



REGIONALNY SYSTEM TRANSPORTU

(w ramach prac na planem zagospodarowania
przestrzennego województwa dolnośląskiego)

Styczeń 2017



OPRACOWANIE

Instytut Rozwoju Terytorialnego

ul. Dawida 1a

50-527 Wrocław

DYREKTOR

Maciej Zathey

ZASTĘPCY DYREKTORA

Magdalena Belof

Przemysław Malczewski

KOORDYNACJA OPRACOWANIA

Agnieszka Wałęga

AUTORZY

Konrad Giejsztor

Jakub Rosowski

Maciej Samulewicz

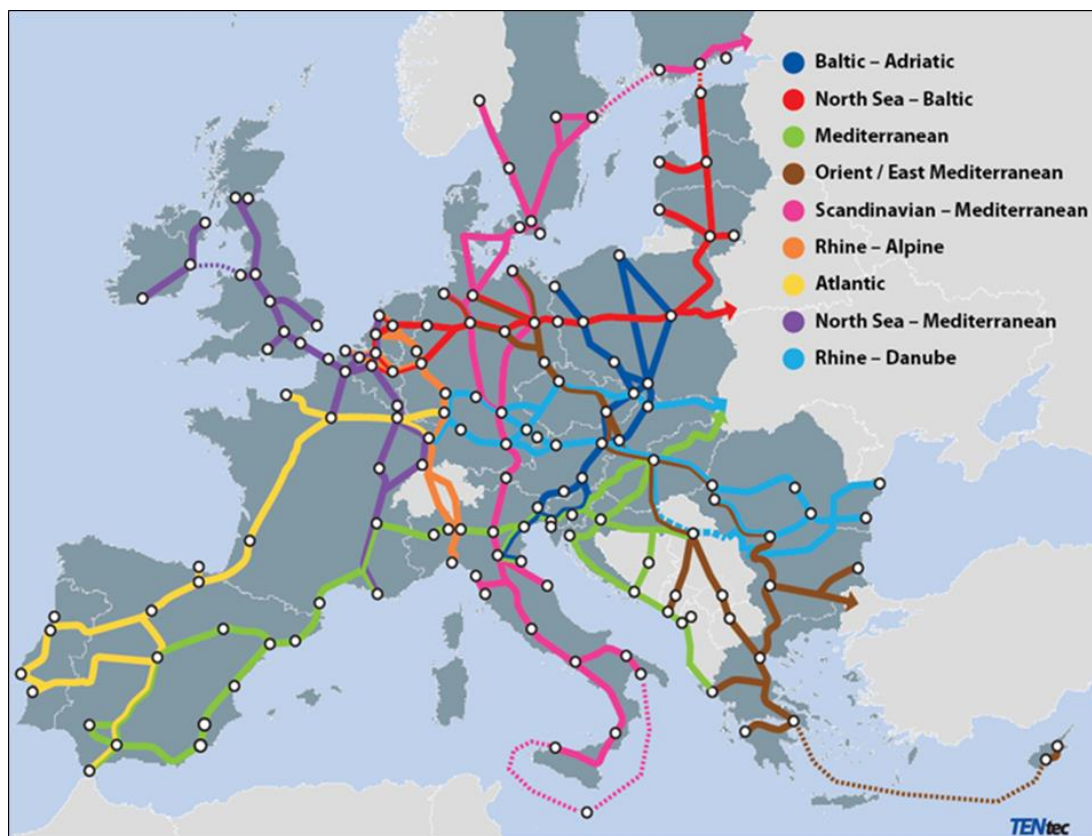


SIEĆ TEN-T ORAZ KORYTARZE SIECI BAZOWEJ

Transeuropejska Sieć Transportowa – TEN-T¹ jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. Sieć TEN-T posiada strukturę dwupoziomową w skład, której wchodzi sieć bazowa oraz kompleksowa. *Sieć kompleksowa* składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych transeuropejskiej sieci transportowej i jest identyfikowana i rozwijana dla zapewnienia zwiększonej dostępności i łączności wszystkich regionów Unii przy zapewnieniu optymalnej integracji różnych rodzajów transportu i ich interoperacyjności. Ukończenie sieci kompleksowej wyznaczono do 2050 r. *Sieć bazowa* składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne z punktu widzenia osiągnięcia celów rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Państwom członkowskim wyznaczono obowiązek rozwijania sieci bazowej do 2030 r. Spośród elementów sieci bazowej dla bardziej efektywnego jej wdrażania i przyspieszenia prac nad projektami infrastrukturalnymi o największej europejskiej wartości dodanej ustanowiono korytarze sieci bazowej TEN-T. Korytarze mają służyć koordynacji różnych projektów na szczeblu ponadnarodowym oraz przyczynić się do rozwoju infrastruktury sieci bazowej tak, aby rozwiązać problem wąskich gardeł, zintensyfikować połączenia transgraniczne oraz poprawić wydajność i zrównoważony charakter systemu transportowego. Zgodnie z zamierzeniami UE, korytarze sieci bazowej mają zostać wdrożone do 2030 roku. Przez obszar województwa dolnośląskiego przebiega korytarz Bałtyk – Adriatyk, który jest jednym z dziewięciu korytarzy ustanowionych na terenie UE, a w jego skład wchodzi jedno z najważniejszych transeuropejskich sieci drogowo - kolejowych.

¹ Kwestie przebiegu sieci TEN-T oraz korytarzy sieci bazowej uregulowane zostały w Rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE oraz 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającym instrument "Łącząc Europę", zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010.

Mapa 1. Korytarze sieci bazowej TEN-T na terenie UE



DROGOWA SIĘĆ TEN-T

W skład sieci bazowej wchodzi 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 (Rzęsnica)... 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 kompleksowej sieci TEN-T znalazły się autostrada A18 o przebiegu: (Berlin) granica państwa - Olszyna - A4 (Krzyżowa) oraz droga ekspresowa S5 o przebiegu: S7 (Ostróda) - A1 (Nowe Marzy) - Bydgoszcz - A2 (Poznań Wschód)... A2 (Poznań Zachód) - Leszno - A8 (Wrocław).



Mapa 2. Sieć drogowa kompleksowa i bazowa w TEN-T



KOLEJOWA SIĘĆ TEN-T

W ramach sieci TEN-T, uwzględniono linie kolejowe sieci bazowej w przewozach pasażerskich i towarowych przebiegające przez obszar województwa dolnośląskiego, do których należą linie E30 (Zgorzelec – Węgliniec – Legnica – Wrocław – Opole), E-59 (Szczecin - Poznań – Wrocław – Opole) oraz CE30 (Horka/Bielawa Dolna – Węgliniec – Legnica – Wrocław – Opole Groszowice). Uzupełnieniem sieci bazowej są linie kolejowe CE 59 (Szczecin – Zielona Góra – Wrocław) oraz C 59/2 (Wrocław – Międzyzlesie/Lichkov), będące w sieci kompleksowej. Ponadto kolejową sieć TEN-T w regionie uzupełnia

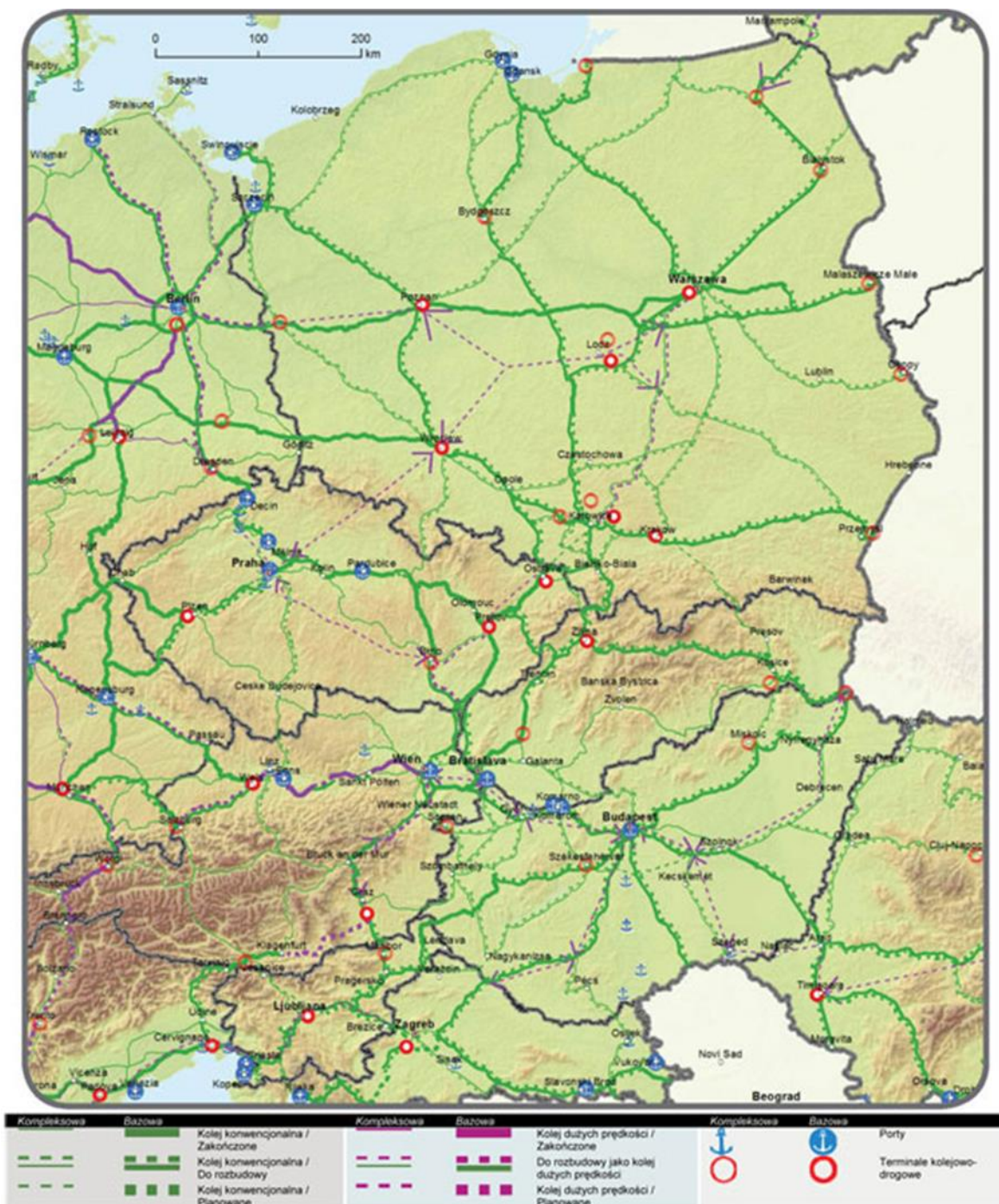
planowana kolej dużych prędkości (KDP) tzn. „Y” relacji Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław oraz jego wydłużenie w kierunku Pragi.

Mapa 3. Sieć kolejowa kompleksowa i bazowa (pasażerska) w TEN-T





Mapa 4. Sieć kolejowa kompleksowa i bazowa (towarowa) w TEN-T



DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA WROCŁAWIA JAKO WĘZŁA MIEJSKIEGO NA SIECI TEN-T

Ponadto w rozporządzeniach dotyczących sieci TEN-T wskazane zostały tzn. „węzły miejskie”. Zgodnie z definicją węzeł miejski oznacza **obszar miejski**, gdzie infrastruktura transportowa transeuropejskiej sieci transportowej, jak na przykład porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, platformy logistyczne oraz terminale towarowe znajdujące się na obszarach miejskich lub w ich okolicy, są połączone z innymi częściami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego. W województwie dolnośląskim funkcję węzła miejskiego pełni Wrocław, który jest jednym z ośmiu polskich miast zidentyfikowanych jako węzły miejskie na sieci bazowej TEN-T.

Do drogowej sieci TEN-T w węźle miejskim Wrocław zakwalifikowano autostradę A4, Autostradową Obwodnicę Wrocławia (AOW/A8) oraz dalej w kierunku Łodzi drogę ekspresową S8. W skład sieci TEN-T w aglomeracji wrocławskiej wchodzi również biegnąca na północ od AOW droga ekspresowa S5, która obecnie jest w trakcie realizacji.

Kolejową sieć bazową TEN-T w węźle miejskim Wrocław tworzą odcinki wchodzące w skład magistrali E 30/C-E 30 w relacji Zgorzelec – Opola. Ponadto sieć bazowa oparta jest na odcinku magistrali E 59 w kierunku Poznania, wraz z linią obwodową nr 349 (Święta Katarzyna - Wrocław Kuźniki) i zespołem łącznic w ramach węzła. Sieć kolejową TEN-T w obszarze aglomeracji wrocławskiej uzupełniają pozostałe odcinki należące do magistrali E 59/C-E 59 (linia nr 273 w kierunku Szczecina oraz 276 w kierunku Międzyzlesia).

Poza infrastrukturą liniową węzeł miejski charakteryzuje się odpowiednim wyposażeniem w obiekty infrastruktury punktowej. Kluczowymi elementami infrastruktury punktowej w aglomeracji wrocławskiej są Port Lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika zlokalizowany około 10 km od centrum miasta oraz dwa terminale kontenerowe. Jest to terminal Schavemaker zlokalizowany w Kątach Wrocławskich oraz terminal PCC Brzeg Dolny. Do niedawna na terenie Wrocławia funkcjonował również otwarty w 2008 r. terminal kontenerowy POLZUG zlokalizowany przy ul. Krakowskiej, został on jednak zamknięty.

