych należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, iż wojewódzki publiczny transport autobusowy działa na rynku wyłącznie na zasadach komercyjnych. Oznacza to, iż oferowane przewozy nie są organizowane ani dofinansowywane przez Organizatora publicznego transportu zbiorowego w województwie.”

- jest podana informacja nieprawdziwa.

Zgodnie z 1370/WE i ustawą o ptz zwrot kwoty za ulgi ustawowe jest formą rekompensaty. Przewozy nie są organizowane, mają charakter komercyjny, a przewoźnicy i tak dostają za nie dofinansowanie. Dlatego zgodnie z ustawą o ptz od 2017 r. nie mogą być dalej w ten sposób dofinansowane.

Str. 48, Rozdział 3.2.2

W atutach:

- *brak kosztów dostępu do infrastruktury*

Koszty te są ponoszone przez podatnika np. poprzez ponoszenie kosztów zewnętrznych transportu rocznie ok. 34-35 mld zł.

- *niskie koszty jednostkowe usługi,*

Tak, ale tylko przy taborze niezgodnym z wymogami ustawy o ptz (brak dostępności dla osób z ograniczeniami ruchowymi).

Zgodnie z publikacją KE z 2011 transport użyteczności publicznej to koszt 2-3 euro za wozokm autobusu. A to oznacza, uwzględniając różnice w pojemności taboru, że dopłata do każdego pasażera tego transportu jest znacznie wyższa niż w komunikacji kolejowej. Atuty te nie dotyczą zapisów nowej ustawy, ale stanu obecnego, którego Plan nie może uwzględniać dla okresu po roku 2016.

W barierach:

- wprowadzić punkt:

- *Konieczność zakupu nowego taboru, spełniającego wymogi dostępności dla pasażerów o ograniczeniach ruchowych, m.in. osoby otyłe, z dużym bagażem, rowerem, dzieckiem w wózku, osoby starsze, etc.*
- *Zakaz stosowania do przewozów osób przerobionych aut dostawczych, niespełniających wymogów ustawy.*

Str. 53

Liczba miejsc siedzących w EN57 – 180, niezgodna danymi z załącznika 10 – tam 188.

Prosimy wpisać, że taryfa regionalna i PKP Intercity nie są ze sobą kompatybilne i wymagają przy przesiadkach zakupu 2 biletów. Nie dotyczy to sieciowych biletów kolejarskich (ok. 20% pasażerów).

Str. 58 i 59

„W ostatnich kilku latach zauważalny jest trend wzrostowy w liczbie przewożonych pasażerów. Na przestrzeni ostatnich 4 lat (2010-2013) sumaryczna liczba przewiezionych pasażerów przez obu przewoźników regionalnych wzrosła z niespełna 9,8 mln pasażerów do blisko 13 mln pasażerów, co stanowi blisko 33% wzrost w 2013 roku w stosunku do roku 2010.”

„Przyczyn obserwowanego wzrostu liczby przewiezionych pasażerów w ostatnich latach jest wiele. Jednym z najważniejszych czynników sprzyjających temu trendowi jest stabilna oferta przewozowa”.

Oferta nie jest stabilna, lecz dynamicznie ulegała rozszerzeniu, skoro wzrost pockm wyniósł 50% w 6 lat

W naszej opinii należy dodać, że ten trend jest wynikiem zwiększenia pracy eksploatacyjnej. Dalszy wzrost jest możliwy po wprowadzeniu taktowania co godzinę na liniach głównych, skróceniu czasów jazdy i integracji taryfowej z liniami autobusowymi oraz eliminacji drogowych tras równoległych.

Str. 60

Bariery:

Wnosimy o dopisanie

– **brak szybkich ekspresów regionalnych konkurencyjnych do komunikacji indywidualnej**

Wniosek jest oczywisty w kontekście przytoczonych w załączniku czasów jazdy – koleją i autem. Pasażer jadący z Jeleniej Góry do Wrocławia, chce tam dotrzeć najszybciej, a nie z postojami np. na stacji Wojanów, gdzie w promieniu 1 km od stacji mieszka kilkanaście osób.

– **brak planowania oferty przewoźników w oparciu o wykorzystanie zasobów taborowo-kadrowych**

- a) Pociągi na 100 km/h na liniach z wyższymi prędkościami.
- b) Niska częstotliwość mimo angażowania taboru jak do większej liczby pociągów np. Lubań-Wrocław dla jazdy co godzinę pociągów potrzeba 5 obiegów, a jest ich dla 2015 r. 6 przy o 1/3 mniejszej liczbie kursów, na Wrocław – Szklarska Poręba wystarczy 6 obiegów aby pociągi jeździły co godzinę, a jest 8 przy znacznie mniejszej liczbie pociągów!
- c) Brak taktowania pociągów zgodnego z rozporządzeniem MIRR z czerwca br.

