

# ANALIZA GOSPODARCZA DOLNEGO ŚLĄSKA

## DIAGNOZA NR 3.

### OFERTA POŁĄCZEŃ LOTNICZYCH JAKO CZYNNIK STYMULUJĄCY PROCESY ROZWOJU GOSPODARCZEGO DOLNEGO ŚLĄSKA.

### DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA REGIONU.



Rzeczpospolita  
Polska



**DOLNY  
ŚLĄSK**

Unia Europejska  
Europejski Fundusz  
Rozwoju Regionalnego



„Analiza Gospodarcza Dolnego Śląska realizowana w ramach projektu Promocja Dolnego Śląska w kraju i za granicą w obliczu zmian w gospodarce światowej na podstawie umowy o dofinansowanie nr RPDS.01.04.01-02-0002/20-00 z dnia 25.11.2020 r. w ramach RPO WD 2014-2020.

#### Spis treści:

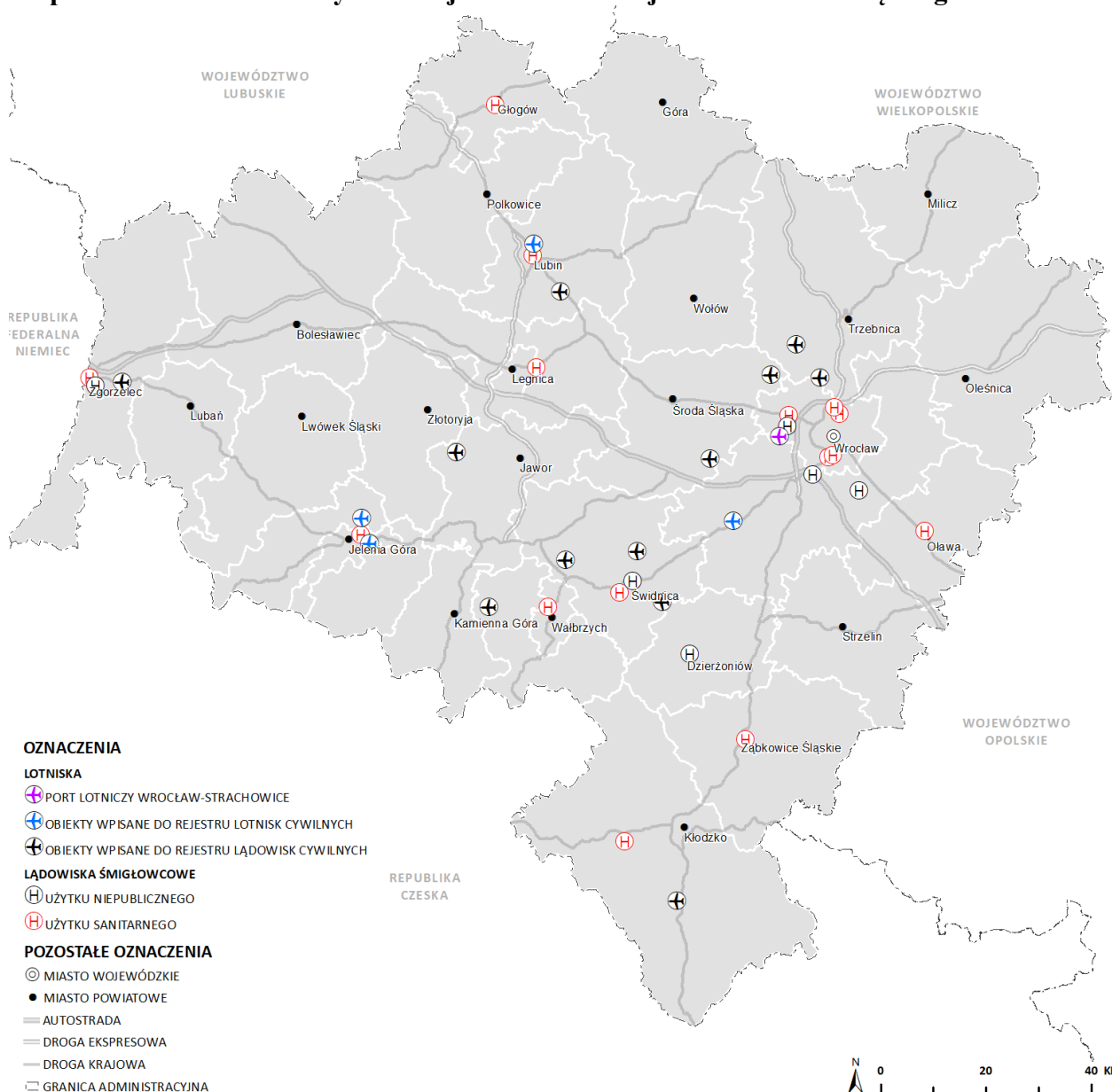
<b>3.1. Oferta połączeń lotniczych jako czynnik stymulujący procesy rozwoju gospodarczego Dolnego Śląska.....</b>	<b>3</b>
<b>3.2. Dostępność transportowa regionu .....</b>	<b>8</b>
3.2.1. Dostępność drogowa .....	8
3.2.2. Dostępność kolejowa.....	12
3.2.3. Potencjał transportu rowerowego cargo.....	18



### 3.1. Oferta połączeń lotniczych jako czynnik stymulujący procesy rozwoju gospodarczego Dolnego Śląska.

**Infrastruktura lotnicza na Dolnym Śląsku.** Zgodnie z Rejestrem Lotnisk Cywilnych prowadzonym przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, na terenie województwa dolnośląskiego zarejestrowanych jest 21 lądowisk dla helikopterów – 6 użytku niepublicznego i 15 przyszpitalnych lądowisk użytku sanitarnego, a bazę lotniczą uzupełniają 8 prywatnych i 4 komunalne lądowiska samolotowe oraz łącznie 5 lotnisk; dwa publiczne w Jeleniej Górze i Lubinie, dwa użytku wyłącznego w Jeżowie Sudeckim i Mirosławicach oraz międzynarodowy port lotniczy we Wrocławiu.

**Mapa 1. Sieć infrastruktury lotniczej na obszarze województwa dolnośląskiego.**

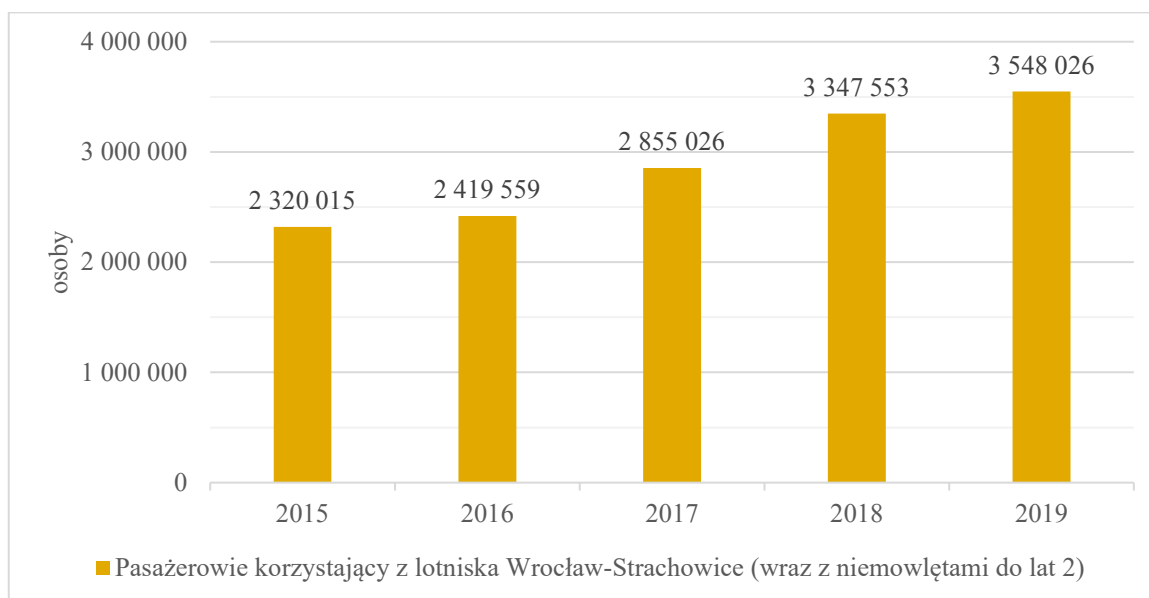


Źródło: Opracowanie IRT.

**Główny port lotniczy we Wrocławiu.** Port lotniczy Wrocław im. Mikołaja Kopernika jest jedynym międzynarodowym portem lotniczym w regionie. Zlokalizowany w południowo-zachodniej części Wrocławia, tuż obok Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, co pozwala na bezproblemowy dojazd od Poznania (drogą S5), Warszawy i Łodzi (S8) czy Katowic i Krakowa (A4). Na oddalony o ok. 10 km od centrum terminal docierają także autobusy komunikacji miejskiej oraz autobus wahadłowy - Wro Airport Express, łączący lotnisko z dworcem autobusowym i kolejowym.

