



**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	5
1.1. Opis metodologii przygotowania Planu Transportowego.....	6
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego w województwie dolnośląskim	7
2.1. Determinanty prawne i strategiczne rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego w województwie dolnośląskim	7
2.1.1. Uwarunkowania międzynarodowe wynikające z członkostwa w Unii Europejskiej	7
2.1.2. Uwarunkowania wynikające z prawodawstwa krajowego o charakterze ogólnokrajowym.....	8
2.1.3. Uwarunkowania o charakterze regionalnym wynikające z prawodawstwa krajowego	11
2.2. Czynniki demograficzne i przestrzenne.....	16
2.2.1. Ogólna charakterystyka województwa	16
2.2.2. Dane demograficzne w podziale na terytorium województwa	17
2.2.3. Prognoza demograficzna	20
2.3. Czynniki gospodarcze	22
2.3.1. Rynek pracy	22
2.3.2. Bezrobocie	26
2.4. Generatory ruchu	30
2.4.1. Szkolnictwo i nauka	30
2.4.2. Miejsca pracy.....	32
2.4.3. Administracja.....	32
2.4.4. Pozostałe generatory ruchu	32
2.5. Podsumowanie i wnioski z analizy społeczno-gospodarczej.....	35
2.6. Ochrona środowiska naturalnego	37
3. Charakterystyka infrastruktury transportowej oraz istniejącej oferty przewozowej w publicznym transporcie zbiorowym województwa dolnośląskiego	38
3.1. Infrastruktura transportowa województwa dolnośląskiego.....	39
3.1.1. Sieć drogowa	39
3.1.2. Sieć kolejowa	40
3.2. Połączenia autobusowe o charakterze wojewódzkim	42
3.2.1. Sieć połączeń autobusowych.....	42
3.2.2. Analiza i ocena obecnej sieci połączeń autobusowych – analiza ABC.....	49
3.3. Połączenia kolejowe o charakterze wojewódzkim.....	50

3.3.1.	Sieć połączeń kolejowych o charakterze wojewódzkim.....	50
3.3.2.	Praca transportowa i charakterystyka organizacyjna w transporcie kolejowym.....	53
3.3.3.	Analiza i ocena obecnej sieci połączeń kolejowych – analiza ABC	61
3.4.	Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej	62
3.5.	Analiza i ocena funkcjonujących systemów taryfowych na terenie województwa	65
3.6.	Analiza i ocena systemów informacji pasażerskiej	69
3.7.	Diagnoza istniejącej oferty przewozowej – podsumowanie	70
4.	Ocena potrzeb przewozowych	71
5.	Finansowanie usług przewozowych	74
5.1.	Finansowanie przewozów kolejowych.....	75
5.2.	Finansowanie przewozów autobusowych	77
6.	Podsumowanie części analitycznej.....	78
7.	Wizja transportu zbiorowego	78
8.	Prognozy potrzeb przewozowych	79
8.1.	Scenariusze popytu na publiczny transport zbiorowy	79
8.1.1.	Scenariusz I – stagnacja	79
8.1.2.	Scenariusz II – umiarkowany rozwój	79
8.1.3.	Scenariusz III – pełen rozwój	79
8.2.	Potrzeby transportowe i preferencje podróżnych – podział zadań przewozowych	79
9.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	82
9.1.	Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej	83
9.1.1.	Scenariusz I – stagnacja – utrzymanie obecnej oferty	84
9.1.2.	Scenariusz II – umiarkowany rozwój – stopniowy rozwój oferty	87
9.1.3.	Scenariusz III – dynamiczny rozwój – oferta maksymalna	99
9.2.	Kategoryzacja planowanej sieci transportowej	112
10.	Szacunkowe kwoty na finansowanie transportu publicznego stosownie do uwarunkowań poszczególnych scenariuszy	112
11.	Zasady organizacji rynku przewozów	113
11.1.	Podmioty rynku i zasady jego organizacji.....	113
11.1.1.	Obecni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego	113
11.1.2.	Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego	115
11.1.3.	Organizatorzy transportu publicznego	116

11.1.4.	Kontrola jakości świadczonych usług przewozowych	117
11.1.5.	Zasady współpracy organizatorów w stycznych obszarach ich kompetencji	118
11.2.	Model integracji usług publicznego transportu zbiorowego.....	120
12.	Pożądane standardy usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	121
12.1.	Standardy podróży	121
12.2.	Standardy dla pojazdów	123
12.3.	Standardy wyposażenia przystanków	125
12.4.	Standard taryfowy	126
13.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	127
13.1.	Wojewódzki system informacji pasażerskiej	127
13.2.	Kanały komunikacji.....	128
13.2.1.	Miejsca obsługi i odprawy pasażerów	128
13.2.2.	Pojazdy	129
13.2.3.	Media.....	129
13.3.	Standardy systemu informacji dla pasażera.....	131
14.	Wpływ ustaleń Planu Transportowego na środowisko naturalne	132
14.1.	Identyfikacja oddziaływań	132
14.2.	Wpływ na środowisko naturalne.....	132
15.	Kierunki rozwoju transportu publicznego - podsumowanie	133

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);
- pożądany 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 będzie 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

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.

transportu publicznego, zaznaczono konieczność wsparcia jednostek samorządu terytorialnego w jego organizacji.

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 metropolitalnych, 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;

¹¹ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 5 listopada 2013 roku

- 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

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, Dzierżoniów (jako trójmiasto Dzierżoniów/Bielawa/Pieszyce), 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

Lp.	MIASTO	LICZBA MIESZKAŃCÓW			
		2010	2011	2012	2013
12	Zgorzelec	31793	32446	32278	31890
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	Boguszków-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	Pieszyce	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

Lp.	MIASTO	LICZBA MIESZKAŃCÓW			
		2010	2011	2012	2013
54	Przemków	6435	6543	6500	6484
55	Kąty Wrocławskie	5592	6109	6264	6422
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	Lądek-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

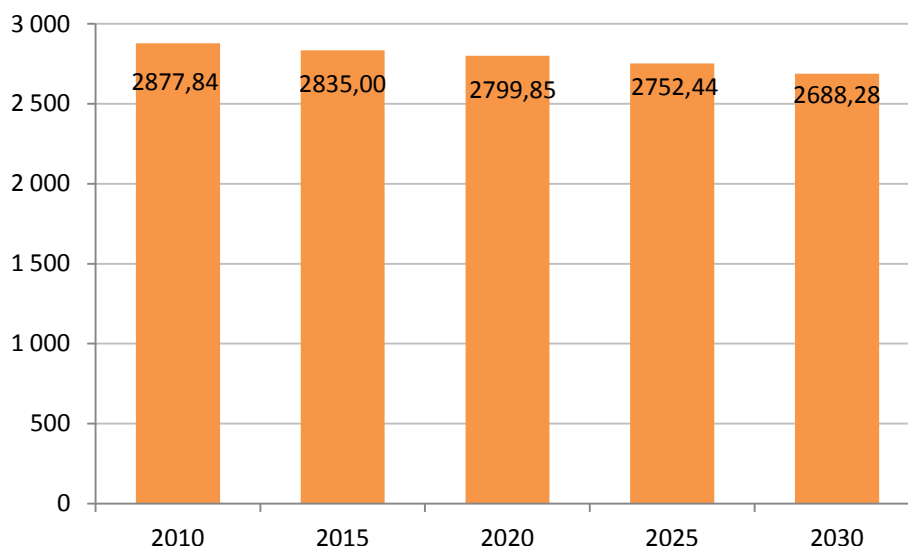
Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS

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 :

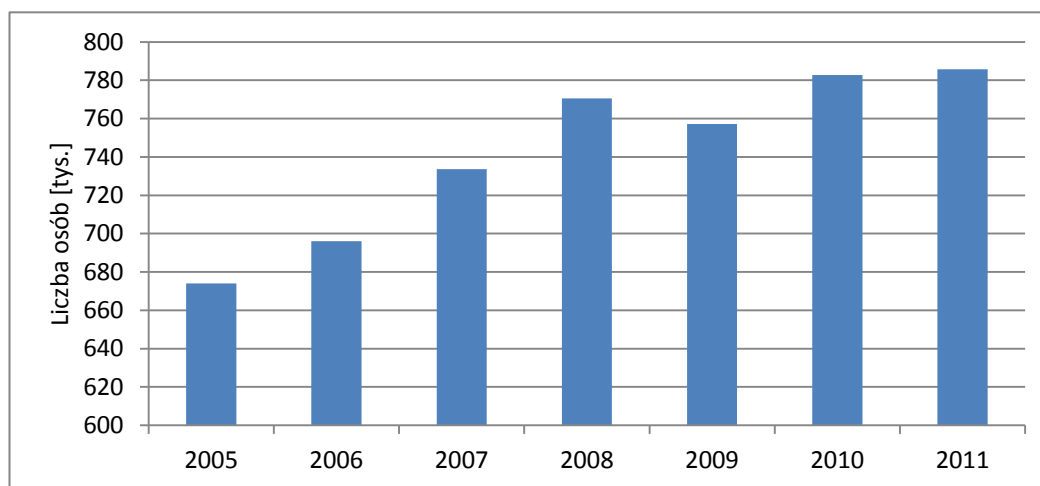
- Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „INVEST-PARK”,
- Kamiennogórska Specjalna Strefa Ekonomiczna Małej Przedsiębiorczości,
- Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (LSSE).

