



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Wrocław, dnia 17 marca 2017 r.

Poz. 1358

UCHWAŁA NR XXXV/141/17 RADY POWIATU STRZELIŃSKIEGO

z dnia 23 lutego 2017 r.

w sprawie uchwalenia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Strzelińskiego”

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2016 r. , poz. 814 z późn. zm.), w związku z art. 9 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867), Rada Powiatu Strzelińskiego uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Strzelińskiego” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Strzelińskiemu.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego.

Wiceprzewodniczący Rady Powiatu Strzelińskiego:
P. Rozenek

Załącznik do Uchwały Nr XXXV/141/17
RADY POWIATU STRZELIŃSKIEGO
z dnia 23 lutego 2017r.

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU STRZELIŃSKIEGO**



Strzelin, wrzesień 2016

Autorami niniejszego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław

www.refunda.pl

Spis treści

1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego	6
1.1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego.....	7
1.2	Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego	7
1.3	Konsultacje społeczne	8
2	Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego	9
2.1	Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem.....	10
2.1.1	Powiat strzeliński.....	10
2.2	Sytuacja społeczno – gospodarcza obszaru	13
2.2.1	Liczba ludności i gęstość zaludnienia.....	13
2.2.2	Struktura funkcjonalna ludności	14
2.2.3	Bezrobocie	15
2.2.4	Prognoza liczby ludności	16
2.2.5	Podsumowanie	17
2.3	Układ drogowy i kolejowy	17
2.3.1	Sieć drogową	19
2.3.2	Sieć kolejową.....	19
2.4	Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu strzelińskiego.....	19
2.4.1	Transport drogowy.....	19
2.4.2	Transport kolejowy	19
2.4.3	Transport lotniczy	20
3	Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	21
3.1	Obecna sieć komunikacyjna.....	22
3.2	Sieć komunikacyjna planowana przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego	33
3.2.1	Scenariusz I (stagnacja)	34
3.2.2	Scenariusz II (umiarkowany rozwój).....	35
3.2.3	Scenariusz III (pełen rozwój).....	35
3.3	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	36
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu strzelińskiego	49
4.1	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	50
4.1.1	Urzędy i instytucje publiczne	50

4.1.2	Placówki oświatowe	51
4.1.3	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	52
4.1.4	Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne	53
4.1.5	Publiczne placówki służby zdrowia.....	53
4.1.6	Podsumowanie	53
4.2	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu strzelińskiego.....	54
4.3	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu strzelińskiego w zależności od czasu ich występowania	56
4.3.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia.....	56
4.3.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia	56
4.4	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego.....	57
4.5	Podsumowanie.....	58
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	59
5.1	Źródła i formy finansowania	60
5.2	Koszty z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej	60
5.3	Rentowność linii komunikacyjnych	61
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	62
6.1	Wskaźnik motoryzacji.....	63
6.2	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie przeprowadzonych na obszarze powiatu strzelińskiego badań marketingowych – ankietowych	64
6.2.1	Metodologia badań	64
6.2.2	Metryka respondentów	65
6.2.3	Analiza wyników badań.....	68
6.2.4	Podsumowanie	74
7	Zasady organizacji rynku przewozów	75
7.1	Powiat strzeliński jako organizator publicznego transportu zbiorowego	76
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	77
7.3	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat strzeliński	78
7.4	Przygotowanie oferty przewozowej	78
7.5	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów	79
8	Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	81
8.1	Informacje ogólne.....	82
8.2	Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną	83

8.2.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	83
8.2.2	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	84
8.2.3	Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.....	84
8.3	Pożyczany standard infrastruktury przystankowej.....	85
8.3.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej.....	85
8.3.2	Docelowy standard przystanków komunikacyjnych.....	85
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	88
9.1	Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	89
9.2	Planowany system informacji pasażerskiej	89
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu strzelińskiego	92
10.1	Modernizacja i budowa nowych przystanków	94
10.2	Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej.....	95
11	Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego.....	96
12	Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego.....	98
13	Spis map, tabel i wykresów.....	100
13.1	Spis map	101
13.2	Spis tabel	101
13.3	Spis wykresów.....	102

1

Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego



1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego (dalej jako plan transportowy dla powiatu strzelińskiego) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu strzelińskiego przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym planie transportowym, przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz nakreślenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie przede wszystkim potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi, jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego

Plan jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego jest zgodny z art. 12 ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Strzelinie i Głównego Urzędu Statystycznego. Ponadto wykonano badanie ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych oraz postulatów transportowych mieszkańców powiatu strzelińskiego, wyniki zostały opisane w rozdziale 6.2. Wykorzystano również branżowe oraz ogólnodostępne informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji i wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego oraz wojewódzkiego planu transportowego.