**Dynamika rozwoju terminala pasażerskiego.** Otwarty w 2012 roku, nowy terminal pasażerski, wybudowany został w ramach rozwoju lotniczej sieci TEN-T oraz poprawy dostępności komunikacyjnej i jakości połączeń międzyregionalnych w UE. Nowoczesny budynek zaprojektowany został z myślą o potrzebach osób niepełnosprawnych, wydajnej obsłudze pasażerskiej i komforcie podróżnych. Od 2015 roku zauważalny jest ciągły wzrost liczby pasażerów korzystających z wrocławskiego lotniska, a w 2019 roku wartość ta wyniosła niemal 3,5 mln, osiągając tym samym maksymalną przepustowość pasażerską terminala – możliwą do powiększenia przy niewielkich pracach remontowych. Największe wzrosty w porównaniu z rokiem poprzednim, przypadły w analizowanym okresie na lata 2017 (+ 18%) i 2018 (+ 17%).

**Wykres 1. Liczba pasażerów korzystających z Portu Lotniczego Wrocław.**



Źródło: Opracowanie IRT na podstawie danych Portu Lotniczego Wrocław.

W ujęciu krajowym, Port Lotniczy we Wrocławiu zajmuje znaczącą pozycję już od 1993 roku, kiedy utworzono pierwsze połączenie międzynarodowe z Frankfurt nad Menem. Kolejnym kamieniem milowym, było otwarcie pierwszego niskokosztowego połączenia z Londynem przez linię lotniczą Ryanair. Efektem tych działań jest dynamiczny rozwój wrocławskiego lotniska, który został zauważony przez inwestorów. Dlatego też w 2010 roku, linie lotnicze Wizz Air otworzyły tu swoją bazę operacyjną, a dwa lata później taką samą decyzję podjął zarząd linii lotniczych Ryanair. W 2015 roku, spółka ta otworzyła we Wrocławiu również bazę techniczną pod nazwą *Wrocław Aircraft Maintenance Services*.

W maju 2016 roku, Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika, uzyskał certyfikację dla systemu lądowania ILS CAT II (*Instrument Landing System Category II*), który pozwala na lądowanie samolotów w trudniejszych warunkach pogodowych, czego konsekwencją jest mniejsza liczba odwołanych lub przekierowanych lotów.

W 2019 roku, port lotniczy we Wrocławiu plasował się na 5 pozycji w Polsce, pod względem liczby obsługiwanych pasażerów, ustępując jedynie lotniskom w Warszawie, Krakowie, Gdańsku i Katowicach.

**Aktualna siatka połączeń.** Szybki rozwój portu lotniczego im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu związany jest z rozrostem siatki oferowanych połączeń lotniczych, co z kolei wpływa na wzrost znaczenia regionu. Wynika to z faktu, iż otwieranie nowych połączeń i zwiększanie częstotliwości dotychczasowych czy też odpowiednia liczba miejsc w samolocie, to składowe czynniki skomunikowania transportem lotniczym (*airport accessibility*), powiązanego również m.in. z wysokością PKB czy atrakcyjnością inwestycyjną regionu.<sup>1</sup> Obserwacje te pokrywają się z badaniami, potwierdzającymi dynamiczny rozwój branży turystycznej w miastach, gdzie powstały nowe, lub rozwijały się istniejące regionalne porty lotnicze. Wzrost liczby turystów był bodźcem do rozwoju również dla innych gałęzi gospodarki, gdyż każdy tysiąc pasażerów generuje powstanie jednego dodatkowego miejsca pracy w branżach związanych bezpośrednio z obsługą podróży, co w konsekwencji prowadzi do powstania kolejnych trzech miejsc pracy w innych branżach.<sup>2</sup>

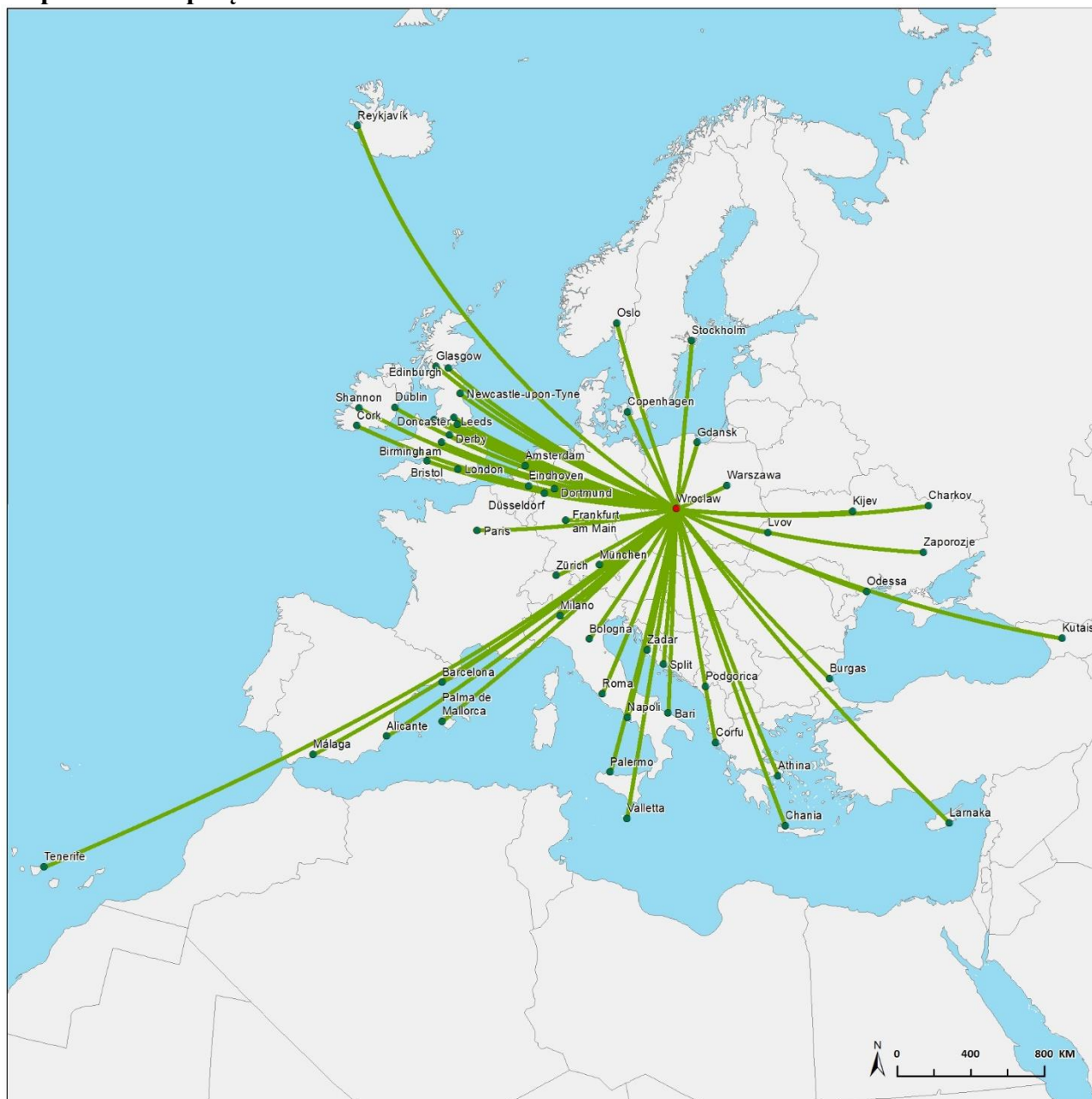
Na chwilę obecną, w rozkładzie lotów wiosna-lato 2021, wrocławskie lotnisko oferuje podróż w ponad 50 różnych kierunkach, do 21 krajów Europy, a ponad 1/4 lotów oferowanych z Wrocławia, to połączenia z europejskimi stolicami, co stanowi atrakcyjną ofertę dla klientów biznesowych i turystów.

Największym potencjałem charakteryzują się połączenia do: Warszawy, Monachium, Frankfurtu nad Menem, Londynu i Amsterdamu, ale warto także wspomnieć o połączeniach do Kopenhagi, Kijowa, Zurychu, Oslo czy Sztokholmu, gdyż hubowy charakter tych portów lotniczych, pozwala na planowanie lotów przesiadkowych i dalszą podróż w niemal każdy zakątek świata. Dodatkowo siatka połączeń rozszerzana jest o liczne połączenia czarterowe i turystyczne oferowane zarówno w sezonie letnim, jaki poza nim. Tak egzotyczne kierunki jak Zanzibar, Tanzania czy Egipt, ale też Cypr, Malta i Teneryfa dość często pojawiają się wśród oferowanych destynacji.