Str. 62

3.4. Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej

Wg badań szwajcarskich agend rządowych po 2020 r. ok. 30% społeczeństwa będzie osobami o ograniczonej sprawności. Sprowadzanie problemu ograniczonej sprawności do dojazdów do szpitali lub leczenia nie odpowiada rzeczywistości, gdyż takie osoby to obok niepełnosprawnych m.in. osoby otyłe, z dużym bagażem, rodzice z małymi dziećmi, rowerzysta, klient centrum handlowego z dużymi zakupami, osoba z kontuzją kostki, osoby starsze itp. Stąd szacunki szwajcarskie dla społeczeństwa o dużo lepszym stanie zdrowotnym niż polskie mogą być wykorzystane także w Polsce.

Dostępność taboru użyteczności publicznej musi być 100%, gdyż nawet zdrowa osoba może być czasem z racji bagaży osobą o ograniczonej mobilności. W przypadku sieci kolejowej uwaga ta dotyczy z racji na niezbędne przebudowy peronów tylko głównych dworców. W Niemczech np. na sieci DB nie obejmuje to stacji we wsiach, w innych wypadkach pasażer może pokonać wysokość z peronu na podłogę pojazdu bez zmiany wysokości np. przy zastosowaniu prostych podnośników.

Pojazdy drogowe muszą w ramach użyteczności publicznej mieć jako minimum:

- Automatycznie otwierane drzwi
- Miejsce na wózek dziecięcy, rower, duży bagaż itp.

Nie jest wymagana, lecz wskazana niska podłoga, gdyż przy szerokich drzwiach i miejscu na wózek można nawet niepełnosprawnego na wózku do pojazdu wnieść.

Str. 63

Prosimy o dodane zdania, że PKP PLK nie konsultuje z organizatorem przewozów wysokości modernizowanych peronów, w efekcie czego na niektórych liniach tworzy się perony niedostosowane wysokością do nowo kupowanego taboru i projekty ich przebudowy realizuje się w odenwaniu od wielkości wymiany pasażerów np. stare perony w Oleśnicy, a nowe w Wojanowie.

Str. 68

Przytoczony przykład wspólnych biletów PTA i znaczków gminy Wrocław, to przykłady złych praktyk wprowadzanych przy braku regulacji ustawowych z pozytywnych pobudek przed wprowadzeniem ustawy o ptz. Stosowanie tych biletów jest protezą wspólnego biletu, który winien zostać przygotowany przez organizatora wyższego szczebla, co obecnie jest wreszcie możliwe. To Wrocław musi dostosować swój system taryfowy do przewozów regionalnych, a nie odwrotnie tzn. bilet regionalny w swoich wariantach winien obejmować także komunikację miejską we Wrocławiu, Legnicy itp.

Bilet PTA jest dowodem na pilną potrzebę wspólnej taryfy, która musi być organizowana w taki sposób, jak to się wykonuje w innych krajach unijnych tj. w pierw na szczeblu regionalnym, który jest implementowany w powiecie, miastach i gminach.

Str. 70

Popieramy treść przygotowanej diagnozy, zgodnej z naszymi analizami.

Str. 71

Prośba o poprawę gramatyki zdań np. „triumfalny pochodu”.

Str. 75

Wykres 12 pokazuje stopniowy wzrost deficytu w związku eksploatacją nowego i modernizowanego taboru.

Dołączony do naszych uwag rozkład jazdy (dla dwóch LINII REGIONALNYCH, NIE AGLOMERACYJNYCH) pokazuje, jak koszty jednostkowe ograniczyć przez angażowanie mniejszej liczby taboru do obsługi większej liczby pasażerów (więcej połączeń).

Nowe pociągi, o ile nie wymagają nowego taboru, obejmują tylko następujące koszty zmienne:

- a) Dostęp do torów PKP PLK (w pierwszym roku pomniejszony przy zgłoszeniu tego o 25%)
- b) Zużycie energii trakcyjnej
- c) Stawki zużycia taboru

Łącznie nowe pociągi generują przy takim założeniu koszt ok. 12-15 zł/pocmk, a więc mniej niż wynosi obecnie dopłata na pokrycie deficytu do pocmk (16 zł/pocmk). A nowy pociąg może generować przychody na podobnym poziomie.

UMWD kupiło blisko 40 pojazdów, w tym 19 elektrycznych. Taka liczba starcza zgodnie z załącznikiem na obsługę 2 głównych linii (Legnica – Wrocław, Szklarska Poręba – Wrocław) tylko nowym taborem – 11 pojazdów. Przy rezerwie 15% dla nowego taboru (3 pojazdy), kolejne 4 sztuki starczą do obsługi nowym taborem całości linii na 160 km/h: Brzeg – Oława – Wrocław – Żmigród – Rawicz, a jeden pojazd co 4 godziny Głogów – Wrocław.

