

Ewelina Wojciechowska
Michał Gackiewicz
Arkadiusz Rojewski
Tomasz Izydorczyk

1. Wprowadzenie

Wykluczenie transportowe to problem dotyczący mniejszych gmin i miejscowości. Obowiązujące rozwiązania systemowe powodują tworzenie tzw. białych plam transportowych, gdzie duża część populacji pozbawiona jest publicznego transportu zbiorowego. W wyniku nieefektywnego systemu, mieszkańcy małych miejscowości wykorzystują indywidualny transport, powodując zatory przy wjazdach do miast, wzrost emisji liniowej, degradację środowiska naturalnego oraz wzrost zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym¹. Część z tych mieszkańców z przyczyn ekonomicznych nie ma możliwości korzystania z indywidualnego transportu, a zatem nie ma możliwości przemieszczania się.

Problem wykluczenia komunikacyjnego, nawet gdy nie dotyczy nas bezpośrednio, jest nam dobrze znany. Oznacza on pozbawienie z możliwości korzystania z transportu publicznego mieszkańców danego obszaru².

Jednak w tym miejscu wspólna definicja wykluczenia komunikacyjnego się kończy. To, jak definiujemy „możliwość korzystania” z transportu publicznego, zależy od potrzeb każdego z nas. Czy wykluczeniem jest wyłącznie brak możliwości dojazdu z terenów wiejskich i małych gmin do centrów dużych aglomeracji bez użycia samochodu? Czy może powinniśmy definiować problem, skupiając się na skomunikowaniu mieszkańców do podstawowych (i najbliższych) punktów użyteczności publicznej takich jak szkoły, szpitale czy urzędy³?

Wreszcie czy wystarczająca jest często spotykana możliwość skorzystania z transportu zbiorowego wyłącznie „raz dziennie”, czy jednak oczekujemy możliwości dojazdu do miejsca docelowego o różnych godzinach? Alternatywnie wykluczenie komunikacyjne można również zdefiniować w szerszym kontekście jako brak asfaltowej drogi łączącej daną wieś z większymi ośrodkami miejskimi czy brak sprawnego tranzytu przez dane województwo.

Problem wykluczenia komunikacyjnego zauważył Rzecznik Praw Obywatelskich. „W dobie kryzysu komunikacji publicznej (kolejowej i autobusowej) oraz wysokich kosztów komunikacji samochodowej, powstaje coraz większa bariera w równym dostępie do edukacji publicznej, ochrony zdrowia oraz innych usług publicznych. Ma to bezpośrednie znaczenie dla możliwości korzystania z praw przez młodzież, osoby starsze oraz osoby z niepełnosprawnością”⁴. W tym samym miejscu RPO zauważa „Wykluczenie transportowe to problem w szczególności dotyczącego mniejszych gmin i miejscowości”. W podobnym tonie Klub Jagielloński przytacza informację, że „Gminy, w których nie istnieje organizowana przez samorząd komunikacja lokalna, zamieszkuje obecnie 13,8 mln osób”⁵.

¹ M. Błażewski, Prawne uwarunkowania ograniczenia wykluczenia transportowego

² https://pl.wikipedia.org/wiki/Wykluczenie_komunikacyjne_w_Polsce

³ <https://www.batory.org.pl/upload/files/Polska%20sprawiedliwa%20komunikacyjnie.pdf>

⁴ https://bip.brpo.gov.pl/pl/raport_1/1060

⁵ <https://klubjagiellonski.pl/2018/04/17/publiczny-transport-zbiorowy-w-polsce-studium-upadku/>

Zjawisko wykluczenia komunikacyjnego nie jest niczym nowym i można zaobserwować jego pogłębianie w ciągu ostatnich 30 lat. Od roku 1989 liczba oferowanych połączeń PKS spadła o ponad 50% (przy spadku liczby przewożonych pasażerów o 75%), podczas gdy liczba pasażerów korzystających z oferty przejazdów kolejowych w latach 1990-2005 spadła o ponad 700 mln w porównaniu do poprzedniego okresu⁶.

Jednoczesna degradacja oferty transportu zbiorowego wraz ze wzrostem liczby ludności a także potrzeb komunikacyjnych wpłynęła na znaczący wzrost liczby samochodów zarejestrowanych rokrocznie w Polsce⁷. Przy ciągle wzrastającej liczbie samochodów, możemy obserwować ich negatywny wpływ na nasze codzienne funkcjonowanie i środowisko. Wrocław, obok Łodzi i Krakowa, to jedno z trzech najbardziej zakorkowanych europejskich miast w kategorii miast poniżej 800 tys. mieszkańców⁸! Samochodowe spaliny są, oprócz ogrzewania węglem, głównym źródłem wielkomiejskiego smogu. W styczniu 2021 Wrocław wielokrotnie zajmował niechlubne 3. miejsce w kategorii najbardziej zanieczyszczonych miast na świecie⁹!

Niniejsze opracowanie ma na celu przybliżenie problemu wykluczenia komunikacyjnego w województwie dolnośląskim. Jak przedstawiono w dalszej części opracowania, Dolny Śląsk jest województwem niejednorodnym i jest skupiskiem wielu różnych potrzeb transportowych. W okolicach Wrocławia (miasto i powiat Wrocław oraz tzw. obwarzanek wrocławski) przeważa problem komunikacji wielkomiejskiej, czyli sprawnego wjazdu-wyjazdu ze stolicy województwa.

Ze względu na bogactwo przyrodnicze południowych części województwa, potrzebą (a – jak wskazuje niniejszy raport – również problemem) jest skomunikowanie wewnętrzne pomiędzy miejscowościami oraz sprawny dojazd do popularnych miejsc turystycznych w postaci Kotliny Kłodzkiej czy Jeleniogórskiej. W zachodniej, zdecydowanie mniej zurbanizowanej, części Dolnego Śląska przeważa problem sprawnego skomunikowania małych miasteczek i wsi z miastami powiatowymi, w których znajdują się najbliższe jednostki użyteczności publicznej.

Wreszcie nie można uciec od problemu tranzytu i ruchu transgranicznego. Przez Dolny Śląsk, dzięki autostradzie A4, przebiega znaczna część ruchu tranzytowego w kierunku Niemiec i Europy Zachodniej, natomiast w dalszym ciągu brakuje sprawnego korytarza transportowego w kierunku południowym Praga/Wiedeń.

Bogactwo turystyczno-demograficzne Dolnego Śląska jest również jego bolączką. Odpowiedzią na wyszczególnione powyżej wielorakie problemy komunikacyjne naszego województwa, powinna być ścisła współpraca na wszystkich szczeblach administracji publicznej: gmin wiejskich, miejskich, powiatów, zarządu województwa oraz instytucji państwowych odpowiedzialnych za organizację transportu zbiorowego. Tymczasem obraz wyłaniający się z przeprowadzonych badań wskazuje, że współpraca na każdym poziomie układa się źle, a co gorsze nie zostały wypracowane żadne zinstytucjonalizowane formy współpracy pomiędzy poszczególnymi jednostkami. Powyższe przekłada się na chaos organizacyjny przejawiający się brakiem skomunikowania różnych form transportu na terenie województwa dolnośląskiego.