<sup>1</sup> Tłoczyński, D. (2016). Port lotniczy Szczecin w badaniach naukowych. *Problemy Transportu i Logistyki* (35), strony 173-186.

<sup>2</sup> Hawlena, J. (2012). Wpływ transportu lotniczego na rozwój aglomeracji i regionów turystyczno-gospodarczych. *Logistyka - nauka*, 3, strony 761-770.

**Mapa 2. Siatka połączeń w rozkładzie lotów wiosna-lato 2021.**



Źródło: Opracowanie IRT na podstawie danych Portu Lotniczego Wrocław.

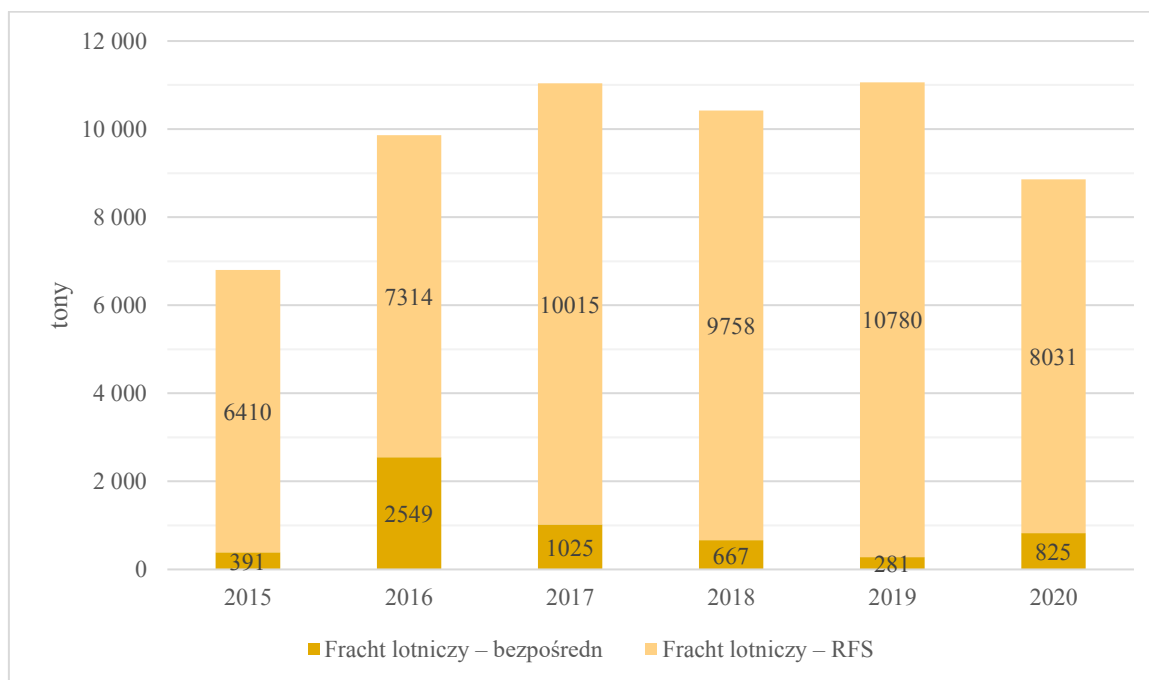
**Dynamika rozwoju terminala cargo.** Przy porcie lotniczym funkcjonuje, także terminal cargo, gdzie świadczone są usługi Bezpośredniego Frachtu Lotniczego – będącego usługą transportową działającą w systemie lotnisko-lotnisko, gdzie przesyłki są nadawane i odbierane bezpośrednio w konkretnym terminalu oraz Frachtu RFS (Road Feeder Service) polegającego na transporcie zastępczym (najczęściej drogowym) z lotniska nadania do większego - hubowego portu lotniczego, gdzie ładunki przesyłane są dalej przy pomocy transportu lotniczego. Oczywiście system RFS działa dwustronnie tj. towary odebrane w hubowym porcie lotniczym, są przekazywane dalej za pomocą transportu kołowego do lotniska docelowego.

Lotniczy dworzec towarowy, dysponuje 5,5 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej oraz 1,75 tys. m<sup>2</sup> powierzchni biurowej. W skład infrastruktury cargo wchodzi: magazyn krajowy i celny, skład celny, chłodnia oraz pomieszczenie do składowania materiałów radioaktywnych. Poza obsługą towarową Portu Lotniczego Wrocław, spółka Lotniczy Dworzec Towarowy zajmuje się również kompleksową obsługą transportu drogowego, lotniczego i wodnego.

Od 2016 roku zauważalny jest spadek łącznej masy towarów nadawanych we frachcie bezpośrednim i jednocześnie wzrost znaczenia frachtu FRS. Z kolei łączna masa towarów przechodzących przez strefę cargo, pierwszy raz przekroczyła 10 tys. ton w 2017 roku.

W 2020r. w terminalu cargo wrocławskiego lotniska, przetransportowano 8 856 ton towaru, z czego 825 t poprzez Bezpośredni Fracht Lotniczy, a 8 031 t z użyciem Frachtu Lotniczego RFS.

**Wykres 2. Masa towarów transportowanych z Portu Lotniczego Wrocław [t].**



Źródło: Opracowanie IRT na podstawie danych Portu Lotniczego Wrocław.



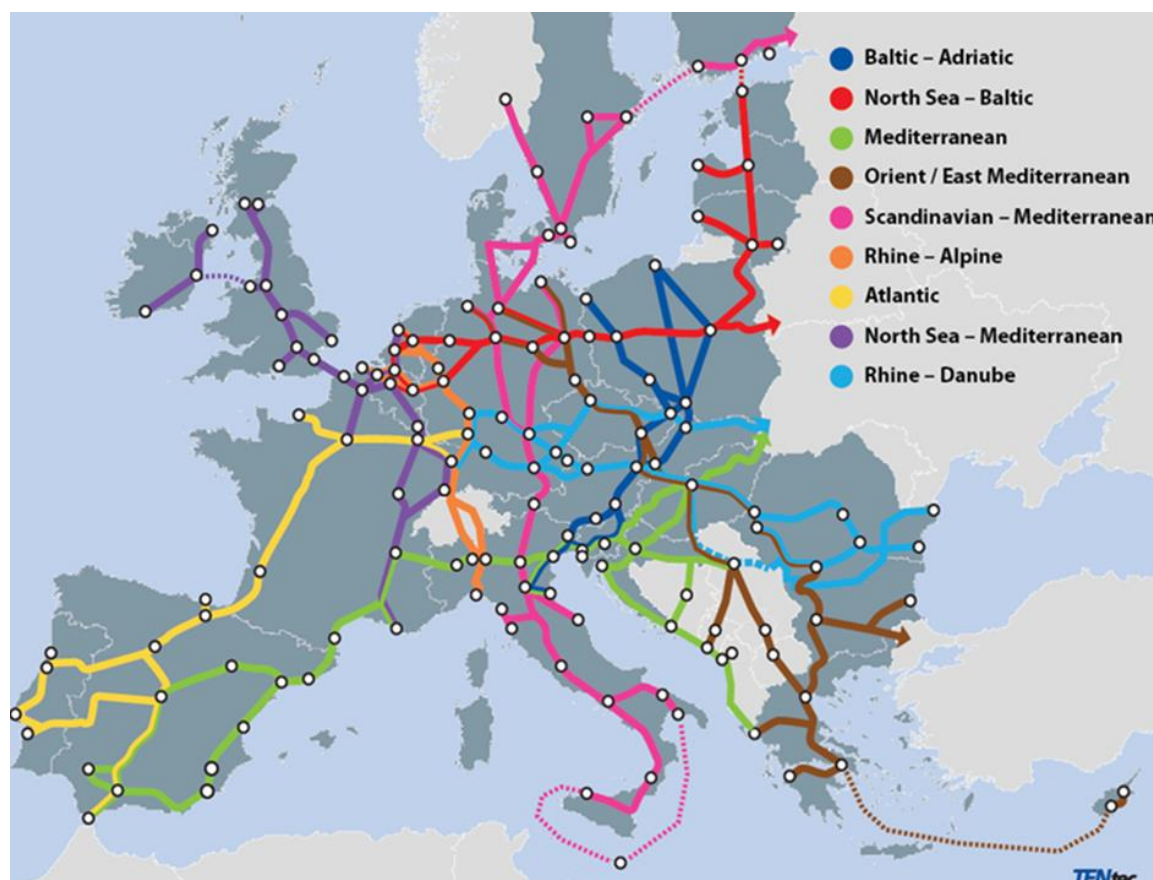
### 3.2. Dostępność transportowa regionu

#### 3.2.1. Dostępność drogowa

**Sieć drogowa** województwa dolnośląskiego należy do najdłuższych w kraju. Regionalna sieć dróg publicznych o twardej nawierzchni liczyła z końcem 2019 r. ponad 20,6 tys. km długości i była o 2,1 tys. km (tj. o 10,2 %) dłuższa niż w 2010 r. Wskaźnik gęstości sieci, w stosunku do 2010 r., zwiększył się o 10,6 km/100 km<sup>2</sup> i wynosił w 2019 r. – 103 km/100 km<sup>2</sup> (przy średniej krajowej wynoszącej 98,2 km/100 km<sup>2</sup>), co lokuje region dolnośląski na 7 miejscu w kraju (po województwach: śląskim, małopolskim, świętokrzyskim, łódzkim, mazowieckim oraz kujawsko-pomorskim).