Opisany model jest dla stanu obecnego, a przecież do 2020 r. możliwe są zakupy nowego taboru na pozostałe linie magistralne (Międzyzlesie, Głogów, Bierutów).

Str. 77

Podzielamy w całości następujący zapis Planu:

„Jednocześnie należy zauważyć, że zwiększenie oferty liczonej liczbą wozó- i pociągokilometrów nie wiąże się z liniowym wzrostem kosztów funkcjonowania systemu ze względu na istotny udział kosztów stałych oraz możliwą do uzyskania, a wynikającą z efektu skali poprawę efektywności działania systemu.”

Str. 78

Uważamy, że warianty rozwojowe są wynikiem nie tylko poprawy sytuacji finansowej samorządu. Planowanie polega na poprawie efektywności i zaprzestania dublowania konkurencyjnych względem siebie korzyści komunikacyjnych.

W ten sposób bez poprawy sytuacji finansowej możliwe jest wdrożenie scenariuszy wzrostu. Rozsądne organizowanie przewozów pomaga ograniczyć liczbę wykonywanych wozokm komunikacji autobusowej przy stworzeniu efektywnego szkieletu komunikacyjnego np. pociągi co godzinę, który jest „dokarmiany” przez linie dowozowe.

Tylko tam, gdzie kolej nie dociera, lub gdzie czas jazdy jest zbyt długi w stosunku do autobusu, komunikację regionalną należy opierać na autobusach.

W efekcie obecne wydatki UMWD na transport publiczny wynoszące, blisko 200 mln zł wg cen stałych można dysponować szacunkowo. Bez dopłat do autobusów jest to obecnie kwota 145 mln zł. Wobec faktu, że rola transportu zbiorowego w kraju jest znacznie poniżej średniej unijnej kwoty te w ramach zrównoważonego rozwoju nie mogą być pomniejszane.

Rok	Kolej [mln zł]	Minimalna praca eksploatacyjna [mln pockm]	Autobusy [mln zł]	Minimalna praca eksploatacyjna [mln wozokm]
2017	147	10,5	35	4,3
2018	147	11	35	4,3
2019	147	11	35	4,3
2020	152	11,5	30	4,3
2021	152	11,5	30	4,3
2022	152	11,5	30	4,3
2023	152	11,5	30	4,3
2024	152	11,5	30	4,3
2025	152	11,5	30	4,3

Str. 81

Zaproponowany scenariusz jak pokazaliśmy wyżej wcale nie musi być scenariuszem stagnacji. Proponujemy uściślenie, że ten wariant zakłada brak logiki interwencji organizatora przewozów w funkcjonowanie transportu, tak jak miało miejsce do tej pory.

Wnioskujemy o włączenie do scenariuszy kolejnego scenariusza, który faktycznie zakłada uzupełnianie się środków transportu za pomocą hubów przesiadkowych i wspólnej taryfy.

Jak wykazaliśmy wyżej kwota 160 mln zł rocznie starcza na 10,5-12 mln pockm i ok. 4,3 mln wozokm (rekompensata 3-3,5 zł km), gdzie autobusy stanowią sieć uzupełniającą.

Kwoty zakładane w planie w scenariuszach tj. 118, 145 i 182 mln zł nie starczą na zakładaną pracę eksploatacyjną, gdyż są zaniżone.

Po poprawnych metodologicznie wnioskach w scenariuszach następuje utrzymanie stanu istniejącego, tzn. niska praca eksploatacyjna pociągów na mieszkańca (poniżej 4 km/os.) i linie autobusowe konkurencyjne dla kolei, zamiast ich uzupełniającego charakteru.

Przy takich założeniach nigdy transport publiczny regionu nie zmieni swoje niszowej w świetle danych Eurostatu pozycji.

Jak podaliśmy wcześniej nigdzie w Europie organizatora nie stać na równoległe tożsame w zakresie funkcji dotowane środki transportu. Państwo popełniacie błąd, który w minionych latach doprowadził do największej w Europie marginalizacji komunikacji publicznej.

Np. scenariusz II umiarkowany rozwój – stopniowy rozwój oferty to konieczność rocznego dofinansowania kwotą ok. 220-240 mln zł.

Paradoksalnie Scenariusz III – dynamiczny rozwój oferty to konieczność rocznego dofinansowania kwotą ok. 250-260 mln zł.

W praktyce różnice między scenariuszami 2 i 3 są tak duże, że warto wprowadzić pośredni, zawarty poniżej, ale opierający się nie na trasach autobusów po 70-100 km, a po 20 km.

Trudno znaleźć sens w połączeniach autobusem np. Lubin – Wrocław, gdy czas jazdy pociągiem dla Ekspresu Regionalnego winien wynieść ok. 50 minut lub Wrocław – Ząbkowice Śl., gdy czas jazdy pociągiem winien wynieść 60 minut.