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. Wałbrzyskiego 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.

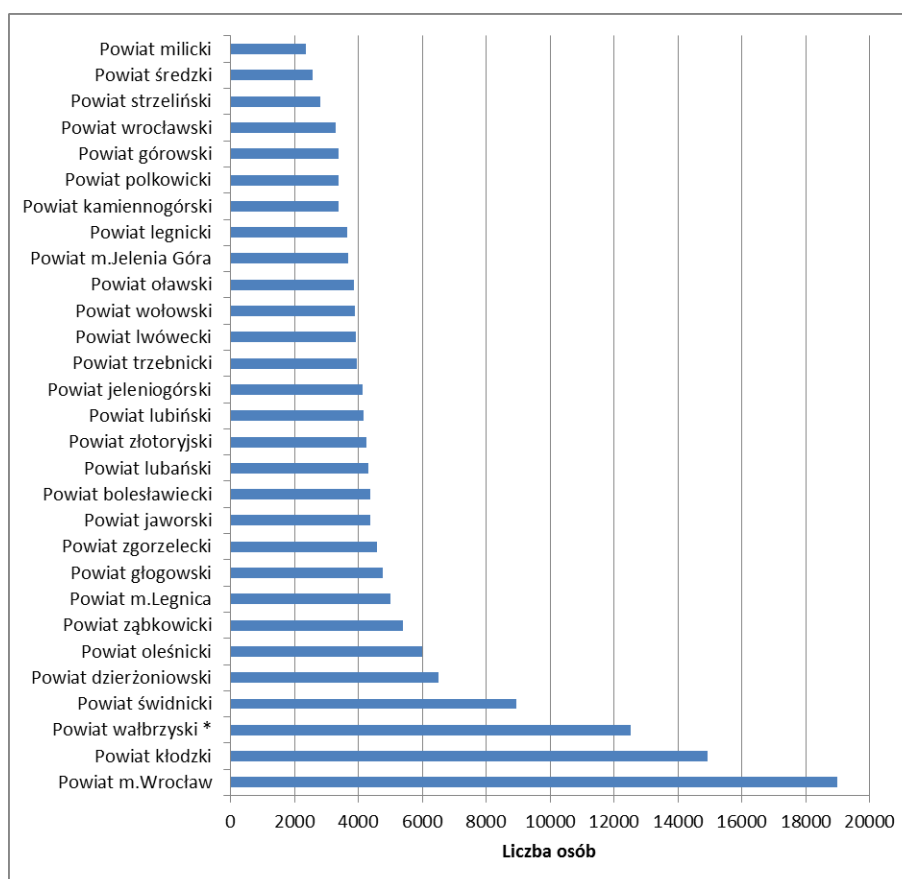
Nominalnie wysoka liczba bezrobotnych we Wrocławiu nie jest wynikiem dużego udziału procentowego bezrobotnych lecz wielkości miasta, którego populacja w 2012 była ponad 3,5 krotnie większa od populacji największego pod względem tego parametru powiatu województwa (powiat wałbrzyski).

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

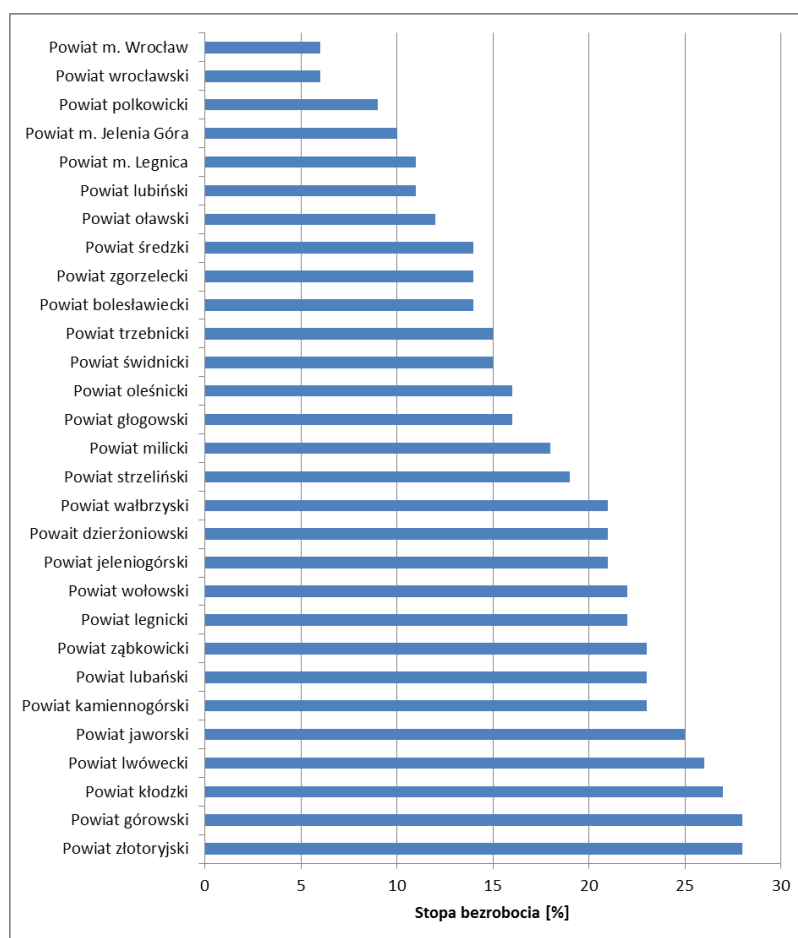
Wykres 3. Liczba osób bezrobotnych na terenie powiatów województwa dolnośląskiego w roku 2012



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: górowskim (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

Szkoly ponadgimnazjalne		Uczelnie wyzsze		Urzeddy
liczba szkół	liczba uczniów	liczba uczelni	liczba studentów	ponadpowiatowe
1059	142 182	38	167 187	18

Zakłady pracy zatrudniające powyżej 50 pracowników	Szpitaly	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.