**Europejskie korytarze transportowe.** Na terenie województwa dolnośląskiego ustanowione zostały międzynarodowe korytarze transportowe wynikające z Rozporządzenia w sprawie rozwoju sieci TEN-T<sup>3</sup> oraz na mocy europejskiej umowy o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR)<sup>4</sup>, sporządzonej w Genewie dnia 15 listopada 1975 r. Ustanowione w Rozporządzeniu TEN-T drogowe i kolejowe korytarze tworzące transeuropejską sieć transportową posiadają dwupoziomową strukturę w postaci sieci bazowej i kompleksowej. Dla bardziej efektywnego wdrażania i przyspieszenia prac nad projektami infrastrukturalnymi o największej europejskiej wartości dodanej ustanowione zostały korytarze sieci bazowej TEN-T, na terenie Dolnego Śląska ustalona została jedna z odnóg korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie.

**Mapa 3. Korytarze sieci bazowej TEN-T na terenie UE.**



Źródło: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en)

<sup>3</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE

<sup>4</sup> Umowa Europejska o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR) sporządzona w Genewie dnia 15 listopada 1975 r.



**Sieć bazowa i kompleksowa TEN-T.** W skład bazowej sieci TEN-T wchodzi następujące połączenia drogowe:

- autostrada A4 o przebiegu: (Drezno) granica państwa - Jędrzychowice - Krzyżowa - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Korczowa - granica państwa (Lwów);
- autostrada A8 (Autostradowa Obwodnica Wrocławia) o przebiegu: A4 – węzeł Psie Pole;
- droga ekspresowa S3 o przebiegu: Świnoujście - Goleniów - A6 (Rzęśnia)...<sup>5</sup> A6 (Szczecin) - Gorzów Wielkopolski - Zielona Góra - A4 (Legnica) - Bolków - Lubawka - granica państwa (Praga);
- droga ekspresowa S8 o przebiegu: A8 (Wrocław)... A8 (Psie Pole) - Kępno - Sieradz - A1 (Łódź)... A1 (Piotrków Trybunalski) - Rawa Mazowiecka - S2 (Opacz)... S2 (Konotopa) - Warszawa - Ostrów Mazowiecka - Zambrów - S19 (Choroszcz).

W skład sieci kompleksowej wchodzi natomiast:

- autostrada A18 o przebiegu: (Berlin) granica państwa - Olszyna - A4 (Krzyżowa);
- droga ekspresowa S5 o przebiegu: S7 (Ostróda) - A1 (Nowe Marzy) - Bydgoszcz - A2 (Poznań Wschód).. A2 (Poznań Zachód) - Leszno - A8 (Wrocław).

**Pozostała sieć międzynarodowa.** Ciągi drogowe wyznaczone na mocy umowy o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR):

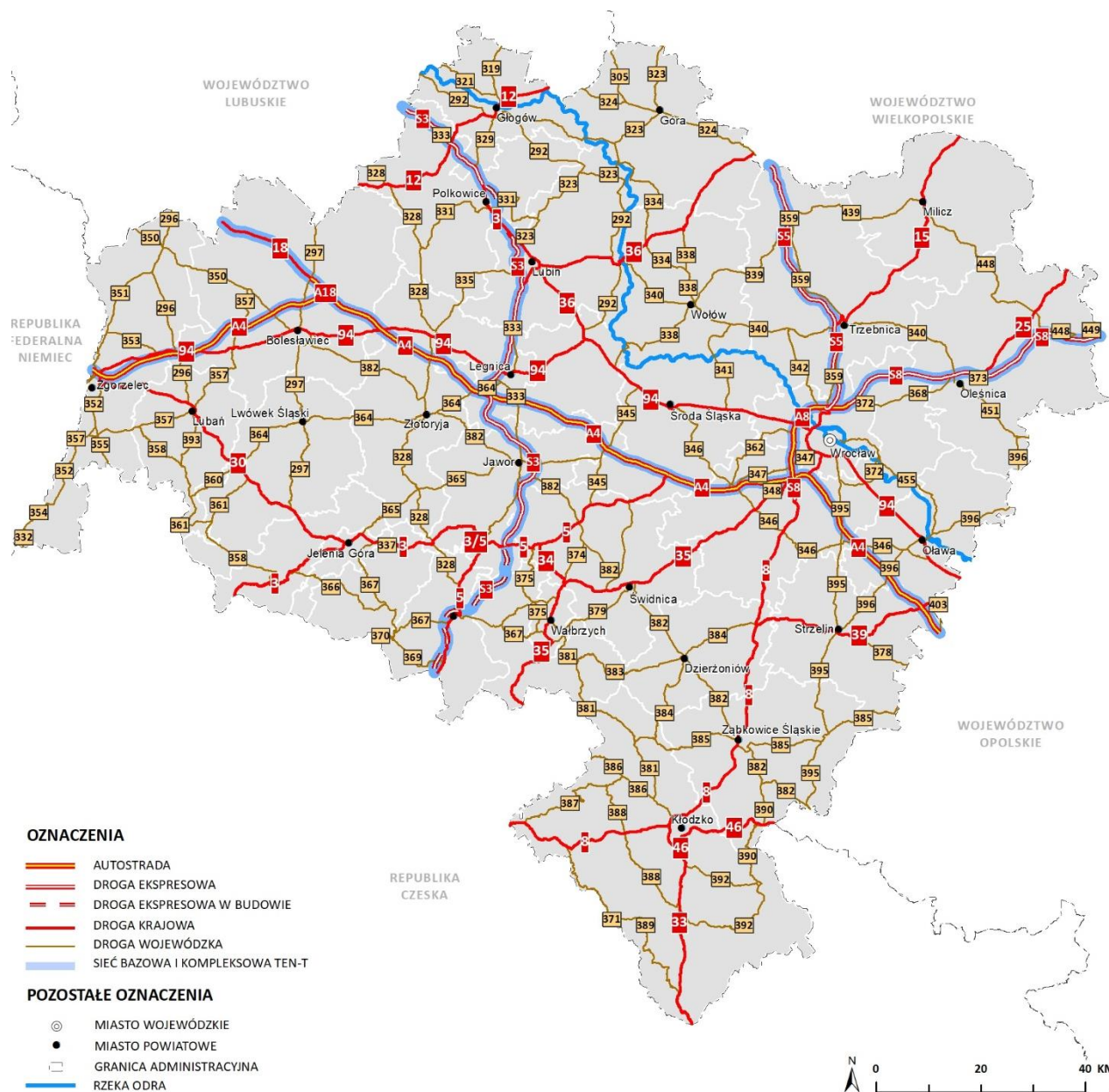
- E 36: Olszyna – Golnice – Krzyżowa;
- E 40: Jędrzychowice - Krzyżowa - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów – Korczowa (granica państwa);
- E 65: Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Międzyrzecz – Świebodzin – Zielona Góra – Otyń – Nowa Sól – Nowe Miasteczko – Polkowice – Lubin – Legnica – Jawor – Jelenia Góra – Jakuszyce (granica państwa);
- E 67: Suwałki – Białystok – Warszawa – Piotrków Trybunalski – Wrocław – Kłodzko - Kudowa-Zdrój (granica państwa);
- E 261: Świecie – Bydgoszcz – Gniezno – Poznań – Wrocław.

