URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Raport z konsultacji społecznych opracowania pt.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Wrocław, wrzesień 2014

Spis treści

1. Uzgodnienia Planu Transportowego z sąsiednimi organizatorami publicznego transportu zbiorowego 3

1.1. Uzgodnienia z Samorządem Województwa Lubuskiego 3

1.2. Uzgodnienia z Samorządem Województwa Opolskiego 5

1.3. Uzgodnienia z Samorządem Województwa Wielkopolskiego 8

2. Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Urząd Transportu Kolejowego 8

3. Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska we Wrocławiu 13

4. Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu 14

5. Wnioski i uwagi do Planu Transportowego złożone w ramach konsultacji społecznych 14

6. Załączniki 40

1. Uzgodnienia Planu Transportowego z sąsiednimi organizatorami publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13, z późn. zm.) – art. 13 ust. 1 – Marszałek województwa przedstawia sejmikowi województwa do uchwalenia projekt planu transportowego uzgodniony z marszałkami sąsiednich województw oraz zaopiniowany przez zarząd sąsiedniego związku powiatów, o ile jest utworzony – w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości.

Mając na względnie zapisy powyższej ustawy Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystąpił w dniu 25 sierpnia 2014 roku do Marszałków województw: lubuskiego, opolskiego i wielkopolskiego z prośbą o uzgodnienie projektu opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego".

1.1. Uzgodnienia z Samorządem Województwa Lubuskiego

Uzgodnienie Planu Transportowego przez Samorząd Województwa Lubuskiego zostało przekazane pismem nr DG.V.8050.1.1.2014 z dnia 29 sierpnia 2014 roku. Pismo to stanowi załącznik nr 1 do niniejszego raportu.

Poniżej omówione zostały poszczególne uwagi zgłoszone przez Samorząd Województwa Lubuskiego.

1) *W punkcie 9.1. „Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej" w tabelach dotyczących planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń wnioskujemy zmianę określenia linii komunikacyjnej „Głogów – granica województwa – (Nowa Sól)" na „Głogów – granica województwa – (Zielona Góra)"; na mocy porozumienia nr DT-D/883/14 z dnia 3 kwietnia 2014r. w sprawie współpracy przy organizacji wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze międzyregionalnym, stacją końcową linii komunikacyjnej na terenie województwa lubuskiego jest Zielona Góra.* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

2) *W punkcie 9.1. „Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej" w tabelach dotyczących planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń wnioskujemy zmianę liczby par pociągów w Scenariuszu I:*

   - *dla linii „Głogów – granica województwa – (Nowa Sól)" w dni robocze z 6 na 7 par, w dni wolne z 4 na 7 par,*

   - *dla linii „Legnica – granica województwa – (Żary)" w dni robocze i w dni wolne z 4 do 6,*

co stanowi wypełnienie kryterium realizacji Scenariusza I, tj. pozostawienie oferty przewozowej na dotychczasowym poziomie. – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

3) *W punkcie 9.1. „Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej" w tabelach dotyczących planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń wnioskujemy zmianę liczby par pociągów w Scenariuszu II:*
   - *dla linii „Głogów – granica województwa – (Nowa Sól)" w dni robocze i w dni wolne z 4 na 7 par,*
   - *dla linii „Legnica – granica województwa – (Żary)" w dni robocze i w dni wolne z 4 do 6*

   Uwaga uwzględniona w opracowaniu.

4) *W punkcie 9.1. „Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej" w tabelach dotyczących planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń wnioskujemy zmianę liczby par pociągów w Scenariuszu III:*
   - *dla linii „Głogów – granica województwa – (Nowa Sól)" w dni robocze i w dni wolne z 4 na 7 par,*
   - *dla linii „Legnica – granica województwa – (Żary)" w dni robocze i w dni wolne z 4 do 6,*
   - *dla linii „Węgliniec – granica województwa – (Żary)", która uwzględnia zapis „rozwój oferty przewozowej zmierzać będzie do osiągnięcia pożądanego standardu sześciu par kursów na dobę" postulowany przez Państwa w trakcie konsultacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich" Województwa Lubuskiego.*

   Uwaga uwzględniona w opracowaniu.

5) *W punkcie 9.1. „Charakterystyka planowanej sieci komunikacyjnej" w tabelach dotyczących planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej dla danych połączeń wnioskujemy wprowadzenie do wykazu linii komunikacyjnych w Scenariuszu III linii (Leszno – Wschowa) – granica województwa – Głogów – granica województwa – (Żagań / - Zielona Góra) wnioskowanej przez Państwa do reaktywacji połączeń pasażerskich podczas uzgodnień planu transportowego Województwa Lubuskiego; plan ten na odcinku Głogów – Leszno przewiduje przywrócenie ilość połączeń jaka funkcjonowała do roku 2011, tj. pięć par pociągów, ponadto w celu lepszego skomunikowania powiatowego miasta Wschowa z Zieloną Górą przewiduje się uruchomienie co najmniej jednej pary pociągów w bezpośredniej relacji do Zielonej Góry, a w wersji rozszerzonej planuje się*

odtworzenie połączeń na odcinku Żagań – Głogów, co jednak uzależnione jest od podwyższenia prędkości do minimum 80 km/h. – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

6) *W załączniku nr 9 – Infrastruktura transportowa, w tabeli 5 – Analiza linii kolejowych na obszarze województwa dolnośląskiego - wnioskujemy o zmianę określenia linii komunikacyjnej dla linii kolejowej nr 14 z „Żagań – Głogów – Leszno" na Żagań/Zielona Góra – Głogów – Leszno" oraz dodanie punktów ciążenia Zielona Góra i Nowa Sól. Ponadto, w tabeli 43 – Generatory ruchu w województwie proponujemy uwzględnić miasto Zielona Góra.* – **Uwaga odrzucona.**

Uzasadnienie:

Tabela 5 w załączniku nr 9 przedstawia analizę linii kolejowych na obszarze województwa wraz ze wskazaniem podstawowej linii komunikacyjnej wraz z punktami ciążenia wprost leżącymi na jej przebiegu. Nie zdecydowano się uzupełnienie linii komunikacyjnej Żagań – Głogów – Leszno o miasto Zielona Góra oraz ośrodki ciążenia Nowa Sól i Zielona Góra, gdyż określenie szczegółowych relacji kursowania pociągów w obrębie danych linii komunikacyjnych będzie efektem późniejszych prac nad rozkładem jazdy oraz zawieranych porozumień pomiędzy Organizatorami – jest to kompatybilne ze scenariuszami rozwoju transportu przedstawionymi w rozdziale 9 opracowania.

Zrezygnowano również z uzupełnienia tabeli 43 – Generatory ruchu w województwie – o miasto Zielona Góra, gdyż podstawowym założeniem przyjętym przy opracowaniu niniejszej tabeli było ograniczenie się do ośrodków ciążenia wewnątrz granic województwa dolnośląskiego oraz istotnych miejscowości położonych w bezpośrednim sąsiedztwie województwa – miasto Zielona Góra nie wpisuje się zatem w tą zasadę ze względu na znaczące oddalenie od granic województwa. Nie oznacza to jednak, że Zielona Góra jest pomijana w opracowaniu.

1.2. Uzgodnienia z Samorządem Województwa Opolskiego

Uzgodnienie Planu Transportowego przez Samorząd Województwa Opolskiego zostało przekazane pismem nr DIG-II.8050.8.2014 z dnia 18 września 2014 roku. Pismo to stanowi załącznik nr 2 do niniejszego raportu.

Poniżej omówione zostały poszczególne uwagi zgłoszone przez Samorząd Województwa Opolskiego.

1) *W tabelach nr 17, 19 i 21 proponuję wprowadzić linię kolejową Opole – Jelcz-Laskowice (w dni robocze 1 para pociągów).* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

2) *W tabelach nr 17, 19 i 21, w zakresie dotyczącym linii kolejowej Wrocław – Oława – granica województwa – (Brzeg) proponuję dopisać „Opole", a ilość par pociągów w dni robocze poprawić z 16 na 18 (zgodnie z planowaną ofertą na rozkład jazdy 2014/2015).* – **Uwaga częściowo uwzględniona w opracowaniu.**

   Uzasadnienie:

   Linia Wrocław – Oława – granica województwa – (Brzeg) została uzupełniona o Opole.

   Uwaga dotycząca zmiany liczby par pociągów w tabelach 17, 19 i 21 z 16 na 18 została odrzucona gdyż przedstawiony w/w tabelach standard połączeń jest to tzw. standard minimalny-gwarantowany poniżej którego oferta dla pasażera nie będzie planowana. Zwiększenie liczby par połączeń (np. z 16 do 18 w dobie jak to zaplanowano na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 na tej trasie) pozostaje do rozstrzygnięcia w ramach uzgodnień z sąsiednim organizatorem, w tym przypadku z Samorządem Województwa Opolskiego.

3) *W zakresie dotyczącym linii kolejowej Oleśnica – granica województwa – (Namysłów) proponuję dopisać „Kluczbork".* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

4) *W tabelach nr 20 i 22, w zakresie dotyczącym linii kolejowej Oleśnica – granica województwa – (Namysłów) proponuję poprawić ilość par pociągów w dni wolne od pracy z 4 na 8 (nie uwzględniono pociągu przyspieszonego „Żak" kursującego w niedzielę w relacji Kędzierzyn-Koźle – Wrocław i kursującego w niedzielę w relacji Wrocław – Brzeg).* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

5) *W tabeli nr 18, w zakresie dotyczącym linii kolejowej Wrocław – Oława – granica województwa – (Brzeg/Opole) proponuję poprawić ilość par pociągów w dni wolne od pracy z 8 na 9 (nie uwzględniono pociągu przyspieszonego „Żak" kursującego w niedzielę w relacji Kędzierzyn-Koźle – Wrocław i kursującego w niedzielę w relacji Wrocław – Brzeg).* – **Uwaga odrzucona.**

   Uzasadnienie:

   Uwaga dotycząca zmiany liczby par pociągów w tabeli 18 z 8 na 9 została odrzucona gdyż przedstawiony w/w tabeli standard połączeń jest to tzw. standard minimalny-gwarantowany poniżej którego oferta dla pasażera nie będzie planowana. Zwiększenie liczby par połączeń (np. z 8 do 9 w dobie jak to zaplanowano na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 na tej trasie) pozostaje do rozstrzygnięcia w ramach uzgodnień z sąsiednim organizatorem, w tym przypadku z Samorządem Województwa Opolskiego.

6) *Proponuję uwzględnić w wykazie linii użyteczności publicznej linię kolejową Nysa – Kamieniec Ząbkowicki (Kłodzko/Legnica) obsługiwaną przez transport kolejowy.* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

7) *Proponuję uwzględnić w wykazie linii użyteczności publicznej linię autobusową Brzeg – Strzelin obsługiwaną przez transport autobusowy.* – **Uwaga odrzucona.**

Uzasadnienie:

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (art. 4, ust. 1, pkt. 25) Samorząd Województwa Dolnośląskiego jest organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich, a więc przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywanego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i nie wykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny. Ze względu na powyższy zapis nie jest możliwe uwzględnienie w opracowaniu linii autobusowej Strzelin – Brzeg wykraczającej poza granice województwa dolnośląskiego.

8) *Proponuję uwzględnić w wykazie linii użyteczności publicznej linię Nysa – Wrocław obsługiwaną przez transport kolejowy i autobusowy.* – **Uwaga odrzucona.**

Uzasadnienie:

Ze wglądu na przebieg linii komunikacyjnej w transporcie kolejowym Wrocław – Oława – Brzeg – Nysa (odcinek Brzeg – Nysa znajduje się wyłącznie na obszarze województwa opolskiego) połączenie Wrocław – Nysa znajduje się w ramach standardów określonych dla odcinka Wrocław – Oława – granica województwa – (Brzeg). Określenie relacji pociągów poza granicą województwa (np. do Nysy) leży w wyłącznej kompetencji Samorządu Województwa Opolskiego jako Organizatora.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (art. 4, ust. 1, pkt. 25) Samorząd Województwa Dolnośląskiego jest organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich, a więc przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywanego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i nie wykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny. Ze względu na

powyższy zapis nie jest możliwe uwzględnienie w opracowaniu linii autobusowej Wrocław – Nysa wykraczającej poza granice województwa dolnośląskiego.