1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego, jako akt prawa miejscowego, poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu strzelińskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego planu transportowego dla powiatu strzelińskiego została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla powiatu strzelińskiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego

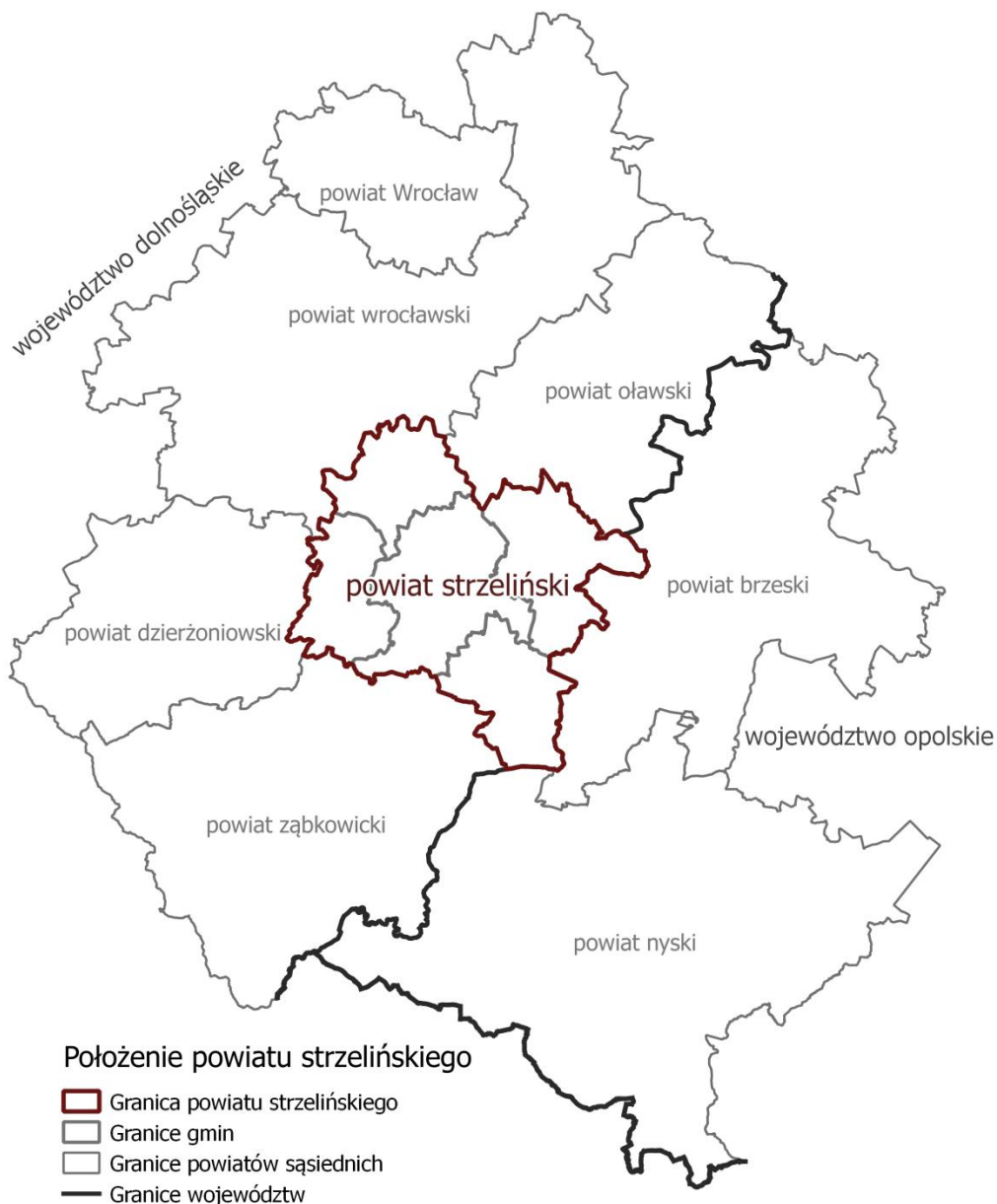


2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem

2.1.1 Powiat strzeliński



Powiat strzeliński znajduje się w centralnej części województwa dolnośląskiego. Zajmuje powierzchnię 622,1 km² i liczy 44 165 mieszkańców. (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS). Obejmuje swym zasięgiem 2 gminy miejsko - wiejskie: Strzelin oraz Wiązów, a także 3 gminy wiejskie: Borów, Kondratowice oraz Przeworno. Powiat strzeliński graniczy z 6 innymi powiatami: od północy z powiatem oławskim, od północnego zachodu z powiatem wrocławskim, od zachodu z powiatem dzierzoniowskim, od południowego zachodu z powiatem ząbkowickim, od południa z powiatem nyskim (województwo opolskie), zaś od wschodu z powiatem brzeskim (województwo opolskie).