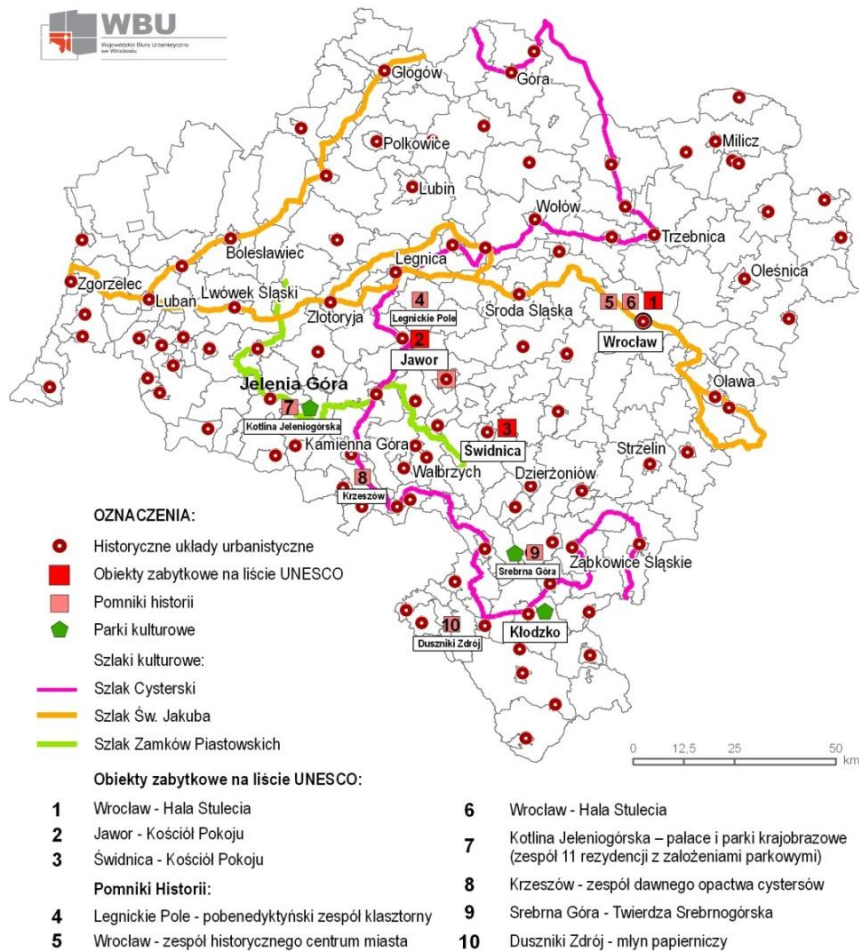
W całym województwie zarejestrowano 30 kin o więcej niż jednej sali. W samym Wrocławiu można znaleźć 6 tego typu obiektów. Pozostałe miasta posiadające kina o wielu salach to: Jelenia Góra, Lubin, Wałbrzych, Legnica, Świdnica, Zgorzelec i Kłodzko.

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.

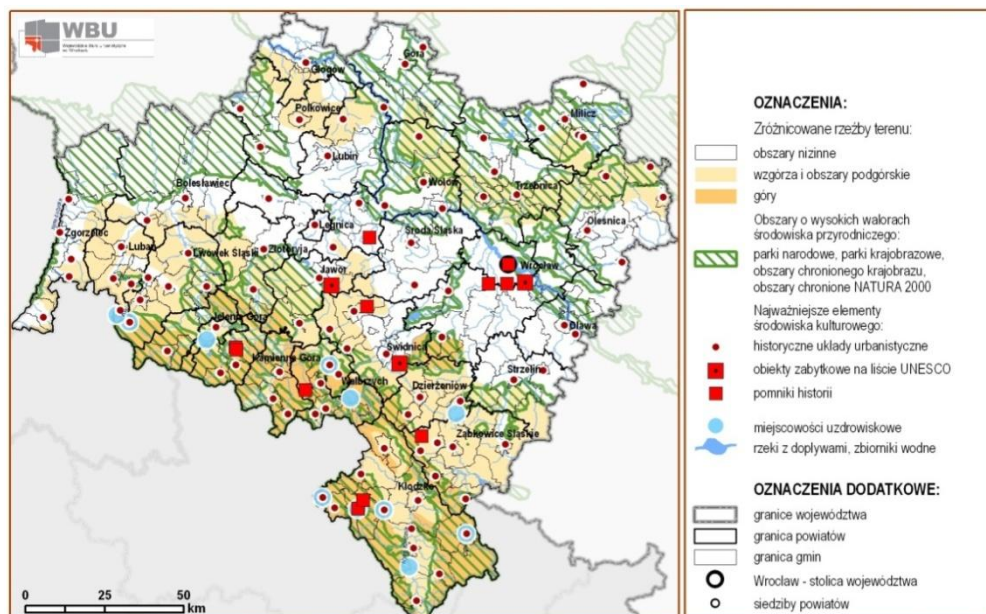
Ważne miejsca turystyczne to: uzdrowiska, Parki Narodowe, obiekty dziedzictwa kulturowego, miasta historyczne i zabytki listy światowego dziedzictwa, zamki, pałace i rezydencja, miejsca turystyki aktywnej (górskiej), miejsca historyczne czy muzea. Lokalizację poszczególnych obiektów przedstawiono na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

Rysunek 1. Ponadlokalne zabytki dziedzictwa kulturowego



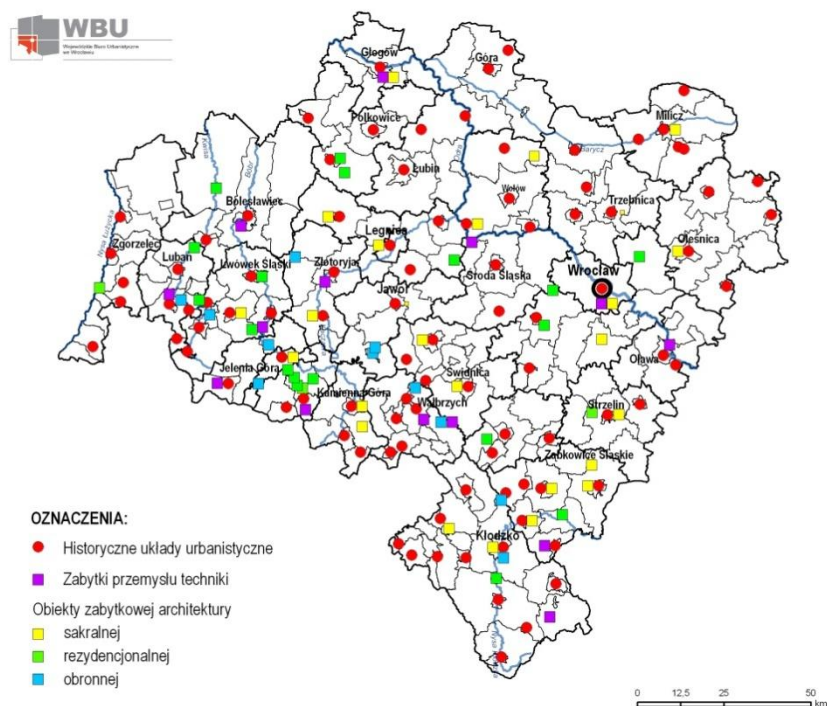
Źródło: opracowanie własne

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 powinien 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 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. 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 Sudeckiej”¹⁸ (powiaty: wałbrzyski, świdnicki, dzierżoniowski 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

¹⁸ Jerzy 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 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 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 prostopadłe 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, zużywaniem 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.

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.

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 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).

Najslabiej 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 dogodne powiązania wewnętrzne występują głównie w układzie równoleżnikowym, natomiast utrudnienia pojawiają się w układzie południkowym. Najslabiej 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

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

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.

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).

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)

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.

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 Legnicę 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. Żle 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
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

Lp.	Relacja	Liczba zezwoleń	Liczba firm	Liczba kursów w dni robocze	Liczba kursów w dni wolne
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
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