**Infrastruktura drogowa o znaczeniu krajowym i wojewódzkim.** Podstawową sieć komunikacyjną na terenie Dolnego Śląska tworzy sieć dróg krajowych, zarządzanych przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad, których z końcem 2019 r. łączna długość wynosiła 1416 km z czego 425 km stanowiły autostrady i drogi ekspresowe. Poza autostradami i drogami ekspresowymi do najistotniejszych dróg krajowych na terenie Dolnego Śląska zaliczyć należy następujące odcinki dróg krajowych: nr 3 Jakuszyce – Jelenia Góra - Bolków, nr 5 Bolków – Strzegom – Kostomłoty, nr 8 Kudowa Zdrój – Kłodzko – Wrocław, nr 30 Zgorzelec – Luban – Gryfów Śląski – Jelenia Góra, nr 34 Świebodzice – Dobromierz, nr 35 Wałbrzych – Świdnica – Wrocław ora nr 94 Zgorzelec – Bolesławiec – Krzywa – Chojnów – Legnica – Prochowice – Wrocław – Oława – Brzeg. Obecnie najważniejszymi inwestycjami realizowanymi w ciągach dróg krajowych na Dolnym Śląsku są droga ekspresowa S3 Bolków – Kamienna Góra – Lubawka oraz obwodnica Wałbrzycha w ciągu drogi krajowej nr 35. Podstawowy układ drogowy województwa dolnośląskiego uzupełnia sieć dróg wojewódzkich zarządzanych przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu. Drogi wojewódzkie stanowią istotne powiązania ośrodków miejskich będących znaczącymi generatorami

<sup>5</sup> ... - przerwa w ciągłości przebiegu drogi o danym numerze

ruchu w regionie. W ostatnich latach Samorząd Województwa Dolnośląskiego przeprowadził szereg inwestycji poprawiających wewnętrzną dostępność drogową, głównie z zakresu przebudów istotnych ciągów drogowych, budowy obwodnic miejscowości oraz budowy nowych przepraw mostowych na rzece Odrze. W 2019 r. przez obszar województwa dolnośląskiego przebiegało blisko 2,5 tys. km dróg wojewódzkich co lokuje region dolnośląski na 3 miejscu w kraju po województwach mazowieckim i wielkopolskim.

**Mapa 4. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich.**

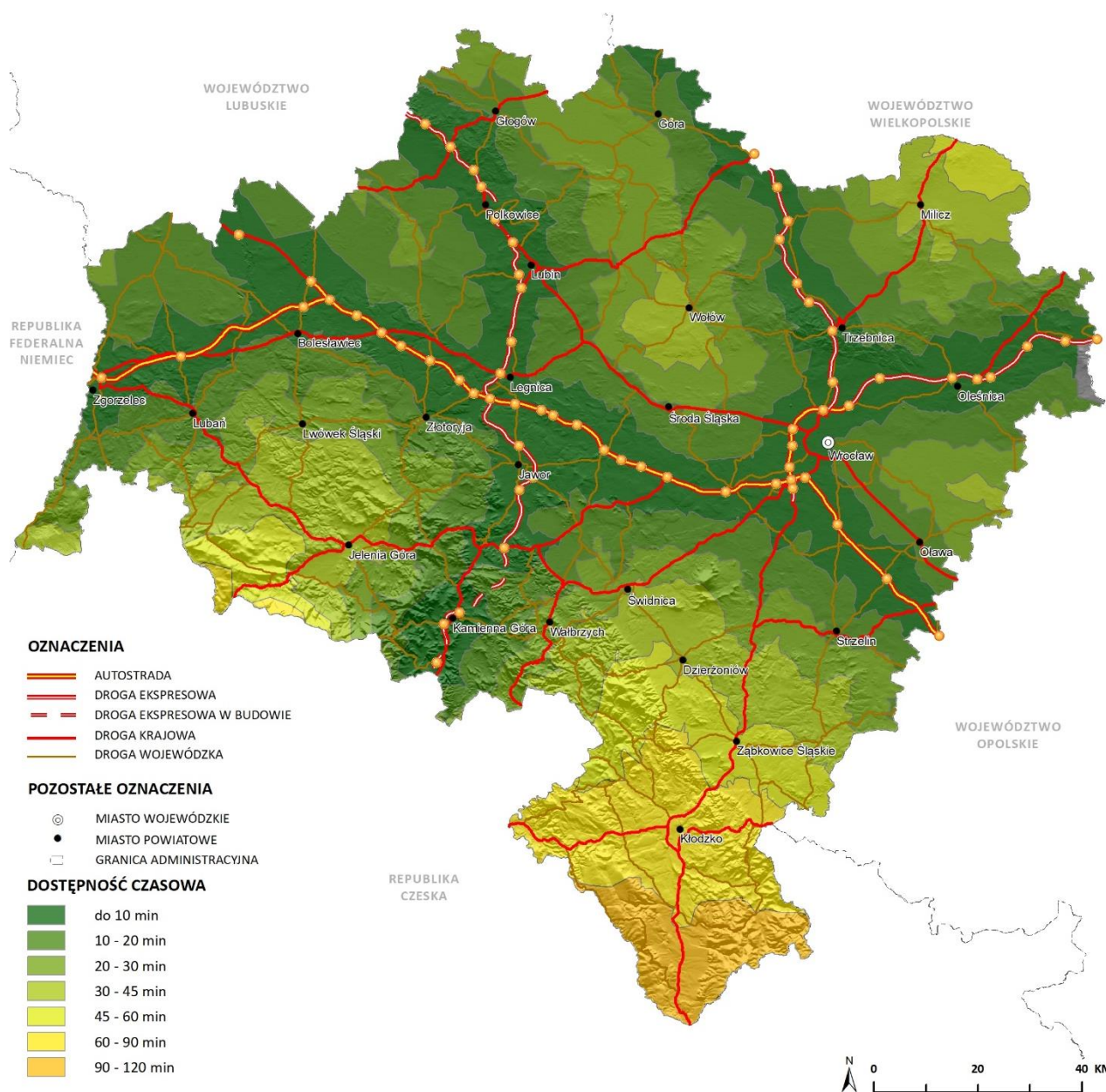


Źródło: Opracowanie IRT.

**Czasowa dostępność do węzłów na autostradach i drogach ekspresowych.** Znaczna część obszaru województwa dolnośląskiego znajduje się w strefie dobrej i bardzo dobrej dostępności czasowej do węzłów autostradowych i dróg ekspresowych, zapewniając możliwość dojazdu w czasie do 30 min. Gorzej pod tym względem wypada obszar Ziemi Kłodzkiej, z której potrzeba ok. 90-120 minut, aby

dotrzeć do najbliższego węzła oraz miejscowości położone w okolicy Kotliny Jeleniogórskiej, z której obecnie dostępność do węzłów wynosić może 60 min. Po ukończeniu budowy drogi ekspresowej S3 na odc. Bolków – Kamienna Góra – Lubawka (odcinek realizacyjny Bolków – Kamienna Góra (16,1 km) – 2023 r. oraz Kamienna Góra – Lubawka (15,3 km) – 2021 r.) w dostępności do 30 min. znajdzie się ok. 2,16 mln osób co stanowi 77% mieszkańców województwa.

**Mapa 5. Symulacja dostępności czasowej do węzłów drogowych na autostradach i drogach ekspresowych.**



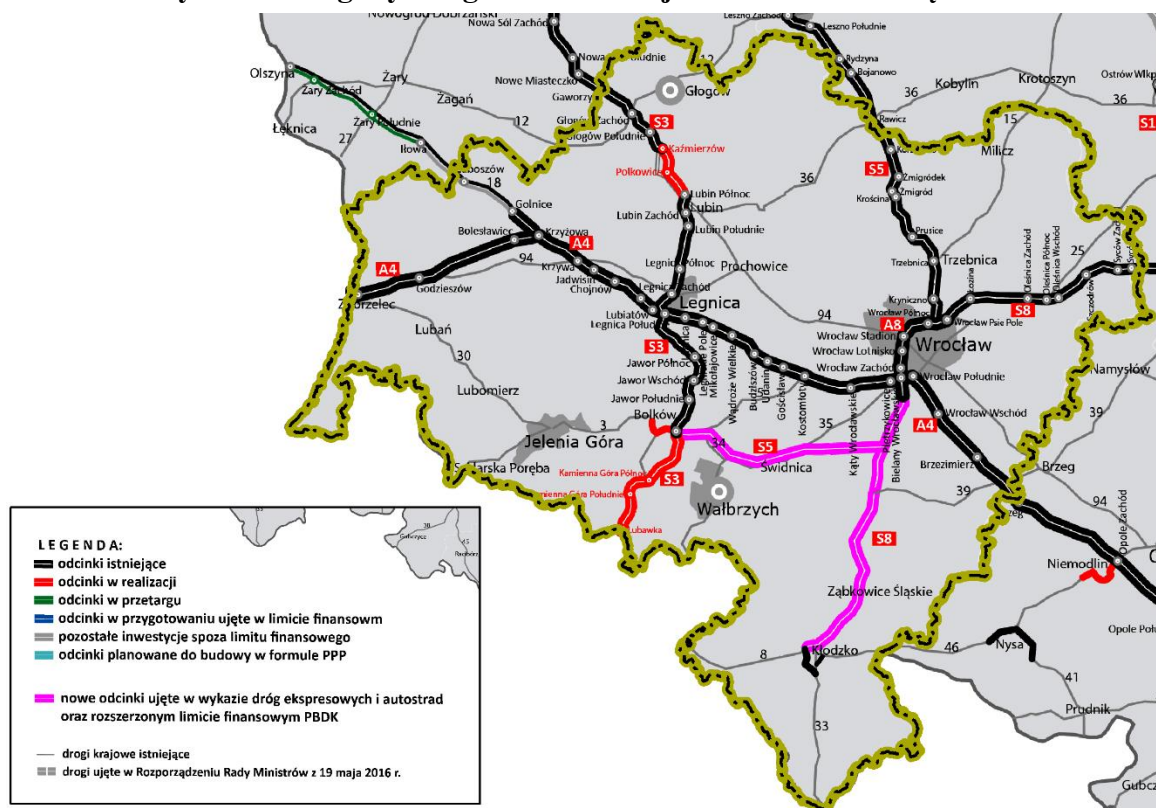
Źródło: Opracowanie IRT.