Mapa 1. Mapa powiatu strzelińskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CODGiK



Mapa 2. Jednostki samorządowe wschodzące w skład powiatu strzelińskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych CODGiK

Gmina Strzelin



Gmina znajduje się w centralnej części powiatu strzelińskiego.

Sąsiaduje z 7 gminami: od zachodu z gminą Kondratowice, od południowego zachodu z gminą Ciepłowody (powiat ząbkowicki), od południa z gminą Ziębice (powiat ząbkowicki), od południowego wschodu z gminą Przeworno, od wschodu z gminą Wiązów, zaś od północy z gminą Domaniów (powiat oławski).

Gmina zajmuje powierzchnię 171,4 km² (27,6% powierzchni powiatu strzelińskiego) i liczy 22 109 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi miasto Strzelin oraz 36 sołectw: Biały Kościół, Biedzychów, Bierzyn, Brożec, Chociwel, Czeszyce, Dankowice, Dębniki, Dobrogoszcz, Gębczyce, Gębice, Gęsiniec, Głęboka, Gościęcice, Górzec, Karszów, Karszówek, Kazanów, Krzepice, Kuropatnik, Ludów Polski, Mikoszków, Muchowiec, Nieszkowice, Nowolesie, Pęcz, Piotrowice, Pławna, Skoroszowice, Strzegów, Szczawin, Szczodrowice, Trześnia, Warkocz, Wąwolnica oraz Żeleźnik.

Gmina Wiązów



Położona jest we wschodniej części powiatu strzelińskiego. Gmina graniczy z 7 gminami: od zachodu z gminą Strzelin, od południa z gminą Przeworno, od południowego wschodu z gminą Grodków (województwo opolskie, powiat brzeski), od wschodu z gminami Olszanka (województwo opolskie, powiat brzeski) oraz Skarbimierz (województwo opolskie, powiat brzeski), zaś od północy z gminami Oława (powiat oławski) oraz Domaniów (powiat oławski).

Powierzchnia gminy wynosi 141,8 km² (22,8% powierzchni powiatu strzebińskiego), zaś liczba mieszkańców gminy wynosi 7 365 (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się miasto Wiązów oraz 24 sołectw: Bryłów, Bryłówek, Częstocice, Gułów, Janowo, Jaworów, Jędrzychowice, Jutrzyzna, Kalinowa, Kłosów, Kowalów, Krajno, Księżyce, Kucharzowice, Kurów, Łojowice, Miechowice Oławskie, Ośno, Stary Wiązów, Wawrzędice, Wawrzyszów, Witowice, Wyszonowice oraz Zborowice.

Gmina Borów



Położona jest w północno – zachodniej części powiatu strzebińskiego. Sąsiaduje z 6 gminami: od południowego zachodu z gminą Kondratowice, od południowego wschodu z gminą Strzelin, od wschodu z gminą Domaniów (powiat oławski), od północy z gminą Żórawina (powiat wrocławski), północnego zachodu z gminą Kobierzyce (powiat wrocławski), zaś od zachodu z gminą Jordanów Śląski (powiat wrocławski).

Gmina zajmuje powierzchnię 98,7 km² (15,9% powierzchni powiatu strzebińskiego), którą zamieszkują 5 338 osoby (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

Gmina składa się z 25 sołectw: Bartoszowa, Boreczek, Borek Strzebiński, Borów, Brzezica, Brzoza, Głownin, Jaksin, Jelenin, Kazimierzów, Kępino, Kojęcín, Kręczków, Kurczów, Ludów Śląski, Mańczyce, Michałowice, Opatowice, Piotrków Borowski, Rochowice, Siemianów, Stogi, Suchowice, Świnobród oraz Zielenice.