Wreszcie, z badań przeprowadzonych przez ekspertów współpracujących z Instytutem Strategie 2050 wyłania się obraz kompletnego niedostosowania prezentowanej oferty przewozowej do możliwości współczesnego odbiorcy w dobie cyfryzacji. Na palcach jednej ręki można policzyć gminy, w których obecny

⁶ J. Kaczorowski, Wykluczeni. O likwidacji transportu zbiorowego na wsi i w małych miastach. „Przegląd Planisty”, nr. 4 (2019), K. Trammer, Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej, wyd. Krytyka Polityczna, 2019, s.15-21

⁷ <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/wymiary>

⁸ <https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/traffic-index-najbardziej-zakorkowane-miasta-w-europie-9800.html>

⁹ <https://smoglab.pl/smog-powietrze-we-wroclawiu-gorsze-niz-w-wuhan/>

rozkład jazdy autobusów może zostać sprawdzony w internecie (nie wspominając o możliwości zakupu biletów), a także brak rozkładów jazdy na przystankach.

Autorzy są świadomi interdyscyplinarnego charakteru wyzwania, jakim jest wykluczenie komunikacyjne. Niniejsze opracowanie skupia się na jego najważniejszym aspekcie, czyli skomunikowania miast między sobą. Jednocześnie trzeba zaznaczyć, że połączenia między miastami dla każdej gałęzi transportu zawierają punkty transportowe pośrednie w postaci przystanków lub stacji położonych przy mniejszych miejscowościach lub wsiach, a zatem brak komunikacji między miastami skutkuje również niemożnością przemieszczania się do ośrodków powiatowych z ich geograficznego otoczenia. Temat opracowania został wybrany ze względu na istniejące już komplementarne opracowania dotyczące wykluczenia komunikacyjnego jako braku możliwości dojazdu do wrocławskich szkół¹⁰ czy szpitali¹¹. W pierwszym rozdziale, skupiono się na analizie obecnej sytuacji na Dolnym Śląsku, a także charakterystyce naszego województwa. Następnie zidentyfikowane zostały główne problemy komunikacyjne regionu oraz działania podejmowane celem ich przewyciężenia. Wreszcie, w ostatniej części raportu wyszczególniono i przybliżono problem kilku miast powiatowych w naszym województwie, gdzie problem wykluczenia komunikacyjnego jest najbardziej widoczny.

2. Charakterystyka województwa dolnośląskiego

Podstawowe dane liczbowe

Województwo dolnośląskie zamieszkiwało w 2019 roku 2,9 mln osób, co stanowiło 7,6% ludności Polski, klasyfikując region na 5. miejscu w kraju pod względem zaludnienia. Nieco ponad połowę mieszkańców stanowiły kobiety (51,9% ludności województwa). Gęstość zaludnienia na Dolnym Śląsku wynosiła 145 osób na 1 km² i była wyższa od średniej dla Polski (123), klasyfikując województwo na 4. miejscu w Polsce. Wskaźnik urbanizacji kształtował się na poziomie 68,4% (w Polsce 60%) i plasował region na 3. miejscu w kraju za województwami: śląskim i zachodniopomorskim. Na Dolnym Śląsku w latach 2017-2019 nastąpił spadek liczby mieszkańców – łącznie przez okres 2 lat ubyło 2,4 tys. osób, co stanowiło 0,1% ogółu populacji (w Polsce spadek wynosił -0,1%). Dodatkowo w regionie, jak i w całym kraju, wciąż zachodzi proces intensywnego starzenia się społeczeństwa¹².

System komunikacji i dostępność transportowa

Łączna długość dróg publicznych (krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych) o nawierzchni utwardzonej wynosiła w województwie dolnośląskim w 2016 roku 19,5 tys. km. Od 2010 do 2016 roku ich długość zwiększyła się o 1084,4 km. Według Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 roku średnie obciążenie ruchem na drogach krajowych wzrosło o 11%, a na drogach wojewódzkich – o 4% w stosunku do pomiarów

¹⁰ <https://mrmw.um.wroc.pl/wp-content/uploads/2021/06/24.06.2021-Analiza-wykluczenia-komunikacyjnego-uczniow-wroclawskich-szkol.pdf>

¹¹ Wskaźniki dostępności terytorialnej mieszkańców Polski do wybranych obiektów użyteczności publicznej, GUS Warszawa 2018

¹² Trendy zmian liczby ludności według grup wieku zaobserwowane na Dolnym Śląsku w latach 2017-2019 były niekorzystne – ludność w wieku poprodukcyjnym zwiększyła się aż o 5,5%, populacja mieszkańców w wieku produkcyjnym zmniejszyła się o 2,4%, natomiast grupa ludność w wieku przedprodukcyjnym wzrosła zaledwie o 1,1%

z 2010 roku. Długość zelektryfikowanych linii kolejowych zwiększyła się z 1 053 km w 2010 roku do 1 066 km w 2016 roku, natomiast długość eksploatowanych linii kolejowych o dwóch i więcej torach od 2010 roku pozostaje na tym samym poziomie i wynosi 772 km. Gęstość sieci kolejowej w regionie w przeliczeniu na 100 km² spadła od 2010 do 2016 roku z 8,9 km/100 km² do 8,8 km/100 km².

Drogowa sieć TEN-T. W skład sieci bazowej wchodzi autostrada A4, A8 (Autostradowa Obwodnica Wrocławia) oraz drogi ekspresowe S3 i S8. W kompleksowej sieci TEN-T znalazły się autostrada A18 oraz droga ekspresowa S5.

Kolejowa sieć 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, C-E30 oraz E59. Uzupełnieniem sieci bazowej są linie kolejowe CE 59 I C 59/2 będące w sieci kompleksowej, które tylko w części są dwutorowe. Ponadto kolejową sieć TEN-T w regionie uzupełnia planowana kolej dużych prędkości (KDP) tzn. „Y” relacji Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław oraz jej wydłużenie w kierunku Pragi. Za najdotkliwszy brak infrastrukturalny w układzie korytarzy międzynarodowych przebiegających przez teren województwa dolnośląskiego, należy uznać brak dróg szybkiego ruchu w kierunku Brna i Wiednia obsługujących korytarz biegnący z głównych ośrodków zachodniej Polski: Szczecina, Poznania i Wrocławia w kierunku Brna, Wiednia i Bratysławy oraz brak bezpośredniego, prawidłowego geometrycznego połączenia w kierunku Pragi z kierunku Warszawy, Łodzi i Wrocławia.