**Projektowane drogi ekspresowe a poprawa dostępności czasowej.** W chwili obecnej GDDKiA O/Wrocław prowadzi prace przedprojektowe związane z przygotowaniem dokumentacji w zakresie budowy drogi ekspresowej S8 na odc. Wrocław (Magnice) – Kłodzko oraz drogi ekspresowej S5 na odc. Sobótka (S8) – Bolków (S3), w związku z czym w perspektywie kolejnych lat nastąpi znacząca



poprawa dostępności drogowej miejscowości zlokalizowanych w obszarze Ziemi Kłodzkiej oraz Kotliny Jeleniogórskiej. Ponadto w 2020 r. wykonane zostało Studium Korytarzowe wraz z Analizą Techniczno-Ekonomiczno-Logistyczną rozbudowy/budowy autostrady A4 na odcinku Wrocław-Krzyżowa uwzględniającego wzajemne oddziaływanie A4, S5 Sobótka-Bolków i S8 Wrocław-Kłodzko. Realizacja inwestycji znacząco wpłynie na poprawę przepustowości w relacji wschód – zachód oraz poprawę dostępności transportowej obszarów województwa zlokalizowanych w południowej części województwa względem stolicy regionu.

**Mapa 6. Docelowy układ dróg szybkiego ruchu w województwie dolnośląskim.**



Źródło: <https://www.gddkia.gov.pl/>

### 3.2.2. Dostępność kolejowa

**Sieć kolejowa dla przewozów towarowych.** Pod względem dostępu do sieci kolejowej, Dolny Śląsk plasuje się na drugim miejscu w kraju, ustępując jedynie województwu śląskiemu, gdzie duża liczba kopalń i zakładów przemysłu ciężkiego warunkuje dużą liczbę linii kolejowych. Gęstość dolnośląskiej sieci kolejowej wynosi 8,6 km/100 km<sup>2</sup>, co jest wartością zdecydowanie większą od średniej dla Polski (6,2 km / 100 km<sup>2</sup>). Warto podkreślić, że region prekursorsko powołał wojewódzkiego zarządcę sieci kolejowej, który sukcesywnie przejmuje linie kolejowe o znaczeniu regionalnym i doprowadza do ich rewitalizacji.

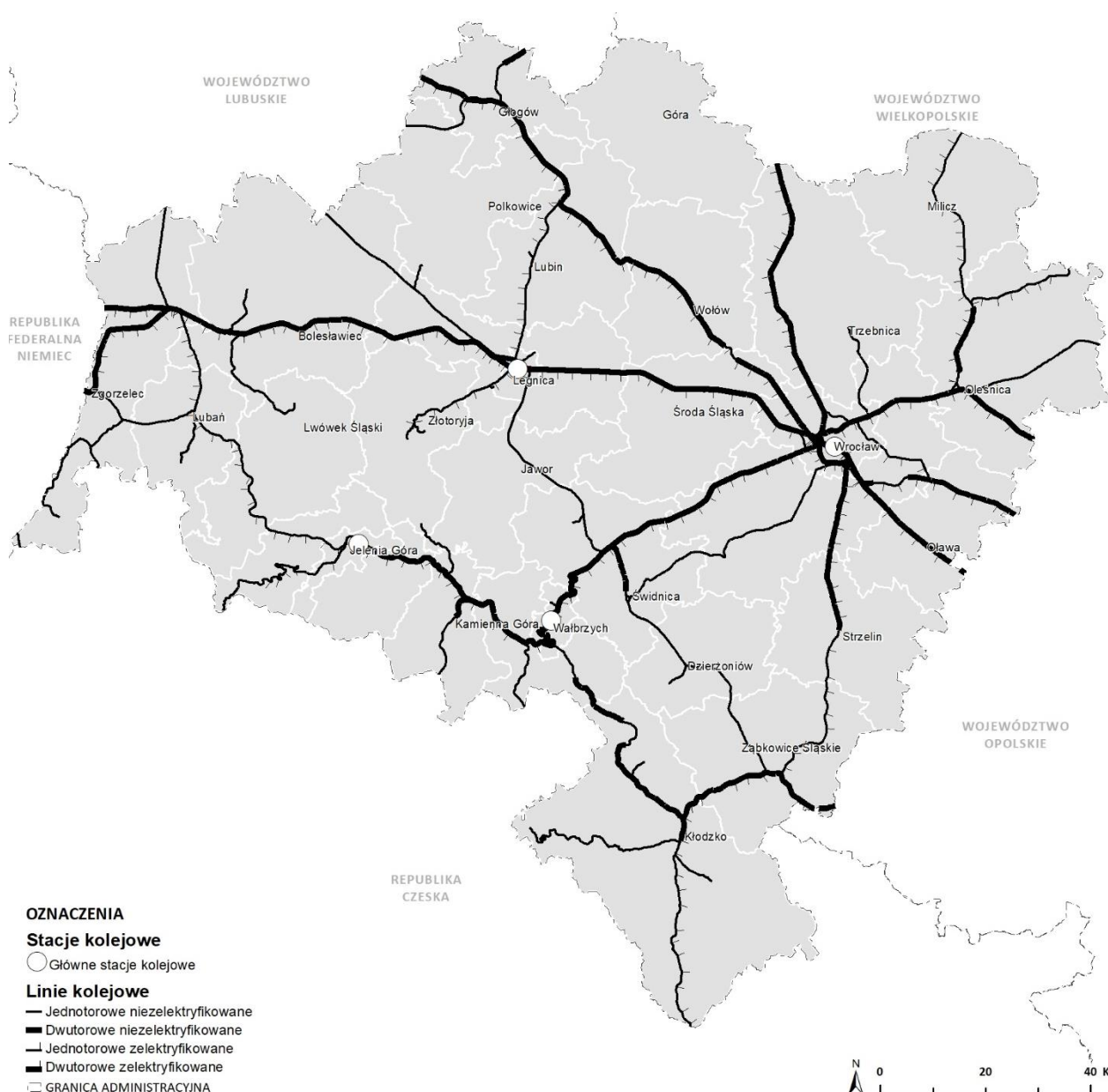
Na terenie województwa dolnośląskiego znajduje się obecnie 1718 km czynnych linii kolejowych, z czego 38 km znajduje się pod zarządem wojewódzkim (docelowo będzie to około 400 km linii, w przeważającej części obecnie niedostępnianych). Na całość sieci składają się:

- magistrale międzynarodowe z sieci TEN-T, łączące region z Niemcami, Czechami, portami bałtyckimi i Ukrainą,
- połączenia o znaczeniu państwowym, łączące region ze wszystkimi województwami kraju;

- pozostałe linie kolejowe, w zarządzie państwowym i regionalnym, zapewniające właściwą dostępność kolei w regionie.

Pełen zasięg czynnej sieci kolejowej przedstawiony został na mapie 7. Wszystkie podstawowe linie kolejowe zostały zelektryfikowane. W regionie dostępne jest zelektryfikowane kolejowe przejście graniczne do Niemiec (Węgliniec – Horka) oraz do Czech (Międzyzlesie – Lichkov). Główne linie kolejowe są dwutorowe.