Gmina Kondratowice



Gmina znajduje się w zachodniej części powiatu strzebińskiego. Graniczy z 6 gminami: od wschodu z gminą Strzelin, od północnego wschodu z gminą Borów, od północnego zachodu z gminą Jordanów Śląski (powiat wrocławski), od zachodu z gminą Łagiewniki (powiat dzierzoniowski), od południowego zachodu z gminą Niemcza (powiat dzierzoniowski), zaś od południa z gminą Ciepłowody (powiat ząbkowski). Powierzchnia gminy to 98,3 km² (15,8% powierzchni powiatu strzebińskiego), zaś liczba mieszkańców gminy to 4 440 osób (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 21 sołectw: Białobrzezie, Błotnica, Czerwieniec, Gołostowice, Górka Sobocka, Grzegorzów, Janowiczki, Karczyn, Komorowice, Kondratowice, Kowalskie, Księginice Wielkie, Lipowa, Maleszów, Podgaj, Prusy, Rakowice, Stachów, Strachów, Zarzyca oraz Żelowice.

Gmina Przeworno



Położona jest w południowo – wschodniej części powiatu strzebińskiego. Gmina sąsiaduje z 5 innymi gminami: od północnego wschodu z gminą Wiązów, od północy oraz północnego zachodu z gminą Strzelin, od południowego zachodu z gminą Ziębice (powiat ząbkowski), od południa z gminą Kamiennik (województwo opolskie, powiat nyski), zaś od wschodu z gminą Grodków (województwo opolskie, powiat brzeski).

Gmina Przeworno zajmuje 112 km² (18% powierzchni powiatu strzebińskiego). Liczba mieszkańców gminy to 4 913 osoby (dane na dzień 31.12.2015 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 19 sołectw: Cierpice, Dobroszów, Dzierzkowa, Jagielnica, Jagielno, Jęglowa, Karnków, Konary, Krzywina, Miłocice, Mników, Ostrężna, Przeworno, Romanów, Rożnów, Samborowice, Samborowiczki, Sarby oraz Strużyna.

2.2 Sytuacja społeczno – gospodarcza obszaru

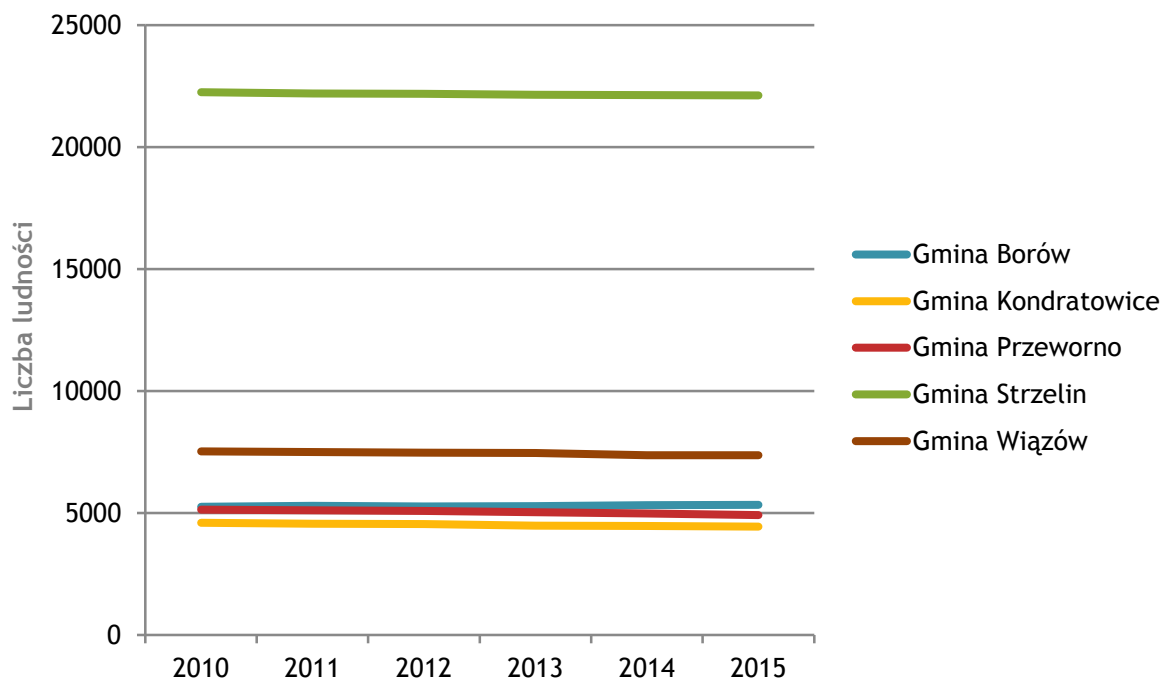
2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Jak wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego, powiat strzeliński liczył pod koniec 2015 r. 44 165 mieszkańców. Tabela oraz wykres poniżej prezentuje liczbę ludności w poszczególnych gminach oraz w całym powiecie strzelińskim w latach 2010 – 2015.