Podane w tab. 23 str. 109 kwoty rekompensaty są całkowicie nierealne wobec braku warunków ich spełnienia np. scenariusz II tylko 145 mln zł (niedoszacowane autobusy o ok. 50 mln zł), scenariusz III tylko 182 mln zł.

Wariant stagnacji to kwota 145 mln zł - bez zmiany status quo nie można obniżyć deficytu z 16 zł/pockm na 14 zł/pockm).

Wariant przedstawiony przez nas to kwota ok. 160 mln zł.

Wariant II to największy jednostkowy deficyt, gdyż autobusy konkurują z koleją na tych samych trasach zamiast współpracy. Szacujemy go w przypadku autobusów na kwotę minimum 38 mln zł, a nie 13. Kolej nie pozyska nowych pasażerów, gdyż dalej ofertę będzie cechowało jak obecnie podbieranie klientów.

Wariant III to deficyt ok. 205 mln zł. Bardzo duży wzrost pracy eksploatacyjnej wymaga zakupu dużej liczby nowego taboru, gdyż 50 letni ezr nie będzie w stanie wykonać 500-600 km w dobie ok. 2025 r.

Dlatego proponujemy scenariusz pośredni, który zakłada ok. 11,5 mln pockm (stawka 13,2 zł./km), 4,33 mln wozokm (stawka 3 zł/km) i nie wymaga zakupu dużej liczby nowego taboru, ani jego modernizacji jak w wariantcie III.

Linie komunikacyjne autobusów głównie dowożą w nim na przyspieszone pociągi, które poruszają się z prędkością komunikacyjną 70-90 km/h. Poza tym obsługują relacje międzypowiatowe pozbawione połączeń kolejowych. U Państwa w planie wiele linii autobusowych jest tak samo skonstruowanych, ale wiele relacji autobusów pokrywa się z

koleją lub obniża rentowność przewozów kolejowych np. Lubin – Wrocław drogami krajowymi, czyli niekonkurencyjnie do aut.

Proponujemy wprowadzenie zatem zapisu:

Linie autobusowe użyteczności publicznej mogą być realizowane w danej relacji między powiatami, tylko wtedy, gdy czas jazdy autobusem z punktu A do B jest krótszy niż połączeniami kolejowymi lub kolejowo-autobusowymi przesiadkowymi o minimum 20-30 minut.

Powyższy zapis zapewni danym liniom autobusowym ich konkurencyjny charakter i brak rekompensaty dla linii de facto lokalnych, które mimo długiej relacji obsługują w praktyce głównie przewozy wewnątrzpowiatowe.

Brak podania sposobu obniżenia kosztów jednostkowych

Wykonawca planu nie przedstawił czynników, które doprowadzą do obniżenia wartości dopłaty do pockm w każdym wariantcie o 15-20% z obecnych 16 zł/km do tylko 14 zł/km w wariantcie stagnacji i 13 –11 zł/km w wariantach rozwojowych.

Oczywiście jest to w dużym stopniu możliwe, ale musi to zostać wprost napisane:

– Efektywne wykorzystanie nowoczesnego taboru:

a) realizacja pracy eksploatacyjnej w scenariuszu stagnacji liczbą maksimum 16 obiegów nowych ezt (na 19 pojazdów), 14 obiegów autobusów szynowych (na 21 pojazdów), 31 EN57/EN71, w tym 17 obiegów regionalnych i 14 aglomeracyjnych na 38-42 pojazdów. Tylko przy takim planowaniu polityki taborowej i kadrowej będzie możliwe obniżenie kosztów uruchomienia pociągu i spadek rekompensaty do pockm z 16 do 14 zł/km. Jeśli zamiast 40 starych ezt, DZPR będzie wykonywał naprawy P5 kolejnych 30 zbędnych w świetle powyższego ezt (ok. 210 mln zł), to przełoży się to na wzrost rekompensaty o ok. 50 mln zł rocznie.

b) realizacja pracy eksploatacyjnej w scenariuszu II liczbą maksimum 16 obiegów nowych ezt (na 19 pojazdów), 14 obiegów autobusów szynowych (na 21 pojazdów), 35 EN57/EN71, w tym 19 obiegów regionalnych i 16 aglomeracyjnych na 44-47 pojazdów. Tylko przy takim planowaniu polityki taborowej i kadrowej będzie możliwe obniżenie kosztów uruchomienia pociągu i spadek rekompensaty do pockm z 16 do 14 zł/km, ale już nie na 13 zł/km. Jeśli zamiast 40 starych ezt, DZPR będzie miał wykonać naprawy P5 kolejnych 30 zbędnych w świetle powyższego ezt (ok. 210 mln zł), to przełoży się to na wzrost rekompensaty o ok. 50 mln zł rocznie. Podobny warunek dotyczy autobusów. Należy określić wymogi dotyczące liczby taboru na danej linii i regionalnych standardów do obsługi danej linii. Ta sama linia komunikacyjna np. Bolesławiec - Lubań obsługiwana przez 1 autobus będzie kosztować mniej o ok. 1-1,5 zł/km rekompensaty niż tyle samo kursów obsługiwanych przez 2 autobusy.