Dostępność transportowa wewnętrzna

Inwestycje drogowe realizowane w ramach sieci TEN-T znacząco poprawiły dostępność czasową do głównych miast Dolnego Śląska. Największe zmiany zauważone zostały na osi północ-południe, w związku z realizacją dróg ekspresowych S3 i S5, co znacznie poprawiło dostępność obszarów do tej pory marginalizowanych (za najważniejsze można uznać m.in. Głogów i Milicz). Znaczna poprawa dostępności nastąpiła również w kierunku zachodnim, w szczególności Borów Dolnośląskich oraz okolic Bolesławca, Zgorzelca oraz w kierunku północnym od Wrocławia (powiat trzebnicki i milicki). Niewielkie zmiany w stosunku do stanu istniejącego zanotowane zostaną w Kotlinie Kłodzkiej, która po zrealizowaniu planowanych inwestycji nadal stanowi obszar marginalizacji względem głównych ośrodków województwa dolnośląskiego. Po realizacji dróg ekspresowych S3 i S5 znacząco wzrośnie udział mieszkańców województwa z dostępnością do 30 minut od węzłów drogowych na autostradach i drogach ekspresowych. Liczba mieszkańców województwa w zasięgu do 30 minut wyniesie ok. 2,2 mln osób i będzie stanowiła ok. 79% mieszkańców województwa (obecnie 1,77 mln, co stanowi ok. 63% mieszkańców województwa)¹³.

3. Podejmowane działania z zakresu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu

Zarząd Województwa Dolnośląskiego realizuje zadania związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa dolnośląskiego. W 2020 roku zrealizowano następujące zadania:

- Dotowanie i organizowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich: zawarto umowy z przewoźnikami kolejowymi tj. Polregio oraz Kolejami Dolnośląskimi SA. W roku sprawozdawczym przekazano tym przewoźnikom środki dotacji w kwocie 130 891 045,11 zł. W okresie tym przewieziono wojewódzkim transportem kolejowym 17 195 284 pasażerów, co oznacza spadek o około 40,8% względem roku 2019. Spadek liczby przewożonych pasażerów oraz mniejsza praca eksploatacyjna wynikają wprost z ograniczeń w ofercie wprowadzonych podczas pierwszego etapu epidemii.

¹³ Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030

Sytuacja ta wynikała bezpośrednio ze zmniejszonego zainteresowania podróżnych spowodowanego zamknięciem placówek oświatowych oraz przejścia wielu przedsiębiorstw na pracę zdalną.

- W rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020 obowiązującym przez większą część 2020 roku rozbudowie uległa oferta przewozowa wojewódzkich kolejowych połączeń pasażerskich, m.in. na takich liniach/ odcinkach jak:

- Wrocław – Legnica – Zgorzelec,
- Wrocław – Wołów – Ścinawa – Głogów,
- Wrocław – Rawicz,
- Wrocław – Oleśnica,
- Wrocław – Milicz,
- Wrocław – Jelcz-Laskowice,
- Wrocław – Oława – Brzeg,
- Wrocław – Strzelin – Ziębice,
- Wrocław – Kąty Wrocławskie,
- Wałbrzych – Jelenia Góra,
- Legnica – Lubin,
- Jelenia Góra – Lubań Śląski – Węgliniec,
- Kłodzko – Duszniki-Zdrój/Kudowa Zdrój.

Oferta przewozowa w obrębie aglomeracji wrocławskiej funkcjonuje dzięki współpracy nawiązanej pomiędzy gminami skupionymi wokół aglomeracji wrocławskiej oraz Samorządem Województwa Dolnośląskiego w zakresie współorganizacji i współfinansowania przewozów w ramach Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA).

- Dzięki współpracy z sąsiednimi organizatorami połączeń, uruchamiane były połączenia styczne z sąsiednimi województwami (lubuskim, wielkopolskim, opolskim), na liniach:

- Görlitz/Zgorzelec – Węgliniec – Żary/Zielona Góra (województwo lubuskie),
- Wrocław/Legnica – Żary – Forst (Lausitz) (województwo lubuskie),
- Wrocław – Głogów – Zielona Góra (województwo lubuskie),
- Głogów – Wschowa – Leszno (województwo lubuskie),
- Wrocław – Rawicz – Leszno – Poznań (województwo wielkopolskie),
- Wrocław – Oleśnica – Milicz – Krotoszyn (województwo wielkopolskie),
- Wrocław – Oleśnica – Ostrów Wielkopolski (województwo wielkopolskie),
- Wrocław – Oleśnica – Kluczbork (województwo opolskie),

- Wrocław – Jelcz-Laskowice – Opole (województwo opolskie),
- Wrocław – Oława – Opole/Nysa (województwo opolskie),
- Kłodzko – Kamieniec Żąbkowicki – Nysa (województwo opolskie).

Oferta przewozowa w obrębie aglomeracji wrocławskiej funkcjonuje dzięki współpracy nawiązanej pomiędzy gminami skupionymi wokół aglomeracji wrocławskiej oraz Samorządem Województwa Dolnośląskiego

w zakresie współorganizacji i współfinansowania przewozów w ramach Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA).

Dzięki współpracy z sąsiednimi organizatorami połączeń, uruchamiane były połączenia styczne z sąsiednimi województwami (lubuskim, wielkopolskim, opolskim), na liniach:

- Görlitz/Zgorzelec – Węglińiec – Żary/Zielona Góra (województwo lubuskie),
- Wrocław/Legnica – Żary – Forst (Lausitz) (województwo lubuskie),
- Wrocław – Głogów – Zielona Góra (województwo lubuskie),
- Głogów – Wschowa – Leszno (województwo lubuskie),
- Wrocław – Rawicz – Leszno – Poznań (województwo wielkopolskie),
- Wrocław – Oleśnica – Milicz – Krotoszyn (województwo wielkopolskie),
- Wrocław – Oleśnica – Ostrów Wielkopolski (województwo wielkopolskie),
- Wrocław – Oleśnica – Kluczbork (województwo opolskie),
- Wrocław – Jelcz-Laskowice – Opole (województwo opolskie),
- Wrocław – Oława – Opole/Nysa (województwo opolskie),
- Kłodzko – Kamieniec Żąbkowicki – Nysa (województwo opolskie).

Połączenia transgraniczne realizowane były we współpracy z krajami czeskimi (liberecki, kralovehradecki, pardubicki) i Wolnym Państwem Saksonia w Republice Federalnej Niemiec. W ruchu transgranicznym przewozy odbywały się na liniach:

- Szklarska Poręba Górna – Harrachov – Liberec (Kraj Liberecki),
- Sędziszów – Kamienna Góra – Lubawka – Královec/Trutnov (Kraj Kralovehradecki) (weekendowe w sezonie letnim),
- Wrocław/Wałbrzych – Meziměstí/Adršpach (Kraj Kralovehradecki) (weekendowe w sezonie letnim),
- Wrocław – Kłodzko – Międzyzlesie/Lichkov (– Praga) (Kraj Pardubicki),
- (Wrocław – Legnica –) Węglińiec – Zgorzelec – Görlitz – Drezno (Wolne Państwo Saksonia),
- Jelenia Góra – Lubań Śląski – Zgorzelec – Görlitz (Wolne Państwo Saksonia).¹⁴

¹⁴ Raport o stanie województwa dolnośląskiego za 2020 rok

Strategie i polityki

Plan rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030 jest spełnieniem warunku podstawowego w ramach środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego na lata 2021-2027 oraz stanowić będzie wypełnienie obowiązku ustawowego nałożonego na Zarząd Województwa Dolnośląskiego (ZWD) wynikający z art. 20 pkt 1 Ustawy o drogach publicznych.