1.3. Uzgodnienia z Samorządem Województwa Wielkopolskiego

Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystąpił do Samorządu Województwa Wielkopolskiego z prośbą o uzgodnienie opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego" pismem nr DT-D-V.8050.006.2014 L.dz. 2593/08/2014 z dnia 25 sierpnia 2014 roku – pismo zostało doręczone pocztą tradycyjną w dniu 28 sierpnia 2014 r.

Ze względu na brak udzielenia odpowiedzi na w/w pismo przez Samorząd Województwa Wielkopolskiego w ustawowym miesięcznym terminie (Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego, Dz. U. 1960 nr 30 poz. 168 z późn. zm. – art. 35, par. 3), uznaje się, iż projekt Planu Transportowego został zaakceptowany bez uwag.

2. Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Urząd Transportu Kolejowego

Zgodnie z art. 28pa ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. 2003 Nr 86 poz. 789 z późn. zm.) Samorząd Województwa Dolnośląskiego winien przekazać Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego do zaopiniowania projekt „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego" przed jego uchwaleniem.

Mając na względnie zapisy powyższej ustawy Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystąpił w dniu 25 sierpnia 2014 roku do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z prośbą o zaopiniowanie projektu opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego".

Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zostało przekazane pismem nr DRRK-WR.022.1.2014.6.MR z dnia 18 września 2014 roku. Pismo to stanowi załącznik nr 3 do niniejszego raportu.

Poniżej omówione zostały poszczególne uwagi zgłoszone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

1) *Nie zapewniono jednak skomunikowania Głogowa w kierunku Leszna, tak jak obliguje do tego rozdział 3.8. Planu MTBiGM. W celu zapewnienia spójności krajowego i wojewódzkiego planu transportowego, zdaniem Prezesa UTK konieczne jest wprowadzenie zapisów gwarantowanych*

uruchomienie wskazanego połączenia wojewódzkiego oraz skoordynowania go z pociągami międzywojewódzkimi. – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

2) *Wskazane jest jednak przeanalizowanie zasadności dalszego rozszerzenia zapisów o określenie godzin porannego i popołudniowego szczytu, w trakcie którego konieczne może być zwiększenie planowanej częstotliwości połączeń, a także określenie pory w ciągu doby, w której uruchamiane będą połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej.* – **Uwaga odrzucona.**

   Uzasadnienie:

   Ze względu na odmienny charakter wielu linii oraz duże różnice potoków podróżnych nie zdecydowano się na sztywne zapisywanie godzin szczytowych. Przy obecnym bardzo zróżnicowanym systemie prac w wielu firmach brak jest ustandaryzowanych godzin szczytowych. Okres międzyszczytowy ulega systematycznemu skracaniu. W opracowaniu uznano, iż ze względu na konieczność dostosowywania rozkładu jazdy do bieżących potrzeb pasażerów zasadne jest zrezygnowanie ze ścisłego określania godzin szczytowych. Określenie tych wniosków będzie efektem stałego analizowania potrzeb przewozowych mieszkańców i na bieżąco stosowne zmiany będą uwzględniane w planowanej ofercie. Ponadto, z analogicznych względów, nie jest zasadne wskazywanie godzin w jakich uruchamiane będą połączenia o charakterze użyteczności publicznej. Określenie sztywnych godzin będzie ograniczało Organizatora w planowaniu oferty dla mieszkańca oraz uniemożliwi bieżącej i szybkiej reakcji na zmieniający się popyt w danych godzinach dobry.

3) *Jakkolwiek zrozumiałe jest uzależnienie oferty przewozowej od możliwości finansowych województwa, to w ocenie Prezesa UTK kryteria wyboru wskazanych w zaktualizowanym Projekcie Planu scenariuszów rozwoju publicznego transportu zbiorowego określone są w sposób niejednoznaczny. Może to skutkować znaczną dowolnością w wyborze wariantu realizacji oferty przewozowej. Prezes UTK sugeruje zatem wprowadzenie do zaktualizowanego Projektu Planu określonych zapisów, obligujących do monitorowania popytu na usługi przewozowe. Ponadto wskazane jest określenie bardziej jednoznacznych kryteriów realizacji danego wariantu. Rozwiązania takie mogą polegać np. na wprowadzeniu możliwości danego połączenia pod warunkiem określonej poprawy warunków technicznych infrastruktury oraz określeniu wskaźników i wartości progowych, od których uzależniony będzie wybór danego scenariusza.* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

4) *Prezes UTK zwracał również uwagę na potrzebę precyzyjnego określania linii komunikacyjnych, poprzez wskazywanie relacji, na których uruchamiane będą połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej. Zaprezentowane w zaktualizowanym Projekcie Planu podejście pozostało*

jednak niezmienione, co zdaniem Prezesa UTK nie odpowiada w pełni wymogom zawartym w definicji linii komunikacyjnej, zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13, z późn. zm.), zwanej dalej: „Ustawą PTZ". Wskazuje ona, że linią komunikacyjną określa się połączenie komunikacyjne wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów. Zgodnie z powyższym konieczne wydaje się uzupełnienie oznaczonych linii o miejsca do wsiadania i wysiadania podróżnych, a także określenie ich w sposób umożliwiający identyfikację stacji początkowej i końcowej w obrębie danego połączenia. – **Uwaga odrzucona.**

Uzasadnienie:

Precyzyjne określanie linii komunikacyjnych wraz z relacjami funkcjonującymi w ramach danych linii oraz wykazywanie stacji początkowych, pośrednich i końcowych jest zbytnim ingerowaniem w rozkład jazdy i ofertę przewozową. Określanie konkretnych relacji pociągów oraz stacji zatrzymania (miejsc do wsiadania i wysiadania) powinno być efektem corocznego planowania oferty oraz skutkiem bieżącej analizy potrzeb i preferencji podróżnych.

5) *Konieczna jest również ponowna weryfikacja planowanej sieci komunikacyjnej w celu wyeliminowania ewentualnych błędów pisarskich i ujednolicenia przebiegu planowanych linii komunikacyjnych z kształtem sieci kolejowej na terenie Dolnego Śląska. W trakcie analizy przekazanego do zaopiniowania zaktualizowanego Projektu Planu zidentyfikowana została rozbieżność w tym zakresie dla połączenia Wrocław – Jawor przez Marcinowice. Jego przebieg obejmuje w zaktualizowanym Projekcie Planu linia kolejowe nr 273, 275 oraz 137. Tymczasem Marcinowice położone są przy linii kolejowej nr 285 w związku z czym podane w dokumencie charakterystyki przebiegu wskazanej linii komunikacyjnej są ze sobą sprzeczne.* – **Uwaga odrzucona.**

Uzasadnienie:

Na terenie województwa Dolnośląskiego znajduję się dwie miejscowości Marcinowice. Jedna z miejscowości znajduje się w okolicach Jawora, a druga w okolicach Sobótki. Połączenie autobusowe Wrocław – Jawor wskazane zostało przez Marcinowice koło Jawora, a nie koło Sobótki.

6) *W celu realnej integracji systemów transportowych na terenie województwa, wskazane jest również dodatkowe określenie w zaktualizowanym Projekcie Planu warunków współpracy z organizatorami publicznego transportu zbiorowego innych szczebli w zakresie wspólnego systemu taryfowego.* – **Uwaga częściowo uwzględniona w opracowaniu.**

Uzasadnienie:

W końcowej wersji Planu Transportowego określone zostały ogólne warunki współpracy pomiędzy organizatorami innych szczebli w zakresie jednolitej taryfy przewozowej. Ze względu na fakt, iż Plan Transportowy ma stanowić wytyczne dla innych organizatorów a nie egzekwować odgórne ustalenia, uznano że w opracowaniu zawarte będą ogólne zasady współpracy a jej szczegóły będą efektem prac negocjacyjnych nad stosownym porozumieniem, tak aby konkretne ustalenia były dostosowane do specyfiki lokalnych (powiatowych i gminnych) przewozów.

7) *W zakresie standardów jakości świadczonych usług, w opinii z 3 lutego 2014 r. Prezes UTK zwracał również uwagę na potrzebę stosowania wskaźników gwarantujących dostosowanie liczby miejsc w taborze do wielkości potoków pasażerskich. Ze względu na brak rozwiązań w tym zakresie (zaktualizowany Projekt Planu wskazuje jedynie, że: „pojemność taboru powinna być dostosowana do wielkości potoku podróżnych") Prezes UTK podtrzymuje przekazane wcześniej stanowisko. Zaktualizowany Projekt Planu wskazuje również, że „w pojazdach winna być zapewniona dostateczna liczba miejsc dla wózków dziecięcych, inwalidzkich czy rowerów". Egzekwowanie tego zapisu może w istotny sposób przyczynić się do poprawy dostępności transportu kolejowego na terenie województwa. Pojęcie „dostatecznej wielkości miejsca" jest jednak niejednoznaczne, dlatego w ocenie Prezesa UTK również w tym wypadku wskazane byłoby wprowadzenie wskaźnika, określającego gwarantowaną liczbę takich miejsc w pociągach.* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

8) *Zaktualizowany Projekt Planu zakłada udostępnienie przede wszystkim informacji na temat operatora, zrezygnowano jednak z zapisu dotyczącego wyszukiwarki połączeń.* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

9) *W miejscach obsługi i odprawy podróżnych zaproponowano udzielenia informacji w postaci: aktualnego rozkładu jazdy, sieci połączeń, maksymalnej taryfie, a także informacji dotyczących przewoźnika. Należy jednak wskazać, że zgodnie z §4 ust. 1 pkt 7 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r., nr 117, poz. 684), zwanego dalej „Rozporządzeniem" plan transportowy powinien określać również zasady organizacji informacji pasażerskiej w sposób uwzględniający potrzeby społeczeństwa związane z dostępem do informacji w zakresie: regulaminu przewozu osób, obowiązujących opłat za przejazd (nie tylko na temat taryfy maksymalnej), obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, regulaminu przewozu osób, węzłów przesiadkowych oraz koordynacji połączeń. Należy przy tym zauważyć, że w zakresie opłat za przejazd, Załącznik II do*

Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 2007.315.14), przedsiębiorstwa kolejowe lub sprzedawcy biletów są zobowiązani do dostarczenia pasażerom informacji m.in. na temat warunków najniższych opłat za przewóz, przed rozpoczęciem podróży. W tym kontekście niezrozumiałe wydaje się zamieszczanie obowiązku udostępniania informacji jedynie na temat taryfy maksymalnej. – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

10) *Zaktualizowany Projekt Planu obliguje również do stosowania tablic kierunkowych na zewnątrz pojazdu, nie precyzując jednocześnie zasad ich rozmieszczania.* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

11) *Konieczne wydaje się bardziej precyzyjne sformułowanie zasad rozmieszczania tablic z dynamicznym rozkładem jazdy, a także automatów biletowych. Zdaniem Prezesa UTK zaproponowane kryterium „wzmożonego ruchu pasażerskiego" uniemożliwia podejmowanie jednoznacznych decyzji dotyczących ich lokalizacji.* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

12) *Nieuzasadnione wydaje się rezygnowanie z ustaleń dotyczących stosowania piktogramów symbolizujących zintegrowane węzły przesiadkowe. W ocenie Prezesa UTK system prostej identyfikacji wizualnej może przyczynić się do funkcjonowania bardziej czytelnego systemu informacyjnego. Wskazane zatem by było raczej dodatkowe rozszerzenie obowiązku stosowania tego typu symboli graficznych m.in. poprzez oznakowanie drzwi wejściowych przy których znajdują się miejsca dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, przewożących rowery lub wózki dziecięce.* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

13) *Część graficzna zaktualizowanego Projektu Planu, stanowiąca Załącznik 1 do opracowania, w obecnej formie nie spełnia wymogów formalnych, określonych w §5 ust. 2 Rozporządzenia. Konieczne jest zatem uzupełnienie dokumentu o następujące elementy: skala w formie liczbowej, granice administracyjne jednostki samorządu terytorialnego objętej opracowaniem.* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

14) *W ocenie Prezesa UTK, wskazane jest oznaczenie sieci komunikacyjnej poprzez wyróżnienie odrębnych linii komunikacyjnych na obszarze objętym opracowaniem.* – Uwaga odrzucona.