Wrocław jest węzłem miejskim, w którym ukończono większość autostrad i dróg ekspresowych będących elementami sieci TEN-T. W budowie znajduje się ostatni z elementów tj. wyście drogę ekspresowej S5 w kierunku Poznania. Istotnym projektem, który w obecnej chwili nie został ujęty w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) jest przebudowa autostrady A4 na odc. Wrocław – Krzyżowa polegająca na dobudowie trzeciego pasa ruchu. Z uwagi na nieustanny wzrost ruchu i planowane oddanie do użytku z końcem 2018 r. drogi ekspresowej S3 (Nowa Sól – Legnica) można zakładać problem polegający na wyczerpywaniu się przepustowości w okresach szczytowych na ww. odcinku. W zakresie infrastruktury kolejowej kluczowymi inwestycjami wpływającymi na poprawę dostępności Wrocławia jest planowana modernizacja linii C-E 30 na odc. Wrocław Brochów – Jelcz – Opole Groszowice oraz C-E 59 na odc. Wrocław - Głogów. W perspektywie zwiększającego się ruchu pociągów pasażerskich w ramach przewozów aglomeracyjnych szczególnie w kierunku Oławy, Jelcza – Laskowic może dojść do sytuacji braku możliwości wyjazdu pociągów towarowych w kierunku wschodnim. Ponadto niezbędnym jest poprawa przepustowości Wrocławskiego Węzła Kolejowego z uwagi na coraz gęstszą siatkę połączeń, planowane wznowienie ruchu regionalnego na rewitalizowanych liniach oraz planowane uruchamianie pociągów w ruchu aglomeracyjnym.



Niestety z uwagi na słabe warunki wodne oraz zbyt niską klasę żeglowności brak jest uwzględnienia Odrzańskiej Drogi Wodnej E 30 w ramach infrastruktury TEN-T (min. IV klasa żeglowności, przy głębokości tranzytowej na szlaku min. 2,5 m). Na chwilę obecną ODW na obszarze Wrocławskiego Węzła Wodnego posiada jedynie III klasę żeglowności, będąc całkowicie skanalizowana oraz posiadając kanał żeglugowy. Zaznaczyć należy, że w 2017 r. ratyfikowano Porozumienie AGN mające na celu rozwój międzynarodowych dróg wodnych w Europie, zobowiązując Polskę do dostosowania naszych głównych dróg wodnych do co najmniej IV klasy żeglowności. Ponadto porozumienie wskazuje również dziesięć lokalizacji portów śródlądowych o międzynarodowym znaczeniu, w tym również port śródlądowy we Wrocławiu.

DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA

Wrocław jako ważny węzeł komunikacyjny posiada linie komunikacyjne zapewniające bezpośrednie połączenia ze wszystkimi stolicami województw, większością miast subregionalnych i wieloma ważnymi ośrodkami miejskimi w Europie. Ilość połączeń stanowi wskaźnik związków Wrocławia i Dolnego Śląska z poszczególnymi miastami.

W ujęciu krajowym najsilniejsze powiązanie występuje pomiędzy Wrocławiem a Opolem, gdzie jest 60 par kursów na dobę w tym 40 kolejowych. Bardzo silne powiązania istnieją również z Krakowem (45 kursów) i Katowicami (40 kursów) i Warszawą (37 kursów w tym 9 lotniczych) w większości są one realizowane autobusami. Silne powiązania są z: Rzeszowem (29 kursów głównie autobusowych), Poznaniem (28 kursów głównie kolejowych), Leszmem (26 kursów głównie kolejowych), Częstochową (18 kursów głównie kolejowych), Łodzią (17 kursów głównie autobusowych), Ostrowem Wielkopolskim (17 kursów głównie kolejowych), Zieloną Górą (16 kursów głównie kolejowych), Tarnowem (14 kursów głównie kolejowych), Kędzierzynom-Koźlem (13 kursów głównie kolejowych), Przemyślem (12 kursów głównie kolejowych), Piotrkowem Trybunalskim (11 kursów głównie autobusowych), Kaliszem (11 kursów głównie kolejowych), Bydgoszczą (10 kursów głównie kolejowych), Szczecinem (9 kursów głównie kolejowych), Gniezmem (9 kursów głównie kolejowych), Bełchatowem (9 kursów autobusowych), Gdańskiem (8 kursów głównie kolejowych), Lublinem (8 kursów głównie autobusowych), Radomiem (8 kursów w tym jeden lotniczy i dwa kolejowe) i Inowrocławiem (8 kursów kolejowych). Kilka połączeń w ciągu doby realizowanych jest do Stargardu (6 kursów kolejowych), Tczewa (6 kursów kolejowych), Kielc (5 kursów głównie autobusowych), Białegostoku (4 kursy głównie kolejowe), Konina (4 kursy głównie autobusowe), Raciborza (4 kursy głównie kolejowe), Tomaszowa Mazowieckiego (4 kursy autobusowe), Gorzowa Wielkopolskiego (3 kursy głównie autobusowe), Piły (3 kursy głównie kolejowe), Słupska (3 kursy głównie kolejowe), Rybnika (3 kursy głównie autobusowe) a także po dwa kursy do Ełku, Koszalina, Płocka, Włocławka i Zamościa. Pojedyncze kursy wiążą Wrocław z takimi miastami jak: Bielsko-Biała, Chełm, Łomża, Olsztyn, Ostrołęka, Ostrowiec Świętokrzyski, Stalowa Wola, Suwałki, Toruń.

Połączenia międzynarodowe Wrocławia często ograniczają się do jednego lub kilku kursów na dobę. W przypadku transportu lotniczego jest to naturalny stan rzeczy, że loty regularne odbywają się w wybrane dni tygodnia, a loty czarterowe w sezonie turystycznym. Natomiast w przypadku transportu autobusowego i kolejowego za istotne dla miasta powiązania można uznać wyłącznie te realizowane przynajmniej we wszystkie dni robocze.

Najsilniejsze regularne lotnicze powiązania w ujęciu międzynarodowym Wrocław posiada z Londynem, Frankfurtem nad Menem i Monachium codziennie realizowane są po 3 loty do tych miast. Regularne

połączenia lotnicze są ponadto do takich miast jak: Barcelona, Belfast, Birmingham, Bolonia, Bristol, Cork, Dortmund, Dublin, Düsseldorf, Eindhoven, Glasgow, Kijów, Kopenhaga, Liverpool, Madryt, Manchester, Mediolan, Newcastle, Nottingham, Oslo, Paryż, Rzym, Santa Cruz de Tenerife, Sheffield, Sztokholm i Valletta. Regularne połączenia kolejowe realizowane są wyłącznie Drezna (3 kursy) i Lwowa (1 kurs). Pozostałe istotne połączenia zapewnione są poprzez linie autobusowe. Najsilniejsze powiązania istnieją z miastami: Lwów (18 kursów), Berlin (10 kursów), Praga (8 kursów), Czerniowce (5 kursów), Iwano-Frankiwnsk (5 kursów), Tarnopol (5 kursów), Kijów (4 kursy), Równe (4 kursy) i Żytomierz (4 kursy). Dwa kursy autobusów na dobę łączą Wrocław z: Brnem, Chmielnickim, Groningen, Hradecem Kralove, Ostrawą i Wiedniem. Jeden codzienny kurs zapewnia połączenie z miastami: Amsterdam, Avignon, Berma, Budapeszt, Chersoń, Grodno, Hamburg, Liberec, Lida, Mediolan, Mińsk, Monachium, Ołomuniec, Winnica, Zurich.

Miasta na prawach powiatu powinny silnie ze sobą kooperować. Przejawiać się to powinno dobrą ofertą transportu publicznego pomiędzy nimi oraz atrakcyjnym czasem dojazdu. Pomiedzy Wrocławiem a Wałbrzychem w dzień roboczy kursują 22 pary pociągów a średni czas podróży wynosi około 60 min. Pomiedzy tymi miastami nie są realizowane bezpośrednie połączenia autobusowe. Pomiedzy Wrocławiem a Legnicą w dzień roboczy kursuje 27 par pociągów i 3 pary autobusów. Średni czas dojazdu pomiedzy centrami tych miast wynosi kolejną średnio 56 min a autobusem 88 minut. Pomiedzy Wrocławiem a Jelenią Górą w dzień roboczy dostępne jest 17 par pociągów oraz 15 par kursów autobusów. Średni czas dojazdu pomiedzy tymi miastami wynosi pociągiem 117 minut a autobusem 125 minut. Pomiedzy Wałbrzychem a Legnicą nie ma bezpośrednich połączeń kolejowych podróży muszą przesiadać się w Jaworzynie Śl.. Dostępne są za to 3 pary kursów realizowanych autobusami, którymi średni czas podróży wynosi 98 min. Pomiedzy Wałbrzychem a Jelenią Górą dostępne jest w dzień roboczy 17 par pociągów i jedna para autobusów. Wszystkie dostępne połączenia kolejowe prowadzą z Jeleniej Góry do Wałbrzycha biegną dalej do Wrocławia. Średni czas podróży pomiedzy centrami tych miast wynosi pociągiem 65 min. a autobusem 105 min. Pomiedzy Legnicą a Jelenią Górą nie ma bezpośrednich połączeń kolejowych, a podróż tym środkiem transportu wiąże się z przesiadkami i znacznym nadłożeniem drogi względem najkrótszych ciągów drogowych. Połączenia pomiedzy tymi ośrodkami zapewnia 7 par kursów autobusów, których średni czas przejazdu wynosi 86 minut.

Ponadlokalne ośrodki poza połączeniami wewnątrz województwa oddziałują również z ośrodkami ponadlokalnymi w regionach ościennych. Jednym z czynników wskazujących na siłę oddziaływań jest liczba bezpośrednich połączeń transportu zbiorowego. Ośrodkami z największą liczbą takich połączeń jest Głogów oraz zespoły miast Zgorzelec/Görlitz i Kudowa-Zdrój/Náchod. Głogów posiada silne powiązania z Leszmem realizowane poprzez 24 kursy autobusów na dobę, Nową Solą poprzez 11 kursów pociągów i 11 kursów autobusów. Dodatkowo istnieje powiązanie z Opolem (3 kursy w tym 2 kolejowe) i jedno połączenie autobusowe z Żarami i Żaganiem. Zgorzelec posiada bardzo silne powiązanie w ramach zespołu miejskiego z Görlitz realizowane poprzez 12 kursów pociągów i tyle samo kursów autobusów komunikacji miejskiej. Dodatkowo istnieją powiązania z Libercem 3 kursy realizowane autobusami, Żarami 3 kursy realizowane pociągami i jeden kurs realizowany pociągiem do Żagania. Zespół miast Kudowa-Zdrój/Náchod posiada najlepsze skomunikowanie z Hradcem Kralowe realizowane z dworca w Náchodzie poprzez 13 kursów autobusów i 2 pociągów. Z Kudowy-Zdrój realizowane są bezpośrednie kursy autobusów do Nysy (2 na dobę), Nowej Soli (2 na dobę) i Opola (1 na dobę). Pozostałe ośrodki posiadają słabsze powiązania zewnętrzne. Wałbrzych posiada bezpośrednie połączenia z Opolem i Ostrowem Wlkp. (3 pociągi na dobę), Nową Solą (2 autobusy na dobę) i 1 pociąg do Leszna. Legnica posiada bezpośrednie połączenia z Żarami i Żaganiem (5 pociągów na dobę), Görlitz



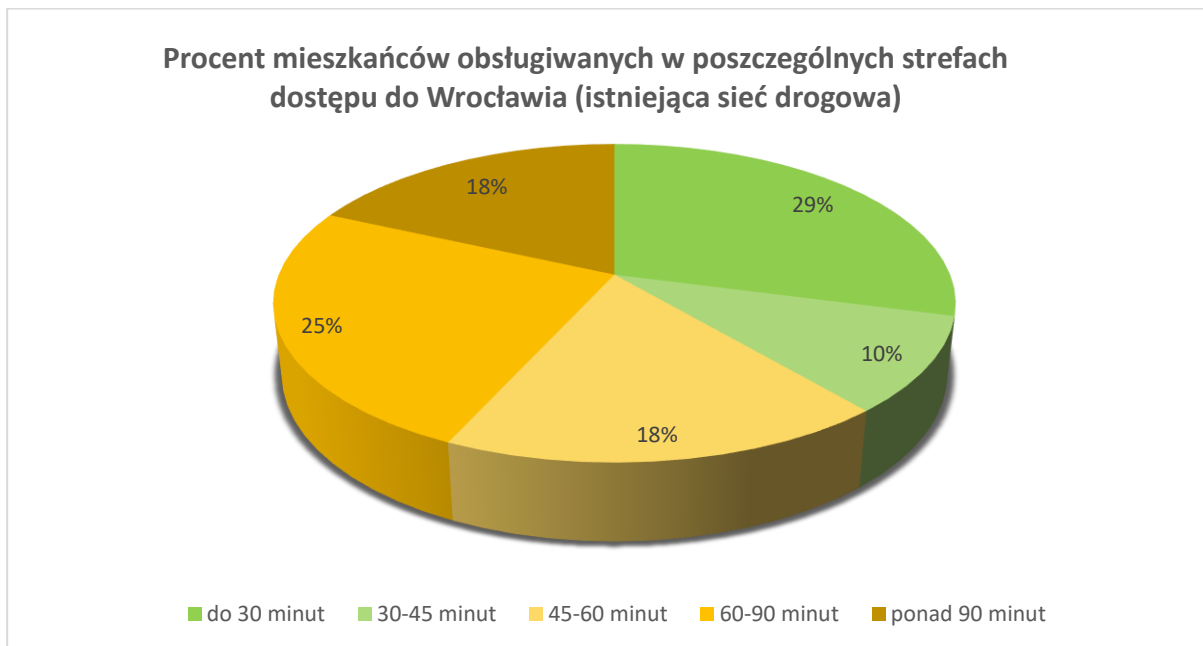
(3 pociągi na dobę), Nową Solą (3 autobusy na dobę), Opolem (1 autobus i 1 pociąg na dobę) oraz do Leszna (1 autobus na dobę). Jelenia Góra posiada bezpośrednie połączenia z Görlitz (5 pociągów na dobę), Opolem i Ostrowem Wlkp. (3 pociągi na dobę), Nową Solą (3 autobusy na dobę), Leszmem (1 autobus i 1 pociąg na dobę), i Żarami (1 pociąg na dobę). Lubin posiada bezpośrednie połączenia wyłącznie autobusowe z: Nową Solą (8 na dobę), Leszmem i Opolem (2 na dobę). Świdnica nie posiada żadnych powiązań z zewnętrznymi ośrodkami o charakterze ponadlokalnym. Polkowice posiadają bezpośrednie połączenia wyłącznie autobusowe z: Nową Solą (9 na dobę), Opolem (3 na dobę) oraz Leszmem (2 na dobę). Bolesławiec posiada bezpośrednie połączenia z Görlitz (3 pociągów na dobę), Nową Solą (4 autobusy na dobę) i Opolem (1 pociąg na dobę). Kłodzko posiada bezpośrednie połączenia z Nysą (4 autobusy na dobę), Opolem (3 autobusy na dobę) Leszmem (2 pociąg na dobę) i Opolem (2 autobusy na dobę).