W ramach prac nad dokumentem w 2020 r. opracowano:

1. Uwarunkowania zewnętrzne sieci transportowej regionu.

W analizie zidentyfikowano i zestawiono nadrzędne uwarunkowania transportowe tj. powiązania przestrzenne i korytarze w skali europejskiej w odniesieniu do komunikacji lądowej (kolejowej, drogowej i rowerowej) oraz zagadnienia dotyczące szlaków europejskich i krajowych. Drugim czynnikiem zewnętrznym, stanowiącym punkt wyjścia do dalszych rozważań były kwestie przyrodnicze i kulturowe – będące ważnym elementem tła.

2. Generatory ruchu i korytarze transportowe.

Jest to analiza uwarunkowań społecznych, która stanowi główne źródło potrzeb transportowych. Diagnoza zawiera analizę uwarunkowań osadniczych, prognozę zmian liczby ludności, motywacje przewozów pasażerskich – dojazdy do pracy, rynek nauki i turystykę. Opracowanie zamyka identyfikacja korytarzy transportowych oraz analiza poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego poszczególnych ośrodków. Ponadto przygotowano model ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kruszyw jako istotnego generatora pojazdów ciężkich na terenie Dolnego Śląska (model w trakcie uzgodnień z instytucją JASPERS). W toku dalszych prac przewiduje się ustalenie potrzeb interesariuszy oraz lokalnych społeczności i wypracowanie na tej podstawie celów strategicznych oraz szczegółowych, następnie określenie finalnej listy inwestycji transportowych na poziomie regionalnym, uwzględniając wszystkie kryteria określone w zał. do Rozporządzenia ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące EFRR.

Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu w roku 2020 realizowała 19 zadań współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej (18 zadań drogowych i 1 kolejowe). Na ich realizację wydatkowano środki w wysokości 91 671 487,03 zł. W ramach zadań kolejowych dokonano przejęcia odcinków linii kolejowych oraz infrastruktury kolejowej na terenie Dolnego Śląska, dla których w roku 2020 dokonano inwentaryzacji rewitalizacji dla linii 284, 303, 310, 316 wraz z kontrolą okresową obiektów inżynierskich.

Instytut Rozwoju Terytorialnego opracował uwarunkowania funkcjonowania i rozwoju sieci kolejowej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym, a także możliwości podłączenia do sieci kolejowej strefy przemysłowej Euro-Park Kobierzyce. Celem opracowania Studium było kompleksowe zbadanie i znalezienie rozwiązań narastających problemów transportowych we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym, a w szczególności w jego południowej części – w obszarze klastra LG w Kobierzycach. Wraz z dynamicznie rozwijającymi się przedsiębiorstwami pojawiają się tam ograniczenia wynikające z niedostosowania układu transportowego, co przekłada się na utrudniony przewóz pracowników i towarów z obszaru aktywności gospodarczej. Na podstawie zdiagnozowanych potrzeb, na tle istniejących uwarunkowań transportu pasażerskiego i towarowego, przeprowadzono analizę możliwości usprawnienia przewozów poprzez szersze wykorzystanie transportu szynowego, przy wykorzystaniu już istniejącej infrastruktury transportowej. Ponadto przeanalizowano rozwiązania perspektywiczne zakładające rozbudowę sieci kolejowej i drogowej.

Funkcję przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu realizuje także spółka **Koleje Dolnośląskie SA** poprzez zakup nowoczesnego taboru na potrzeby regionalnego systemu transportu publicznego – koszty inwestycji ogółem ponad 314 mln zł brutto (2020 rok):

- dostawa pięciu nowych, pięcioczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych,
- dostawa dwóch nowych trójczłonowych pojazdów z napędem dwusystemowym elektryczno-spalinowym oraz czterech z napędem hybrydowym,
- dostawa ośmiu sztuk pięcioczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych¹⁵.

4. Diagnoza problemów

Podstawowym problemem mieszkańców Dolnego Śląska w zakresie dostępności transportowej jest niedostateczna oferta przewoźników w dowozach do szkół, pracy, ośrodków zdrowia, ośrodków administracyjnych, kulturowych i handlowych znajdujących się w głównych ośrodkach miejskich województwa. Zarząd województwa dolnośląskiego oprócz kształtowania siatki połączeń kolejowych nie podejmuje się finansowania przewozów autobusowych, tak jak jest to w przypadku m.in. województwa łódzkiego. Powiaty natomiast pomimo opracowanych planów transportowych nie finansują transportu zbiorowego, opierając komunikację wewnątrz powiatu wyłącznie na przewozach komercyjnych. Koniecznym w tym przypadku jest powołanie związku komunikacyjnego, który organizowałby publiczny transport zbiorowy na terenie Dolnego Śląska.

Równie istotnym zagadnieniem jest niedoskonałość infrastruktury transportowej. Nieprawidłowy stan techniczny linii kolejowych (długie czasy przejazdu), nienależyte nasycenie infrastruktury pasażerskiej przy ciągach komunikacyjnych (przystanki), przestarzały tabor czy też brak informacji na temat rozkładów jazdy powoduje, iż brak jest alternatywy wobec transportu indywidualnego. Obecny układ linii kolejowych jest taki sam na przestrzeni kilkudziesięciu lat, powstał na początku XIX wieku i nie pasuje do obecnych potrzeb transportowych i systemu zależności społeczno-gospodarczych.

Od 1990 do 2019 roku liczba samochodów wzrosła ponad czterokrotnie. Ma to związek zarówno ze wzrostem zamożności Polaków, jak i ograniczeniem publicznej oferty przewozowej. Mieszkańcy małych miast i wsi mają szczególnie dużą potrzebę przemieszczania się do większych miejscowości, oferujących szerszy dostęp do oświaty, kultury, ochrony zdrowia, handlu i usług. Podobna sytuacja dotyczy uczniów, którzy często są zmuszeni do uczęszczania do szkoły poza swoim miejscem zamieszkania. Brak odpowiedniej oferty przewozowej, dostosowanej do ich potrzeb, wymusza korzystanie z indywidualnych środków transportu.

Zgodnie z raportem pt. „Parkingi a transport zbiorowy w miastach” w 2018 roku liczba zarejestrowanych pojazdów tylko we Wrocławiu sięgnęła 551 738 i był to drugi najwyższy wynik po Warszawie. W przypadku wskaźnika liczby pojazdów przypadających na 1000 mieszkańców, Wrocław również uplasował się tuż za Warszawą z wynikiem 877. Zjawisko rosnącej liczby pojazdów poruszających się po polskich drogach ma bardzo negatywne konsekwencje, szczególnie dla dużych aglomeracji, m.in. Wrocławia. Według danych pochodzących z Kompleksowego Pomiaru Ruchu z 2010/2011 roku do Wrocławia wjeżdżało aż 200 tysięcy pojazdów dziennie. W 2018 roku badania przeprowadzono ponownie, a liczba samochodów wzrosła do 240 tysięcy, co stanowiło blisko 30% wszystkich pojazdów poruszających się

¹⁵ Raport o stanie województwa dolnośląskiego za 2020 rok

po mieście. Większa liczba pojazdów, przy niezmienionej przepustowości arterii komunikacyjnych oraz pozostałych dróg, prowadzi do wzrostu liczby zatorów drogowych, co z kolei wpływa na pogorszenie jakości powietrza w mieście. Należy jednak podkreślić, że zwiększenie przepustowości dróg, zgodnie z twierdzeniem Lewisa-Mogridge'a¹⁶ nie wpływa na zmniejszenie korków, ponieważ liczba samochodów zwiększa się tak, by wypełnić wolną przestrzeń. Dodatkowo możliwość poszerzenia przestrzeni drogowej w szczególności w centrum jest ograniczona, a często niemożliwa z uwagi na gęstą zabudowę¹⁷.