Uzasadnienie:

Uzasadnienie to tej uwagi zawarte zostało w punkcie 4).

3. Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Na podstawie art. 57 ust. 1 pkt 2 i art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.) Samorząd Województwa Dolnośląskiego zobligowany jest do przekazania projektu Planu Transportowego do zaopiniowania przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Mając na względnie zapisy powyższej ustawy Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystąpił w dniu 25 sierpnia 2014 roku do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu z prośbą o zaopiniowanie projektu opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego".

Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska we Wrocławiu zostało przekazane pismem nr WSI.410.381.2014.DK z dnia 12 września 2014 roku. Pismo to stanowi załącznik nr 4 do niniejszego raportu.

Poniżej omówione zostały poszczególne uwagi zgłoszone przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

1) *Nieprawidłowy sposób nazewnictwa obszarów Natura 2000; obecnie stosowany sposób to: Obszar Specjalnej Ochrony ptaków, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty.* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

2) *Podane dane dotyczące liczby niektórych form ochrony przyrody na terenie województwa dolnośląskiego (obszary Natura 2000, obszary chronionego krajobrazu, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe) nie są zgodne z danymi zamieszczonymi w rejestrze form ochrony przyrody, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu zgodnie z art. 114 ust 2. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 z późn. zm.) dostępnym na stronie http://bip.wroclaw.rdos.gov.pl/rejestr-form-ochrony-przyrody wskazuję przy tym, iż wg najbardziej aktualnych danych obecnie na terenie woj. dolnośląskiego wyznaczono łącznie 101 obszarów Natura 2000 (11 obszarów specjalnej ochrony ptaków, 90 obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty, w tym Jodłowice PLH020106 i Bór Jodlowy w Goli PLH020107, których nie ujęto.* – **Uwaga uwzględniona w opracowaniu.**

4. Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu

Na podstawie art. 58 pkt 2 i art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.) Samorząd Województwa Dolnośląskiego zobligowany jest do przekazania projektu Planu Transportowego do zaopiniowania przez Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny we Wrocławiu.

Mając na względnie zapisy powyższej ustawy Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystąpił w dniu 25 sierpnia 2014 roku do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektoratu Sanitarnego we Wrocławiu z prośbą o zaopiniowanie projektu opracowania pt. „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego".

Zaopiniowanie Planu Transportowego przez Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny we Wrocławiu zostało przekazane pismem nr ZNS.9011.1956.2013.DG z dnia 02 września 2014 roku. Pismo to stanowi załącznik nr 5 do niniejszego raportu.

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny we Wrocławiu zaopiniował pozytywnie projekt Planu Transportowego nie zgłaszając uwag.

5. Wnioski i uwagi do Planu Transportowego złożone w ramach konsultacji społecznych

Zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r. Nr 5, poz. 13) Zarząd Województwa Dolnośląskiego w terminie 18 sierpnia – 14 września 2014 roku przeprowadził konsultację społeczne projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego". W poniższej tabeli przedstawiono zbiorcze zestawienie wniesionych uwag wraz z krótkim komentarzem.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
1	Mateusz Częstochowski	Ze względu na zapotrzebowanie społeczne i potencjał mieszkańców województwa dolnośląskiego wnoszę o włączenie do odcinków o charakterze użyteczności publicznej i uruchomienie przewozów pasażerskich na następujących liniach: 1. Wrocław Główny - Sobótka - Świdnica Kraszowice, 2. Legnica - Lwówek Śląski, 3. Gryfów Śląski - Jindřichovice pod Smrkem, 4. Mirsk - Świeradów Zdrój, 5. Jelenia Góra - Mysłakowice - Karpacz.	Ad.1. Odcinki Wrocław – Sobótka – Świdnica Miasto oraz Świdnica – Jedlina-Zdrój ujęte zostały w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej (scenariusz III). Ad. 2., 4., 5. Odcinek ujęto w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Początkowo planuje się tam uruchomienie przewozów autobusowych (scenariusz II), później, po przeprowadzeniu stosownych prac rewitalizacyjnych Infrastruktury, obsługę transportem kolejowym (scenariusz III). Ad. 3. Wniosek odrzucony – w otoczeniu linii brak występowania generatorów ruchu o znaczeniu wojewódzkim. Planowane wyłącznie działania w celu zabezpieczenia korytarza komunikacyjnego (terenu) na przyszłość.
2	Maciej Głowicki	Linia kolejowa D29-281 Oleśnica - Chojnice (wraz D29-766 na odcinku Łukanów - Dąbrowa Oleśnicka) na odcinku Oleśnica - (gr.woj.dolnośląskiego) - Krotoszyn Obecnie czynna w ruchu pasażerskim codziennie na odcinku Łukanów/Oleśnica - Grabowno Wielkie oraz weekendowo na odcinku Wrocław Główny - Krotoszyn (Poznań Główny). My, jako Twórcy portalu Linia kolejowa 281 Gniezno - Jarocin Ratujmy połączenia: https://www.facebook.com/pages/Linia-kolejowa-281-Gniezno-Jarocin-Ratujmy-po%C5%82%C4%85czenia/249370568524711?fref=nf - postulujemy: a) ucodziennienie pociągu Barycz do kursowania codziennego, tak by był również pociągiem nie tylko dla studentów ale również i uczniów szkół średnich, pracowników studiujących/uczących się we Wrocławiu b) uruchomienie 2 par pociągów szkolnych w relacji Wrocław - Krotoszyn oraz Krotoszyn - Wrocław: wyjazd pierwszej pary pociągów: z Krotoszyna 4:40, przyjazd około 07:24 we Wrocławiu (powrót do Krotoszyna na 18:23). Druga para ma mieć przyjazd do Krotoszyna na 07:18 (powrót około godziny 13:30 z Krotoszyna). Argumentami przemawiającymi za uruchomieniem tych pociągów są: - czas jazdy, niekonkurencyjny wobec transportu autobusowego	Wniosek odrzucony. Postulaty dotyczą rozkładu jazdy pociągów, nie zaś zapisów Planu Transportowego. Połączenia kolejowe na trasie Oleśnica – granica województwa – Krotoszyn ujęto w scenariuszu III.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		- poprawa stanu technicznego linii kolejowych D29-281 oraz D29-766 a także D29-143 - brak alternatywnego środka transportu - brak skomunikowań na stacjach pośrednich Naszym zdaniem obecny rozkład jazdy na linii Wrocław – Krotoszyn w formie jednej pary w weekendy jest szkodliwy, zwłaszcza dla mieszkańców miejscowości położonych przy linii 281 Oleśnica - granica woj. dolnośląskiego.	
3	Michał Mackiewicz	W nawiązaniu do zaproszenia do udziału w konsultacjach społecznych planu transportowego województwa dolnośląskiego, chciałbym wyrazić sprzeciw wobec pominięciu w projekcie przedmiotowego dokumentu linii kolejowej nr 137 na odcinku Kamieniec Ząbkowicki - Nysa. Zgodnie z projektem, miasto Nysa pojawia się w Załączniku 14, tabeli 43, pozycji 12 jako generator ruchu. Również linia 137 na przedmiotowym odcinku pojawia się w tabelach 19-22, jednakże w każdym wypadku założono 0 połączeń. Linia nie jest również zaznaczona w załączniku graficznym. Analogiczna sytuacja występuje w przypadku linii Oleśnica-Kępno oraz Wałbrzych- Meziměsti. W związku z powyższym, wnoszę o uwzględnienie linii kolejowej nr 137 na odcinku Kamieniec Ząbkowicki-Nysa z następujących powodów: - linia ta została ujęta w projekcie planu transportowego województwa opolskiego i założono na niej niezerową pracę eksploatacyjną. W przypadku braku współpracy ze strony województwa dolnośląskiego dojdzie do niewypełnienia zapisów planu lub w najlepszym wypadku do uruchomienia pociągów kończących bieg w stacji Kamieniec Ząbkowicki, co poskutkuje znikomą frekwencją i szybką ponowną likwidacją połączenia, - przedmiotowy projekt wskazuje na bardzo słabe powiązanie Kotliny Kłodzkiej z resztą kraju. Brak połączenia z siecią transportową województwa opolskiego jedynie ten stan pogłębia, ponieważ jedyną drogą dotarcia transportem kolejowym pozostaje jazda przez Wrocław, co jest zupełnie nieatrakcyjne pod względem czasu	Połączenia kolejowe na odcinkach: Kamieniec Ząbkowicki – Nysa, Oleśnica – Kępno oraz Wałbrzych – Meziměsti uwzględnione zostały w scenariuszu III.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		przejazdu i tym samym niekonkurencyjne względem transportu indywidualnego, - wykonywanie pracy eksploatacyjnej na przedmiotowym odcinku nie zostało założone nawet w wariancie maksymalnym, który zakłada odtworzenie i wykonywanie przewozów na liniach w stanie śmierci technicznej np. Kłodzko-Stronie Śląskie, Jelenia Góra - Karpacz, Gryfów Śląski - Świeradów Zdrój. Wydatki na rewitalizację tych linii, a następnie prowadzenie przewozów w standardzie 8 par pociągów dziennie są dalece wyższe, niż prowadzenie przewozów w standardzie 4 par pociągów (standard dla linii uzupełniającej, spójne z planem dla województwa opolskiego) na przedmiotowym odcinku linii 137, - linia na przedmiotowym odcinku jest w zadowalającym stanie technicznym, umożliwiając rozwijanie prędkości 70-100 km/h dla autobusów szynowych, tym samym zapewnia czas przejazdu konkurencyjny wobec innych środków transportu i nie wymaga znaczących inwestycji w infrastrukturę. Tymczasem znajdujące się w analogicznej sytuacji linie Wałbrzych-Mezimesti oraz Oleśnica-Kępno charakteryzują się znacznym stopniem zużycia i bez wykonania naprawy głównej toru uruchamianie przewozów jest faktycznie niecelowe, - linia umożliwia dojazd do zbiornika Kozielno i Jeziora Otmuchowskiego, będących tradycyjnym miejscem wypoczynku nad wodą dla mieszkańców powiatów kłodzkiego i ząbkowickiego, - ze strony województwa opolskiego linia umożliwia dojazd do atrakcyjnych turystycznie terenów w powiatach ząbkowickim i kłodzkim, w szczególności - przy dalszej podróży liniami 276 i 309 - do miejscowości uzdrowiskowych Długopole-Zdrój, Polanica-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Kudowa-Zdrój a w przypadku rewitalizacji linii 322 także Lądek-Zdrój.	
4	Jarosław Sokołowski	Zastanawia fakt ujęcia linii 311 Jelenia Góra - Szklarska Poręba jako uzupełniającej a nie standardowej. (W trudnych warunkach zimowych kolej zapewnia dojazd, autobusy nie koniecznie; poza tym jeszcze kilkanaście lat temu kolej stanowiła główny środek transportu, a teraz po rewitalizacji linii ma szanse odzyskać swoją	Odcinek Jelenia Góra – Szklarska Poręba skategoryzowany został jako standardowy, z planowaną liczbą połączeń kolejowych w scenariuszu II na poziomie min. 8 par. Natomiast odcinek Szklarska Poręba – granica państwa – Harrachov pozostał sklasyfikowany jako uzupełniający.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		pozycję). Poza tym nawet przy scenariuszu II umiarkowanego rozwoju utrzymanie jedynie 4 par połączeń. Największe kontrowersje budzi fakt przy scenariuszu III dynamicznego rozwoju utrzymania 4 par połączeń dla Szklarskiej Poręby (linii , która ma przedłużenie do Czech) a wprowadzenie 8 par połączeń kolejowych! na ślepej linii do Karpacza.	
5	Szymon Piątkowski	Zgodnie z planem transportowym pkt 9.1.2 Umiarkowany rozwój - ilość par pociągów do Jelcza Laskowic (obecnie 8-12) ma wynosić 4. Jest to błąd pisarski czy planujecie Państwo Likwidację (4 pary w dojazdach aglomeracyjnych jest równoznaczne z likwidacją) tego kierunku w najbliższej przyszłości. Pragnę nadmienić, że linia ta przeszła gruntowny remont w latach 2011-2014. PS. W pkt 9.1.3 Dynamiczny rozwój dane dla tego kierunku są zgodne ze stanem obecnym - t.j. 8/12 par - czy dobrze rozumiem, że w przypadku tego kierunku `dynamiczny rozwój`- oznacza utrzymanie obecnej oferty?	Na trasie Wrocław – Jelcz Laskowice w scenariuszu II zaplanowano min. 10 par połączeń w dni robocze. Natomiast w scenariuszu III, po przeprowadzeniu rewitalizacji linii kolejowej nr 292 przewiduje się uruchomienie 8 par połączeń przez Siechnice oraz 8 par połączeń przez Nadolice Wielkie.
6	Rafał Tworkowski	Jako mieszkaniec dolnegośląska, Głogowa, chciałbym zwrócić uwagę, że nasze tereny są zaniedbane pod względem infrastruktury kolejowej. Oto kilka uwag: 1. Kilka lat temu wyremontowano halę główną dworca kolejowego w centrum miasta, lecz na gruntowny remont nadal czekają 4 perony oraz łącznik, który łącze je z halą główną. 2. Mieszkańcy Głogowa i okolicznych miejscowością pragną aby znów został wznowiony ruch pasażerski na trasie Głogów - Leszno, ponieważ niedawno został przeprowadzony remont najbardziej zniszczonych odcinków trasy liczymy, że połączenia będą reaktywowane. 3. Wierzymy, że województwo również wyremontuje oraz zapewni ludziom **godny oraz szybki** przejazd (np. wyremontowanymi EZT-ami lub tak jak np. na linii Wrocław - Jelenia Góra autobusami szynowymi) na trasie Głogów - Wrocław. Stan techniczny torów na trasie Głogów - Rudna Miasto pozostawia wiele do życzenia.	Ad.1. Remont peronów leży w gestii zarządcy Infrastruktury tj. PKP PLK S.A. Plan Transportowy dotyczy splanowanej sieci transportowej, na której będą realizowane wojewódzkie przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Ad. 2. Połączenia kolejowe na trasie Głogów – Leszno uwzględnione zostały w scenariuszu III. Ad. 3., 4., 5. Remont przedmiotowych linii kolejowych leży w gestii zarządcy Infrastruktury tj. PKP PLK S.A. Ad. 6. Województwo dolnośląskie wraz z przewoźnikami kolejowymi podejmuje stopniowe działania w celu odnowy parku taborowego (zakup nowych jednostek, modernizacja pojazdów).