DROGOWA DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA

Dostępność czasowa została przeanalizowana na podstawie sieciowej bazy danych w województwie dolnośląskim obejmującej drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe. Drogom zostały przypisane dopuszczalne prędkości na ww. sieci. Przeprowadzono analizy dotyczące dostępności czasowej do stolicy województwa dolnośląskiego – Wrocławia oraz zbiorczo do wszystkich pozostałych miast, które zamieszkuje ponad 50 tysięcy mieszkańców i do Polkowic, które pomimo tego, że ich liczba mieszkańców jest mniejsza od 50 tys., są ośrodkiem subregionalnym. Miasta te zostały uznane za główne generatory ruchu, w których oprócz dużej liczby miejsc pracy znajdują się także min. usługi o charakterze ponadlokalnym. Przeprowadzono także prognozę dostępności czasowej na podstawie sieci drogowej z uwzględnieniem najważniejszych planowanych krajowych inwestycji drogowych takich jak droga ekspresowa S3 Nowa Sól - Legnica – Bolków – Lubawka, droga ekspresowa S5 Wrocław – Korzeńsko oraz obwodnice Kłodzka, Bolkowa i Wałbrzycha.

DROGOWA DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA DO WROCŁAWIA NA ISTNIEJĄCEJ SIECI

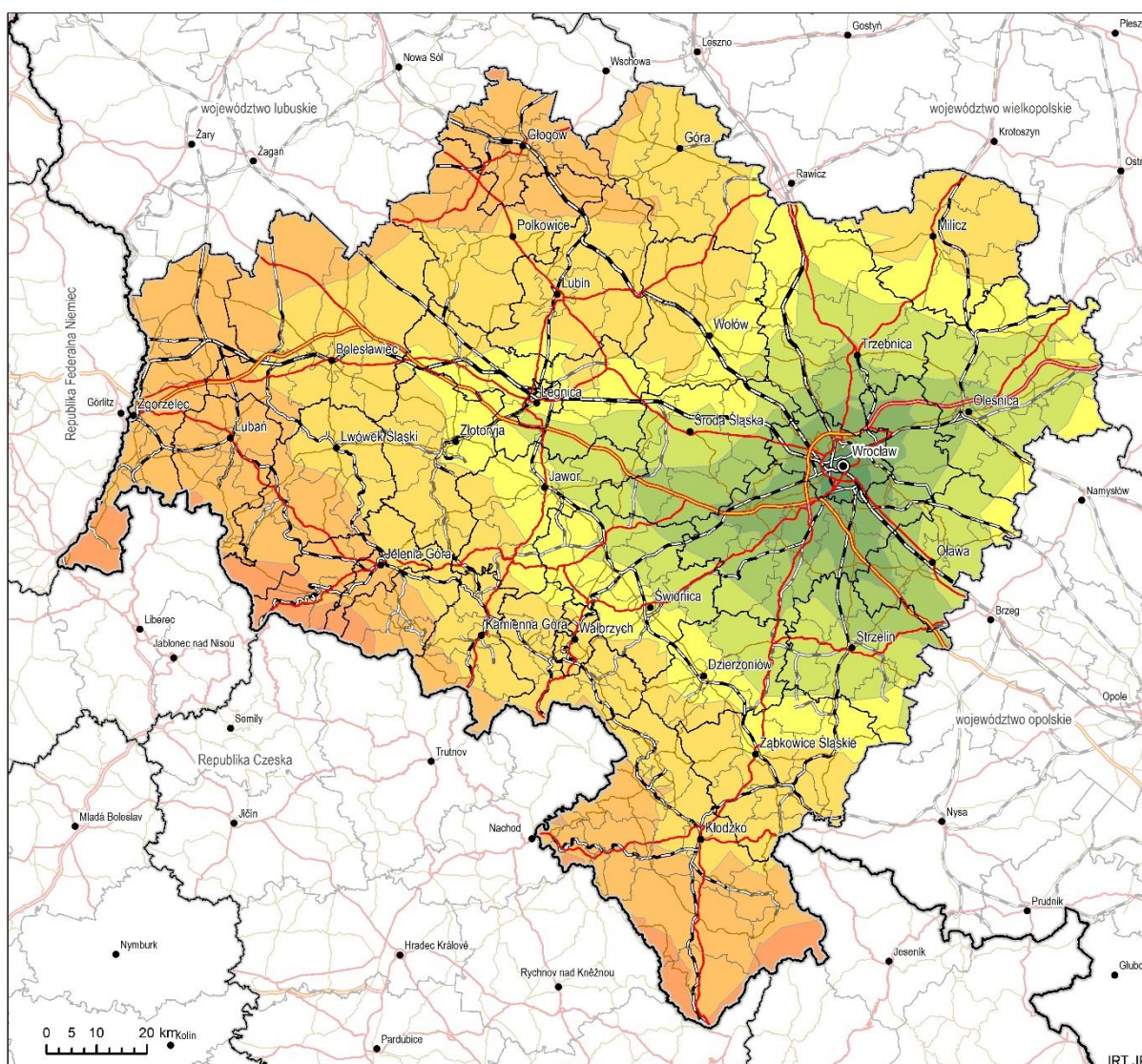
Przeanalizowane zostały powiązania drogowe obszaru województwa ze stolicą województwa dolnośląskiego - Wrocławiem. Najlepszą dostępnością do ośrodka wojewódzkiego cechują się obszary zlokalizowane w sąsiedztwie autostrad A4 i A8 oraz drogi ekspresowej S8. Szczególnie zauważalna jest dobra dostępność transportowa węzła dróg DK94 i A4 „Krzywa”, który pomimo dalekiej odległości od Wrocławia (104 km) charakteryzuje się bardzo dobrymi parametrami dostępności i można do niego dojechać w czasie około 60 minut. Najgorszą dostępnością do stolicy Dolnego Śląska cechują się obszary górskie w okolicach Jeleniej Góry i Kłodzka oraz okolice Bogatyni. Należy jednak podkreślić, że zła dostępność Bogatyni do Wrocławia nie wynika z braku dróg wysokiej klasy w pobliżu tego miasta lecz z dużej odległości dzielącej te miasta (195 km). Łącznie w czasie ponad 90 minut od Wrocławia zlokalizowanych jest 27 miast regionu, a najważniejsze z nich to Bogatynia, Głogów, Jelenia Góra, Lubań czy Zgorzelec. W czasie większym jak 60 minut od Wrocławia mieszka aż 43% ludności województwa dolnośląskiego. W regionie jest zauważalny deficyt połączeń drogami wysokiej klasy technicznej na kierunku północ-południe.



Wykres 1. Procent mieszkańców obsługiwanych w poszczególnych strefach dostępu do Wrocławia (sieć istniejąca)



Mapa 5. Dostępność czasowa do Wrocławia na istniejącej sieci drogowej



Oznaczenia

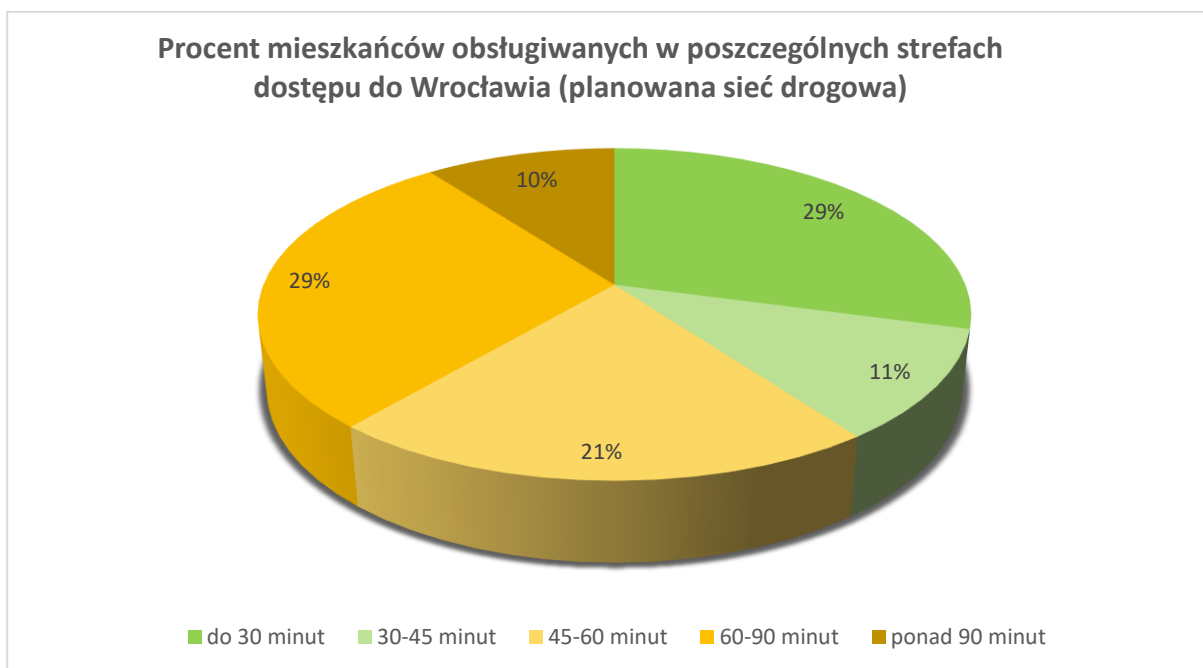
- siedziby województw
- siedziby powiatów
- ▭ granice państw
- ▭ granice województw
- ▭ granice powiatów
- ▭ granice gmin
- autostrady
- drogi ekspresowe
- drogi krajowe pozostałe
- drogi wojewódzkie
- linie kolejowe magistralne
- linie kolejowe pozostałe
- linie kolejowe nieczynne

Dostępność czasowa do Wrocławia (drogi istniejące):

- do 10 min.
- 10 - 20 min.
- 20 - 30 min.
- 30 - 45 min.
- 45 - 60 min.
- 60 - 90 min.
- 90 - 120 min.
- 120 - 150 min.
- ponad 150 min.

PROGNOZOWANA DROGOWA DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA DO WROCŁAWIA NA PLANOWANEJ SIECI

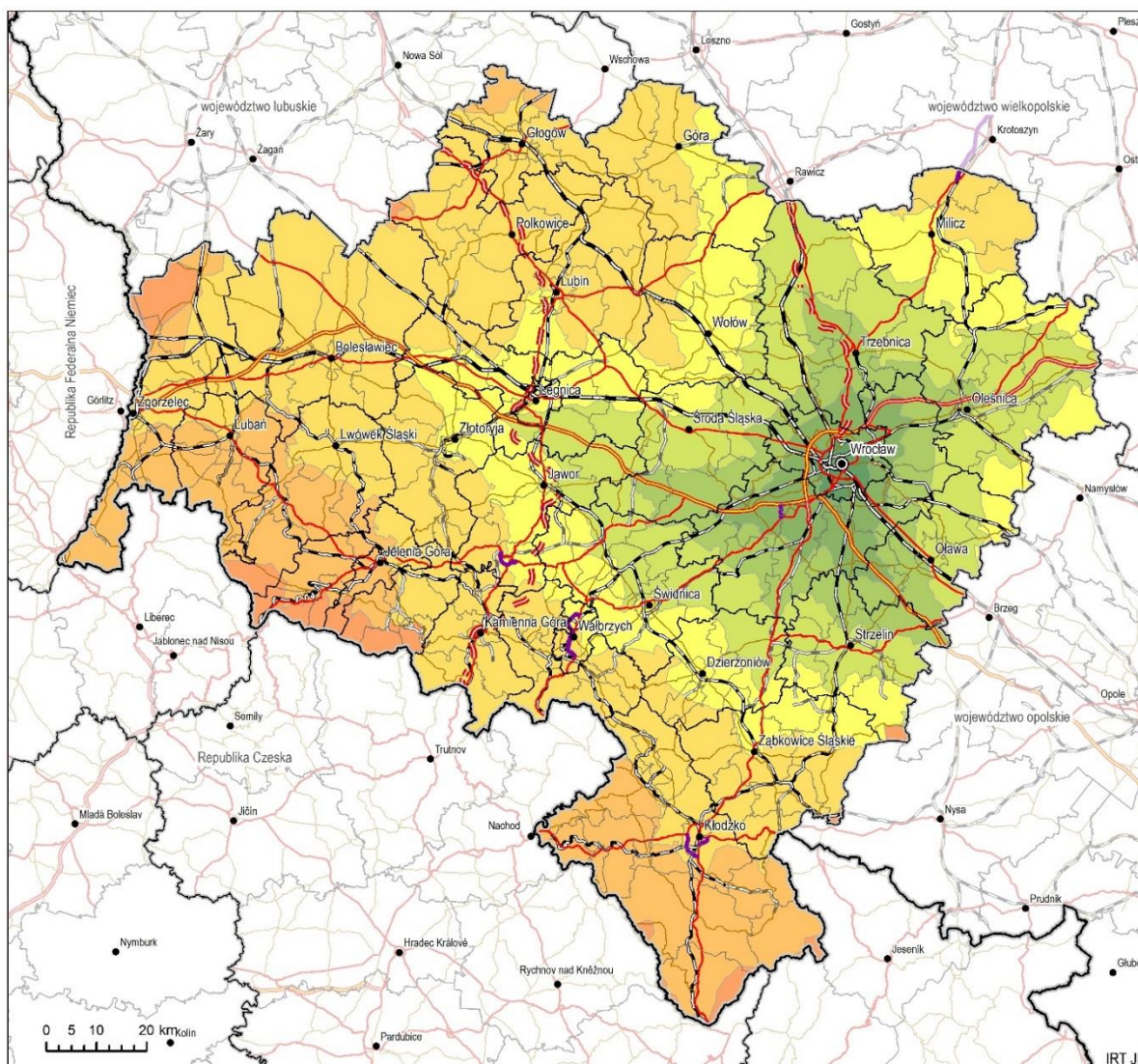
Przeprowadzono prognozę dostępności transportowej po zrealizowaniu najważniejszych inwestycji drogowych na Dolnym Śląsku. Znaczną poprawę dostępności można zaobserwować przede wszystkim na osi północ-południe. Zauważalna jest poprawa dostępności w ciągu drogi S3 w linii od Głogowa do Kamiennej Góry, co ciekawe widać też poprawę dostępności w kierunku Zgorzelca. Efekt wprowadzenia do symulacji drogi S5 można zaobserwować przede wszystkim w okolicach Milicza czy Żmigrodu. Zdecydowanie na budowie omawianej drogi zyskuje Góra, dzięki czemu zyskuje możliwość dojazdu do Wrocławia w przedziale pomiędzy 45 a 60 minut, a nie 60-90 minut jak ma to miejsce obecnie. Warte wyróżnienia jest poprawa dostępności w kierunku Wałbrzycha i Świdnicy, co prawda miasta te nadal znajdują się w tych samych strefach co przed symulacją, ale poprawa dostępności na osi z Wrocławia w kierunku tych miast jest zauważalna i należy ją podkreślić. Niestety jedne z najbardziej zmarginalizowanych obszarów Dolnego Śląska, jak Kotlina Kłodzka i Kotlina Jeleniogórska według prognozy nie zyskają na ukończeniu realizowanych inwestycji i nadal będą borykały się ze słabą dostępnością czasową do miasta wojewódzkiego. Według prognozy, w czasie większym jak 60 minut od Wrocławia będzie mieszkało 39% ludności województwa i pomimo jak wydaje się tylko +4% poprawy w stosunku do stanu obecnego, w rzeczywistości stanowi to poprawę dostępności aż dla około 125 tys. mieszkańców. Pozostałe inwestycje (poza S3 i S5) nie przynoszą tak wielkich zmian w dostępności czasowej w ujęciu regionalnym, a przynoszą korzyści w skali lokalnej i wpływają na przykład na poprawę bezpieczeństwa (obwodnica Kłodzka).