Potrzeby przewozowe społeczności lokalnych

Zapotrzebowanie człowieka na transport jest trwałe i nieograniczone. Jest tak samo ważne w jego kulturalnej, ekonomicznej, wyznaniowej, politycznej i oświatowej działalności. Dlatego też, mimo wielostronnego oddziaływania transportu na społeczeństwo i zachodzące w nim procesy, można wskazać na zasadniczą prawidłowość, która występuje we wszystkich formach działalności transportowej, mianowicie jest nią realizacja zawsze tego samego celu, jakim jest przemieszczanie w czasie i przestrzeni dóbr i osób różnymi środkami transportu. Postęp techniczny i ekonomiczny sprzyja rozwojowi gospodarczemu, zwiększając skutecznie obszary wyboru konsumenta odnośnie usług transportowych¹⁸.

Potrzeby przewozowe społeczności lokalnych warunkowane są następującymi czynnikami:

- liczba mieszkańców i gęstość zaludnienia,
- struktura społeczna i wiekowa mieszkańców,
- struktura zawodowa i lokalizacje głównych zakładów pracy,
- lokalizacja obiektów użyteczności publicznej,
- liczba osób kształcących się,
- plany zagospodarowania przestrzennego,
- poziom zamożności mieszkańców.

Postulaty przewozowe pasażerów, które należy rozpoznać i realizować to:

- bezpośredniość połączeń,
- częstotliwość,
- dostępność (odległość do przystanku),
- dostęp do informacji,
- niezawodność,

¹⁶ http://www.transportation.overview.pwr.edu.pl/UPLOAD/BAZA-ARTYKULOW/PL/2014/03/A_PL_14_03_05.pdf

¹⁷ Analiza wykluczenia komunikacyjnego uczniów wrocławskich szkół

¹⁸ Potrzeby przewozowe w aspekcie posiadanego taboru i zdarzeń zaburzających jego pracę

- niski koszt przejazdu,
- czas przejazdu,
- punktualność,
- rytmiczność/cykliczność.

Ciekawe wnioski płyną z ankietyzacji uczniów wrocławskich szkół:

1. Analiza ankiety wskazuje, że niska ocena transportu publicznego skupia się w enklawach, w których kolej nie jest dostępna. W szczególności dotyczy to obszarów gmin Sobótka, Jordanów Śląski, Trzebnica, Długołęka i Czernica.
2. Kolejowe przewozy pasażerskie w aglomeracji Wrocławia stanowią ważny środek przewozów młodzieży dojeżdżającej, ze względu na stosunkowo dobrze rozwiniętą siecią połączeń i dostępność przystanków pasażerskich (70% gmin).
3. Następujące obszary są najgorzej oceniane pod względem dogodności tras: gmina Sobótka, gmina Jordanów Śląski, wschodnia cz. Gminy Miękinia, centralna cz. gminy Wisznia Mała, gmina Trzebnica, styk gmin Długołęka i Czernica, gminy Oława i miejska Oława, gmina Żórawina, gmina Borów.
4. Najdłuższy czas dojazdu charakteryzuje obszary: gmin Sobótka, Jordanów Śląski i Kobierzyce, południowej cz. gminy Miękinia, gminy Malczyce, gminy Trzebnica, styku gmin Długołęka i Czernica.
5. Samorządy gmin należących do zidentyfikowanej otuliny Wrocławia, z której dojeżdża przeszło 90% młodzieży do Wrocławia powinny podjąć działania dla usprawnienia transportu publicznego szczególnie w tym segmencie przewozów. Wydaje się, że wymiana danych pomiędzy samorządami gminy i władzami szkół Wrocławia w zakresie liczby młodzieży dojeżdżającej z danego kierunku pomogłaby w planowaniu transportu publicznego bardziej przyjaznego dla młodzieży.
6. Badanie wskazuje na poważne problemy z zapewnieniem częstotliwości komunikacji zbiorowej, odpowiadającej potrzebom uczniów. W każdej gminie występują różne, nieraz bardzo rozbieżne oceny częstotliwości w zależności od przedziałów czasowych. (za: Analiza wykluczenia komunikacyjnego uczniów wrocławskich szkół¹⁹).

5. Wyniki analiz IS 2050 nad wykluczeniem komunikacyjnym na Dolnym Śląsku

Poniższe tabele zawierają zestawy połączeń kolejowych i autobusowych, których w toku analiz ekspertów współpracujących z Instytutem Strategie 2050 na Dolnym Śląsku okazało się, że ich brakuje. Są to tzw. „białe plamy” na mapie naszego województwa. To połączenia międzymiastowe, na które jest widoczne zapotrzebowanie mieszkańców.

Przeanalizowaliśmy dwa rodzaje połączeń:

- Między głównymi miastami powiatowymi (pow. 10 000 mieszkańców) a Wrocławiem. Zarówno kolejowe jak i autobusowe.
- Między głównymi miastami powiatowymi (pow. 10 000 mieszkańców). Zarówno kolejowe jak i autobusowe.

¹⁹ Analiza wykluczenia komunikacyjnego uczniów wrocławskich szkół

Za źródła danych posłużyły nam rozkłady jazdy, które dało się odnaleźć w sieci Internet. Były to głównie strony internetowe Kolei Dolnośląskich, PKP oraz witryny lokalnych przewoźników autobusowych (prywatnych i publicznych PKS). Nierzadko rozkłady jazdy można było odnaleźć także na miejskich stronach urzędów gmin.

Inspiracją prowadzącą do powstania poniższego opracowania jest rekomendacja z przygotowanego przez Instytut Strategie 2050 dokumentu „Polska na Zielonym Szlaku”:

Priorytetem redukcji emisji transportowych powinny być inwestycje w kolej. Przez ostatnie 20 lat kolejne rządy likwidowały połączenia z mniejszych miast i ograniczały częstotliwość kursów. Tymczasem rozwój kolei to recepta na czyste powietrze, a zarazem sposób na zwalczenie wykluczenia komunikacyjnego, które dotyka 14 mln Polaków. Proponujemy 6 tys. nowych i zmodernizowanych torów do 2040 r., 130 mld zł na rozwój tego środka transportu. Priorytetem tych inwestycji będzie doprowadzenie regularnych połączeń pasażerskich do wszystkich miast powyżej 10 tys. mieszkańców.

|  Powiat | Główne miasta powiatowe bez połączeń bezpośrednich do Wrocławia | Czego brakuje? |
|--|--|-----------------------|
| górowski | Góra | PKP/PKS |
| jaworski | Jawor | PKP/PKS |
| karkonoski | Kowary | PKS |
| lubański | Lubań | PKS |
| lwówecki | Lwówek Śląski | PKS |
| milicki | Milicz | PKS |
| polkowicki | Polkowice | PKP/PKS |
| zgorzelecki | Bogatynia | PKS |
| złotoryjski | Złotoryja | PKP |

Na podstawie wewnętrznych analiz Instytutu stwierdzamy, że obecny stan połączeń kolejowych pomiędzy miastami powiatowymi a Wrocławiem jest zadowalający. Większość miast powiatowych ma bezpośrednią łączność kolejową ze stolicą naszego województwa. Dzięki temu bardzo często podróżni rezygnują np. z dojazdów do pracy samochodem i przesiadają się na kolej.