c) realizacja pracy eksploatacyjnej w scenariuszu III wymaga zakupu nowego taboru w liczbie 13-14 nowych ezt, 7 autobusów szynowych, modernizacji ok. 15-20 starych En57/EN71, a po 2025 r. wymiany całego taboru EN57 na nowy. Przy takich założeniach inwestycyjnych nawet przy bardzo wysokiej efektywności trudno oczekiwać spadku rekompensaty do kwoty niższej niż 13 zł/km (to jest już taniej niż Koleje Mazowieckie). Prosimy zauważyć, że stawki 4-5 zł/km występowały w WKD i SKM-Trójmiasto do czasu

kursowania wyłącznie starego zdezelowanego taboru. Modernizacja lub zakup nowego od razu podnosi stawki nawet w ruchu aglomeracyjnym, masowym. Dlatego wzrost efektywności jest niezbędny, ale realnie jest w stanie obniżyć stawkę za pockm z 16 zł do 13 zł tj. o ok. 20%, gdyż niższe koszty jednostkowe równoważą wyższe koszty taboru. Np. tylko brak toalet w ruchu aglomeracyjnym to oszczędność w nowym taborze dla 20 składów 3 mln zł rocznie tj. praktycznie obniżenie stawki o 1-1,5 zł/km. Ale ponieważ te toalety są w ruchu aglomeracyjnym widać jak koszty toalet podnoszą koszty operatorów, tych kosztów nie da się wyeliminować przy obiegu zamkniętym w WC (koszty opróżniania toalet).

W tym wariantie obsługa wymaga maksimum 28 obiegów nowych ezt (na 32-33 pojazdy), 22 obiegów autobusów szynowych (na 28 pojazdów), 43 EN57/EN71, w tym 27 obiegów regionalnych i 16 aglomeracyjnych na 56 pojazdów. Tylko przy takim planowaniu polityki taborowej i kadrowej będzie możliwe obniżenie kosztów uruchomienia pociągu i spadek rekompensaty do pockm z 16 do 13-12,5 zł/km, ale już nie na 11 zł/km. To ostatnie założenie jest zbyt optymistyczne.

α Efektywne wykorzystanie zasobów kadrowych

α Wahadłowa organizacja oferty na liniach komunikacyjnych

Na obecnym etapie tabor PR jest wyeksploatowany, wg Planu ma średnio 36 lat. Taki tabor musi zostać poddany w całości przeglądowi P5. Przy tak dużych inwestycjach nie ma możliwości zmniejszenia jeszcze kwoty dopłaty do pockm. Dlatego kluczowe jest zapewnienie, że rekompensata od operatora pokrywać będzie niezbędne naprawy, a nie modernizację zbędnego taboru (czyli 30 ezt, a nie 60). W przeciwnym wypadku zapisu Planu rozminą się z rzeczywistością.

Podobnie optymistyczny charakter ma dopłata 1 zł do wozkm, gdy teraz zważywszy dopłaty do ulg wynosi ok. 2 zł/km. A przecież należy dostosować tabor do wymogów dostępności, co wymaga dużych inwestycji. Ani autobus H-9, ani mikrobus nie spełniają tych wymogów. Należy tabor autobusowy kupić, a to wymaga doliczenia rat spłaty leasingu lub kredytu.

Stąd przytoczone w publikacji KE kwoty 2-3 euro/km nie są zaniżone, a zaproponowana faktyczna kwota dopłaty do wozokm 3-4 zł/km realna dla przewozów użyteczności publicznej.

Oczywiście w Planie wykonano bardzo dużą, wymagającą szeregu analiz i niezbędną pracę do określenia standardów obsługi linii np. 8 par autobusów w dobie. Rzeczywiście sieć użyteczności publicznej wg zapisów Planu implementuje dobre praktyki tym zakresie – jest komplementarna i zapewnia dużą dostępność.

Oczywiście można oczekiwać po wprowadzeniu wspólnej taryfy znacznego wzrostu przewozów, gdyż dla pasażera oferta mimo podobnej jak obecnie wielkości, będzie np. 2-3 razy większa – na ten sam bilet można pojechać pociągiem lub autobusem. Samochód przestaje być koniecznością, staje się wyborem.

Ale wskaźniki pokrycia kosztów przychodami nie przekroczą 55-60% przy 40-45% obecnie dla kolei.