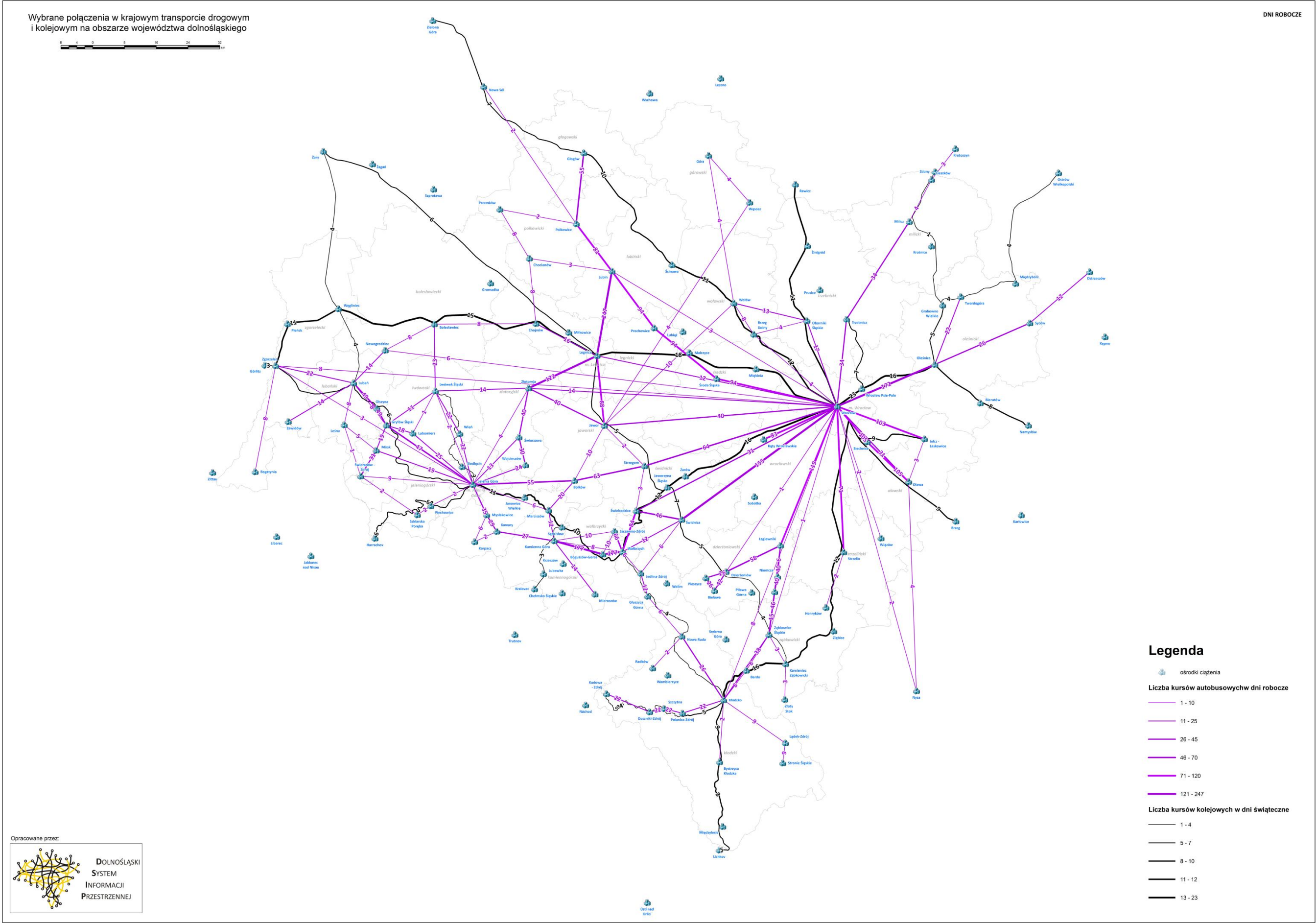
Źródło: Opracowanie własne.

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 ciążących względem siebie.

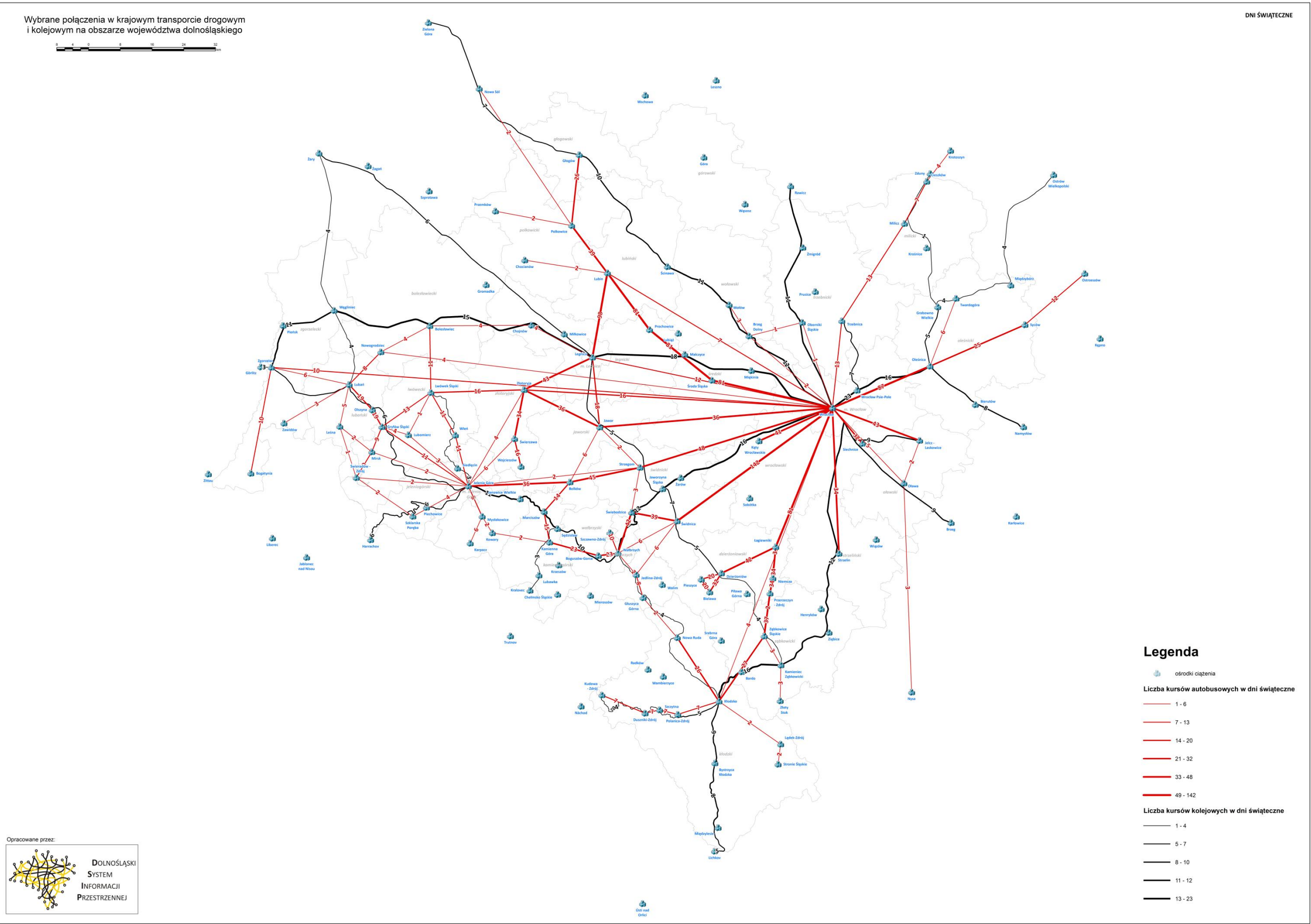
Dla zobrazowania stanu obecnego w publicznym transporcie autobusowym na terenie województwa dolnośląskiego na rys. 4 i 5 przedstawiono schematycznie sieć połączeń autobusowych i kolejowych pomiędzy wybranymi punktami transportowymi (miasta gminne i powiatowe oraz inne istotne miasta i miejscowości turystyczne) 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 Bolestawiec, 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 sprowadzanymi 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 ocenienia 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

Oznaczenie linii komunikacyjnej	Przebieg linii komunikacyjnej	Długość całej linii	Długość na terenie woj. doln.
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 Żąbkowicki – 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 – Luban Śląski	21,801	21,801
D25	Legnica – Żagań – Żary	87,252	45,887
D35	Legnica – Jawor – Strzegom – Świdnica Miasto – Żąbkowice 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 – Luban 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