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie strzelińskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2010 - 2015

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Powiat strzeliński	44 760	44 652	44 547	44 393	44 274	44 165
Gmina Borów	5 257	5 289	5 267	5 281	5 323	5 338
Gmina Kondratowice	4 599	4 562	4 541	4 485	4 471	4 440
Gmina Przeworno	5 134	5 106	5 082	5 035	4 974	4 913
Gmina Strzelin	22 244	22 198	22 179	22 138	22 133	22 109
Gmina Wiązów	7 526	7 497	7 478	7 454	7 373	7 365

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu strzelińskiego w latach 2010 – 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba ludności w powiecie strzelińskim w ostatnich latach maleje. W porównaniu do roku 2010, w 2015 roku liczba ludności zmalała o blisko 600 mieszkańców. Największy spadek liczby ludności miał miejsce w gminie Przeworno. Gminy, w których doszło również do spadku liczby ludności, to: Wiązów, Kondratowice oraz Strzelin. Jedyną gminą, w której nastąpił wzrost liczby ludności, jest gmina Borów.

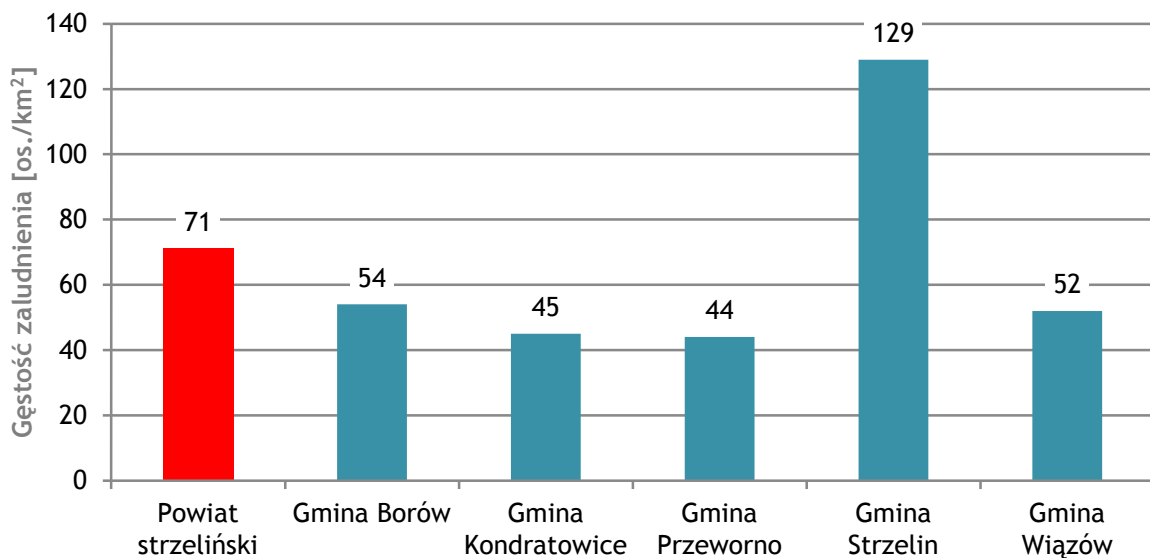
Poniższa tabela oraz wykres przedstawiają gęstość zaludnienia w powiecie strzelińskim i w poszczególnych gminach.

Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie strzelińskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2010 - 2015

Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia w latach [os./km ²]					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Powiat strzeliński	72	72	72	71	71	71
Gmina Borów	53	54	53	54	54	54
Gmina Kondratowice	47	46	46	46	46	45
Gmina Przeworno	46	46	45	45	44	44
Gmina Strzelin	130	130	129	129	129	129
Gmina Wiązów	53	53	53	53	52	52

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W 2015 roku największa gęstość zaludnienia wystąpiła w gminie Strzelin (129 os./km²), a najmniejsza - w gminie Przeworno (44 os./km²). W całym powiecie gęstość zaludnienia na rok 2015 to 71 os./km².



Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie strzelińskim oraz w poszczególnych gminach w 2015 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców powiatu opisane w kolejnych rozdziałach.