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		4. Liczymy również na modernizację linii łączącej Głogów z Lubinem i Legnicą, aby cały Legnicko Głogowski Okręg Miedziowy był także skomunikowany pod względem kolejowym. 5. Remont trasy Głogów - Zielona Góra na odcinku leżącym na terenie województwa dolnośląskiego, ponieważ reszta część trasy jest już wyremontowana. 6. Jak już pisałem w punkcie 3 pragniemy, by do Głogowa jeździł zmodernizowane składy pociągów, a nie tylko graty, w których siedzenie nie jest przyjemne choćby ze względu na plastikowe siedzenia. Taka podroż przez ponad 2 godziny (ile trwa przejazd między Głogowem, a Wrocławiem) jest wręcz nie do zniesienia. To już wszystkie zastrzeżenia jakie mają mieszkańcy Głogowa. Liczymy, że wszystkie te uwagi będą stopniowo naprawiane.	
7	Beata Częstochowska	Ze względu na zapotrzebowanie społeczne i potencjał mieszkańców województwa dolnośląskiego wnoszę o włączenie do odcinków o charakterze użyteczności publicznej i uruchomienie przewozów pasażerskich na następujących liniach: 1. Wrocław Główny - Sobótka - Świdnica Kraszowice, 2. Legnica - Lwówek Śląski, 3. Gryfów Ślaski - Jindrichovice pod Smrkem, 4. Mirsk - Świeradów Zdrój, 5. Jelenia Góra - Mysłakowice – Karpacz, 6. Kamieniec Ząbkowicki – Nysa. Reaktywacja tych odcinków pozwoli m. in. na uruchomienie bezpośredniego pociągu relacji Wrocław Główny – Karpacz – Wrocław Główny przez Legnicę, Lwówek Śląski i Jelenią Górę bez zmiany kierunku ruchu. Zwiększy również potencjał turystyczny okolic Świeradowa Zdroju i umożliwi pokonanie granicy polsko-czeskiej komunikacją szynową w tym rejonie.	Ad. 1. Odcinki Wrocław - Sobótka – Świdnica Miasto oraz Świdnica – Jedlina-Zdrój ujęte zostały w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej (scenariusz III). Ad. 2., 4., 5. Odcinek ujęto w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Początkowo planuje się tam uruchomienie przewozów autobusowych (scenariusz II), później, po przeprowadzeniu stosownych prac rewitalizacyjnych Infrastruktury, obsługę transportem kolejowym (scenariusz III). Ad. 3. Wniosek odrzucony – w otoczeniu linii brak występowania generatorów ruchu o znaczeniu wojewódzkim. Planowane wyłącznie działania w celu zabezpieczenia korytarza komunikacyjnego (terenu) na przyszłość. Ad. 6. Połączenia kolejowe na trasie Kamieniec Ząbkowicki – Nysa ujęte zostały w scenariuszu III.
8	Agata Balcerzak	Ze względu na zapotrzebowanie społeczne i potencjał mieszkańców województwa dolnośląskiego wnoszę o włączenie do odcinków o charakterze użyteczności publicznej i uruchomienie przewozów pasażerskich na następujących liniach: 1. Wrocław Główny - Sobótka - Świdnica Kraszowice, 2. Legnica - Lwówek Śląski, 3. Gryfów Ślaski - Jindrichovice pod Smrkem,	Ad. 1. Odcinki Wrocław – Sobótka – Świdnica Miasto oraz Świdnica – Jedlina-Zdrój ujęte zostały w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej (scenariusz III). Ad. 2., 4., 5. Odcinek ujęto w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Początkowo planuje się tam uruchomienie przewozów autobusowych (scenariusz II), później, po

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		4. Mirsk - Świeradów Zdrój, 5. Jelenia Góra - Mysłakowice - Karpacz.	przeprowadzeniu stosownych prac rewitalizacyjnych Infrastruktury, obsługę transportem kolejowym (scenariusz III). Ad. 3. Wniosek odrzucony – w otoczeniu linii brak występowania generatorów ruchu o znaczeniu wojewódzkim. Planowane wyłącznie działania w celu zabezpieczenia korytarza komunikacyjnego (terenu) na przyszłość.
9	Mateusz Częstochowski	Ze względu na zapotrzebowanie społeczne i potencjał mieszkańców województwa dolnośląskiego wnoszę o włączenie do odcinków o charkterze uzyteczności publicznej i uruchomienie przewozów pasażerskich na następujących liniach: 1. Wrocław Główny - Sobótka - Świdnica Kraszowice, 2. Legnica - Lwówek Śląski, 3. Gryfów Ślaski - Jindrichovice pod Smrkem, 4. Mirsk - Świeradów Zdrój, 5. Jelenia Góra - Mysłakowice - Karpacz. Rosnąca liczba pasażerów korzystających z usług kolei na odcinku Wrocław – Legnica i bardzo duże natężenie ruchu na drogach wojewódzkich „8” i „35” pozwalają przypuszczać, że w/w linie będą cieszyć się dużym zainteresowaniem ze strony pasażerów. Również sukces po uruchomieniu odcinka granicznego Harrachov – Szklarska Poręba Górna wskazuje na to, że połączenia uzdrowiska Świeradów Zdrój koleją zarówno ze stolicą województwa dolnośląskiego, jak i z Karpaczem i liniami kolejowymi po stronie czeskiej jest potrzebne.	Ad. 1. Odcinki Wrocław - Sobótka – Świdnica Miasto oraz Świdnica – Jedlina-Zdrój ujęte zostały w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej (scenariusz III). Ad. 2., 4., 5. Odcinek ujęto w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Początkowo planuje się tam uruchomienie przewozów autobusowych (scenariusz II), później, po przeprowadzeniu stosownych prac rewitalizacyjnych Infrastruktury, obsługę transportem kolejowym (scenariusz III). Ad. 3. Wniosek odrzucony – w otoczeniu linii brak występowania generatorów ruchu o znaczeniu wojewódzkim. Planowane wyłącznie działania w celu zabezpieczenia korytarza komunikacyjnego (terenu) na przyszłość.
10	Kacper Pawłowski	**Strona 56** Legnica - Chojnów - odległość wynosi 19 km, a nie 9. Błąd ten przenosi się także na błędną prędkość handlową! Legnica - Żary - odległość wynosi ok. 100 km, a nie 48. Błąd ten przenosi się także na błędną prędkość handlową! **Strona 86 oraz 92** Wrocław - Złotoryja oraz Wrocław - Lwówek Śląski "* wydłużenie autobusu do Jawora" Powinny zostać uruchomione dwa osobne kursy Wrocław - Jawor i Lwówek - Złotoryja - Wrocław. Przejazd przez Jawor jest gorszy czasowo o ok. 20-25 min niż przejazd autostradą. Czas rzędu 1:35 dla mieszkańców Złotoryi jadących do Wrocławia może mieć negatywny skutek społeczny i demograficzny Priorytetem powinno być uruchomienie komunikacji kolejowej na linii Lwówek -	Ad. 1. Wprowadzone zostały stosowne poprawki. Ad. 2. Połączenie autobusowe Wrocław – Jawor – Złotoryja – Lwówek Śląski ma zapewnić nie tylko skomunikowanie z Wrocławiem, ale także z siedzibami sąsiednich powiatów. Docelowo planuje się w całej relacji połączenia kolejowe. Ad. 3. Przyjęte zostały założenia, by czas jazdy publiczną komunikacją zbiorową był konkurencyjny w stosunku do transportu indywidualnego. Obecny stan infrastruktury kolejowej uniemożliwia zapewnienie tego standardu. Wobec powyższego połączenie kolejowe planowane jest do uruchomienia w scenariuszu III. W przypadku wcześniejszego przeprowadzenia stosownych czynności oraz dysponowania przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystarczającymi środkami finansowymi przywrócenie kolejowych połączeń pasażerskich na odcinku Złotoryja – Legnica może nastąpić przed 2025 rokiem.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		Wrocław przez Złotoryję. **Strona 97** Połączenie kolejowe Wrocław - Lwówek Śląski przez Złotoryję powinno być zrealizowane w scenariuszu co najmniej drugim. Infrastruktura kolejowa jest przejezdna na odcinkach Lwówek Śląski - Jelenia Góra i Legnica - Jerzmanice-Zdrój. Liniom tym grozi degradacja i późniejsza likwidacja (np. po wyczerpaniu złóż bazaltu w Krzeniowie). Brak szybkiego skomunikowania może nieść za sobą negatywne konsekwencje dla powiatów złotoryjskiego i lwóweckiego, które mają jeden z najwyższych wskaźników bezrobocia. **Załączniki 9-15** **Strona 14** Linia 342 jest czynna i przejezdna do punktu Wilcza Góra. Wykorzystywana na potrzeby przemysłu górniczego. **Strona 27** Brak uwzględnienia w planie transportowym zakupu pociągów Newag 36WE. Pierwsze sztuki zostały dostarczone. **Strona 55** Złotoryja aspiruje do miana ośrodka turystycznego - Kraina Wygasłych Wulkanów, unikalny zabytek geologiczny Wilcza Góra, tradycje górnicze, następuje silny rozwój agroturystyk. Także znaczenie kultu religijnego może wzrosnąć po powrocie w czerwcu 2014 zakonu franciszkanów, a w przypadku Krzeszowa musiał to być główny argument uznania za miasto turystyczne. Podobnie Lwówek Śląski ma wszelkie możliwości za uznanie ośrodka miejskiego za ważny pod kątem turystycznym. Wykorzystywanie możliwości turystycznych będzie możliwe dopiero po uruchomieniu dobrej jakości, szybkich połączeń kolejowych. Miasta mają słabą dostępność transportem zbiorowym przez co przegrywają ofertą turystyczną z innymi ośrodkami na Dolnym Śląsku.	Ad. 4. Wprowadzone zostały stosowne poprawki. Ad. 5. Pierwsze sztuki pojazdów Newag 36WE nie zostały jeszcze dostarczone. Obecnie trwają odbiory i jazdy próbne. Ad. 6. Złotoryja oraz Lwówek Śląski sklasyfikowane zostały jako generatory ruchu o znaczeniu lokalnym. Jednocześnie w Planie Transportowym stosowny standard obsługi tych miejscowości, jako siedzib powiatów.
11	Artur Kotlarek	Z tabeli zamieszczonej na str.101, połączenie Gryfów Śl- Świeradów Zdrój przez Mirsk wynika, że: - pierwsze pociągi na tej linii (317,366) pojawią się po 2025 r.	Ad. 1. Uruchomienie przewozów na trasie Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów-Zdrój planowane jest najpóźniej po 2025 r. (scenariusz III). W przypadku wcześniejszego przeprowadzenia stosownych prac rewitalizacyjnych infrastruktury oraz dysponowania przez Samorząd