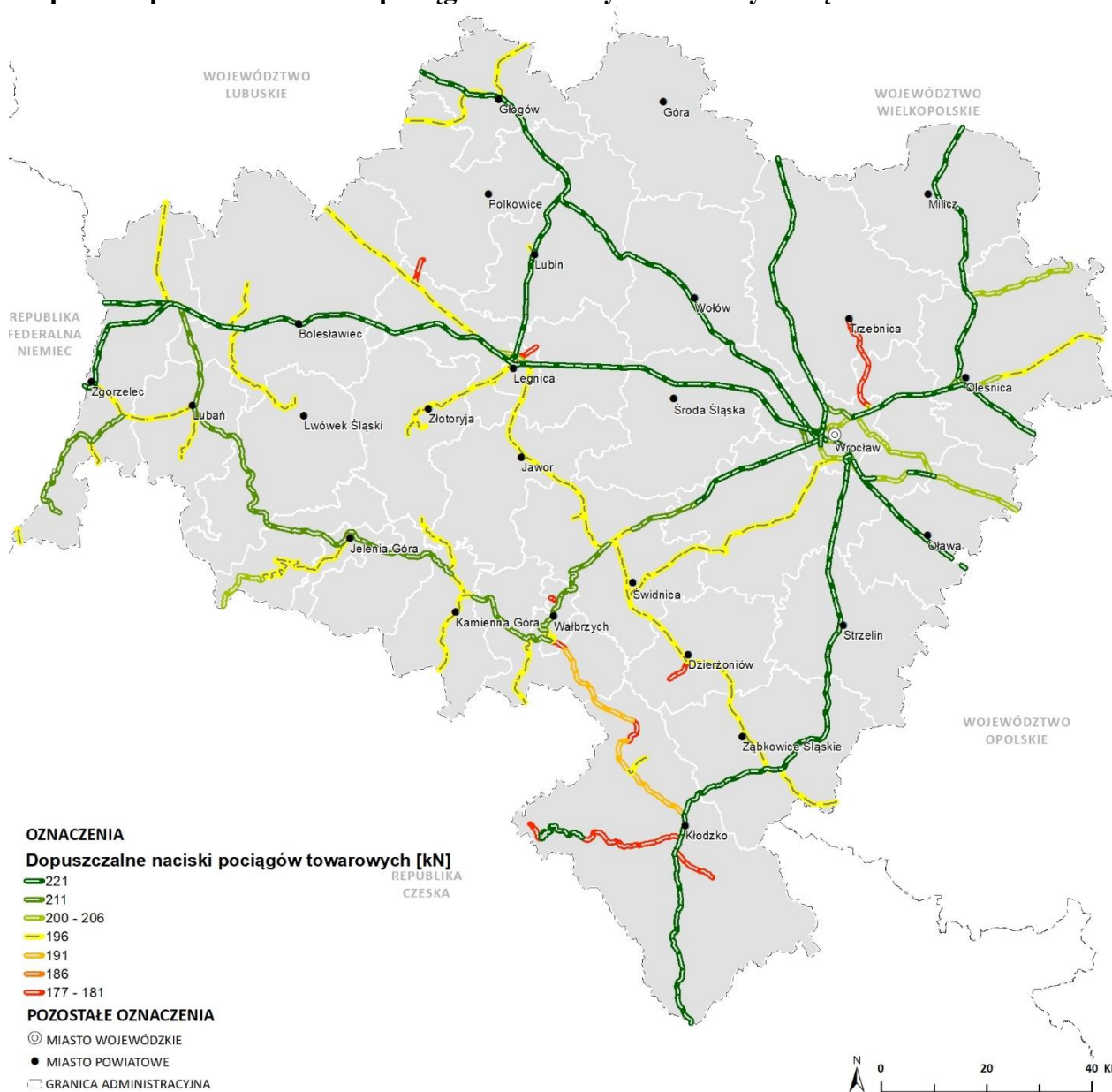
**Mapa 7. Sieć czynnych linii kolejowych na Dolnym Śląsku.**



Źródło: Opracowanie IRT na podst. Regulaminów Infrastruktury 2020/21 poszczególnych zarządców.

Linie kolejowe stanowiące podstawowe połączenia międzynarodowe i międzyregionalne umożliwiają ruch pociągów o naciskach osiowych 221 kN. Połączenia wewnętrzne charakteryzują się mniejszą wartością obciążeń dopuszczalnych, ale większość sieci jest już dostosowana do standardowych nacisków 196 kN. Szczegółowe dane w tym zakresie prezentuje mapa 8.

**Mapa 8. Dopuszczalne naciski pociągów towarowych na Dolnym Śląsku.**

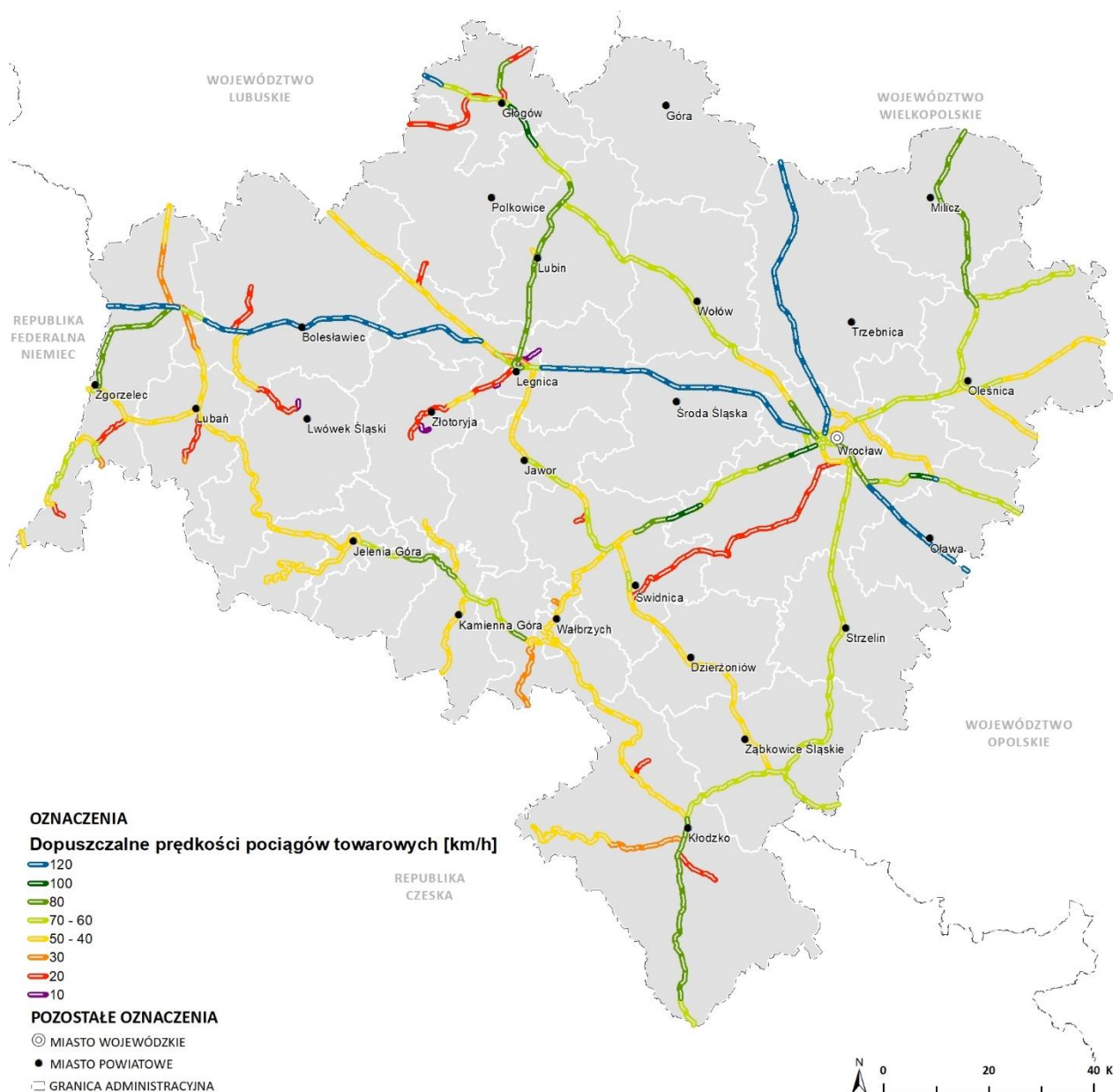


Źródło: Opracowanie IRT na podst. Regulaminów Infrastruktury 2020/21 poszczególnych zarządców.

Prędkości dopuszczalne pociągów w ruchu towarowym na magistralach międzynarodowych wynoszą 120 km/h, na trasach o znaczeniu krajowym kształtują się od 60 do 100 km/h. W ruchu regionalnym (zwłaszcza w terenie górskim, na liniach o skomplikowanym przebiegu trasy) obowiązują wartości rzędu 40 km/h, a krótkie odcinki dojazdowe na końcach linii udostępniane są w niektórych przypadkach z prędkością 20 km/h. Dokładne dane w tym zakresie obrazuje mapa 9.