Zdecydowanie gorzej w naszym województwie jest z połączeniami kolejowymi miast powiatowych z innymi większymi aglomeracjami regionu: Legnicą i Jelenią Górą. Tutaj takich „białych plam” jest znacznie więcej. Miasta, które są najgorzej skomunikowane z pobliskimi miastami powiatowymi pow. 10 tys. mieszkańców, to: Polkowice, Góra, Lwówek Śląski i Złotoryja.

| 2050 | |
|---|----------------|
| Połączenia między głównymi miastami powiatowymi (Trasa A<->B) | Czego brakuje? |
| Bolesławiec - Polkowice | PKS |
| Dzierżoniów - Ząbkowice | PKS |
| Dzierżoniów - Kłodzko | PKS |
| Dzierżoniów - Strzelin | PKS |
| Góra - Wołów | PKS/PKP |
| Góra - Lubin | PKS/PKP |
| Jawor - Lwówek Śląski | PKS/PKP |
| Jawor - Środa Śląska | PKS/PKP |
| Kamienna Góra - Wałbrzych | PKS |
| Chojnów - Polkowice | PKS/PKP |
| Złotoryja - Lubin | PKS/PKP |
| Złotoryja - Lwówek Śląski | PKS/PKP |
| Złotoryja - Chojnów | PKS/PKP |
| Lwówek Śląski - Chojnów | PKS/PKP |
| Lwówek Śląski - Lubań | PKS |

| 2050 | |
|---|----------------|
| Połączenia między głównymi miastami powiatowymi (Trasa A<->B) | Czego brakuje? |
| Brzeg Dolny - Lubin | PKS/PKP |
| Oława - Jelcz-Laskowice | PKS |
| Oława - Strzelin | PKS/PKP |
| Świdnica - Środa Śląska | PKS/PKP |
| Świdnica - Kamienna Góra | PKS |
| Wałbrzych - Kłodzko | PKS |
| Wołów - Lubin | PKS |
| Wołów - Środa Śląska | PKS/PKP |
| Ząbkowice Śląskie - Strzelin | PKS |

| 2050 | |
|---|----------------|
| Połączenia między głównymi miastami powiatowymi (Trasa A<->B) | Czego brakuje? |
| Jelenia Góra - Legnica | PKS/PKP |
| Jelenia Góra - Kamienna Góra | PKS |
| Jelenia Góra - Jawor | PKS/PKP |
| Jelenia Góra - Złotoryja | PKS/PKP |
| Legnica - Złotoryja | PKS/PKP |
| Legnica - Jawor | PKS |
| Legnica - Wołów | PKS/PKP |
| Legnica - Brzeg Dolny | PKS/PKP |
| Legnica - Dzierżoniów | PKS |
| Legnica - Bolesławiec | PKS |
| Legnica - Kamienna Góra | PKS |
| Legnica - Głogów | PKS |
| Legnica - Lwówek Śląski | PKS/PKP |
| Bolesławiec - Zgorzelec | PKS |
| Bolesławiec - Lubań | PKS |
| Bolesławiec - Złotoryja | PKS |

6. Studia przypadków

Złotoryja – miasto powiatowe liczące 15 496 mieszkańców

W skutek ograniczeń wynikających z pandemii Covid-19 najpierw zawieszono przejazdy w komunikacji autobusowej na terenie miasta, po czym w kwietniu PKS Lubin rozwiązał umowę na świadczenie usług komunikacji miejskiej. Ze względu na niepewną sytuację finansową Gminy oraz zbyt wysokie oczekiwania finansowe prywatnych przewoźników została podjęta decyzja o wstrzymaniu publicznego transportu na terenie miasta. W kolejnych miesiącach transport miejski obejmował tylko dzieci dojeżdżające do szkoły.

Na terenie miasta obecnie funkcjonują prywatni przewoźnicy obsługujący przede wszystkim dojazdy do pracy do Legnicy, w tym również obsługujący dedykowane połączenia z określonymi zakładami w strefach przemysłowych na terenie Legnicy i Legnickiego Pola. W 2020 r. została uruchomiona również linia autobusowa dowożąca pracowników do Amazon w Okmianach. Nadal funkcjonuje transport zakładowy KGHM²¹.

Komunikacja tego miasta ze stolicą województwa Wrocławiem jest możliwa dzięki ofercie tylko dwóch przewoźników prywatnych: Speedbus i Beskid. Nie ma natomiast połączeń transportu drogowego z sąsiednim Bolesławcem. Oddalony o 35 km Lwówek Śląski jest w zasięgu pasażerów tylko 2 razy dziennie przy okazji połączeń tego ostatniego z Wrocławiem. Kolejne sąsiednie miasto to oddalony 23 km Jawor, z którym oferta komunikacyjna umożliwia przemieszczanie się kilka razy dziennie. Natomiast połączenie z Jelenią Górą realizowane jest przez prywatnego przewoźnika raz dziennie.

Obecnie nie istnieje żadne połączenie kolejowe pomimo istniejącej infrastruktury. Planowana jest jednak rewitalizacja odcinka Legnica – Złotoryja – Jerzmanice-Zdrój w celu włączenia powiatu złotoryjskiego i Złotoryi do sieci regionalnego wojewódzkiego transportu kolejowego. Rewitalizowany miałby być odcinek linii kolejowej nr 284 zarządzany przez Spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Jednocześnie dzięki tej

inwestycji możliwa będzie rewitalizacja dalszego odcinka linii nr 284 od Jerzmanic-Zdrój do Lwówka Śląskiego, który został przejęty na rzecz Samorządu Województwa Dolnośląskiego. Poza Gminą Miejską Złotoryja, żadna inna gmina ani powiat nie zadeklarowali wkładu finansowego w to przedsięwzięcie.

Góra – miasto powiatowe z liczbą 11 678 mieszkańców

W Górze na 1000 mieszkańców pracuje tylko 187 osób. Jest to najbardziej wykluczone miasto na Dolnym Śląsku. Sytuacja transportu publicznego ma odzwierciedlenie w liczbie samochodów osobowych. Na 100 mieszkańców jest to 717 (dolnośląskie 655, kraj 634). Liczba osób wyjeżdżających do pracy (do innego miasta) to 700, a liczba osób przyjeżdżających do pracy to 726.