Problemem są 3 elementy:

- a) Zaniżenie wartości rekompensaty w tych scenariuszach – nie 114 mln zł, a ok. 145 mln zł, nie 145 mln zł, a ok. 170 mln zł, nie 182 mln zł, a 205 mln zł.
- b) Zbyt małe uściślenie wymogów, dotyczących strony organizacyjnej przewozów, konieczne gdy chcemy jeździć z niższą rekompensatą taniej niż obecnie.
- c) Brak identyfikacji pociągów ekspresów regionalnych lub BRT jako narzędzia konkurencji wobec komunikacji indywidualnej, dzięki wysokim prędkościom komunikacyjnym.

Tab. 21 i 22 na str. 96 i następnych oraz część graficzna

Wnioskujemy o dodanie w scenariuszu III obsługi komunikacją kolejową (i wyłączenie z obsługi komunikacją autobusową następujących linii:

- Kamieniec Ząbkowicki – gr. województwa – (Nysa);
- Oleśnica – Syców – gr. województwa – (Kępno);
- Głogów – gr. województwa – (Leszno);
- Głogów – gr. województwa – (Żagań);
- Jelenia Góra – Kowary lub Mysłakowice - Kowary

w liczbie min. 6 par pociągów w dni robocze i min. 5 par w dni wolne.

Pierwsze 4 linie z powyższych są liniami przeciętymi granicą województw. Nie może być tak, że pewne obszary województwa są dyskryminowane i pozbawione wysokiej jakości transportu publicznego tylko ze względu na to, że w trakcie reformy administracyjnej zostały arbitralnie przecięte granicą województw. Dodajemy, że linie Głogów – Żagań i Głogów – Leszno są przewidziane w projekcie Planu Transportowego województwa lubuskiego.

Piąta linia byłaby uzupełnieniem linii Jelenia Góra – Karpacz. Zwracamy uwagę, że Kowary są większe od Karpacza i mają korzystniej położony dworzec względem centrum miasta.

Część środków na uruchomienie tych linii może być przesuniętych z innych. Na przykład uważamy, że na odcinku Złotoryja – Lwówek Śląski nie ma potrzeby kursowania aż 16 par pociągów w dobie, gdy między 70 tysięcznymi miastami Głogów i Leszno ma nie być żadnego pociągu. A nawet żadnego autobusu użyteczności publicznej, bo ustawa o ptz nie przewiduje możliwości aby tego typu linie autobusowe (w przeciwieństwie do kolejowych) mogły przekraczać granic województw.

Tab. 21 i 22 na str. 96 i następnych

Wnioskujemy o stworzenie połączeń przyspieszonych typu RegioEkspres co najmniej na trasach Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra i Wrocław – Legnica – po 6 par dziennie w ramach przewidzianej w tym scenariuszu liczby pociągów dla tych linii.

Rozbudowa oferty nie może polegać tylko na zwiększaniu liczby połączeń przy zatrzymywaniu się wszystkich pociągów na wszystkich przystankach, ale także na tworzeniu oferty szybszej. Dzięki temu np. pociągi na trasie Legnica – Wrocław mogą

osiągnąć prędkość handlową rzędu 90 km/h i wówczas np. czas jazdy pociągiem z Lubina z przesiadką na RegioEkspres do Wrocławia mógłby być konkurencyjny dla czasu jazdy samochodem. Na tym polega nowoczesne kształtowanie oferty. RegioEkspresy mogłyby kursować w takcie dwugodzinnym naprzemiennie z pociągami osobowymi, po 3 pary w porze porannej i 3 w porze popołudniowej.

Załącznik nr 4

Wnioskujemy o rozszerzenie zapisów prognozy demograficznej.

Obecne prognozy są oparte na defetystycznym podejściu wynikającym z realizacji zmian społecznych, których skutkiem uchwalany Plan ma zapobiegać. Wszystkie kraje, które ok. 2000-2005 r. dokonały znaczącego zwrotu realizowanej przez siebie polityki transportowej notują obecnie na obszarze UE wzrost liczby ludności. Przytoczona na str. 18 diagnoza odpływu ludności (starzenie się społeczeństwa i emigracja) są efektem możliwości wyboru innego miejsca zamieszkania o lepszym warunkach życia. Jednym z jej kluczowych elementów jest dostęp do sprawnego transportu, zdrowe warunki życia (w kontekście przytoczonych w planie przekroczeń skażenia pyłami - str. 47-52 załącznika 1-8 praktycznie w całym regionie, pokazujące dystans obecnych warunków życia do tych oczekiwanych) itp., które trzeba w regionie poprawić, a negatywne oddziaływania ograniczyć.

Dla oceny prognoz demograficznych kluczowe są wnioski z analizy zawartych w załączniku 9-15 rysunków. Rysunek 2 i 3 str. 5 załącznika 9-15 pokazuje izochrony dostępności drogowej wynoszące do 120 minut oprócz 7 gmin głównie w górach. Z kolei mapa dostępności kolei (jedynej obecnie środka transportu na jednolitej taryfie przy przesiadkach) zawarty na rysunku 8 str. 10 załącznika 9-15 nie obejmuje wcale ponad 50 gmin, a czas dotarcia do nich pow. 120 minut (najgorszy na drogach) obejmuje większość relacji.