Wykres 2. Procent mieszkańców obsługiwanych w poszczególnych strefach dostępu do Wrocławia (sieć planowana)



Mapa 6. Dostępność czasowa do Wrocławia na planowanej sieci drogowej



Oznaczenia

- siedziby województw
- siedziby powiatów
- ▭ granice państw
- ▭ granice województw
- ▭ granice powiatów
- ▭ granice gmin
- autostrady
- drogi ekspresowe
- drogi krajowe pozostałe
- drogi wojewódzkie
- linie kolejowe magistralne
- linie kolejowe pozostałe
- linie kolejowe nieczynne

Dostępność czasowa do Wrocławia (drogi planowane):

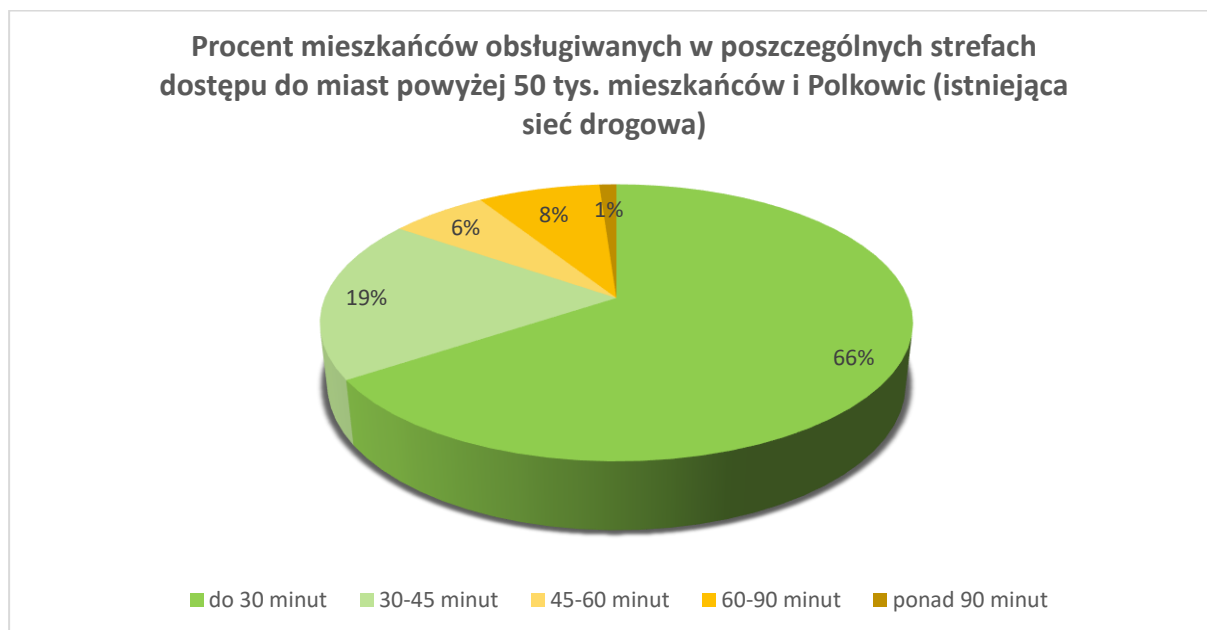
- planowane drogi ekspresowe
- pozostałe planowane drogi krajowe
- do 10 min.
- 10 - 20 min.
- 20 - 30 min.
- 30 - 45 min.
- 45 - 60 min.
- 60 - 90 min.
- 90 - 120 min.
- 120 - 150 min.
- ponad 150 min.

DROGOWA DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA DO GŁÓWNYCH MIAST DOLNEGO ŚLĄSKA NA ISTNIEJĄCEJ SIECI

Przeanalizowano także drogową dostępność czasową do głównych miast regionu jako tych, które są największymi generatorami ruchu. Za główne miasta uznano oprócz Wrocławia, te których liczba ludności jest większa od 50 tys. oraz Polkowice jako wyróżniający się ośrodek gospodarczy. Wśród nich znalazło się łącznie 8 miast:

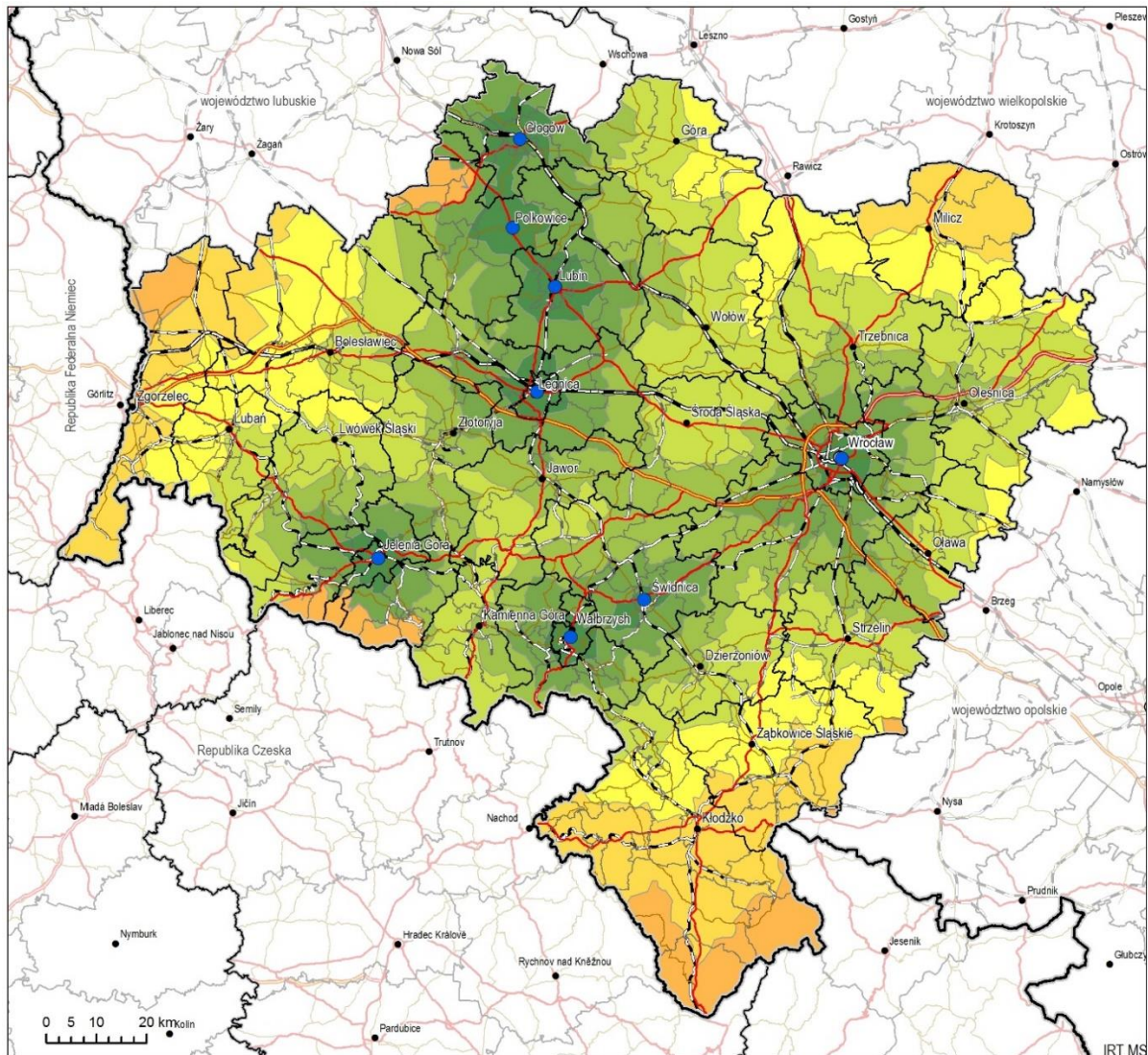
- Wrocław (634 487 mieszkańców),
- Wałbrzych (119 955 mieszkańców),
- Legnica (101 992 mieszkańców),
- Jelenia Góra (83 097 mieszkańców),
- Lubin (74 328 mieszkańców),
- Głogów (69 608 mieszkańców),
- Świdnica (59 002 mieszkańców),
- Polkowice (22 279 mieszkańców).

Można zaobserwować, że rozmieszczenie głównych ośrodków jest równomierne i zapewnia dużej części regionu dobrą dostępność do tego typu miast. Po raz kolejny należy podkreślić bardzo dużą rolę autostrady A4, która przyczynia się do wzrostu dobrej dostępności czasowej w układzie równoleżnikowym. Najgorszą sytuację zanotowano, podobnie jak w przypadku badania dostępności do Wrocławia w Kotlinie Kłodzkiej. Sytuacja ta spowodowana jest różnymi czynnikami, do których na pewno należy zaliczyć górzyste ukształtowanie terenu, brak połączenia drogą wysokiej klasy w układzie południkowym jak i brak silnego ośrodka miejskiego w bliskiej odległości. Kolejnym obszarem o słabej dostępności do głównych ośrodków miejskich są okolice Zgorzelca i Bogatyni (Worek Turossowski), których mieszkańcy potrzebują czasu 60-90 minut aby dostać się do najbliższego dużego miasta. W tym wypadku należy podkreślić, że zła dostępność tych obszarów nie wynika z braku dróg o wysokiej klasie (do Zgorzelca wiedzie autostrada A4). Przyczyną jest skrajne położenie geograficzne w odniesieniu do regionu oraz brak ośrodka o charakterze subregionalnym w bliskiej odległości. Złą dostępność zanotowano także w Borach Dolnośląskich co wynika z tego, że sieć dróg w tym obszarze jest bardzo uboga, ale obszar ten nie jest zamieszany przez wielu ludzi, nie należy więc oceniać tej sytuacji jako poważnej marginalizacji tej części województwa. Dostępność w przedziale 60 – 90 minut zanotowano także w okolicach Milicza. Należy jednak przypuszczać, że sytuacja w tej strefie ulegnie znacznej poprawie po zrealizowaniu dolnośląskiego odcinka drogi ekspresowej S5. Oczywista jest także zła dostępność obszaru, w którym zlokalizowane są Karkonosze, gdzie nie ma żadnych dróg. Dobrą dostępnością do miast subregionalnych jest dostępność nie większa jak 30 minut. Ponad 30 minut na dojazd do tego typu ośrodków potrzebuje obecnie 34% mieszkańców województwa dolnośląskiego.