Obecnie nie istnieje żadne połączenie kolejowe. Ostatni pociąg odjechał ze stacji Góra Śląska 10.12.2011r., dwa dni później ze względu na budowę drogi ekspresowej S5 został rozebrany fragment torów na odcinku Bojanowo – Góra Śląska, odcinając stację od sieci kolejowej.

W Gminie Góra usługi z zakresu transportu publicznego wykonuje Przedsiębiorstwo Milla Spółdzielnia w Lesznie obsługujące przewozy osobowe z wykorzystaniem infrastruktury Państwowej Komunikacji Samochodowej (m.in. dworce autobusowe w Górze i w Lesznie).

W ograniczonym stopniu funkcjonują mniejsze firmy oferujące często mniejsze środki transportu (busy osobowe). Obecnie transport publiczny zapewnia dojazd do miejscowości położonych nie tylko w granicach administracyjnych gminy Góra czy powiatu górowskiego, ale także do miejscowości położonych w województwie wielkopolskim oraz dolnośląskim, w tym stolicy województwa: Wrocławia. Milla Spółdzielnia w Lesznie uruchomiła 11 linii komunikacyjnych, na których wykonywany był publiczny transport zbiorowy²⁰.

Góra od lat jest uważana za jeden z najgorzej rozwiniętych gospodarczo regionów na Dolnym Śląsku ze strukturalnym bezrobociem i niekorzystną sytuacją demograficzną. Wykluczenie transportowe jest zarówno objawem jak i przyczyną tych niekorzystnych zjawisk.

Stronie Śląskie — turystyczna miejscowość w Kotlinie Kłodzkiej licząca 5679 mieszkańców

Głównym węzłem komunikacyjnym okolicy jest miasto powiatowe Kłodzko, od którego prowadzą do Stronia dobrze utrzymane asfaltowe szosy. Do miasteczka można dojechać od północy z Kłodzka, Łądką-Zdroju i Złotego Stoku. Od zachodu prowadzi droga z Bystrzycy Kłodzkiej i Międzyzlesia. Ze Stronia można wygodnie dojechać do wszystkich okolicznych wsi asfaltowymi drogami.

Miasto jest skomunikowane autobusami z Łądkiem-Zdrojem, Kłodzkiem, Bystrzycą Kłodzką, Nową Rudą, Świdnicą, Wałbrzychem, Wrocławiem i Kudową-Zdrojem. Połączenia te obsługuje dwóch głównych przewoźników: Beskid-przewozy i PKS w Kłodzku.

W gminie funkcjonują dwa turystyczne przejścia małego ruchu granicznego dla pieszych i rowerzystów na szczycie Śnieżnika oraz dla ruchu samochodowego na przełęczy Płaszczyzna powyżej wsi Nowa Morawa.

²⁰ Raport o stanie gminy Góra za rok 2020

Kursy pasażerskie na linii kolejowej z Kłodzka są czasowo zawieszono (2006.07.17). Linia łącząca stacje Kłodzko Nowe i Stronie Śląskie jest niezelektryfikowana. Obecnie linia jest nieużywana w ruchu pasażerskim, planowane jest jego przywrócenie po remoncie szlaku, który miał się zakończyć około 2018 roku – jednak środki przekazane na ten cel zostały zaprzepaszczone i do dzisiaj nie widać efektów jakichkolwiek prac.

7. Niespełnione obietnice

Pomimo deklaracji kolejnych rządów, o tym, że mieszkańcy wsi i małych miejscowości są ich elektoratem i który jest przedmiotem ich trosk, nie uczyniły nic w zakresie niwelacji utrudnień komunikacyjnych. W dalszym ciągu wiele miejscowości pozostaje bez komunikacji zbiorowej, a postępująca depopulacja regionu sudeckiego pogłębia ten proces. Należy zwrócić uwagę także na starzenie się ludności województwa dolnośląskiego. Udział ludzi powyżej 65 i więcej lat w 2020 roku wyniósł 19,7%, co oznacza, że co piąty Dolnoślązak jest seniorem. Proces ten silnie wpływa na wzrastające koszty usług publicznych. Te czynniki czyli starzenie się społeczeństwa, depopulacja regionów, wykluczenie komunikacyjne przyspieszają delimitację miejscowości, które tracą funkcje społeczno-gospodarcze. Tym samym pojawia się “błędne koło”.

Fiasko programu „Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych”, który istniał przede wszystkim w domenie propagandowej. Podstawowym czynnikiem destabilizującym program był brak efektywnych źródeł finansowania.

Tracący impet program „Kolej+” z uwagi na rosnące koszty. PKP PLK przygotowała warianty modernizacji/remontów linii wykraczające poza rzeczywiste potrzeby mieszkańców bez uwzględnienia optymalizacji projektów, a 15% udział samorządów w kosztach modernizacyjnych przy spadających dochodach gmin i samorządu województwa może spowodować porażkę programu.

Postępująca centralizacja państwa powodować będzie pomniejszanie dochodów samorządów na rzecz instytucji centralnych, co spowoduje spadek dostępności transportowej mieszkańców prowincji (biorąc pod uwagę nieefektywność decyzyjną podmiotów centralnych) przy jednoczesnym braku możliwości zbudowania efektywnego systemu komunikacji zbiorowej z marginalizowanymi samorządami.

Brak efektywnej polityki transportowej państwa przejawiającej się poprzez nadmierne obciążenie fiskalne przewoźników (podatek VAT od sprzedaży biletów), niewystarczający udział samorządów w podatku CIT, brak inicjatywy ustawodawczej w zakresie budowania programu „Wspólny Bilet” pomiędzy przewoźnikami kolejowymi i drogowymi.

Nieprawidłowy rozdział kompetencji pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury (MI) a Ministerstwem Aktywów Państwowych (MAP). MI odpowiedzialne jest za kształtowanie polityki transportowej państwa, ale to MAP jest właścicielem spółek skarbu państwa i to ono obsadza zarządy spółek, w tym przypadku przewoźników, czy zarządców infrastruktury.

8. Rekomendacje

Poniższe rekomendacje zostały nakreślone zgodnie z głównym celem Instytutu Strategie 2050 jakim jest ograniczenie, a do roku 2050 zlikwidowanie problemu wykluczenia komunikacyjnego na szczeblu wojewódzkim jak i lokalnym. Wypracowane propozycje w perspektywie najbliższych 30 lat mają doprowadzić do znacznej redukcji emisji spalin pochodzących z transportu prywatnego na rzecz zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego.

Rekomendacje w zakresie rozwoju transportu kolejowego na Dolnym Śląsku

1. Konieczność organizacji transportu zbiorowego na jednym szczeblu samorządu, tj. wojewódzkim poza lokalnymi (gminnymi i międzygminnymi) połączeniami dojazdowymi, których organizacja powinna leżeć w gestii władz powiatowych przy wsparciu finansowym władz wojewódzkich i funduszy centralnych. Obecnie odpowiedzialność rozmywa się na szczeblach gminy, powiatu i województwa. Rozwiązaniem może być tutaj ustanowienie związku komunikacyjnego województwa dolnośląskiego.
2. Wprowadzenie na terenie województwa dolnośląskiego wspólnego biletu łączącego przewoźników kolejowych i autobusowych.
3. Należy priorytetowo potraktować uruchomienie połączeń kolejowych z Legnicy do Złotoryi I dalej do Lwówka Śląskiego i Jeleniej Góry.
4. Stawiamy na rewitalizację linii Marciszów-Legnica, aby uzyskać połączenie kolejowe pomiędzy Jelenią Górą, Kamienną Górą a Jaworem i Legnicą.
5. Na rewitalizację zasługuje także linia Ścinawa-Legnica, aby uzyskać dobre połączenie Legnicy ze Ścinawą Wołowem i Brzegiem Dolnym.
6. Stanowczo nalegamy, aby Wrocław i Koleje Dolnośląskie SA ponownie podpisali umowę w sprawie honorowania biletów Urbancard w granicach administracyjnych Wrocławia.