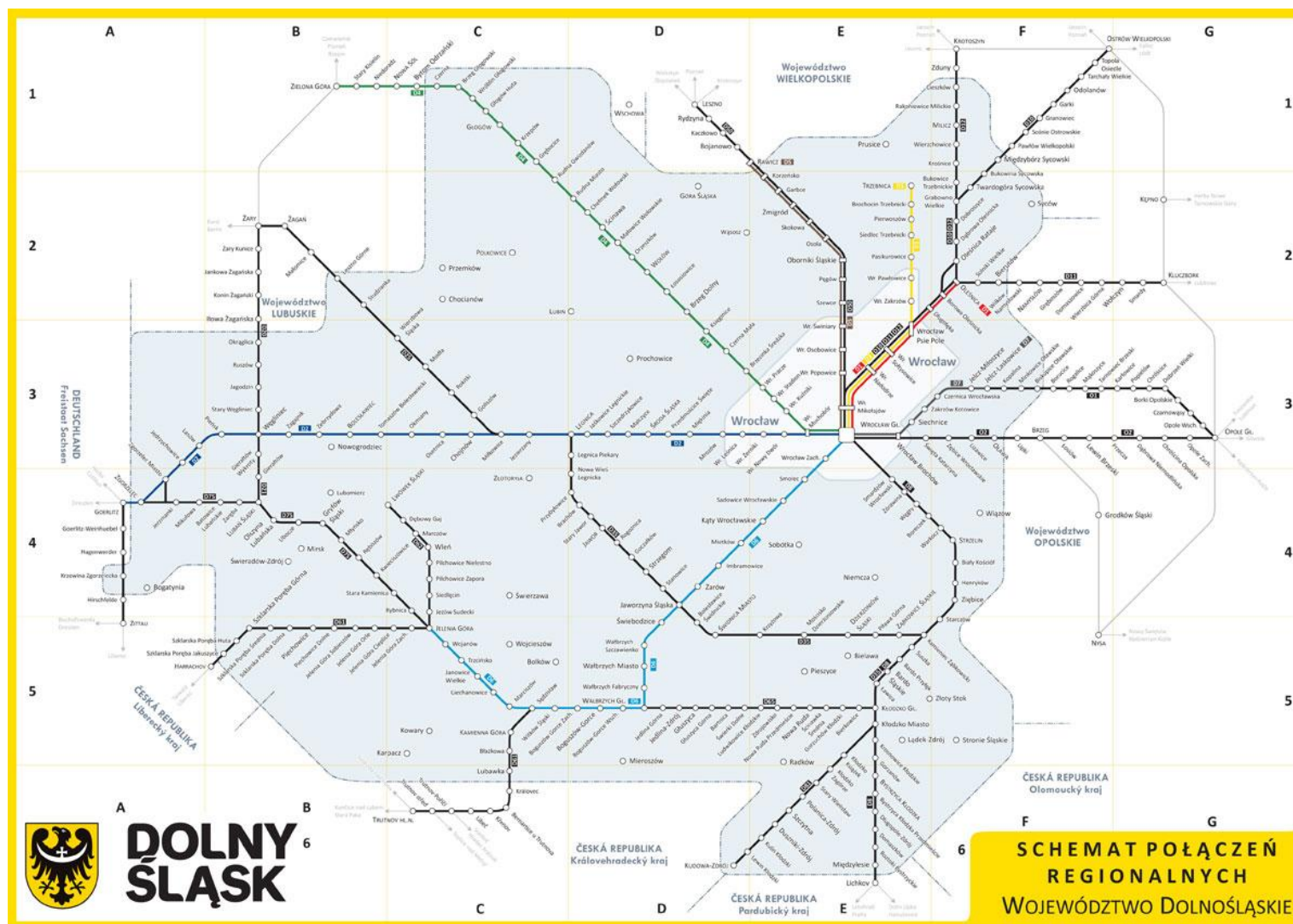
suma 1 813,018 1 517,100

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 użyczone 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 – Międzyzlesie – 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 czterechłonowych 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			
Liczba par pociągów	PN-CZ	PT	SOB	ND
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 Żąbkowski	13	13	11,5	11,5
Kamieniec Żąbkowski - 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 Żąbkowski	4	4	4	4
Wrocław Gł. - Jaworzyna Śl.	17	17	16 #	16 #
Jaworzyna Śl. - Wałbrzych Gł.	13	13	12 #	12 #
Wałbrzych Gł. - Sędziszów	8	8	10 #	10 #
Sędziszów - 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
Sędziszów - 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

Odcinki (relacje pociągów)	okres 15 XII 2013 – 13 XII 2014			
Liczba par pociągów	PN-CZ	PT	SOB	ND
Wołów - Ścinawa	13	13	10,5	10,5
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	Sędziszów	14	13,3	57,0	426	6
8.	Sędziszów	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

Lp.	Odcinek		Średni czas przejazdu	Odległość	Prędkość handlowa	Potok pasażerski	Liczba par połączeń
	Punkt A	Punkt B	[min]	[km]	[km/h]	[-]	
25.	Oleśnica	Twardogóra	40	23,5	35,3	744	5
26.	Twardogóra	Międzybórz	20	14	42,0	736	5
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	Dzierżoniów	20	18	54,0	241	6
43.	Dzierżoniów	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

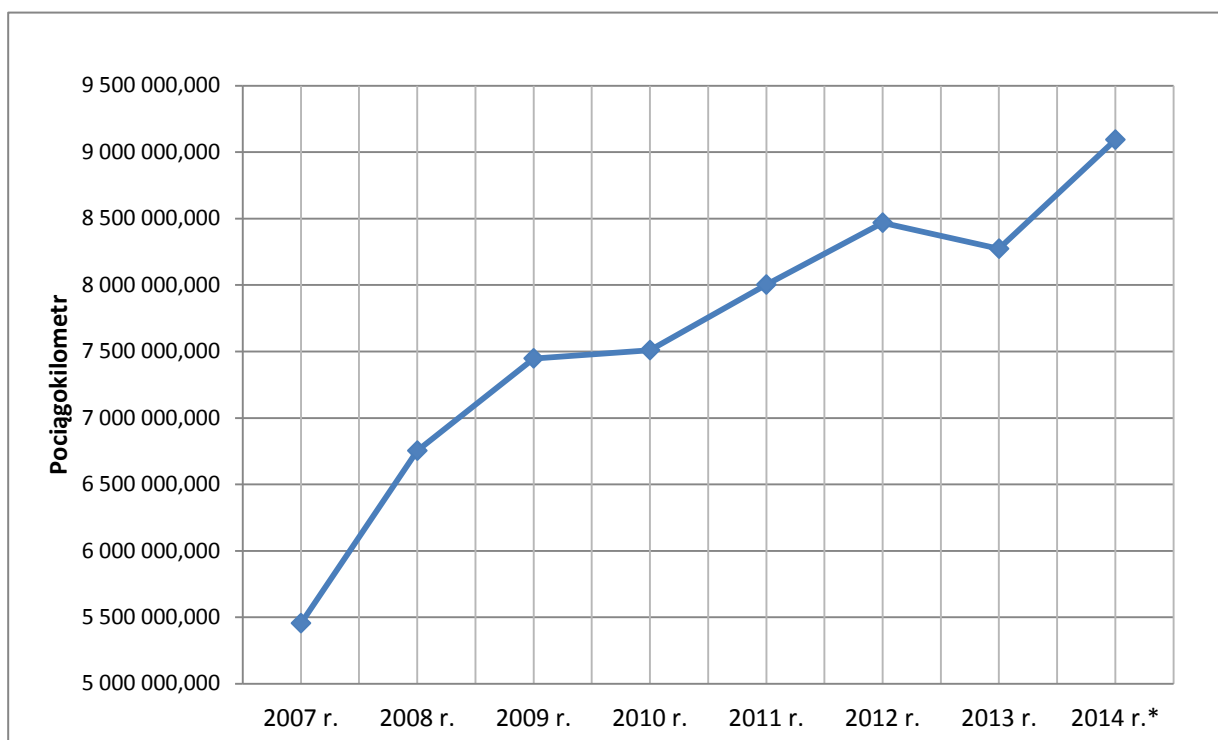
Nr linii komunikacyjnej	Relacja linii komunikacyjnej		Praca eksploatacyjna w rozkładzie jazdy pociągów 2013/14
D1	Wrocław Główny	Oleśnica	112 498,636
D10	Wrocław Główny	Ostrów Wielkopolski	237 223,565
D11	Wrocław Główny	Kluczbork	330 875,912
D12	Wrocław Główny	Krotoszyn	17 977,856
D13	Wrocław Główny	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