Wykres 3. Procent mieszkańców obsługiwanych w poszczególnych strefach dostępu do ośrodków ponadlokalnych (sieć istniejąca)

Mapa 7. Dostępność czasowa do głównych ośrodków miejskich województwa dolnośląskiego na istniejącej sieci drogowej



Oznaczenia

- siedziby województw
- siedziby powiatów
- ▭ granice państw
- ▭ granice województw
- ▭ granice powiatów
- ▭ granice gmin
- ośrodki ponadlokalne
- autostrady
- drogi ekspresowe
- drogi krajowe pozostałe
- drogi wojewódzkie
- linie kolejowe magistralne
- linie kolejowe pozostałe
- linie kolejowe nieczynne

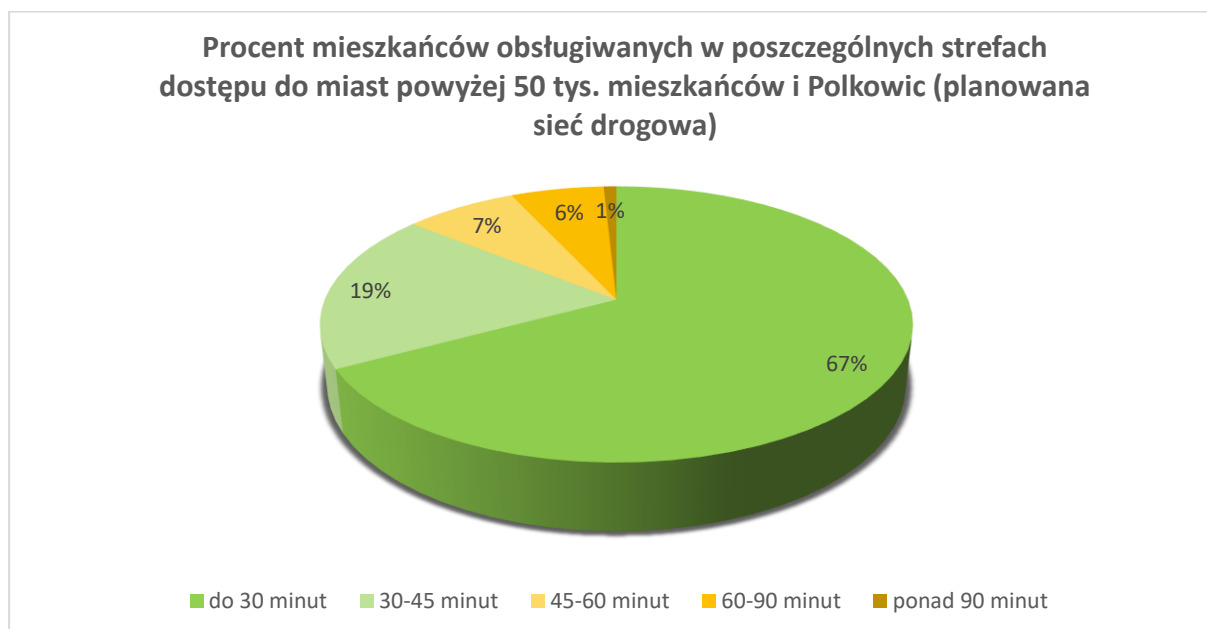
Dostępność czasowa do ośrodków ponadlokalnych (sieć istniejąca):

- do 10 min.
- 10 - 20 min.
- 20 - 30 min.
- 30 - 45 min.
- 45 - 60 min.
- 60 - 90 min.
- 90 - 120 min.
- 120 - 150 min.
- ponad 150 min.



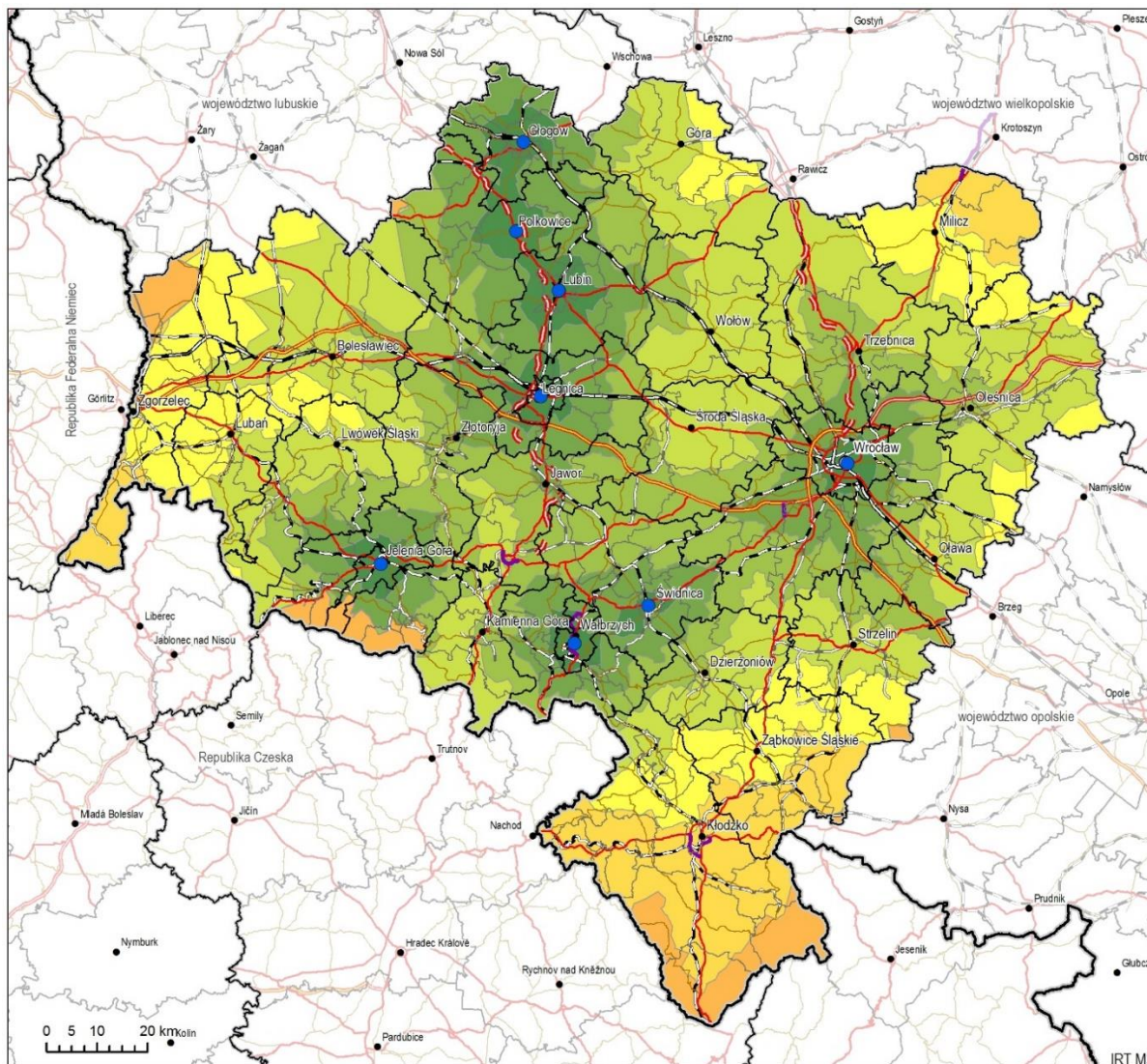
DROGOWA DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA DO GŁÓWNYCH MIAST DOLNEGO ŚLĄSKA NA PLANOWANEJ SIECI

Po przeprowadzeniu symulacji dostępności czasowej na planowanej sieci drogowej w województwie dolnośląskim największe zmiany można zauważyć na osi północ-południe. Jest to spowodowane głównie efektem budowy dróg ekspresowych S3 i S5. Zauważalna jest również znaczna poprawa dostępności w kierunku zachodnim, w szczególności Borów Dolnośląskich oraz okolic Bolesławca i Zgorzelca. Znaczną poprawę widać także w kierunku północnym od Wrocławia (powiat trzebnicki i milicki). Niewielkie zmiany w stosunku do stanu istniejącego zanotowano w Kotlinie Kłodzkiej, która po zrealizowaniu planowanych inwestycji nadal stanowi obszar marginalizacji względem głównych ośrodków województwa dolnośląskiego. Na podstawie dostępnych obecnie informacji trudno określić jaki wpływ na ten stan będzie miała planowana przebudowa DK8 w relacji Wrocław – Kłodzko. W zakresie liczby ludności posiadającej dobrą dostępność do ośrodków subregionalnych w stosunku do stanu obecnego niewiele się zmieniło. Liczba mieszkańców województwa w zasięgu dobrej dostępności zwiększyła się tylko o 1%.



Wykres 4. Procent mieszkańców obsługiwanych w poszczególnych strefach dostępu do ośrodków ponadlokalnych (sieć planowana)

Mapa 8. Dostępność czasowa do głównych ośrodków miejskich województwa dolnośląskiego na planowanej sieci drogowej



Oznaczenia

- siedziby województw
- siedziby powiatów
- ▭ granice państw
- ▭ granice wojewódzkie
- ▭ granice powiatów
- ▭ granice gmin
- ośrodki ponadlokalne
- autostrady
- drogi ekspresowe
- drogi krajowe pozostałe
- drogi wojewódzkie
- linie kolejowe magistralne
- linie kolejowe pozostałe
- linie kolejowe nieczynne

Dostępność czasowa do ośrodków ponadlokalnych (sieć planowana):

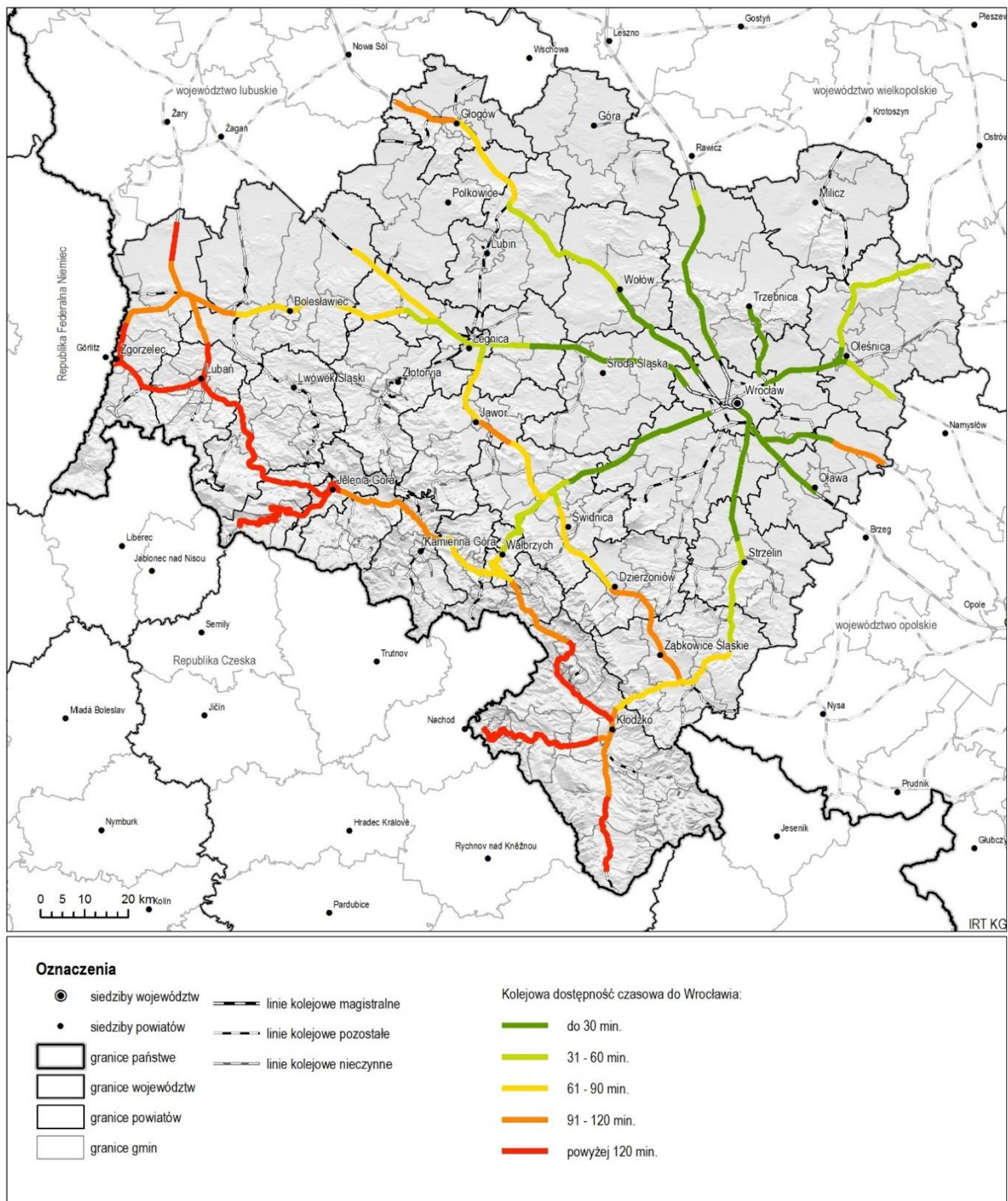
- do 10 min.
- 10 - 20 min.
- 20 - 30 min.
- 30 - 45 min.
- 45 - 60 min.
- 60 - 90 min.
- 90 - 120 min.
- 120 - 150 min.
- ponad 150 min.



KOLEJOWA DOSTĘPNOŚĆ CZASOWA

Wrocławski węzeł kolejowy jest jednym z najważniejszych w kraju, wychodzi z niego 11 linii kolejowych na dziewięciu z nich prowadzony jest ruch pasażerski. Do Wrocławia dociera duża liczba pociągów dalekobieżnych w tym najszybsze ekspresy Intercity Premium (EIP). Rola miasta oraz kształt sieci kolejowej czyni z Wrocławia swoistą „bramę” dla wielu mieszkańców Dolnego Śląska w komunikacji krajowej i międzynarodowej. Dobra dostępność kolejowa do Wrocławia jest czynnikiem kluczowym dla transportu zbiorowego w regionie oraz sposobem ograniczającym kongestie w gęsto zaludnionym Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym. Bardzo dobrą dostępnością do 30 min. do Wrocławia charakteryzują się miejscowości położone przy stacjach i przystankach kolejowych w powiatach trzebnickim, średzkim i wrocławskim oraz w gminach Borów, Brzeg Dolny, Malczyce, Oława, Żarów i miasta Jelcz-Laskowice, Oleśnica, Wołów. Dobrą dostępność kolejową do Wrocławia z czasem dojazdu od 30 do 60 minut mają miejscowości w gminach: Bierutów, miasto Chojnów, Dobroszyce, Jaworzyna Śl., Kunice, Legnica, Międzybórz, Miłkowice, Oleśnica, Prochowice, Rudna, Strzelin, Ścinawa, Świebodzice, Twardogóra, Wałbrzych, Wińsko i Ziębice. Zła kolejowa dostępność do Wrocławia z czasem dojazdu powyżej 2 godzin występuje w powiatach jeleniogórskim, kłodzkim, lwóweckim, lubańskim i zgorzeleckim. Wpływ na to ma kilka czynników, z których główne to znaczne oddalenie od stolicy województwa oraz przebieg linii kolejowych w trudnym górskim terenie. Dodatkowo zauważalnym czynnikiem pogarszającym dostępność do Wrocławia części z tych obszarów jest brak połączeń bezpośrednich i koordynacji przesiadek.