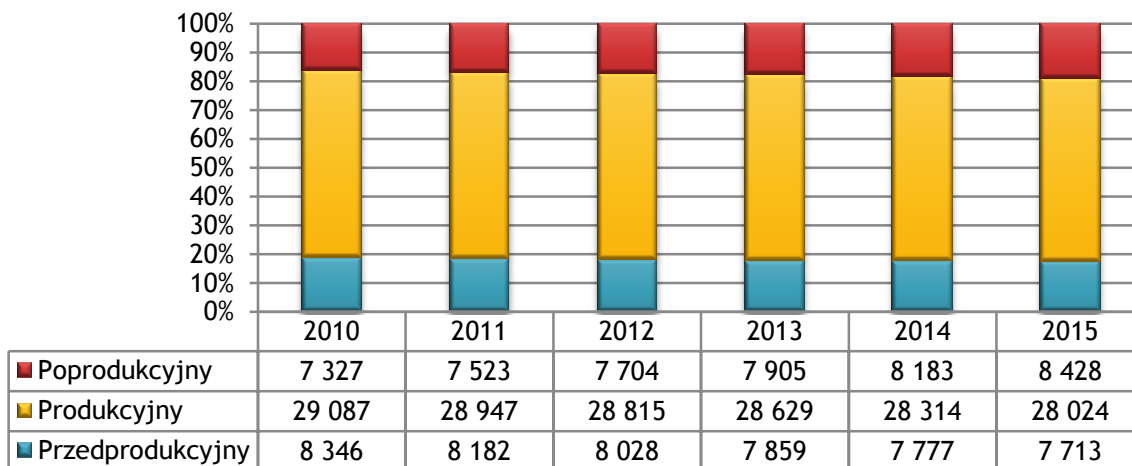
2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne:

- W wieku przedprodukcyjnym – przedział wiekowy 0 – 17 lat,

- W wieku produkcyjnym – przedziały wiekowe 18 – 59 lat (kobiety) oraz 18 – 64 lat (mężczyźni),
- W wieku poprodukcyjnym – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Na poniższym wykresie przedstawiono udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie strzelińskim.



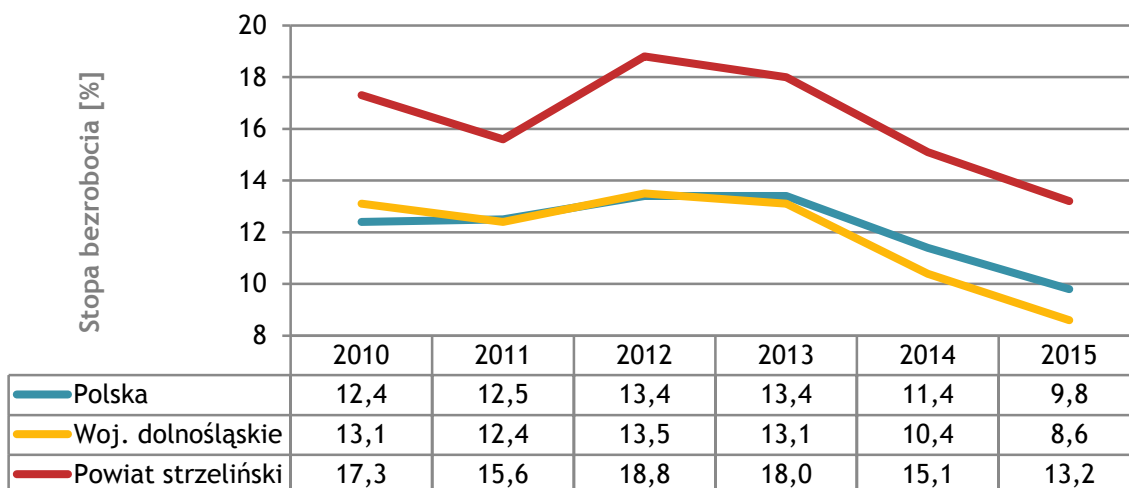
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem w powiecie strzelińskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W Polsce, jak i w Europie, w ostatnich latach ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. Zjawisko to występuje również w powiecie strzelińskim. W przeciągu 5 lat liczba osób w wieku przedprodukcyjnym oraz produkcyjnym zmniejszyła się na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. W konsekwencji zmniejszy się liczba podróży obligatoryjnych (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.

2.2.3 Bezrobocie

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Poniższy wykres przedstawia stopę bezrobocia w powiecie strzelińskim, województwie dolnośląskim oraz w Polsce w latach 2010 - 2015.



Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie, województwie oraz w Polsce w latach 2010 – 2015

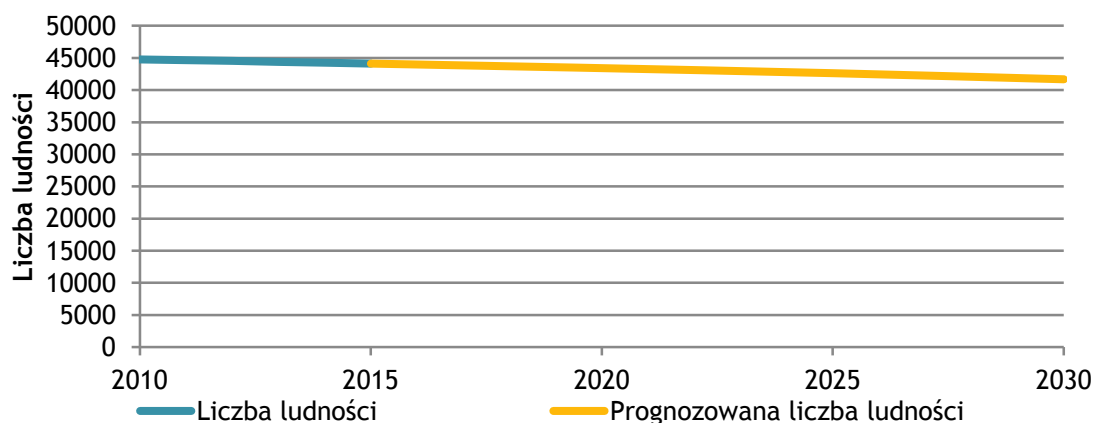
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W każdym analizowanym roku stopa bezrobocia w powiecie strzebińskim była wyższa zarówno od stopy bezrobocia w województwie dolnośląskim, jak i w Polsce. W latach 2010 – 2011 stopa bezrobocia w powiecie strzebińskim charakteryzowała się tendencją malejącą. Kolejny rok to wzrost stopy bezrobocia, zaś od roku 2012 obserwuje się ponowny jej spadek.

2.2.4 Prognoza liczby ludności

Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wywnioskować zmiany potrzebne w przyszłości w sferze transportu.

Poniżej znajduje się wykres z prognozą liczby ludności w powiecie strzebińskim do 2030 roku.

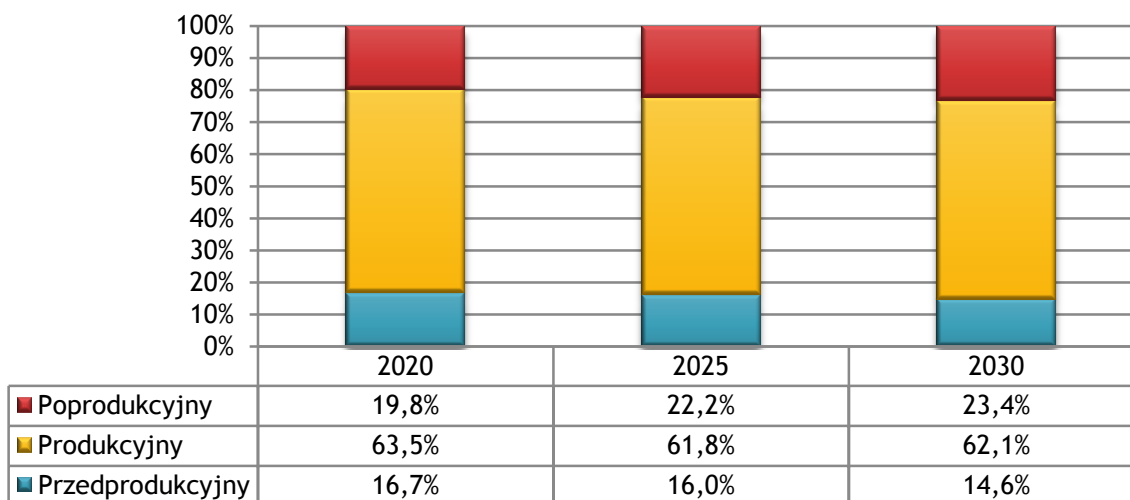


Wykres 5. Prognozowana liczba ludności powiatu strzebińskiego do roku 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognozy GUS, liczba mieszkańców powiatu strzebińskiego będzie malała. W porównaniu do roku 2014, w roku 2030 liczba mieszkańców zmniejszy się o ponad 3 000 osób.

Poniższy wykres pokazuje, że udział osób w wieku przedprodukcyjnym będzie dalej spadał na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym. Takie szacunki sugerują, że znacznie zmaleje liczba osób podróżujących obligatoryjnie – do szkoły i pracy.