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		- rewitalizacja tych linii nie nastąpi wcześniej jak po 2025r. Uważam, że rewitalizacja tych linii oraz przywrócenie połączenia kolejowego (nie autobus) powinno nastąpić w latach 2014-2021 najpóźniej do 2025 roku. **Argumenty:** Świeradów Zdrój jest miastem uzdrowiskowo – turystycznym, prężnie rozwijającym się gospodarczo (16 miejsce w Polsce wśród miast wykorzystujących unijne dotacje), powstają nowe hotele – patrz nowe miejsca pracy, w najbliższych trzech latach ma powstać nowe centrum narciarskie z dwoma wyciągami : pierwszy kanapowy, drugi - gondola, centrum miasta jest gruntownie przebudowywane, w pobliżu dworca PKP budowany jest nowy market, powstało nowe osiedle mieszkaniowe (6 bloków), z roku na rok przybywa coraz więcej turystów i kuracjuszy. Oprócz przewozu osób należy również wziąć pod uwagę przewóz towarowy – chodzi tutaj o gospodarkę leśną. Co roku ze Świeradowa Zdroju wywozi się bardzo dużą ilość drewna – niestety transport drogowy - co niekorzystnie wpływa na środowisko (zanieczyszczenie powietrza, hałas) oraz niszczona jest nawierzchnia drogi. Tereny leśne Wokół Świeradowa wpisane są do programu Natura 2000. W Orłowicach w pobliżu linii kolejowej znajduje się kopalnia łupka serycytowego http://www.lupek-wyrwa.pl/index.html **Również należy przeanalizować odbudowę odcinka dawnej linii nr 284 Mirsk -Pobiedna-Jindrichovice pod Smrkem(Czechy) długość tylko 7km do granicy państwa.** Miejscowości (Mirsk,Gryfów,Lubań) uzyskały by dodatkowy atut pod kątem ewentualnych inwestycji przemysłowych tzn. lokalizacji na skrzyżowaniu linii kolejowych o znaczeniu transgranicznym Polska – Czechy, Polska – Niemcy oraz połączenie kolejowe z całym krajem. Odbudowa fragmentu linii umożliwi uruchomienia połączenia kolejowego Wrocław - Jelenia Góra – Liberec – Praga (Unijne korytarze transportowe) Linia kolejowa Gryfów – Mirsk- Jindrychovice pod Smrkem w porównaniu do	Województwa Dolnośląskiego wystarczającymi środkami finansowymi przywrócenie kolejowych połączeń pasażerskich na tym odcinku może nastąpić przed wskazanym wyżej terminem. Ad. 2. Wniosek odrzucony – w otoczeniu linii brak występowania generatorów ruchu o znaczeniu wojewódzkim. Planowane wyłącznie działania w celu zabezpieczenia korytarza komunikacyjnego (terenu) na przyszłość.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		linii 311(Jelenia Góra – Szklarska Poręba) ze względu na położenie terenowe jest linią na której można byłoby uzyskać znacznie większe prędkości - nie jest tak kręta, nieduża różnica wysokości. Jeśli chodzi o turystykę uzyskamy możliwość: 1. stworzenia tzw. okrężnej kolei Gór Izerskich : Świeradów Zdr. -Mirsk – Gryfów – jelenia Góra – Szklarska Poręba – Korenov – Liberec – Frydlant – Jindrichovice pod Smrkem – Mirsk- Świeradów Zdrój 2. Miasto uzdrowiskowo-turystyczne Świeradów Zdrój uzyskałoby połączenie kolejowe z Czechami czy z Niemcami 3. http://www.swieradowzdroj.pl/admin/files/kolej_g__r_izerskich.pdf Idea projektu: Zostaw auto – koleją i rowerem zwiedzaj region Góry Izerskich. Po Polskiej jak i Czeskiej stronie gór Izerskich powstała liczna sieć ścieżek rowerowych tzw. Singltrek http://www.swieradowzdroj.pl/Singltrek---sciezki-rowerowe/s-153-178 (np. przejazd koleją na stronę Czeską i powrót rowerem przez góry do Świeradowa)	
12	Mirosław Rymowicz	W związku z opublikowanym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego chciałbym zwrócić Państwa uwagę na znaczenie linii kolejowej nr 283. Ograniczenie pasażerskiego ruchu kolejowego na tej linii może spowodować całkowite lub „czasowe" wstrzymanie jakiegokolwiek ruchu kolejowego przez PKP PLK ze względu na nieopłacalność utrzymywania infrastruktury kolejowej. Takie działania próbowały przeprowadzić PKP PLK w roku 2012. Pamiętać należy jednak o tym, że do linii kolejowej nr 283 podłączone są bocznice kolejowe KiZPPS „Osiecznica" , KSM „Surmin-Kaolin" oraz Żwirowni Rakowice. Odcięcie tych przedsiębiorstw górniczych od możliwości wywozu kolejowego produktów skutkować będzie znacznym ograniczeniem wydobycia i produkcji, co pociągnie za sobą redukcję zatrudnienia (wzrost bezrobocia), redukcję wpływów do Skarbu Państwa oraz Samorządów. Stąd nasza prośba o ponowną analizę zaplanowanych rozwiązań lub podjęcie działań zapobiegających wstrzymaniu ruchu kolejowego na linii 283 przynajmniej na odcinku Osiecznica – Rakowice Wielkie. Prosimy o Państwa stanowisko w sprawie.	Odcinek Jelenia Góra – Lwówek Śląski ujęto w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Początkowo planuje się tam uruchomienie przewozów autobusowych (scenariusz II), później, po przeprowadzeniu stosownych prac rewitalizacyjnych Infrastruktury, obsługę transportem kolejowym (scenariusz III). Przewozy towarowe nie znajdują się w zakresie merytorycznym Planu Transportowego, który dotyczy wyłącznie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
13	Starostwo Powiatowe w Złotoryi	W nawiązaniu do przedstawionego planu transportowego województwa dolnośląskiego Starostwo Powiatowe w Złotoryi informuje, że obecnie transport pasażerski łączący Złotoryje (stolica powiatu) z Wrocławiem (stolica województwa) jest stosunkowo długi czasowo z uwagi na występującą ofertę tylko przewozową autobusową przede wszystkim przez Jawor w czasie 1 godz. 40 min. Chcielibyśmy umożliwić mieszkańcom powiatu złotoryjskiego szybsze połączenie komunikacyjne kolejowe Złotoryja-Legnica-Wrocław na poziomie czasowym 1 godz. 20 min z uwagi na m. in. grono mieszkańców powiatu złotoryjskiego uczących się jak i pracujących we Wrocławiu. W związku z powyższym prosimy o przesunięcie planowanej modernizacji linii Złotoryja-Legnica-Wrocław uwidocznionej w planie transportowym pkt. 9.1.3. Scenariusz III dynamiczny rozwój – oferta maksymalna do pkt. 9.1.2. Scenariusz II umiarkowany rozwój, który mógłby być realizowany po 2020r. a nie jak w scenariuszu III po 2025roku. Chcielibyśmy zapewnić naszym mieszkańcom szybszy, bezpieczniejszy i wygodniejszy sposób przejazdu do Wrocławia	Termin realizacji prac modernizacyjnych linii kolejowej uzależniony jest od zarządcy infrastruktury tj. PKP PLK S.A. W przypadku wcześniejszego przeprowadzenia stosownych czynności oraz dysponowania przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystarczającymi środkami finansowymi przywrócenie kolejowych połączeń pasażerskich na odcinku Złotoryja – Legnica może nastąpić przed 2025 rokiem.
14	Michał Chudziński	Priorytety w zakresie komunikacji kolejowej celem poprawy dostepności i ograniczenia bezrobocia: 1) Zapewnienie częstych i regularnych połączeń z głównymi ośrodkami przemysłowymi i usługowymi województwa (Wrocław, Jelenia Góra czy Wałbrzych) – odpowiedni takt (np. co 20-30 minut w szczycie) oraz łatwe do zapamiętania końcówki odjazdu pociągów 2) Poprawa oferty cenowej – dojazd do pracy nie może być bardzo drogi, jak to jest obecnie, zwłaszcza w przypadku Przewozów Regionalnych. Województwo powinno mieć narzędzia do kształtowania cen w przypadku Kolei Dolnośląskich (konieczna być może poprawa efektywności kosztowej) – konieczne są odpowiednie rozkłady jazdy, a także akcja promocyjna zakrojona na szeroką skalę. Warto także włączyć do tych działań największe zakłady przemysłowe i usługowe, by wśród pracowników propagowały tę formę transportu 3) Stworzenie dodatkowych przystanków kolejowych, zwłaszcza we Wrocławiu, by zwiększyć udział kolei w transporcie miejskim oraz podmiejskim	Uwagi dotyczące oferty przewozowej na danych połączeniach, taryfy przewozowej, przystanków osobowych, standardów w zakresie m.in. skomunikowania połączeń czy kanałów dystrybucji biletów zostały uwzględnione w Planie Transportowym. Wnioski w zakresie komunikacji na terenie miasta Wrocławia dotyczą Planu Transportowego przygotowywanego przez Gminę Wrocław.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		4) Skoro wysoki poziom bezrobocia występuje w miejscach peryferyjnych, ale atrakcyjnych turystycznie, konieczna jest poprawa dostępności komunikacyjnej – zwłaszcza w zakresie komunikacji kolejowej. Tam, gdzie torów nie, konieczne jest skomunikowanie pociągów (zwłaszcza z kierunku Wrocławia) z autobusami dowożącymi potencjalnych turystów. Ważna jest odpowiednia akcja promocyjna, kładąca nacisk na łatwy dojazd. 5) Bardzo istotnym jest, by w przypadku zwłaszcza mniejszych ośrodków, zapewnienie odpowiedniego skomunikowania z lokalnym transportem zbiorowym – np. wyjazd autobusem z domu, przyjazd na dworzec, pociąg odjeżdża po 7-10 minutach od przyjazdu. W drodze powrotnej powinno być tak samo – rozwiązanie takie obserwowałem podczas wyjazdów urlopowych w Kanadzie, gdzie najpierw autobusem dojeżdżałem na dworzec kolejowy, skąd po około 10 minutach odjeżdżał pociąg podmiejski do Toronto. 6) Poszerzenie możliwości kupowania biletów – chodzi o zakupy biletów KD przez internet, nie tylko jednorazowych, ale także okresowych. Skoro akcentuje się w planie, że uczniowie są grupą, u której możliwe jest wyrobienie odpowiednich nawyków komunikacyjnych, warto skupić się na szeroko zakrojonej promocji w szkołach – uwypuklanie korzyści (niższe koszty, możliwość spędzenia czasu ze znajomymi czy czytania książek, czego najczęściej w samochodzie robić się nie da będąc kierowcą) oraz zmniejszania wpływu na środowisko naturalne. Jazda tramwajem czy autobusem musi stać się „cool”, by była atrakcyjną alternatywą, a nie smutną koniecznością. Do tego jednak potrzeba także poprawy jakości samej komunikacji miejskiej (głównie we Wrocławiu). Wydaje mi się, że handel wielkopowierzchniowy jest w małej mierze generatorem ruchu ponadlokalnego. Jeśli już ktoś decyduje się na przyjazd z innego miasta, to raczej w celu zrobienia dużych zakupów – w takim przypadku osoby nie da się skłonić do korzystania z transportu zbiorowego. Dla niej istotne będzie szybkie i bezpieczne połączenie drogowe.	