Mapa 9. Kolejowa dostępność czasowa do Wrocławia

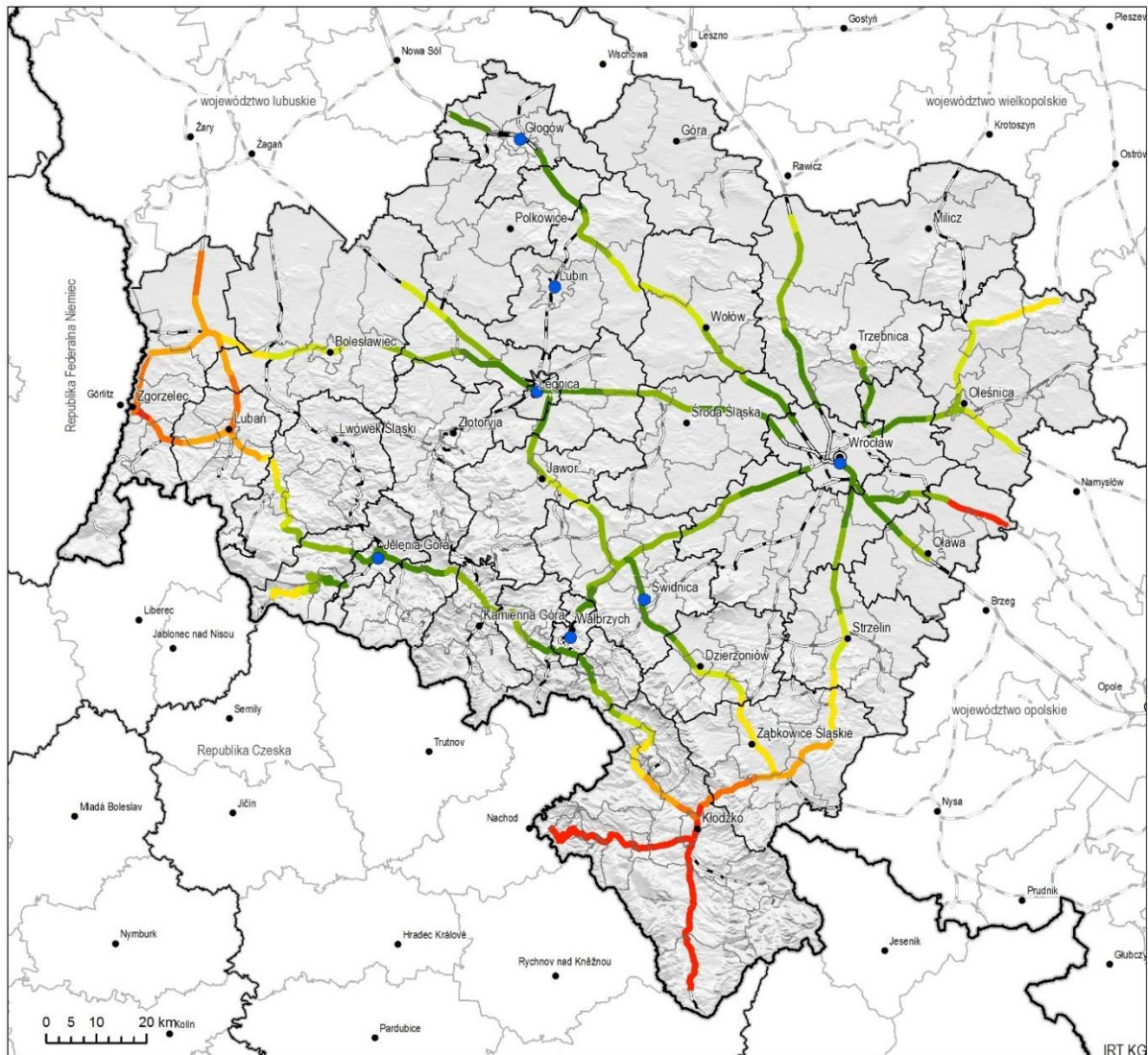


Dobrze rozwinięta sieć kolejowa w regionie powinna zapewniać atrakcyjny czas dojazdu do ośrodków o charakterze ponadlokalnym ze wszystkich miejscowości położonych przy czynnych szlakach kolejowych. Atrakcyjny czas dojazdu koleją może być potencjałem rozwojowym regionu, a także czynnikiem kształtującym postawy transportowe mieszkańców oraz wpływającym na zanieczyszczenie środowiska i warunki życia. W Polsce przy codziennych dojazdach do miejsc pracy i nauki za czas akceptowalny uważa się 90 min. w jedną stronę. Na terenie województwa występuje 7 w pełni ukształtowanych ośrodków o charakterze ponadlokalnym, w których koncentruje się wiele aktywności ze sfer edukacji, gospodarki i kultury. Sprawny transport publiczny powinien zapewnić atrakcyjną



dostępność, która w regionie o gęstej sieci osadniczej jak Dolny Śląsk powinna wynosić 45 min do najbliższego ośrodka ponadlokalnego. Obecnie istnieją w regionie obszary posiadające kolejowe połączenia pasażerskie o słabszej dostępności do ośrodków ponadlokalnych. Są to miejscowości przy liniach kolejowych położone w gminach: Bardo, Bystrzyca Kłodzka, Duszniki-Zdrój, Gryfów Śl., Jelcz-Laskowice (wschodnia część), Kamieniec Ząb., Kłodzko, Kudowa Zdrój, Lewin Kłodzki, Lubań, Międzybórz, Międzyzlesie, Nowa Ruda, Nowogrodzic, Olszyna, Pieńsk, Platerówka, Polanica-Zdrój, Siekierczyn, Strzelin (południowa część), Sulików, Szczytna, Szklarska Poręba, Twardogóra, Węglińiec, Ząbkowice Śl. Zgorzelec i Ziębice. Problem słabej dostępności kolejowej gmin z powiatów kłodzkiego, lubańskiego ząbkowickiego i zgorzeleckiego w dużej mierze wynika z niekorzystnego położenia względem już wykształconych ośrodków ponadlokalnych. Szczególne odzwierciedlenie ma to w powiecie zgorzeleckim położonym przy międzynarodowej magistrali E 30 umożliwiającej ruch pociągów z prędkością maksymalną 160 km/h, a mimo to będącym obszarem o słabej dostępności do ośrodków ponadlokalnych w województwie. Wykształcenie nowych bliższych geograficznie ośrodków o charakterze ponadlokalnym mogłoby znacząco poprawić kolejową dostępność tych czterech powiatów. Poprawa kolejowej dostępności do ośrodków ponadlokalnych w gminach Gryfów Śl., Jelcz-Laskowice, Międzybórz, Szklarska Poręba i Twardogóra może być osiągnięta poprzez niewielki inwestycje w infrastrukturę kolejową lub organizację przewozów poprawiającą ofertę przewozową i koordynację przesiadek. Dużym problemem regionu w dziedzinie dostępności jest brak pasażerskich połączeń do Lubina będącego ośrodkiem ponadlokalnym. Niekorzystny jest brak kolejowych połączeń pasażerskich w części powiatów i kolejowa niedostępność do miast powiatowych takich jak Góra, Lwówek Śl. Milicz, Polkowice i Złotoryja.

Mapa 10. Kolejowa dostępność czasowa do głównych ośrodków miejskich województwa dolnośląskiego



Oznaczenia

- siedziby województw
- ośrodki ponadlokalne
- siedziby powiatów
- ▭ granice państw
- ▭ granice województw
- ▭ granice powiatów
- ▭ granice gmin
- linie kolejowe magistralne
- linie kolejowe pozostałe
- linie kolejowe nieczynne

Kolejowa dostępność czasowa do ośrodków ponadlokalnych

- do 15 min.
- 16 - 30 min.
- 31 - 45 min.
- 46 - 60 min.
- 61 - 75 min.
- 76 - 90 min.
- powyżej 90 min.

0 5 10 20 km

IRT KG



DOSTĘPNOŚĆ DO TRANSPORTU ZBIOROWEGO ORAZ INTEGRACJA SYSTEMÓW TRANSPORTU W MOF

Transport zbiorowy jest czynnikiem warunkującym rozwój obszarów zurbanizowanych i jakość życia ich mieszkańców. Dostępność do usług transportu zbiorowego jest czynnikiem zapobiegającym wykluczeniu społecznemu ułatwiającym dostęp do miejsc pracy, nauki, dóbr kultury oraz usług. Zrównoważony rozwój miejskich obszarów funkcjonalnych powinien być oparty o sprawnie działającą zintegrowaną sieć transportu zbiorowego. Model transportowy bazujący na transporcie zbiorowym pozwala ograniczyć uciążliwości wynikające z transportu indywidualnego na obszarach miejskich takie jak: zanieczyszczenie, hałas, kongestia i brak miejsc parkingowych w obszarach centralnych. Dolny Śląsk posiada bardzo gęstą sieć kolejową, która daje szansę na kształtowanie szkieletów transportowych obszarów funkcjonalnych w oparciu o wydajny transport kolejowy.

W **Wałbrzyskim Obszarze Funkcjonalnym** czynne jest 16 stacji i przystanków kolejowych, z czego najważniejsze to: Wałbrzych Miasto, Wałbrzych Główny, Jaworzyna Śl. i Świdnica Miasto. Pasażerskie przewozy kolejowe prowadzone są na 3 liniach kolejowych. Dodatkowo na linii kolejowej nr 291 pomiędzy Boguszowem-Gorce Wschód a granicą w Mieroszowie oraz na linii nr 285 pomiędzy Świdnicą Miastem a Pszennem prowadzony jest sporadyczny ruch towarowy. Pozostałe fragmenty linii kolejowej nr 285 pomiędzy Świdnicą a Jedliną-Zdrój oraz od Pszena w kierunku Sobótki są nieczynne. Istnieją również dwa korytarze po rozebranych liniach kolejowych pierwszy pomiędzy stacjami Wałbrzych Szczawienko – Boguszów-Gorce Wschód przez Szczawno-Zdrój oraz drugi z Jugowic do Walimia. Pomimo gęstej sieci kolejowej siatka połączeń nie zapewnia sprawnych i bezpośrednich połączeń pomiędzy najważniejszymi ośrodkami obszaru. Trzon komunikacji zbiorowej stanowią zatem połączenia realizowane autobusami. W obszarze funkcjonują trzy niezależne i niezintegrowane ze sobą taryfowo i przestrzennie systemy komunikacji miejskiej. Wałbrzych posiada największą sieć komunikacji miejskiej w ramach, której oferowany jest bilet zintegrowany pozwalający na korzystanie z pociągów Kolei Dolnośląskich oraz z autobusów wałbrzyskiej komunikacji miejskiej. Poza miastem wałbrzyska komunikacja obsługuje przewozy w miejscowościach: Boguszów-Gorce, Dzieńmorowice, Głuszycą, Głuszycą Górna, Golińsk, Jedlina-Zdrój, Jugowice, Mieroszów, Olszyniec, Różana, Rybnica Leśna, Sokołowsko, Szczawno-Zdrój, Rzeczka, Unisław Śl., Walim, Zagórze Śl. Świdnica posiada sieć komunikacji miejskiej, która poza miastem obsługuje również miejscowości z gminy wiejskiej: Bojanice, Boleścín, Burkatów, Bystrzyca Dolna, Bystrzyca Górna, Grodziszczce, Krzyżowa, Lubachów, Lutomia Dolna, Lutomia Górna, Niegoszów, Opoczka, Panków, Pogorzała, Pszenno, Stachowice, Wieruszów, Wilków, Witoszów Dolny, Witoszów Górny. W Świebodzicach działa system komunikacji miejskiej wyłącznie w granicach miasta. Poza sieciami komunikacji miejskiej istnieje wiele linii autobusowych obsługiwanych głównie przez podmioty prywatne, zapewniające przewozy do większości miejscowości w obszarze funkcjonalnym. Niestety istnieje również 6 miejscowości, do których nie dociera transport zbiorowy i są to obszary zagrożone marginalizacją.

W **Jeleniogórskim Obszarze Funkcjonalnym** czynne jest 18 stacji i przystanków kolejowych, z czego najważniejsze to: Jelenia Góra i Szklarska Poręba Górna. Pasażerskie przewozy kolejowe prowadzone są na 2 liniach kolejowych. Dodatkowo na linii kolejowej nr 283 z Jeleniej Góry w kierunku Lwówka Śl. oraz linii nr 776 z Wojcieszowa w kierunku Marciszowa prowadzony jest sporadyczny ruch towarowy. Linie kolejowe nr 308 z Jeleniej Góry do Kowar, nr 340 z Mysłakowic do Karpacza są nieczynne. Odcinek linii kolejowej z Wojcieszowa w kierunku Świerzawy jest nieczynny i wykreślony z ewidencji linii kolejowych. Obecnie funkcjonująca siatka połączeń kolejowych nie zapewnia połączeń wszystkich głównych ośrodków miejskich z Jelenią Górą. Trzon komunikacji zbiorowej musi być uzupełniany połączeniami autobusowymi. W obszarze funkcjonuje jeden system komunikacji miejskiej i sieci połączeń lokalnych obsługiwanych przez innych przez innych przewoźników, z których największy to PKS „Tour” Jelenia Góra. Duża część obszaru objęta jest ofertą turystycznego biletu zintegrowanego Euro-Nysa integrującego kolej, komunikację miejską oraz autobusową komunikację regionalną w Euroregionie Nysy na pograniczu polsko-czesko-niemieckim. Jeleniogórska komunikacja miejska poza obsługą linii wewnątrz miasta posiada kursy podmiejskie do miejscowości: Borowice, Bukowiec, Dąbrowice, Dziwiszów, Głębock, Gruszków, Jeżów Sudecki, Karpniki, Krogulec, Komarno, Kostrzyca, Łomnica, Mysłakowice, Piechowice, Podgórzyn, Przesieka, Siedlęcín, Sosnówka, Staniszków, Strużnica, Wojnów, Wrzeszczyn, Zachełmie. Dodatkowo do Szklarskiej Poręby dociera linia komunikacji miejskiej ze Świeradowa-Zdrój. Niestety na obszarze funkcjonalnym istnieją 3 miejscowości, do których nie dociera transport zbiorowy i są to obszary zagrożone marginalizacją.