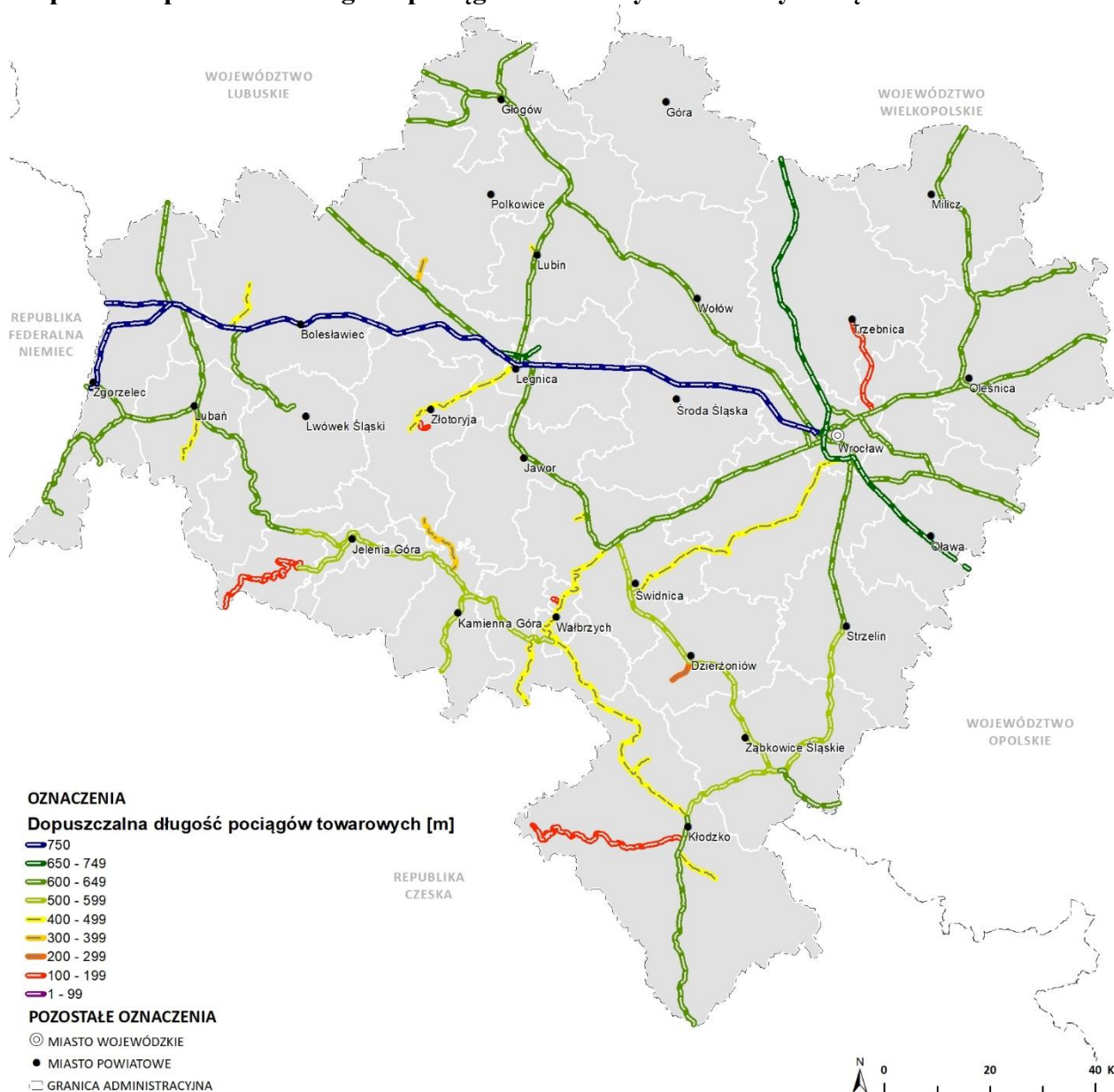
## Mapa 9. Dopuszczalne prędkości pociągów towarowych na Dolnym Śląsku.



Źródło: Opracowanie IRT na podst. Regulaminów Infrastruktury 2020/21 poszczególnych zarządców.

Dolnośląska sieć kolejowa umożliwia ruch pociągów o długościach składu do 750 metrów – tej długości pociągi mogą być prowadzone w relacjach do i z Niemiec. Na magistralach krajowych dopuszczalny jest ruch pociągów 600-metrowych i dłuższych. Ograniczenia długości składów występują na odcinkach górskich oraz na końcowych fragmentach linii, gdzie parametry trasy często są dostosowane do możliwości infrastruktury bocznicowej obsługiwanych zakładów. Pełną informację na ten temat przedstawia mapa 10.

**Mapa 10. Dopuszczalne długości pociągów towarowych na Dolnym Śląsku.**



Źródło: Opracowanie IRT na podst. Regulaminów Infrastruktury 2020/21 poszczególnych zarządców.

**Sieć kolejowa dla przewozów pasażerskich.** W ruchu międzynarodowym, Dolny Śląsk posiada bezpośrednie połączenia kolejowe z Berlinem i Wiedniem. Pociągi docierają także do Czech i na granicę ukraińską (Przemyśl). W ruchu krajowym dostępne są połączenia ekspresowe Pendolino do Warszawy, a także szereg pociągów do innych regionów kraju: Białegostoku, Bydgoszczy, Gdańska, Katowic, Kielc, Krakowa, Lublina, Łodzi, Olsztyna, Opola, Poznania, Rzeszowa, Szczecina i Zielonej Góry.

Dzięki znaczącym inwestycjom w kolejowe przewozy regionalne, na Dolnym Śląsku odnotowano największy w skali kraju wzrost liczby podróży dokonywanych koleją. Samorządowy przewoźnik Koleje Dolnośląskie dysponuje flotą nowoczesnych i klimatyzowanych pojazdów elektrycznych i spalinowych, które cieszą się uznaniem podróżnych. Pociągi regionalne kursują z prędkościami

dochodzącymi do 160 km/h. Pełen zakres sieci pasażerskich połączeń kolejowych w regionie prezentuje mapa 11<sup>6</sup>.

**Mapa 11. Dostępność kolejowych połączeń pasażerskich na Dolnym Śląsku.**



Źródło: Opracowanie IRT na podst. Dolnośląskiego Rozkładu Jazdy 2020/21.

Sieć i liczbę połączeń w ruchu regionalnym reguluje Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, przyjęty przez radnych Sejmiku Województwa Dolnośląskiego w 2014 r. Obecnie, w związku z procesem przejmowania kolejnych linii kolejowych przez województwo, powiązany z zamiarem uruchomienia na nich przewozów pasażerskich, Plan podlega aktualizacji.

Ruch pociągów regionalnych organizowany i finansowany jest przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego. W obszarach aglomeracyjnych połączenia regionalne wspierane są poprzez pociągi podmiejskie, współfinansowane przez samorządy lokalne.

<sup>6</sup> szczegółowe dane dotyczące ruchu pociągów pasażerskich na Dolnym Śląsku można znaleźć w Dolnośląskim Rozkładzie Jazdy, dostępnym pod adresem: <https://kolejedolnoslaskie.pl/rozkład-bilety/>

### 3.2.3. Potencjał transportu rowerowego cargo.

W stolicy Dolnego Śląska mobilność ludzi oraz płynność przepływu towarów napotyka na problem korków na drogach. Wrocław nie jest również wyjątkiem jeśli chodzi o złą jakość powietrza w Polsce. Dlatego też duże firmy logistyczne (np. DHL, GLS, etc.) inwestują w pojazdy zeroemisyjne, a także coraz śmielej w rynek dostaw rowerowych „ostatniej mili”.

We Wrocławiu od ponad 10 lat działa prężnie lokalna firma (Wrocławscy Kurierzy Rowerowi) świadcząca usługi doręczeń przesyłek oraz dostaw za pomocą rowerów cargo. Podobne inicjatywy powstają także w innych dolnośląskich miastach. Spotyka się to z coraz większym zainteresowaniem z uwagi na rosnącą troskę o czyste powietrze, modę na rower oraz tendencję ograniczania ruchu zmotoryzowanego w centrach miast.

Dostawy za pomocą rowerów i pojazdów wspomaganych elektrycznie stanowią już dziś realną konkurencję dla klasycznej logistyki, zwłaszcza w kontekście wprowadzania stref czystego transportu w miastach oraz obszarów poza obrębem ich centrum (dziś średni dystans dostawy rowerem to 5km). Dążenie do odkorkowania miast i eliminacji transportowych zanieczyszczeń powietrza idą w parze z rozwojem cyklologistyki na Dolnym Śląsku.

## Spis wykresów

Wykres 1 Liczba pasażerów korzystających z Portu Lotniczego Wrocław.....	4
Wykres 2 Masa towarów transportowanych z Portu Lotniczego Wrocław [t]. .....	7

## Spis map

Mapa 1. Sieć infrastruktury lotniczej na obszarze województwa dolnośląskiego. ....	3
Mapa 2. Siatka połączeń w rozkładzie lotów wiosna-lato 2021. ....	6
Mapa 3. Korytarze sieci bazowej TEN-T na terenie UE. ....	8
Mapa 4. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich. ....	10
Mapa 5. Symulacja dostępności czasowej do węzłów drogowych na autostradach i drogach ekspresowych. ....	11
Mapa 6. Docelowy układ dróg szybkiego ruchu w województwie dolnośląskim. ....	12
Mapa 7. Sieć czynnych linii kolejowych na Dolnym Śląsku. ....	13
Mapa 8. Dopuszczalne naciski pociągów towarowych na Dolnym Śląsku. ....	14
Mapa 9. Dopuszczalne prędkości pociągów towarowych na Dolnym Śląsku. ....	15
Mapa 10. Dopuszczalne długości pociągów towarowych na Dolnym Śląsku. ....	16
Mapa 11. Dostępność kolejowych połączeń pasażerskich na Dolnym Śląsku. ....	17