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		Biorąc pod uwagę stopień finansowania przewozów kolejowych wpływami z biletów (obecnie na poziomie około 40%), należy niezwłocznie podjąć zakrojone na szeroką skalę działania mające na celu znaczące zwiększenie atrakcyjności podróży pociągiem. Wydaje się, że największe korzyści da się osiągnąć poprzez obniżenie cen biletów okresowych, by skłonić osoby regularnie dojeżdżające do głównych ośrodków (Wrocławia, Jeleniej Góry czy Wałbrzycha) do skorzystania z oferty Przewozów Regionalnych lub Kolei Dolnośląskich. Szczególnie przydatne w tym zakresie byłoby porównanie kosztów przejazdu samochodem (łącznie z parkowaniem, ubezpieczeniem czy zwykłymi kosztami utrzymania) z biletem miesięcznym na danej trasie. Nie może bowiem być tak, by podróż samochodem bardziej opłacała się niż podróż pociągiem. Działania promocyjne czy korzystniejsza taryfa biletowa to tylko dwa kierunki działań. Niezwykle istotne jest także zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów na głównych trasach, a także skrócenie czasu podróży. Warto także pomyśleć o wprowadzeniu opłat za wjazd do centrum Wrocławia, by z jednej strony zwiększyć finansowanie transportu zbiorowego, a z drugiej poprawić komfort jazdy tych użytkowników transportu indywidualnego, którzy z różnych powodów z samochodu zrezygnować nie mogą. Przykłady Londynu czy Sztokholmu wskazują, że jest to właściwy kierunek działań. Słuszna jest kategoryzacja linii na priorytetowe, standardowe i uzupełniające. Kluczowym wydaje się, by w takiej sytuacji zapewnić odpowiednio dogodne możliwości przesiadki z linii uzupełniających na standardowe i ze standardowych na priorytetowe (oraz odwrotnie), by całkowity czas podróży był możliwie jak najkrótszy. W planie brak jest, moim zdaniem, jasnego stwierdzenia odnośnie tego, czy Województwo Dolnośląskie będzie dążyło do kreacji jak największego popytu czy też będzie raczej reagować na zmieniającego się warunki. Wydaje się, że Województwo winno przyjąć aktywną rolę w zakresie generowania popytu na transport zbiorowy, co będzie się odbywało z korzyścią tak dla pasażerów, jak i użytkowników indywidualnych. W pierwszej fazie należy podjąć jak najszersze działania z wykorzystaniem bieżącej infrastruktury i taboru (zwłaszcza w zakresie przewozów	

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		kolejowych) – spójna i jednolita taryfa pod egidą Województwa (de facto pod zarządem spółki/agencji wojewódzkiej), odpowiedni takt i częstotliwość kursowania w godzinach szczytu porannego i popołudniowego, zwiększenie prędkości handlowej pociągów. Powinno się to odbyć w porozumieniu z innymi samorządami w zakresie skomunikowania lokalnego transportu zbiorowego z komunikacją przede wszystkim kolejową. Jednocześnie powinna mieć miejsce zakrojona na szeroką skalę akcja informacyjno-promocyjna, a także sprecyzowanie, że Województwu zależy przede wszystkim na rozwoju transportu zbiorowego. Działania powinny być ze sobą skoordynowane i jak najwięcej z nich powinno zostać wprowadzonych jednocześnie. Jeśli ma zostać ograniczony ruch samochodowy, jednocześnie poprawie musi ulec oferta transportu zbiorowego.	
15	Urząd Miejski w Bielawie	W ramach konsultacji społecznych dotyczących „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego" wnoszę o uwzględnienie w tym planie modernizacji i uruchomienia linii kolejowej nr 341 Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia. Jest ona co prawda ujęta w tzw. „Scenariuszu III – pkt. 9.1.3." czyli przy założeniu maksymalnie dynamicznego rozwoju sieci kolejowych w Województwie Dolnośląskim, ale uważamy, że linia ta mogłaby być uruchomiona w bardzo niedalekiej przyszłości. Bielawa jest 13-tym miastem w województwie jeżeli chodzi o liczbę mieszkańców (ok. 31 tys.). Wiele osób pracuje poza miejscem zamieszkania i codziennie dojeżdża do pracy, często w okolice Wrocławia, Świdnicy. Wiele osób studiuje w stolicy Dolnego Śląska, co również wiąże się z częstymi dojazdami. Oprócz tego Bielawa ma doskonałe walory turystyczne ze względu na sąsiedztwo Gór Sowich i na pewno uruchomienie linii kolejowej byłoby impulsem rozwojowym tej branży dla naszego miasta i bliskich miejscowości (Gmina Dzierżoniów, Gmina Stoszowice). Warte podkreślenia jest również to, że w Strategii Rozwoju Dolnego Śląska spory nacisk kładzie się na rozwój tzw. „kolei widokowych". Dodatkowym argumentem za uruchomieniem linii kolejowej 341 jest powstała bezpośrednio przy tej linii podstrefa Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Obejmuje ona swym zasięgiem ponad 12 hektarów i dla wielu firm dałaby możliwość lepszej komunikacji zarówno przy przewozach pasażerskich jak i towarowych. Inwentaryzacja tej linii, którą zleciliśmy, pokazała, że nie jest ona w złym stanie	W przypadku wcześniejszego przeprowadzenia stosownych prac rewitalizacyjnych infrastruktury kolejowej oraz dysponowania przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystarczającymi środkami finansowymi przywrócenie kolejowych połączeń pasażerskich na odcinku Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia może nastąpić przed 2025 rokiem.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		technicznym (na całym odcinku istnieją tory, regularnie wycinane są z torowiska samosiejki). Przy projektowaniu różnych zadań drogowych wielokrotnie zabiegaliśmy o pozostawienie przejazdów kolejowych np. przy projekcie obwodnicy Dzierżoniowa, projekcie drogi Bielawa-Pieszyce czy przy przebudowie ul. Grunwaldzkiej w strefie ekonomicznej. Mając na względzie wszystkie powyższe argumenty oraz fakt, że od 1 września zostało uruchomione połączenie kolejowe z Dzierżoniowa przez Świdnicę do Wrocławia uważamy, że zasadnym jest uruchomienie połączenia na linii 341 do Bielawy i realne uwzględnienie tej linii w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”.	
16	Emilian Pogorzelak	Uważam, że nalezy wprowadzić jak najszybciej "scenariusz III - dynamiczny rozwój". Pozwoli to na szybkie i rzeczowe rozwiązanie problemów transporowych woj. dolnosląskiego. Dolny Śląsk jest cennym turystycznym regionem, rewitalizacja nieczynnych lini kolejowych pozwoli na rozwój gospodarczy regionu. Nie rozumiem dlaczego linia Nysa - Kamieniec Ząbkowicki nie posiada ruchu pasażerskiego skoro jest duże zainteresowanie przewozami na tej lini (internet, lokalne społecznosci). O ile mi wiadomo linie nie jest zaniedbana i nie potrzeba wielkich nakładów finansowych na przywrócenie ruchu pasażerskiego na w/w linii. Należałoby się zastanowić nad przywróceniem połączeń na trasie Grabowno Wielkie - Jarocin. Mała liczba podróżnych spowodowana była żenujaco wysokim czasem przejazdu oraz źle dostosowanymi godzinami kursowania pociagów (nie można było dojechać do pracy czy szkoły w rozsądnych godzinach). Nie wiem kto jest odpowiedzialny za układanie rozkładu jazdy pociągów - ale po co komu połączenia np. o 10 rano skoro większość osób juz jest w pracy badź w szkole. Mieszkam w Twardogórze. Dużym problemem jest brak połączenia (przewozy regionalne) na trasie Ostrów Wielkopolski - Wrocław Główny w godzinach wieczornych. Z Wrocławia wieczorem mozna się "wydostać" ostatnim pociągiem ok. godz. 19.30, ale z Ostrowa do Wrocławia już nie. Potrzeby jest pociąg odjazd z Ostrowa w kierunku Wrocławia ok. godziny 19 - 20 zatrzymujacy sie na wszystkich stacjach. Zmniejszanie liczby połączeń, niedostosowanie godzin przejazdu do potrzeb pasażerów oraz fakt, iż część pociagów nie zatrzymuje się na wszystkich stacjach sprawia, że lokalna społeczność szuka alternatywnych środków transportu. Myślę, że dobrym pomysłem jest wznowienie ruchu pociągów na trasie Wrocław - Oleśnica - Syców - Kępno - Wieluń. Słyszy się opinie, że samorządy są	Połączenia kolejowe na odcinkach: Kamieniec Ząbkowicki – Nysa, Oleśnica – granica województwa – Krotoszyn, Oleśnica – Syców – granica województwa – Kępno oraz Legnica – Jerzmanice-Zdrój uwzględnione zostały w scenariuszu III.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		zainteresowanie wznowieniem ruchu właśnie na tej lini. Wiele osób dojeżdża do pracy badź na uczelnie samochodami. Chętnie skorzystałyby z bezpośredniego połączenia kolejowego Wieluń - Wrocław. Kolejną moja propozycją jest wznowienie ruchu na trasie Legnica - Jerzmanice Zdrój. Była juz taka próba ale co z tego, skoro godziny kursowania pociągów nie były w żaden sposób dostosowane do potrzeb podróżnych. Uważam, że relacje kursowania pociągów należy wydłużać, aby mieszkańcy małych miejscowości mogli się dostać do większych miast - miejca pracy i nauki. W dzisiejszych czasach przesiadki podczas podróży znacznie wydłużają jej czas i są flustrujące. Ludzie żyją w ciągłym biegu, a jazda pociągiem i zastanawianie się czy człowiek zdąży się przesiąść lub fakt iż na kolejne połączenie należy czekać kilkadziesiąt minut często na zamkniętych stacjach, jest niedopuszczalne. Dolny Śląsk miał bardzo dobrze rozwiniętą infrastrukturę kolejową (jedną z bardziej rozbudowanych w kraju), dlaczego dopuszczono aby linie zostały zamykane a te czynne mają ograniczona liczbę przejazdów - nie wiem.	
17	Urząd Gminy Polkowice Urząd Miejski w Lubinie	1. Odnosząc się do Państwa projektu planu w części dotyczącej sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej („Scenariusz I – stagnacja – utrzymanie obecnej oferty", rozdział 9.1.1.), wnioskujemy o dopisanie planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej dla połączeń wykonywanych publicznym transportem drogowym (m.in. o wpisanie min. 16 par połączeń autobusowych na trasie Wrocław – Lubin – Polkowice oraz połączeń na trasach: Głogów – Polkowice – Lubin – Legnica – min. 14 par połączeń, Góra – Lubin i Ścinawa – Lubin – po min. 10 par połączeń). Brak tych zapisów spowoduje, że do roku 2020 bądź 2025 żaden przewoźnik nie będzie miał możliwości odzyskania dopłaty do ulg ustawowych, a tym samym stosowania tych ulg. Niewątpliwie taka sytuacja będzie miała wpływ na wykluczenie komunikacyjne naszego obszaru oraz utrudni komunikowanie ze stolicą województwa. Nie spowoduje też zwiększenia liczby pasażerów. A takie założenia i cele zawiera przedstawiona wersja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego. Ponadto wnosimy o zmianę treści dokumentu na stronie 109 w następujący sposób: „Scenariusz II i III (…) np. Trzebnica-Góra, Polkowice-Wrocław" oraz korektę treści tabeli nr 23 o stosowną wartość dofinansowania dla wskazanego	Ad. 1. Zgodnie z założeniami warianty będą wprowadzane etapowo, a zakres poszczególnych etapów będzie uzależniony od wniosków płynących z bieżącego monitorowania popytu i zapotrzebowania na transport publiczny na Dolnym Śląsku, wielkości środków finansowych przeznaczonych na organizację transportu publicznego, a także postępu prac rewitalizacyjnych infrastruktury kolejowej. Co za tym idzie wdrożenie założonej oferty na wybranych odcinkach może nastąpić wcześniej od założonych terminów. Ad. 2. Wniosek odrzucony. Założone 4 pary połączeń do Lubina stanowią wariant przejściowy. Docelowa oferta przewozowa wdrożona zostanie po przeprowadzeniu modernizacyjni Infrastruktury. W przypadku wcześniejszego przeprowadzenia stosownych prac oraz dysponowania przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego wystarczającymi środkami finansowymi wdrożenie docelowej oferty kolejowej na odcinku Wrocław – Lubin może nastąpić przed 2025 rokiem.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		połączenia. 2. Odnosząc się do Państwa projektu planu w części dotyczącej sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej („Scenariusz II – umiarkowany rozwój – stopniowy rozwój oferty" rozdział 9.1.2.), wnioskujemy o zmianę ilości par połączeń na linii kolejowej relacji Wrocław – Lubin z 4 do 16 w dni robocze, czyli podobnie jak wykazane w projekcie planu połączenie pomiędzy Wrocławiem a Legnicą oraz z 8 do min. 12 w dni wolne od pracy. Wnosimy o wpisanie do Planu oraz ujecie w tabeli nr 19 min. 4 par połączeń relacji Wrocław – Polkowice z wykorzystaniem istniejącej linii kolejowej (Polkowice-Lubin) będącej w zarządzie Pol-Miedź Trans Sp. z o.o. i w części oznakowanej nr 971. Wykorzystanie tej linii po podpisaniu stosowanego porozumienia z właścicielem infrastruktury kolejowej. Jednocześnie wnioskujemy o zmianę terminu realizacji przedmiotowego scenariusza z roku 2020 na rok 2017, albowiem zgodnie z zapewnieniem ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z maja br, ukończenie robót na linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów planowane jest na rok 2017.	
18	Urząd Miasta Bolesławiec	1. **s. 35** Brak uwzględnienia jako obszaru kwalifikującego się do wsparcia między powiatowego transportu aglomeracyjnego Bolesławca i powiatu bolesławieckiego. W powiecie bolesławieckim funkcjonują trzy podstrefy specjalnych stref ekonomicznych: • Podstrefa Bolesławiec Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Invest – Park", • Podstrefa Wykroty Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Małej Przedsiębiorczości, • Podstrefa Krzywa Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Obszary wymienionych Podstref są w znacznym procencie zagospodarowane i generują nowe miejsca pracy. Osoby zatrudnione pochodzą w znacznej części z powiatów ościennych, w których stopa bezrobocia przekracza 20% (powiaty: złotoryjski, lwówecki, lubański, nowosolski, żagański). Dla porównania bezrobocie w	Ad. 1. W Planie Transportowym wyszczególnione zostały aglomeracje mające w regionie największe znaczenia. Dla Bolesławca założony został stosowny minimalny standard dla połączeń z Wrocławiem oraz siedzibami sąsiednich powiatów. Ad. 2. Wniosek odrzucony. Plan transportowy określa sieć komunikacyjną, na której prowadzone będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Ad. 3. Bolesławiec wyszczególniony został jako węzeł komunikacji miejskiej i powiatowej, w tym również na mapie stanowiącej załącznik do Planu Transportowego. Ad. 4. Remont przedmiotowej linii kolejowej leży w gestii zarządcy Infrastruktury tj. PKP PLK S.A. Ad. 5. Wniosek odrzucony. W Planie Transportowym założono połączenia pomiędzy sąsiednimi powiatami czy miastami na prawach powiatu przy uwzględnieniu konkurencyjnego czasu przejazdu w stosunku do komunikacji indywidualnej (stąd zaplanowano połączenia autobusowe na trasie Jelenia Góra –