W **Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym** czynne jest 14 stacji i przystanków kolejowych, z czego najważniejsze to: Legnica, Głogów i Rudna Miasto. Pasażerskie przewozy kolejowe prowadzone są na 4 liniach kolejowych. Na najważniejszej z punktu widzenia integracji obszaru linii nr 289 biegnącej z Rudnej Miasto do Legnicy przez Lubin prowadzony jest wyłącznie ruch towarowy. Podobna sytuacja ma miejsce również na liniach nr 14 z Leszna przez Głogów do Żagania, nr 284 z Legnicy w kierunku Złotorji, nr 382 z Legnicy do Pątnowa Legnickiego. Pozostały przebieg linii nr 382 z Pątnowa Legnickiego w kierunku Prochowic jest nieczynny, również linia nr 303 na odcinku Chocianów – Rokitki jest nieczynna. Istnieją również cztery korytarze po rozebranych liniach kolejowych pierwszy prowadzi z Chocianowa w kierunku Przemkowa, drugi pomiędzy Chocianowem a Lubinem, trzeci z Głogowa w kierunku Szlichtyngowej a ostatni z Grodzka Małego w kierunku Sławy. Na terenie LGOF czynne są również dwie prywatne towarowe linie kolejowe wykorzystywane przez KGHM. Pierwsza z nich biegnie z Lubina przez Polkowice do kopalni Polkowice-Sieroszowice w rejonie miejscowości Potoczek. Druga łączy stację Rudna Gwizdanów z hutą Cedynia w Orsku. Obie linie nigdy nie były wykorzystywane w transporcie pasażerskim i ich przebieg jest znacznie odsunięty od zabudowy mieszkaniowej. Pomimo gęstej sieci kolejowej siatka połączeń nie zapewnia sprawnych i bezpośrednich połączeń pomiędzy najważniejszymi ośrodkami obszaru. Trzon komunikacji zbiorowej stanowią zatem połączenia realizowane autobusami. W obszarze funkcjonują cztery niezależne i niezintegrowane ze sobą taryfowo i przestrzennie systemy komunikacji miejskiej. Legnica posiada sieć komunikacji miejskiej w ramach, której oferowany jest bilet zintegrowany pozwalający na korzystanie z pociągów Kolei Dolnośląskich oraz z autobusów legnickiej komunikacji miejskiej. Poza miastem legnicka komunikacja obsługuje przewozy w gminach Kunice i Miłkowiec docierając do miejscowości: Golanka Górna, Grzybiany, Jaśkowice Legnickie, Kunice, Piotrówek, Rosochata, Spalona, Ulesie, Ziemnice. Legnickie autobusy docierają również do 3 miejscowości w gminie Prochowice, która nie znajduje się w LGOF. Lubin posiada sieć bezpłatnej komunikacji miejskiej, która poza miastem obsługuje prawie wszystkie miejscowości z gminy wiejskiej Lubin oraz jedną linię prowadzącą do Ścinawy. Głogowska komunikacja miejska poza obsługą linii



wewnątrz miasta posiada kursy podmiejskie do miejscowości: Jaczów, Serby, Serby Stare, Smardzów. Polkowice posiadają sieć bezpłatnej komunikacji miejskiej, która poza miastem obsługuje miejscowości: Dąbrowa, Guzice, Jędrzychów, Kaźmierzów, Komorniki, Moskorzyn, Nowa Wieś Lubińska, Pieszkowice, Sobin, Sucha Górna, Tarnówek, Trzebcz, Żelazny Most, Żuków. Poza sieciami komunikacji miejskiej istnieje wiele linii autobusowych obsługiwanych głównie przez podmioty prywatne, zapewniające przewozy do większości miejscowości w obszarze funkcjonalnym. Na liniach łączących miasta rdzeniowe przewozy prowadzone są z bardzo wysoką częstotliwością przez minibusy. Kursujący tabor ogranicza w sposób znaczny mobilność osób o niepełnosprawnych i stanowi czynnik zniechęcający wielu mieszkańców LGOF do komunikacji zbiorowej. Niestety sposób organizacji przewozów w oparciu głównie o przewoźników działających na zasadach komercyjnych doprowadził w LGOF do istnienia 22 miejscowości, do których nie dociera transport zbiorowy, są to obszary silnie zagrożone marginalizacją.

We **Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym** czynne jest 83 stacji i przystanków kolejowych, z czego najważniejsze to: Wrocław Główny, Wrocław Mikołajów, Wrocław Nadodrze, Oborniki Śl., Oława, Oleśnica, Strzelin, Wołów, Brzeg Dolny, Żmigród. Pasażerskie przewozy kolejowe prowadzone są na 11 liniach kolejowych. Dodatkowo na liniach kolejowej nr 285 pomiędzy Wrocławiem a Świdnicą, nr 292 pomiędzy stacjami Wrocław Osobowice – Jelcz Miłoszyce, nr 281 od Grabowna Wielkiego w kierunku Krotoszyzna, nr 181 z Oleśnicy w kierunku Kępna prowadzony jest sporadyczny ruch towarowy. Linie kolejowe nr 302 z Malczyc w kierunku Strzegomia, nr 304 z Łagiewnik przez Strzelin w kierunku Brzegu, 310 z Kobierzyc w kierunku Piławy Górnej, nr 321 pomiędzy Głęboką a Przewornem są wykreślone z ewidencji linii kolejowych. Istnieją również dwa korytarze po rozebranych liniach kolejowych pomiędzy Malczycami a Wołowem, z Małowic w kierunku Wąsosza, ze Żmigrodu w kierunku Wąsosza, z Sycowa w kierunku Namysłowa, pomiędzy Oławą a Boreczkiem, z Przeworna w kierunku Grodkowa i Otmuchowa. Gęsta sieć połączeń kolejowych wychodzących promieniście w 9 kierunkach z Wrocławia stanowi trzon komunikacji zapewniający szybkie i komfortowe połączenia z wielu miejscowości z rdzeniem obszaru. Niestety część ważnych ośrodków obszaru funkcjonalnego nie posiada kolejowych połączeń pasażerskich. W sposób konkurencyjny do przewozów kolejowych działają podmiejskie i regionalne przewozy autobusowe, które stanowią trzon przewozów na obszarach pozbawionych kolei oraz na części korytarzy rywalizują z przewozami kolejowymi o pasażerów.

W obszarze funkcjonuje kilka systemów komunikacji miejskiej i gminnej. Największy i najbardziej rozbudowany działa we Wrocławiu. Szkieletem komunikacji miejskiej jest sieć tramwajowa uzupełniana szeregiem linii autobusowych. W granicach miasta podróżni posiadający bilety okresowe rozpoczynając od dobowego mogą korzystać również z regionalnych połączeń kolejowych w granicach miasta. Dostępne są również bilety aglomeracyjne pozwalające na korzystanie z regionalnych połączeń kolejowych na wybranej trasie w obszarze ograniczonym stacjami Strzelin, Jaworzyna Śl., Wołów, Żmigród, Oleśnica, Malczyce, Jelcz-Laskowice, Trzebnica oraz komunikacji miejskiej we Wrocławiu. Miejskie autobusy poza obsługą stolicy województwa docierają do miejscowości: Bielany Wrocławskie, Biskupice Podgórne, Blizanowice, Iwiny, Krzyżanowice, Łany, Mokry Dwór, Samotwór, Ślęza, Trestno, Wysoka, Zabrodzie. Gminy Długołęka, Siechnice.

Gminy Czernica, Długołęka, Kobierzycy, Miękinia, Siechnice i Wisznia Mała są organizatorami własnych systemów komunikacji gminnej, które docierają na teren Wrocławia i są częściowo zintegrowane z komunikacją miasta na podstawie umów międzygminnych. Pasażerowie korzystający z wrocławskich biletów czasowych i okresowych mogą w granicach miasta podróżować liniami organizowanymi przez gminy Długołęka, Miękinia, Siechnice i Wisznia Mała. Posiadacze biletów aglomeracyjnych mogą

podróżować na ich podstawie autobusami komunikacji gminy Czernica. W komunikacji gminy Kobierzyce na terenie Wrocławia obowiązuje identyczny cennik jak w komunikacji miejskiej. Komunikacja gminy Czernica bezpośrednie połączenia do Wrocławia realizuje z miejscowości: Chrząstawa Mała, Chrząstawa Wielka, Czernica, Dobrzykowice, Gajków, Jeszkowice, Kamieniec Wrocławski, Krzyków, Łany, Nadolice Małe, Nadolice Wielkie, Ratowice, Wojnowice. W gminie Długołęka wszystkie miejscowości są skomunikowane bezpośrednimi liniami komunikacji gminnej z Wrocławiem. Komunikacja gminy Kobierzyce zapewnia bezpośrednie połączenia do Wrocławia ze wszystkich miejscowości. W gminie Miękinia linie gminne zapewniają bezpośrednie połączenie z Wrocławiem miejscowości: Brzezina, Brzezinka Średzka, Gałów, Lutynia, Krępicze, Pisarzowice i Wilkszyn. W gminie Siechnice linie gminne zapewniają bezpośrednie połączenie z Wrocławiem miejscowością: Biestrzyków, Groblice, Iwiny, Radomierzyce, Radwanice, Siechnice, Smardzów, Sulimów, Św. Katarzyna, Zębice i Żerniki Wrocławskie.

Natomiast w gminie Wisznia Mała jedna linia jest zintegrowana z komunikacją miejską Wrocławia i obsługują miejscowości Krzyżanowice, Psary, Szymanów, pozostałe linie docierające do miast nie są zintegrowane zapewniają dojazd mieszkańcom miejscowości: Machnice, Mielnice, Ozorowice, Piotrowiczki, Strzeszów, Szewce i Wisznia Mała.

Własne systemy komunikacji miejskiej we WrOF posiadają również Jelcz-Laskowice, Kąty Wr., Oleśnica, Oława, Prusice, Środa Śl., Trzebnica, systemy te nie są zintegrowane z komunikacją miejską Wrocławia ani z koleją. Komunikacja miejska w Jelczu-Laskowicach poza obsługą miasta dociera również do miejscowości: Brzezinki, Chwałowice, Dębina, Dziuplina, Grędzina, Łęg, Miłoszyce, Nowy Dwór i Piekary. W gminie Kąty Wrocławskie komunikacja miejska zapewnia dojazd do miasta mieszkańcom miejscowości Czernczyce, Gniechowice, Górzyce, Krobielowice, Stary Dwór, Stradów, Strzegalowice, Zachowice i Wojkowic, do których większość kursów odbywa się na zasadzie telebusa. W Oleśnicy komunikacja miejska obsługuje wyłącznie obszar miasta, w rejonie głównego dworca kolejowego autobusy miejskie są skoordynowane z pociągami. W Oławie komunikacja miejska kursuje wyłącznie w obrębie miasta. Gmina Prusice organizuje jedną linię komunikacji gminnej łączącą Prusice ze stacją w Obornikach Śl. przez Kopaszyn i Świerzów. W gminie Środa Śląska funkcjonuje sieć numerowanych linii komunikacyjnych obsługujących komunikację wewnątrz powiatu. Jedna linia jest uruchamiana w porozumieniu z miastem i ma znamiona komunikacji miejskiej, której podstawowym zadaniem jest dowóz mieszkańców z centrum miasta do stacji kolejowej, ponadto linia ta dociera do miejscowości Komorniki, Przedmoście, Szczepanów i Święte.

W obrębie obszaru funkcjonalnego działa na zasadach komercyjnych również szereg numerowanych zgodnie z wrocławskim systemem linii podmiejskich zapewniających regularne połączenia do Wrocławia mieszkańcom gmin: Bierutów, Czernica, Długołęka, Dobroszyce, Jelcz-Laskowice, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Kostomłoty, Miękinia, Oleśnica, Sobótka, Syców, Środa Śląska, Twardogóra, Żórawina. Na terenie WrOF działa również duża sieć nienumerowanych linii autobusowych umożliwiających zarówno dojazd do Wrocławia jak i do pozostałych ośrodków miejskich. Istotnym problemem w otoczeniu Wrocławia jest powolny rozwój sieci komunikacji zbiorowej i jej oferty na obszarach szybko rozbudowujących się osiedli podmiejskich. Rodzi to problem znacznego oddalenia nowej zabudowy w miejscowościach od funkcjonujących linii komunikacyjnych przebiegających przez obszary ze starą zabudową.