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

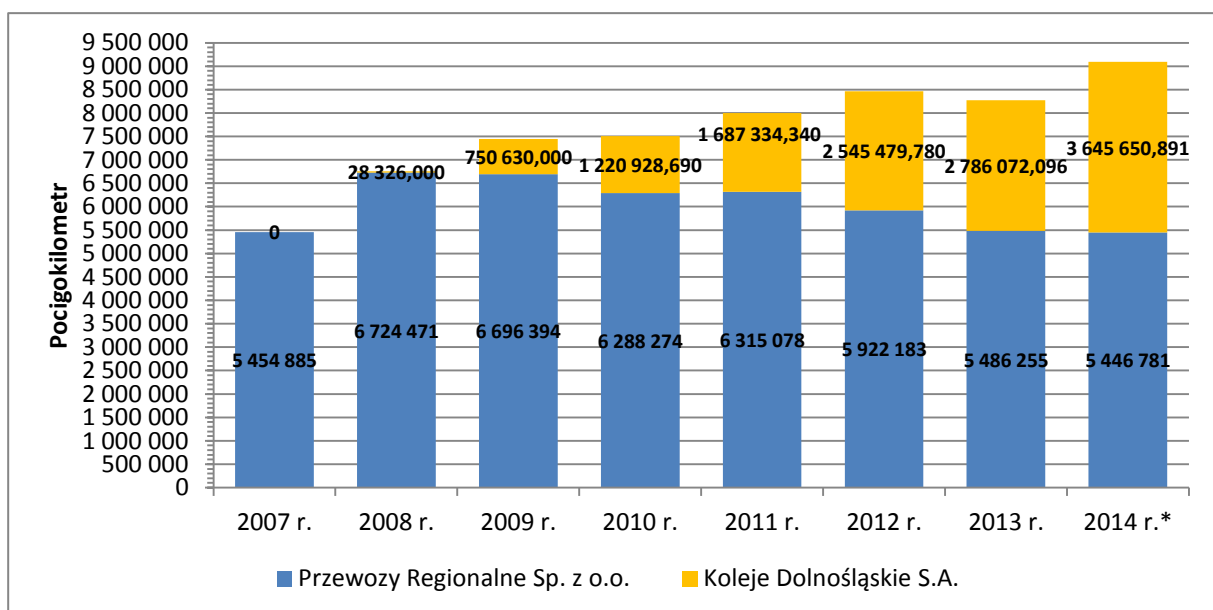
Wykres 5. Praca eksploatacyjna wykonywana na obszarze województwa dolnośląskiego w latach 2007-2014



* planowane w 2014r.

Źródło: opracowanie własne

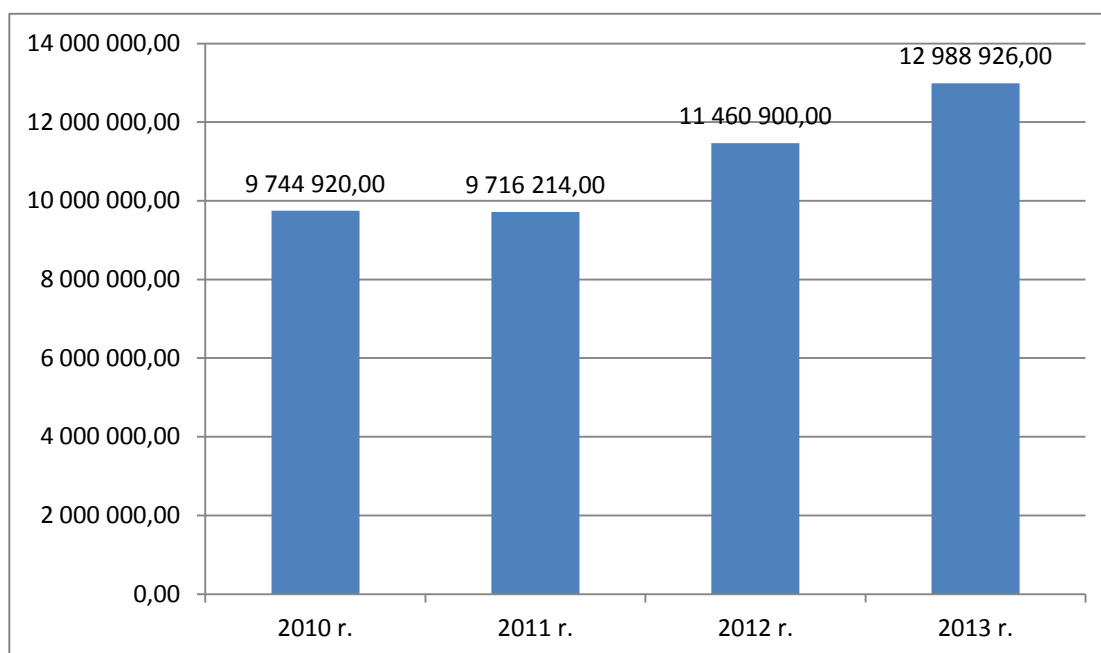
Wykres 6. Udział przewoźników kolejowych w ogólnej pracy eksploatacyjnej wykonywanej na obszarze województwa dolnośląskiego w latach 2007-2014



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.

Spośród 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 przykładą 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

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].

prywatnym inwestorom, bądź oddawanych w zarządzanie jednostkom samorządowym. 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 biletą 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 znaczkiem 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 pożądaných 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 swoją 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

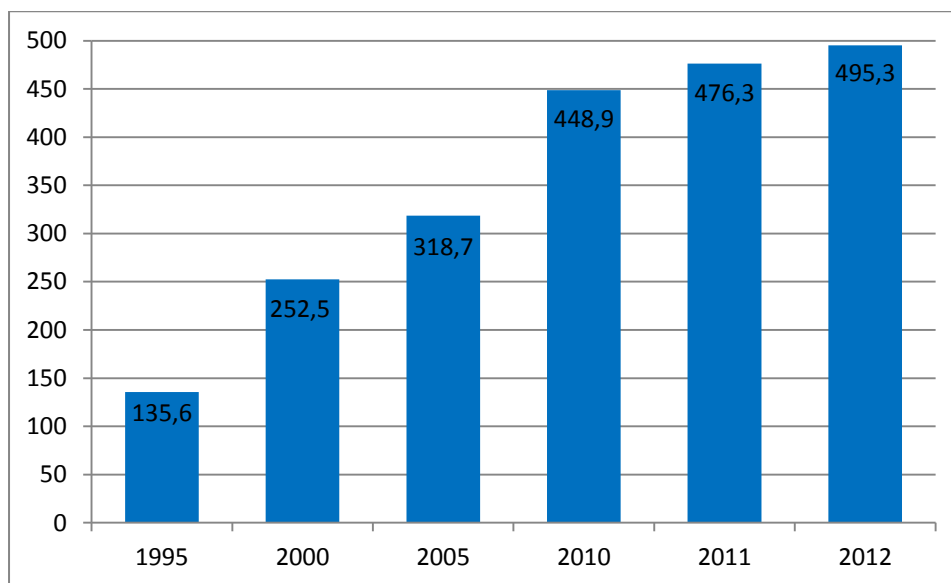
Najważniejsze grupy osób obecnie korzystających z transportu publicznego (rozdział 2):

- 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 kilkakrotnie, 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

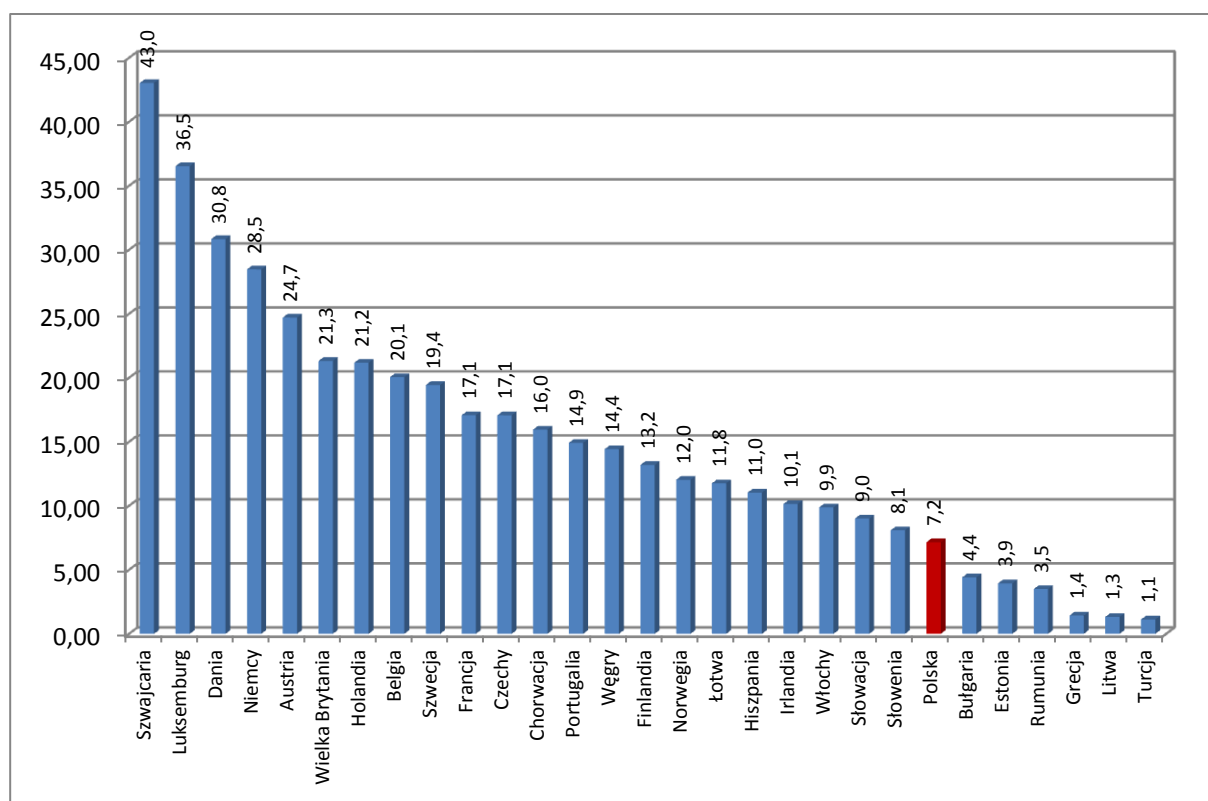
Tabela 12. Liczba samochodów osobowych na Dolnym Śląsku