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		powiecie bolesławieckim w miesiącu lipcu wyniosło 10,2 %. Budowa nowych zakładów pracy na obszarze powiatu bolesławieckiego pozwala przypuszczać, że przepływy pracowników z terenów powiatów dotkniętych wysokim bezrobociem będą się zwiększać, co wymaga wskazania tego procesu w projekcie planu. Zwrócić należy uwagę, że projekt planu uwzględnia dane statystyczne dotyczące liczby osób bezrobotnych i stopy bezrobocia w poszczególnych powiatach województwa na koniec 2012 r. – co nie uwzględnia zmian, jakie nastąpiły od czego czasu. W 2012 r. stopa bezrobocia w powiecie bolesławieckim wynosiła ponad 15 %, dane z czerwca bieżącego roku wskazują spadek stopy bezrobocia do 10,2% (zmniejszenie o ponad 30 %). Liczba osób bezrobotnych w powiecie spadła o ponad 25%[1], co czyni dane podane w projekcie planu bardzo odległymi od rzeczywistości. W opracowaniu brak danych dotyczących wielkości przepływów pasażerskich – pracowniczych, które stanowią istotną część całości przepływów – szczególnie w przejazdach transportem zbiorowym, publicznym pomiędzy powiatami. 2. **s.45** Brak uwzględnienia połączeń drogowych Bolesławca z województwem lubuskim – Nowa Sól, Zielona Góra via droga wojewódzka Nr 297. Połączenie istotne dla Zachodniego Obszaru Integracji i Aglomeracji Jeleniogórskiej – ruch pracowniczy i turystyczny. Połączenie drogowe przez Bolesławiec (droga Nr 297) jest najkrótszą trasą łączącą zachodnią część województwa dolnośląskiego z województwem lubuskim i zachodniopomorskim i wielkopolskim (łącznik drogi krajowej nr 12 do autostrady A18 i A4) 3. **s.116** Brak uwzględnienia Bolesławca jako miejsca koncentracji przystanków komunikacyjnych w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Bolesławiec ze względu na swoje położenie (autostrady A4 i A18, droga krajowa Nr 94, droga wojewódzka Nr 297, linia kolejowa E30) skupia potoki pasażerskie z obszaru powiatu bolesławieckiego oraz powiatów ościennych (Zachodni Obszar Integracji) i jest naturalnym punktem przesiadkowym umożliwiającym korzystanie ze środków komunikacji publicznej w transporcie	Bolesławiec przez Lwówek Śląski).

[1] Dane PUP Bolesławiec, sierpień 2014 r.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Nie uwzględnienie w projekcie planu roli Bolesławca jest niezgodne z zapisami „Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego, Dolny Śląsk 2020". Bolesławiec w strategii wojewódzkiej ujęty jest w trzech obszarach interwencji – LGOM (s.31 strategii), Obszar Transgraniczny (s. 32 strategii) oraz Autostrada Nowej Gospodarki (s.33 strategii). Takie strategiczne położenie miasta Bolesławiec uzasadnia jego ważną rolę jako regionalnego centrum przesiadkowego, co znalazło swoje odzwierciedlenie również w Strategii Zachodniego Obszaru Integracji. 4. Plan nie zawiera koniecznego do przeprowadzenia remontu linii kolejowej nr 283, co pozwoli na zamknięcie pętli Jelenia Góra – Zgorzelec – Bolesławiec – Jelenia Góra (w tym Nowogrodziec). 5. W nowym planie transportowym warto by było zdefiniować autobusowe połączenie Jelenia Góra – Bolesławiec trasą przez Gryfów Śląski – Lwówek Śląski. Ten korytarz transportowy powinien zyskiwać na znaczeniu ze względu na połączenie wielu ośrodków lokalnych.	
19	Łukasz Kopicz	1. Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej oraz liczba par dla danych połączeń. • **w scenariuszu I (stagnacja) - utrzymanie obecnej oferty - w dni robocze;** - linia komunikacyjna Oleśnica - gr. woj. - (Ostrów Wielkopolski); planowane 4 pary są ograniczeniem oferty w stosunku do obecnie kursujących 5 par; - linia komunikacyjna Legnica - gr. woj. - (Żary); planowane 4 pary są ograniczeniem oferty w stosunku do obecnie kursujących 6 par; - linia komunikacyjna Wrocław - Głogów; planowane 8 par jest ograniczeniem oferty w stosunku do obecnie kursujących 11 par; - linia komunikacyjna Kłodzko - Międzylesie; planowane 8 par jest ograniczeniem oferty w stosunku do obecnie kursujących 11 par do Bystrzycy Kłodzkiej i 9 par do	Założone w scenariuszach I, II i III liczby par połączeń na danych trasach stanowią minimalny standard obsługi, poniżej którego oferta nie może być zmniejszona. W wyniku wniosków płynących z bieżącego monitorowania popytu i zapotrzebowania na transport publiczny oraz możliwości finansowych organizatora liczba połączeń może być zwiększona. Jednocześnie na wybranych kierunkach wprowadzone zostały zmiany w zakresie liczby par połączeń.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		Międzylesia; • **w scenariuszu II (umiarkowany rozwój) - stopniowy rozwój oferty - w dni robocze;** - linia komunikacyjna Oleśnica - gr. woj. - (Namysłów); planowane 4 pary są **znaczącym ograniczeniem** oferty w stosunku do obecnie kursujących 10 par; ponadto, linia jest opisana jako uzupełniająca, podczas gdy ze wszystkich kierunków, wybiegających poza Oleśnicę, notowane są na niej największe potoki podróżnych; - linia komunikacyjna Kłodzko - Międzylesie; planowane 4 pary są **znaczącym ograniczeniem** oferty w stosunku do obecnie kursujących 11 par do Bystrzycy Kłodzkiej i 9 par do Międzylesia; - linia komunikacyjna Wrocław - Jelcz Laskowice; planowane 4 pary są **znaczącym ograniczeniem** oferty w stosunku do obecnie kursujących 11 par; - linia komunikacyjna Wrocław - Góra; wskazanie tej relacji jako jedynej dla linii 271 oznacza, że wszystkie pociągi kursujące obecnie do Rawicza zostaną skierowane do Góry, do której linia kolejowa z Bojanowa została zlikwidowana; oznacza to również brak bezpośrednich pociągów do Leszna/Poznania oraz mniejszą ich liczbę (planowane jedynie 8 par w stosunku do obecnie kursujących 12 par na odcinku dolnośląskim); dla porównania - dla dni wolne planowana jest liczba 16 par (dwukrotnie większa niż w dni robocze); - linia komunikacyjna Wrocław - Kamienna Góra; wskazana liczba 16 par oznacza, że albo wszystkie pociągi do Jeleniej Góry zostaną skierowane przez Kamienną Górę, albo będzie to drugie tyle połączeń, poza wskazanymi wcześniej bezpośrednimi pociągami Wrocław - Jelenia Góra; - linia komunikacyjna Wrocław - Milicz; planowane jest 8 par połączeń przez Trzebnicę (linią 326), jednak brak jest wskazania dalszej trasy kolejowej, nie istnieje wszak linia kolejowa z Trzebnicy do Milicza;	