12.1 Standardy podróży

Wprowadzone standardy podróży są bardzo ważnym i dobrze przygotowanym elementem planu. Proponujemy jedynie o dodanie, że w dni robocze na odcinkach aglomeracyjnych częstotliwość winna wynosić 30 minut, a w szczycie do 15-30 minut.

Uzupełnienie części głównej

Wnioskujemy o dodanie rozdziału pod tytułem „**Wytyczne dla Planów niższego szczebla**”. Zgodnie z ustawą o ptz planu niższego szczebla muszą być zgodne z planami wyższego szczebla. Zatem konieczne jest zawarcie w Planie wytycznych dla Planów niższego szczebla.

W wytycznych tych proponujemy uregulowanie 2 spraw:

1. Integracji rozkładowej

Nakaz dostosowania rozkładów jazdy linii powiatowych i gminnych (komunikacji miejskiej) do rozkładów jazdy linii wojewódzkich (i krajowych – pociągi międzywojewódzkie). Czas oczekiwania na przesiadkę nie powinien przekraczać 10 min. Wskazane byłoby także wskazanie w Planie węzłów przesiadkowych do których należy doprowadzić takie linie.

2. Usuwanie z centrów miast na prawach powiatów autobusów linii innych niż użyteczności publicznej.

Wg zawartych w załącznikach Planu informacji wszystkie duże miasta województwa mają problem z przekroczeniem norm jakości powietrza, zwłaszcza w zakresie pyłu zawieszanego, którego głównym źródłem są spaliny z silników Diesla. Wg byłego ministra środowiska prof. A. Kraszewskiego 40% emisji rakotwórczego pyłu PM10 w al. Niepodległości w Warszawie powodowały w roku 2005 autobusy (a miejskie autobusy w Warszawie były wówczas dużo nowsze niż większość taboru autobusowego na Dolnym Śląsku). W dodatku pojazdy te często blokują ruch, w niektórych miejscach anektując cały pas ruchu

Problem ten można rozwiązać na poziomie Planu Transportowego. Wg § 4. 4. Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Plan "może zawierać dodatkowe informacje, które w ocenie organizatora publicznego transportu zbiorowego są istotne z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego, w tym przewidywane udostępnianie operatorom lub operatorom i przewoźnikom przystanków komunikacyjnych i dworców położonych na obszarze właściwości danego organizatora."

Z kolei na podstawie art. 15 pkt. 1. 6) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator ma prawo do "określania przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów".

W Planie Transportowym należy zawrzeć wymóg zakazu wprowadzania przewozów autobusowych o charakterze innym niż użyteczności publicznej, który organizator zrealizuje poprzez odpowiednie określenie zasad korzystania z przystanków na swoim terenie. W szczególności obowiązkowym wymogiem korzystania z takich przystanków powinno być obsługa linii taborem spełniającym normy minimum Euro3.

3. Do Planu powinny być wprowadzone zapisy zobowiązujące miasta na prawach powiatu do restrykcyjnego stosowania odmowy wydawania uzgodnienia zasad korzystania z przystanków i dworców dla przewozów na tzw. zgłoszenie z powodu zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu i jego organizacji, ograniczenia przepustowości przystanków i dworców, w wyniku realizacji tych przewozów.

Analogicznie powinien do Planu zostać wpisany nakaz sprawdzania zgodności zatwierdzanych rozkładów jazdy komunikacji autobusowej tak użyteczności publicznej jak i na potwierdzenie zgłoszenia z przepisami o ruchu drogowym, w szczególności z dopuszczalnymi prędkościami na danej trasie. Ustalone czasy jazdy nie mogą wymuszać na kierowcach przekraczania dozwolonych prędkości.

Z poważaniem
Krzysztof Rytel
Prezes zarządu Fundacji

ZALĄCZNIK NR 7

Polkowice, dnia 13 sierpnia 2014 r.

Departament Infrastruktury
SEKRETARIAT
Wpłynięcie 13-08-2014
4754/08/2014
L. dz.
Pan Wojciech Zdanowski
Dyrektor Departamentu Infrastruktury

DT-D
Do Płocau
Kawępolasy
13.08.2014
Dyrektor Departamentu Infrastruktury
Wojciech Zdanowski

Nawiązując do rozmowy telefonicznej przeprowadzonej z Panią Renatą Dembek w dniu 12 sierpnia 2014 r., na prośbę Pani Burmistrz przesyłam w załączeniu wniosek dotyczący zmiany treści w projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”.