	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

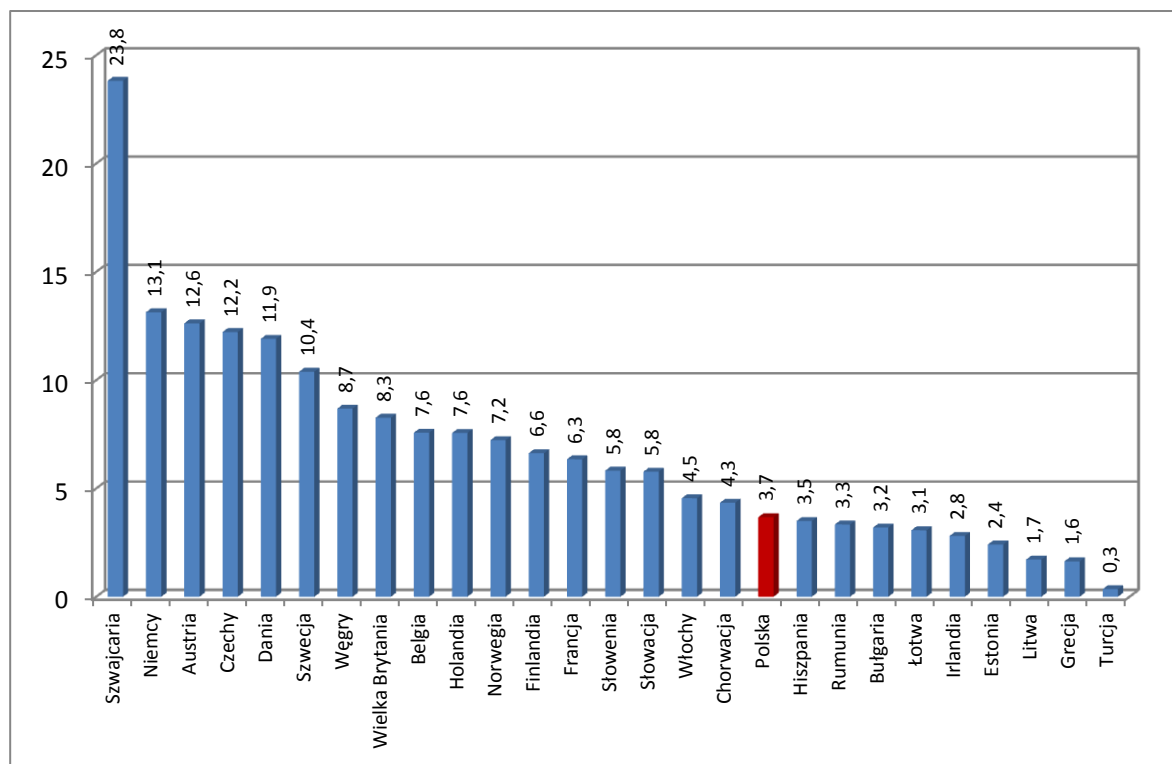


Źródło: EUROSTAT 2013

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. Rzadziej 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 zadań 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:

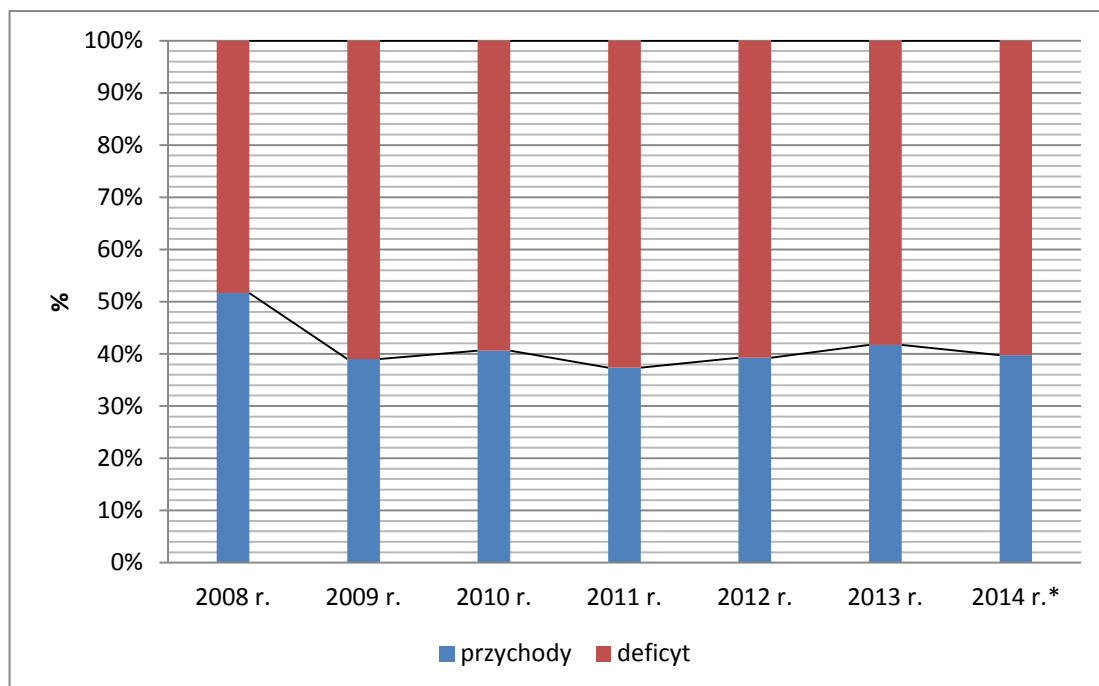
- a) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu: poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- b) udostępnieniu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