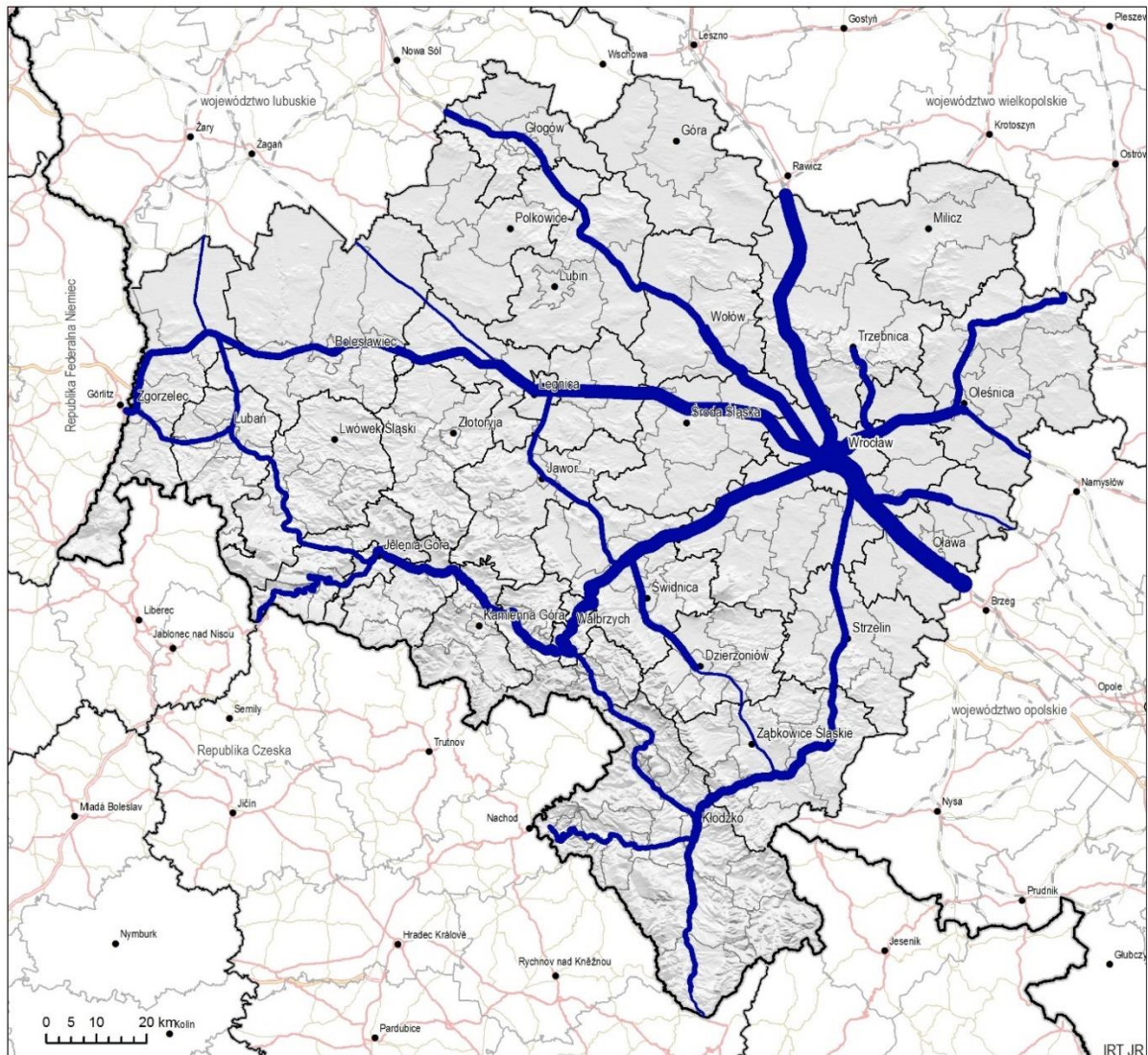
ELEMENTY REGIONALNEGO SYSTEMU MULTIMODALNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO: SIECI I WĘZŁY

Dobrze rozwinięta sieć osadnicza oparta o ośrodki miejskie jest istotnym potencjałem rozwojowym regionu. W województwie dolnośląskim zlokalizowanych jest 91 miast, które zamieszkuje ponad 2 mln. mieszkańców. Pod względem liczby ludności dominującym miastem jest stolica województwa Wrocław z liczbą ludności wynoszącą 633 tys. co stanowi ok 22 % populacji województwa. Pozostałymi miastami na prawach powiatu są Wałbrzych, Legnica oraz Jelenia Góra (ok 300 tys. mieszkańców), w których łącznie zamieszkuje prawie o połowę mniej mieszkańców niż we Wrocławiu. Pozostałe większe miasta regionu przekraczające 50 tys. mieszkańców to Świdnica (59 tys. mieszkańców) oraz leżące w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym Lubin (74 tys. mieszkańców) i Głogów (69 tys. mieszkańców). Z uwagi na rozbudowaną sieć osadniczą Dolny Śląsk zajmuje drugie miejsce w kraju pod względem współczynnika urbanizacji oraz jednocześnie należy 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 regionalnego systemu multimodalnego transportu publicznego. Z zasady regionalny system transportu publicznego powinien służyć skomunikowaniu ze stolicą województwa oraz między sobą ośrodków powiatowych, a także pozostałych ośrodków miejskich o znacznym potencjalnie demograficznym w tym głównych miejscowości turystycznych.

Dokumentem ustalającym standard dolnośląskiego regionalnego transportu publicznego, który służy skomunikowaniu ze stolicą województwa oraz między sobą ośrodków powiatowych, a także pozostałych ośrodków miejskich o znacznym potencjalnie demograficznym oraz głównych miejscowości turystycznych jest *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego*. W *Planie* wskazane zostały krajowe węzły integracyjne obejmujące swym zasięgiem znaczny obszar województwa dolnośląskiego, a także województw sąsiednich, umożliwiając integrację multimodalną (transport regionalny autobusowy, transport regionalny kolejowy, transport ponadregionalny kolejowy, transport miejski, transport pasażerski międzynarodowy). Sprawowanie tych funkcji wymaga posiadania odpowiedniej infrastruktury tj.: dworzec kolejowy, duży dworzec autobusowy w bezpośredniej bliskości dworca kolejowego, parkingi P+R, B+R, K+R, przystanki transportu miejskiego, poczekalnia, obiekty handlowe, gastronomia. Elementy te powinny być powiązane między sobą oraz z układem zewnętrznym możliwie krótkimi i sprawnymi odcinkami jezdni i chodników. Na Dolnym Śląsku głównym węzłem integrującym różne systemy transportu zbiorowego oraz zapewniającym połączenia ze wszystkimi miastami wojewódzkimi i siecią europejską jest Wrocław. Stolica województwa wraz ze swym obszarem funkcjonalnym bardzo wyraźnie koncentruje potencjał ekonomiczny i ludnościowy, determinując tempo rozwoju społeczno-gospodarczego na poziomie regionalnym i krajowym. Poza Wrocławiem na obszarze województwa wskazane zostały następujące węzły integrujące transport kolejowy szczebla krajowego z innymi systemami transportu zbiorowego: Wałbrzych, Legnica, Jelenia Góra, Głogów, Bolesławiec, Oleśnica, Oława, Zgorzelec, Kłodzko, Wołów, Oborniki Śląskie oraz Szklarska Poręba. Największa liczba par pociągów występuje na liniach w kierunku Wrocławia i jest to trend widoczny już w poprzednich latach.

Mapa 11. Liczba par pociągów pasażerskich na liniach kolejowych w marcu 2017 roku



Oznaczenia

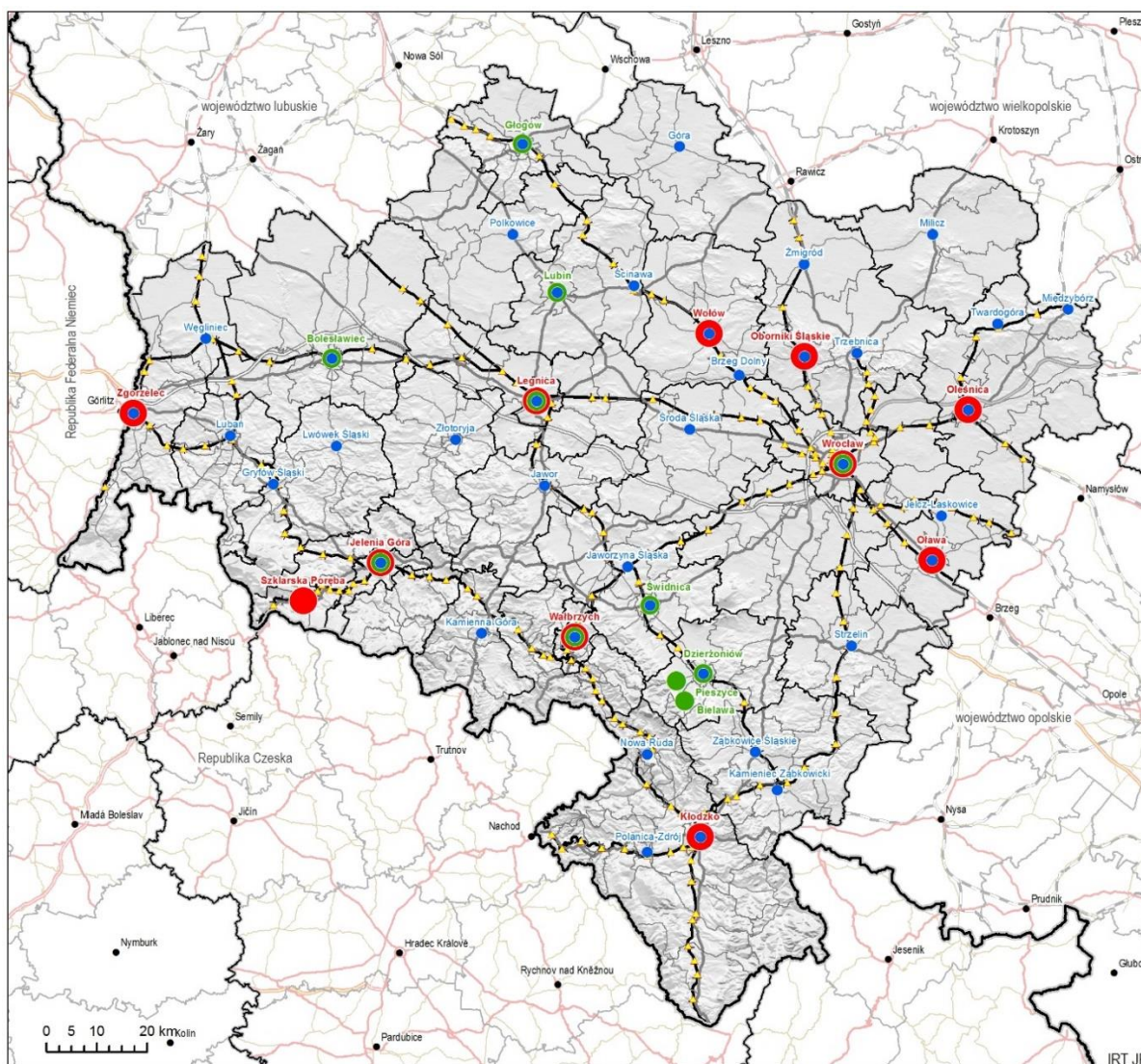
- siedziby województw
- siedziby powiatów
- ▭ granice państw
- ▭ granice województw
- ▭ granice powiatów
- ▭ granice gmin

Suma par pociągów osobowych/pośpiesznych/ekspresowych

- 1 - 5 par pociągów w dni robocze
- 6 - 10 par pociągów w dni robocze
- 11 - 15 par pociągów w dni robocze
- 16 - 20 par pociągów w dni robocze
- 21 - 25 par pociągów w dni robocze
- 26 - 35 par pociągów w dni robocze
- 36 - 45 par pociągów w dni robocze
- 46 - 60 par pociągów w dni robocze
- powyżej 60 par pociągów w dni robocze



Mapa 12. Lokalizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych w komunikacji krajowej, miejskiej i powiatowej



Wskazane powyżej generatory ruchu w większości zlokalizowane są na liniach magistralnych oraz pierwszorzędnych, gdzie świadczone są połączenia dalekobieżne łączące największe miasta w kraju oraz wchodzące w skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. W ostatnich latach przy wsparciu funduszy europejskich oraz środków z Funduszu Kolejowego przeprowadzono szereg prac modernizacyjnych uzyskując znaczną poprawę warunków ruchu i czyniąc transport kolejowy dużo bardziej konkurencyjnym. Do najistotniejszych zaliczyć należy modernizację linii kolejowej E 30 na odcinku Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Oława – Opole, E 59 na odcinku Wrocław – Żmigród – Rawicz oraz odcinkową modernizację linii kolejowej nr 274 pomiędzy Wrocławiem a Jelenią Górą. W ramach perspektywy 2014 – 2023 najważniejszymi inwestycjami planowanymi do realizacji są prace na liniach kolejowych nr 273 (C-E 59) na odcinku Wrocław Brochów/Grabiszyn – Głogów, nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów, elektryfikacja linii kolejowych nr 274, 278 na odcinku Węgliniec – Zgorzelec oraz rewitalizacja linii kolejowych nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec, nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice, nr 137 na odcinku Legnica – Kamieniec Żąbkowicki oraz rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Gł. – Świdnica Kraszowice wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto i przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój.

Ponadto innymi istotnymi miejscowościami z uwagi na dostęp do pasażerskich połączeń kolejowych i możliwość integracji transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego w celu właściwego rozprowadzenia ruchu jest Lubań, Jaworzyna Śląska, Kamieniec Żąbkowicki oraz Węgliniec. Miejscowości te stanowią węzły na liniach kolejowych o znacznym potencjale w przewozach regionalnych. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że miastem posiadającym znaczny potencjał społeczno-gospodarczy, a nieobsługiwany przez transport kolejowy jest Lubin. Jest to drugie co do liczby ludności miasto w kraju pozbawione pasażerskich połączeń kolejowych. Pozostałe miasta powiatowe w regionie nieobsługiwane przez codzienne pasażerskie przewozy kolejowe to Lwówek Śląski, Góra, Kamienna Góra, Milicz, Polkowice oraz Złotoryja.

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 takich jak Wałbrzych, LGOF i Jelenia Góra. Uzupełnieniem sieci koncentrycznej powinny być międzypowiatowe połączenia wybiegające prostopadle z głównych linii komunikacyjnych łącząc je ze sobą. Dzięki tak przyjętym zasadom 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.