Rekomendacje w zakresie rozwoju transportu autobusowego na Dolnym Śląsku

1. Rekomendujemy skoordynowane działania ze strony zarządu województwa poprzez stworzenie w każdym powiecie tzw. planów transportowych, które można utworzyć zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010.

Brak takich planów nie motywuje samorządów do rozwiązywania problemów przemieszczania się i rozwoju transportu publicznego. Ponadto plany te są sposobem na efektywne łączenie gałęzi transportu, koordynację i wzajemne uzupełnianie, ułatwiając podróżowanie.

2. Postulujemy również, aby samorząd województwa ze środków własnych finansował przewozy drogowe (autobusowe) na terenie województwa.

Samo zachęcanie i wspieranie prywatnych przewoźników np. poprzez „Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych” jest niewystarczające i nie przynosi efektów. Samorząd powinien modelować i stworzyć kompleksową ofertę, jak to ma miejsce w przypadku transportu kolejowego.

3. Chcielibyśmy, aby samorząd województwa podczas planowania strategii zintegrowanego transportu uwzględnił potrzeby mieszkańców mniejszych miejscowości poprzez zlecenie prywatnym przewoźnikom połączeń tych miejscowości do najbliższej stacji PKP przy jednoczesnym zintegrowaniu ich rozkładów jazdy.

Takie działanie spowoduje powstanie potrzeb transportowych i urozmaici ofertę dla podróżnych. Jest to sposób na likwidację białych plam.

4. Należy wspomóc lokalnych przewoźników autobusowych w stworzeniu wiarygodnego, aktualnego i monitorowanego systemu informacji o obowiązujących rozkładach jazdy w formie Biuletynu Informacji Publicznej. Dodatkowo we wszystkich umowach między przewoźnikami a gminą powinien znaleźć się obowiązek informacyjny pod groźbą kary umownej. Minimalnie należy zapewniać aktualne rozkłady jazdy na każdym przystanku oraz publikację tych rozkładów w Internecie – np. na stronie internetowej przewoźnika i danej gminy.

Podróżni obecnie nie mają możliwości sprawdzenia możliwości przemieszczania się i skorzystania z oferty przewoźników. Pomimo istnienia potrzeby transportowej i oferowania usług często nie dochodzi do realizacji usługi poprzez brak informacji. Skuteczny i łatwy system informacji zwiększy potoki pasażerskie.

5. Nalegamy, aby władze Wrocławia i ościenne gminy dookoła, zacieśniły wzajemną współpracę w zakresie zapewnienia dogodnych połączeń autobusowych (szczególnie dla dzieci i młodzieży) tak, aby wybór rodzaju szkoły, uczelni czy zajęć pozalekcyjnych nie był uzależniony od możliwości dojazdu do Wrocławia. Dla dorosłych zaś dobre połączenie autobusowe czy kolejowe mogłoby pozytywnie wpłynąć na decyzję, np. o niekupowaniu drugiego samochodu dla żony czy nastolatka. Niestety wiele gmin obecnie nie nadąża za postępującą suburbanizacją w otulinie Wrocławia i często tam, gdzie nie ma kolei, niezbędne jest posiadanie dwóch samochodów w gospodarstwie domowym. Ważna jest przy tym poprawa dostępności i rozwój wrocławskiej kolei aglomeracyjnej wraz z ponownym uruchomieniem ruchu na Dworcu Świebodzkim.

Pozostałe rekomendacje ogólne

1. Polityka lokalna jak i w skali kraju powinna skupiać się na ciągłym rozbudowywaniu ścieżek rowerowych, promowaniu wspólnych przejazdów typu car sharing, wreszcie – kreowaniu trendów. Podróż samochodem powinna być coraz bardziej postrzegana jako mało ekonomiczna, nieekologiczna i niemodna. Żeby mieszkańcy miast i wsi przesiedli się z aut do autobusów, oferta musi być konkurencyjna cenowo i dostosowana do ich podstawowych potrzeb: rytmu pracy, szkoły. Musi być dobrze skomunikowana z typowymi miejscami spędzania wolnego czasu jak i innymi kluczowymi punktami takimi jak kościół, cmentarz czy przychodnia. Tutaj niezbędne jest włączenie wszystkich mieszkańców w dialog na temat potrzeb komunikacyjnych w danej społeczności, także osób ze szczególnymi potrzebami. Gminy mogłyby zlecać szerokie konsultacje społeczne organizacjom pozarządowym, kołom gospodyń wiejskich czy Ochotniczemu Strażom Pożarnym. Liderzy lokalni skutecznie wspomogliby gminy w tym trudnym zadaniu.
2. Jednym z efektów konsultacji społecznych mogłyby być nowe pomysły na wygodne przemieszczanie się różnymi środkami transportu. Powstałyby np. miejsca przesiadkowe typu park&ride oraz bike&ride, które przełożyłyby się na lepszą wygodę w dojeździe do szkoły lub pracy.

3. Konieczne wydaje się opracowanie rozwiązań legislacyjnych tworzących przyjazne warunki i zasady finansowania transportu zbiorowego, w tym przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (np. przez dotacje celowe, zwiększenie udziału samorządu w podatku CIT, zniesienie podatku VAT od sprzedaży biletów czy premiowanie współpracy z innymi samorządami).
4. Dobrym podejściem w skali kraju powinno być ujednoczenie ofert taryfowych i ulg ustawowych dla przewozów kolejowych i autobusowych.
5. Dodatkowo zauważamy konieczność projektowania dróg ekspresowych i autostrad, aby poza funkcjami tranzytowymi, stały się one dla lokalnej gminy większym ułatwieniem w dojeździe do pobliskich szpitali, lotnisk, uczelni, centrów handlowych i targowych czy dużych obiektów sportowych i widowiskowych.

Planowana przez zarząd województwa dolnośląskiego rozbudowa autostrady A4 do trzech pasów ruchu w każdym kierunku na odcinku Legnica – Wrocław nie jest naszym zdaniem rozwiązaniem problemu wysokiego natężenia ruchu. Rekomendujemy zaprzestanie tego typu inwestycji. Jak pokazują liczne przykłady z Polski i świata – rozbudowywanie ulic tylko chwilowo rozładowuje korki. W dłuższej perspektywie to jeszcze bardziej zachęca do posiadania aut. W konsekwencji mamy coraz więcej aut, coraz więcej korków, coraz więcej parkingów zamiast miejsc zielonych, coraz więcej spalin itd.