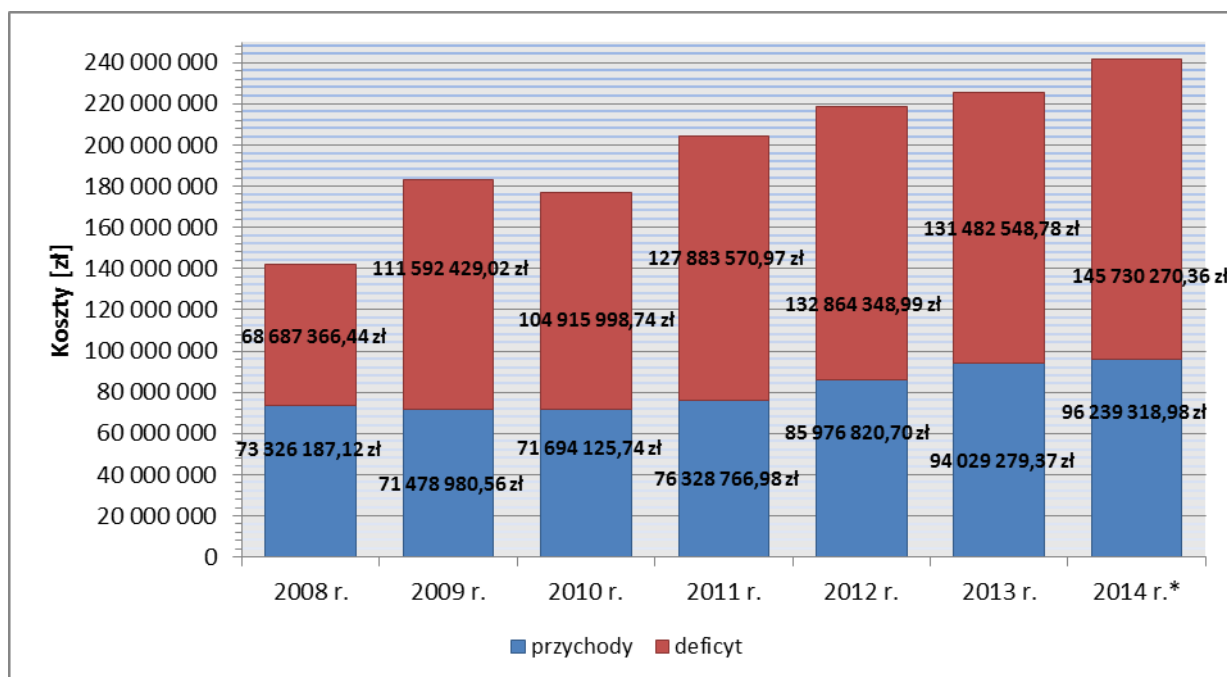
Wykres 11. Stopień pokrycia kosztów przychodami i osiągnięty deficyt w regionalnych kolejowych przewozach pasażerskich na terenie województwa dolnośląskiego w latach 2008-2014



*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 pasażerskim 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).

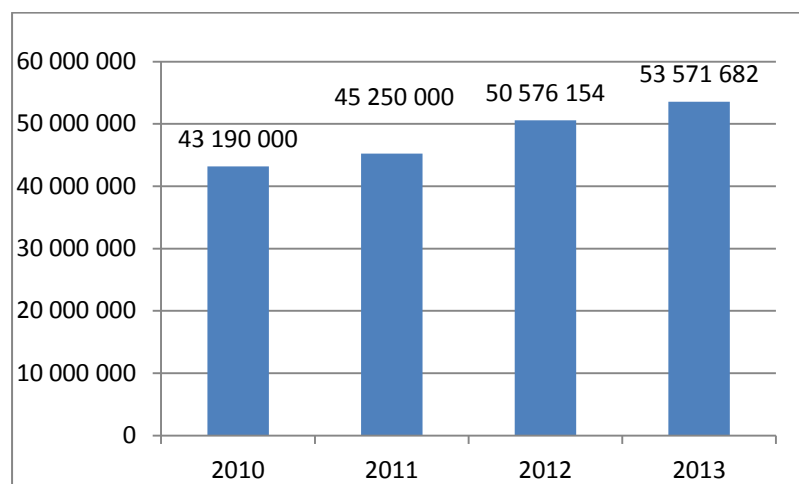
Tabela 15. Zestawienie dotyczące przewozów autobusowych za okres 2010-2013

	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 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.

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 umożliwia 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 umożliwia istotne zwiększenie nakładów na finansowanie transportu publicznego co umożliwia 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	- zależna od obowiązujących przepisów (nie większa niż 70/80/100 km/h) oraz panujących warunków na drodze

CZYNNIK	KOLEJ	AUTOBUS
	parametrów technicznych linii,	
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 podróży,
- 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 określane 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 ujednoliceniu 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 - Lubiąż	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, Gieraltów * wydłużenie części kursów poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 279	21,801	4	43 602,00

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa	długość relacji [km]	liczba par połączeń	Praca eksploatacyjna
		kolej (linia nr)	kolej	kolej	pockm
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
	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
Węgliń - granica województwa - (Żary)	Ruszków, Okrąglica	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

Linia komunikacyjna	Przez	Trasa	długość relacji [km]	liczba par połączeń	Praca eksploatacyjna
		kolej (linia nr)	kolej	kolej	pockm
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
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 Görlitz	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 Żąbkowicki - Żąbkowice 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	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	-	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, Buczyzna *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
Głogów - granica województwa - (Zielona Góra)	wydłużenie pociągu z Wrocławia do Głogowa	273		15,745		uzupełniająca	7	0	55 107,50	-

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 - 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	-	-
Środa Śląska - Świdnica	Kostomłoty, Żarów	-	DP2075D, DP2079D, DK5, DP3396D		46,0	standardowa	0	8	-	184 000,00

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
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
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

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
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 - 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	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
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

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 - 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 Żąbkowicki - 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	-	30 000,00
Węglińiec - 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	pockm	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	-

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 - 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 - Dzierżonów/Bielawa	Łagiewniki	-	DK8, DW384		65,2	priorytetowa	0	12	-	179 952,00
Wrocław - Nowa Ruda	Łagiewniki, Dzierżonów, 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	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, Gieraltów * wydłużenie części kursów poc. do Legnicy, Bolesławca	(273, 275), 279	-	21,801			8	0	40 113,84	-
Wrocław - Kamienna Góra	Jaworzyna Śląska, Wałbrzych, * pociąg przez Sędziszów 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
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	*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	-

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 - 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	-
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

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
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
	Grabowo Wielkie, Krośnice, Cieszków	281	-	55,890			0	0	-	-
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	-

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
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 - Lubąń	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 - Lubąń	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
Jawor - Kamienna Góra	Bolków	-	DK3, DK5		37,0	standardowa	0	4	-	34 040,00
Jelenia Góra - Lwówek Śląski	Wleń, Siedlęcin	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

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
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
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 - (Mezimesti)	Mieroszów	274,291	-	19,815		uzupełniająca	0	0	-	-
Kamienna Góra - Chełmsko Śląskie	Krzeszów	-	DP3476D, DP3462D		15,0	uzupełniająca	0	4	-	13 800,00
Węgliniec - granica województwa - (Żary)	Ruszków, 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 umożliwiającą 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	-
	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, * 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	-
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	-

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 *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
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

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 - 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
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 Krasznica	-	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	-

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
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	-
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	-

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 - 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 Żąbkowicki - 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 - Chelmsko Śląskie	Krzeszów	-	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, Okrąglica	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	pockm	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	-

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 - 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	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	-
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	-

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 - 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	-
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

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
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
	Grabowo Wielkie, Krośnice, Cieszków	281	-	55,890			8	0	102 837,60	-
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	Brozec, 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

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
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
Jawor - Kamienna Góra	Bolków	-	DK3, DK5		37,0	standardowa	0	4	-	34 040,00
Jelenia Góra - Lwówek Śląski	Wleń, Siedlęcin	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	-

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
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 - Międzylesie	Bystrzyca Kłodzka	276	-	36,469		standardowa	8	0	67 102,96	-
Międzylesie - 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	-
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	-	-

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
Oleśnica - granica województwa - (Kępno)	Syców	181		28,368		uzupełniająca	6	0	39 147,84	-
Kamieniec Żąbkowski - 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)	Ruszków, 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 rozbiu 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 poszczególnymi organizatorami 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. Jedyną 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 przeznaczanego 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 transport publiczny w województwie – Dolnośląski Zarząd Transportu Publicznego. W kompetencjach powyższej jednostki znajdowałoby 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 upoważniać 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).

³⁵ zgodnie z założeniami krajowego planu transportowego

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 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, ujednolicenie 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/Pieszycy) 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 odstępie 5-10 minut przed odjazdem pociągu oraz jego odjazdu w odstępie 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 napełnień 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 całość bez pomijania innych przewoźników. Dla ujednolicenia i zmniejszenia kosztów wdrożenia strony, zaleca się udostępnienie przewoźnikom szablonu strony wraz z prostym edytorem treści. Organem obsługującym stronę 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 beacony. Dzięki nim, również przy pomocy modułów bluetooth, każda osoba posiadająca smartfon, w tym osoby niepełnosprawne, z łatwością będą mogły poruszać się po nieznanych dworcach, węzłach przesiadkowych. Beacony 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 przewozowych 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 ujednolicenie i scentralizowanie informacji, lecz również wspólna polityka wizualna.

Proponuje się wprowadzenie wspólnego systemu identyfikacji wizualnej dla publicznego regionalnego transportu zbiorowego, bez podziału na przewoźników. Ujednolicenie 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,
- ujednoliconego 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,
- ujednoliconego 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.