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		- linia komunikacyjna Głogów - gr. woj. (Nowa Sól); planowane 4 pary są ograniczeniem oferty w stosunku do obecnie kursujących 6 par; **- uwagi do scenariuszu I, dotyczące planowanej liczby par pociągów na liniach komunikacyjnych Oleśnica - (Ostrów Wlkp.), Legnica - (Żary), Wrocław - Głogów i Kłodzko - Międzylesie odnoszą się również do scenariusza II**, z tą różnicą, że w przypadku linii Wrocław - Głogów w dni wolne zaplanowano liczbę 16 par (dwukrotnie większą niż w dni robocze); • **w scenariuszu III (dynamiczny rozwój) - oferta maksymalna - w dni robocze;** - linia komunikacyjna Wrocław - Kamienna Góra; planowane 12 z 16 par połączeń do Jeleniej Góry, które kursować miałyby pośrednio przez Kamienną Górę oznaczać będzie znaczne wydłużenie czasu przejazdu; dla priorytetowej relacji Wrocław - Jelenia Góra oznaczać to będzie utratę konkurencyjności; **- uwagi do scenariuszu II, dotyczące planowanej liczby par pociągów na wcześniej opisanych liniach komunikacyjnych odnoszą się również do scenariusza III**. Powyższe uwagi wskazują, że planowane wielkości pracy eksploatacyjnej, wynikające z liczby par pociągów, powodują w przypadku niektórych linii komunikacyjnych znaczne ograniczenie dostępności kolei. Gdy jednak kolejne scenariusze zakładają rozwój oferty, trudno zrozumieć dlaczego zakłada się tak drastyczne zmniejszenie liczby pociągów i to na kierunkach wybiegających z węzła wrocławskiego.	
20	Marcin Olkowski Sowiogórskie Bractwo Kolejowe	Pragniemy zwrócić uwagę, że w przygotowanym przez Urząd opracowaniu nie uwzględniono w żadne sposób linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina-Zdrój. Uprzejmie przypominamy, że w dniu 15 lipca 2014 Zarząd Województwa podjął uchwałę, dotyczącą woli przejęcia wybranych odcinków dolnośląskich linii kolejowych, pośród których znalazła się linia nr 285 na wspomnianym powyżej odcinku. Uchwała owa w precyzyjny sposób przedstawia powody, dla których odcinek ten ma znaczenie dla przewozów pasażerskich Województwa Dolnośląskiego. Tym samym Sowiogórskie Bractwo Kolejowe wnioskuje o dołączenie do „Planu	Odcinek Świdnica – Jedlina-Zdrój ujęty został w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej (scenariusz III).

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego" wniosków płynących z „Uchwały Nr 6021/IV/14 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 15 lipca 2014 r. w sprawie wyrażenia woli przejęcia odcinków linii kolejowych położonych w granicach Województwa Dolnośląskiego".	
21	Paweł Tryka	1. zasadna jest zmiana kategorii linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Główny - Świdnica Przedmieście i łącznika kolejowego nr 771 Świdnica Przedmieści - Świdnica Miasto z „uzupełniającej" na „priorytetową". Wg przeprowadzonych przeze na potrzeby pracy magisterskiej mnie badań potencjału demograficznego i gospodarczego omawianej trasy wynika, że w zasięgu dojścia pieszego (750 m) do przystanków kolejowych mieszka blisko 27,5 tys. osób, a rozszerzając tę strefę o możliwość dojazdu rowerem (1,94 km) ponad 133 tys. Daje to duże prawdopodobieństwo wystąpienia potoków pasażrskich potwierdzających racjonalność wznowienia połączeń. 2. zmiana kategorii, o której mowa w pkt. 1 wpisuje się doskonale w ideę transportu zrównoważonego i promocji publicznego transportu zbiorowego opartego o podsystem szynowy jako bardziej ekologicznego i ekonomicznego. 3. Wznowienie połączeń na omawianym odcinku linii kolejowej nr 285 dawałoby szansę na spadek natężenia ruchu na drogach krajowych prowadzących do Wrocławia od strony południowej oraz przeciwdziałanie zjawisku kongestii(nr tras 8 oraz 35), podobnie jak miało to miejsce po uruchomieniu połączenia do Trzebnicy (wyniki GPR 2005 i 2010). 4. wyłączenie tak atrakcyjnego obszaru aglomeracji wrocławskiej, jakim jest Sobótka i Masyw Ślęży z planów obsługi transportem kolejowym w pierwszej kolejności należy ocenić negatywnie. Należy dążyć do stworzenia połączenia turystycznego Wrocławia z Sobótką jako priorytetowego; może być ono uruchomione przed wznowieniem regularnych połączeń pasażerskich na tej trasie (podobne praktyki mają miejsce w systemie kolei regionalnych landu Nadrenia-Palatynat). 5. jak mają się plany odsunięcia na dalsze lata wznowienia ruchu pociągów na omawianej trasie do planów przejęcia ww linii przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego (Uchwała nr 6021/VI/14 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 15 lipca 2014 r. w sprawie wyrażenia woli przejęcia	Odcinek Wrocław – Świdnica skategoryzowany został jako priorytetowy, z planowaną liczbą połączeń kolejowych w scenariuszu III na poziomie 16 par. W przypadku wcześniejszego przeprowadzenia stosownych prac rewitalizacyjnych infrastruktury kolejowej przywrócenie kolejowych połączeń pasażerskich na tym odcinku może nastąpić przed 2025 rokiem.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku	Stanowisko
		odcinków linii kolejowych położonych w granicach województwa dolnośląskiego). Czy nie jest to przypadkiem działanie podobne do tych sprzed czterech lat, gdy przed wyborami samorządowymi również obiecano wznowienie ruchu pociągów do Świdnicy przez Sobótkę?	
22	Centrum Zrównoważonego Transportu	W załączniku	Wniesione uwagi techniczne zostały uwzględnione. W scenariuszu III wprowadzono korekty dotyczące m.in. połączeń kolejowych realizowanych do granic województwa i dalej w stronę: Nysy, Kępna, Żagania czy Leszna. Kwestie dotyczące wytycznych w zakresie organizacji komunikacji publicznej przez jednostki niższego szczebla (m.in. skomunikowanie połączeń) opisane zostały w rozdziale 11.1.5 oraz 12.1.
23	Urząd Gminy Polkowice	W załączniku	Uwagi dotyczą projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego" ze stycznia 2014 r. Brak możliwości uwzględnienia wniosków z uwagi na inną strukturę dokumentu.
24	PKP PLK S.A.	1 | Uwaga ogólna: w dokumencie występują liczne literówki oraz powtórzenia. Np.: „*System informacji dla pasażera* ***powinien*** *być dla każdego organizatora publicznego transportu zbiorowego, a także dla przewoźników, świadczących przewozy osób w województwie, jednym z najistotniejszych ogniw w systemie transportowym.* ***Powinien*** *on być pierwszym źródłem informacji dla pasażera, zarówno jeśli chodzi o rozkład jazdy, a także w przypadku opóźnień, awarii, sytuacji losowych i zmian w rozkładzie jazdy. Źródło to* ***powinno*** *być dostępne wielokanałowo, dzięki czemu podróżny w sposób szybki i wygodny otrzyma pomoc | Proponuje się, aby unikać używania jednakowych sformułowań w sytuacjach, jak w podanym przykładzie.	Wniesione uwagi techniczne zostały uwzględnione.

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku					Stanowisko
					lub informacje na dany temat."		
		2	40	3.1.2.	Cyt.: *„Układ przestrzenny linii kolejowych na Dolnym Śląsku jest na ogół dobry. Jednak infrastruktura kolejowa była na Dolnym Śląsku budowana w latach 1842-1930 co powoduje, że czasem ignoruje obecne potrzeby komunikacyjne."*	Proponujemy wyjasnienie zapisu o dobrym układzie przestrzennym, gdyż jest on zbyt ogólnikowy. Należy podkreślić, że infrastruktura kolejowa na Dolnym Śląsku budowana była w latach 1842-1930 i dlatego też nie zawsze spełnia obecne potrzeby komunikacyjne.	
		3	45	Rys. 4	Tyt. Rys 4: Wybrane połączenia w regionalnym transporcie kolejowym i drogowym w dni robocze.	Należy zmienić nazwę w legendzie dot. transportu kolejowego na: *Liczba kursów kolejowych w dni robocze.*	
		4	62	3.4.	Należy zmienić istniejący tytuł podrozdziału, tj.: *„Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej"* oraz sformułowania użyte w tekście. Podrozdział powinien brzmieć: *Dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.*	Bariery w transporcie dotyczą osób: – na wózkach inwalidzkich, o ograniczonej sprawności ruchowej; – podróżujących z małymi dziećmi; – starszych; – ciężarnych; – niewidomych i słabo widzących; – itp. W związku z tym oba określenia użyte w podrozdziale można zastąpić jednym ogólnym odnoszącym się	

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku					Stanowisko
						do szerszej grupy osób.	
		Uwaga do Załącznika nr 2. Inwestycje zawarte w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)					
		5	9	Tab. 1	Wyciąg z Dokumentu Implementacyjnego nie zawiera aktualnych nazw projektów oraz kosztów.	Należy dokonać aktualizacji tabeli zgodnie z wersją DI z marca 2014 r. dostępną na stronie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju (www.mir.gov.pl)	
		Uwagi do Załącznika nr 9. Infrastruktura transportowa					
		6	7	Rys. 5	Na mapie przedstawiającej sieć kolejową na terenie woj. dolnośląskiego nie są widoczne różnice między liniami zelektryfikowanymi bądź nie. Np. linia nr 137 na końcowym odcinku jest dwutorowa niezelektryfikowana i niczym się nie różni od dwutorowego zelektryfikowanego odcinka linii nr 276.	Należy wprowadzić bardziej widoczne różnice przy takim podziale linii.	
		7	10	Rys. 8	Na mapie wstępnej delimitacji obszarów o najsłabszej dostępności kolejowej do Wrocławia nie zaznaczono wszystkich linii, na których odbywa się ruch pasażerski, tj.: 14, 283, 284, 308, 340. Są również zaznaczone linie (np. nr 298, 299, 311), na których odbywa się ruch, a z mapy	Należy uzupełnić mapę o wszystkie linie tak jak np. na rys. 5.	

Lp.	Imię i nazwisko wnioskodawcy	Treść wniosku					Stanowisko
					wynika, że jest brak dostępności kolejowej.		
		8	15	Tab. 4	Tytuł tab. 4 *„Zestawienie linii kolejowych na terenie Dolnego Śląska będących w PKP Oddział Gospodarowania Nieruchomościami”* brzmi niestylistycznie.	Proponujemy sformułować zdanie następująco: „Zestawienie linii kolejowych na terenie Dolnego Śląska będących w zarządzaniu PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami”	

* Treść wniosku – pisownia oryginalna

6. Załączniki