Z poważaniem

Wojciech Zdanowski

Wniosek dotyczący zmiany treści w projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego” (projekt nr XLVI/441)

Wnoszę o zmianę nw. treści w projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”:

1. Strona 136 projektu Planu (tabela 5.1.1. Numeracja linii):

- wykreślenie treści uwag dla linii nr D30 Głogów – Rudna/Polkowice – Lubin - Legnica.
- Po modernizacji linia D2 relacji Wrocław - Legnica zostanie ona przedłużona i nazwana (relacji Głogów – Wrocław przez Polkowice – Lubin – Legnicę). W uwagach dot. tej linii dopisać: Po modernizacji odcinka Polkowice – Lubin – Legnica oraz po budowaniu linii Potoczek – Głogów.

2. Strona 137 projektu Planu (tabela 5.1.1. Numeracja linii):

- dopisanie po numerze linii nr D33 numeru linii D34 relacji „Głogów – Polkowice – Lubin – Legnica” z obsługą kolejową (przewozy warunkowane stanem infrastruktury) i uwagą o treści: „przewozy kolejowe na odcinku Polkowice – Lubin - Legnica warunkowane stanem infrastruktury, a w relacji Głogów – Polkowice – Lubin – Legnica warunkowane budową brakującego odcinka linii kolejowej”.

3. Strona 141 projektu Planu (rysunek 5.1.1. Linie i ich numeracja):

- uzupełnienie rysunku o ww. numeracje i relacje poszczególnych linii (linia niebieska przerywana).

4. Strona 147 projektu Planu (tabela 5.2.1. Standardy dla odcinków linii kolejowych na rok 2015):

- dla linii nr D30 Głogów – Lubin – Legnica zmiana liczby kursów na dobę ze „standardu B – 8 kursów” na „standard A – 12 kursów, oferowany po dostosowaniu infrastruktury do prędkości min. 80 km/h”;
- dopisanie po numerze linii D30 numeru linii D34 relacji „Głogów – Polkowice – Lubin – Legnica” ze standardem C – 4 kursy na dobę i uwagą „przewozy na odcinku Polkowice – Lubin - Legnica oferowane po dostosowaniu infrastruktury do prędkości min. 60 km/h, a w relacji Głogów – Polkowice – Lubin – Legnica oferowane po budowie brakującego odcinka linii kolejowej Polkowice – Nielubia”.
- Dopisanie kolejnych tabel dotyczących standardów dla odcinków linii kolejowych na lata 2016- 2020 oraz 2021 – 2025 dla linii D2 Głogów - Wrocław przez Legnicę, Lubin, Polkowice (Od roku 2021 standard A) i zwiększanie liczby kursów w kolejnych latach na tej linii poprzez ograniczanie liczby kursów dla linii Głogów – Wrocław przez Rudną Gwizdanów.

5. Strony: 117 projektu Planu (rysunek 4.1.1. Mapa potencjałów pasażerskich dla kolei na rok 2013), 130 projektu Planu (rysunek 4.4.1. Mapa potencjałów pasażerskich dla kolei na rok 2015), 131 projektu Planu (rysunek 4.4.3. Mapa potencjałów pasażerskich dla kolei na rok 2025) oraz potencjały pasażerskie na liniach kolejowych stanowiące załączniki do Planu:

- uzupełnienie rysunków o powiązania kolejowe miasta Polkowice i ww. zapisy.

Uzasadnienie

Region LGOM potrzebuje szybkich i niezawodnych kolejowych połączeń komunikacyjnych, zapewniających spójność wszystkich miast tego regionu. Niedopuszczalne jest, aby w 400 tys. aglomeracji niemożliwy był przewóz wózków dziecięcych, rowerów, dużych bagaży czy też osób niepełnosprawnych. Wynika to także z przemysłowej specyfiki LGOM, którego mieszkańcy potrzebują sprawnego środka transportu zapewniającego dostęp do miejsc pracy w sąsiednich miastach Zagłębia Miedziowego.

Priorytetowym zadaniem powinno być uruchomienie szybkich i bezpośrednich pociągów Regio Express z Polkowic i Lubina do Wrocławia – głównego ośrodka oświatowego, kulturalnego i medycznego oraz międzynarodowego węzła komunikacyjnego z Portem Lotniczym. Połączenie takie możliwe jest przy wykorzystaniu linii kolejowych 971-289-E30 trasą: Polkowice – Lubin – Legnica – Wrocław. Atutem tych połączeń są nowe parametry zmodernizowanej magistrali E-30 z v-160 km/h oraz nowoczesne EZT „Impuls” przewoźnika Koleje Dolnośląskie S.A, który aktualnie wykonuje połączenia na odcinku Legnica – Wrocław. Czas przejazdu na trasie Lubin – Wrocław centrum miasta może wynieść ok. 1 godziny, co umożliwia nawet dojazd do nowych miejsc pracy we Wrocławiu. Należy zaznaczyć, iż powyższe rozwiązania komunikacyjne zostały zapisane w Strategii Rozwoju Dolnego Śląska do roku 2020 jako priorytet Infrastruktura pkt 1.4.27.