Wykres 6. Prognoza udziału ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie strzelińskim w latach 2020, 2025 i 2030

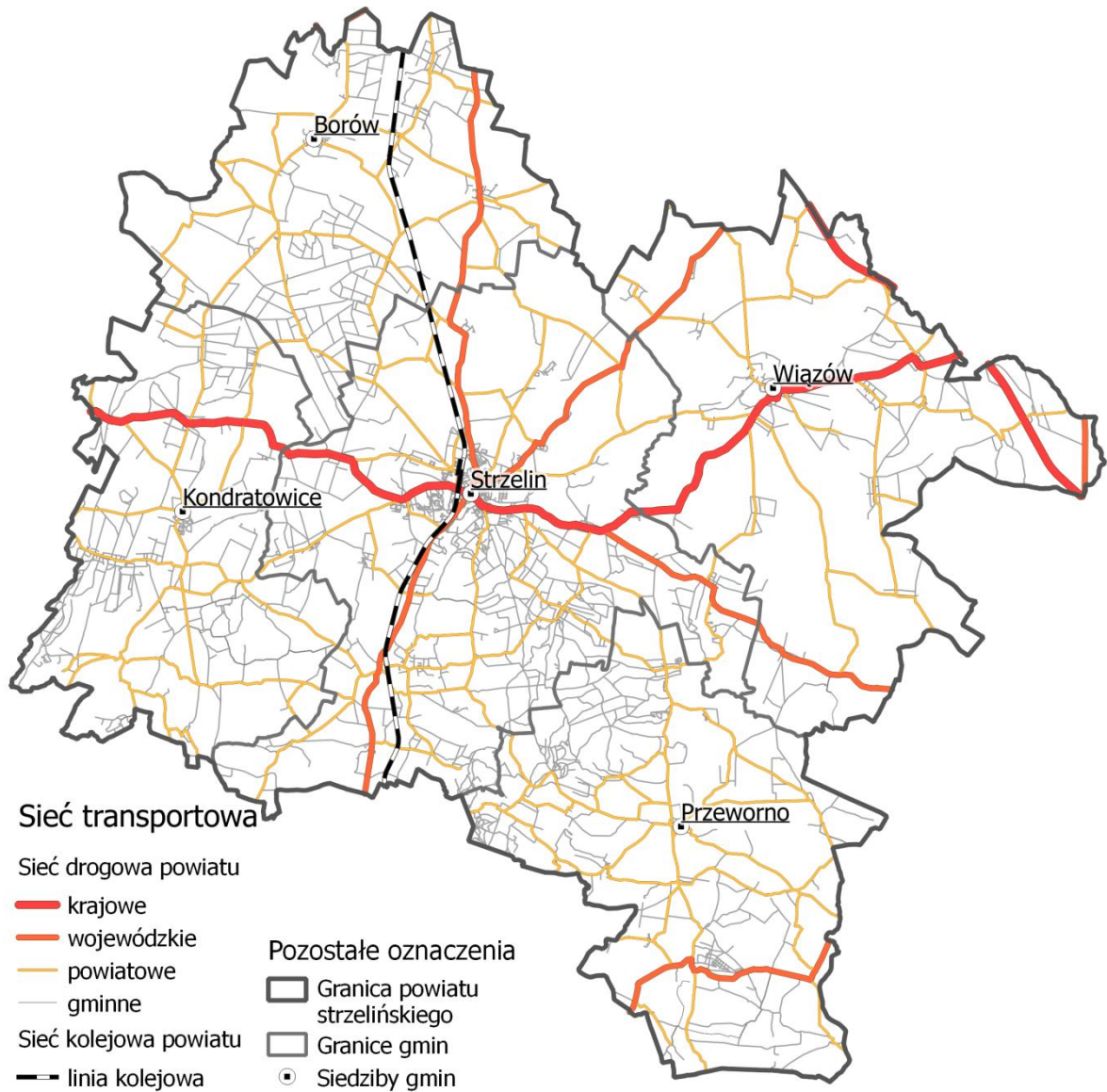
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

2.2.5 Podsumowanie

Powiat strzeliński składa się z 2 gmin wiejsko – miejskich i 3 gmin wiejskich. W ostatnich latach liczba ludności w powiecie maleje – taki trend będzie się utrzymywał do 2030 roku przy jednoczesnym procesie starzenia się społeczeństwa. Najgęściej zaludniona jest gmina Strzelin. Stopa bezrobocia w roku 2015, w porównaniu z latami poprzednimi, znacząco spadła, jednak w dalszym ciągu jest wyższa zarówno od stopy bezrobocia w Polsce, jak i w województwie dolnośląskim. Starzenie się społeczeństwa może sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obligatoryjne (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

2.3 Układ drogowy i kolejowy

Poniższa mapa przedstawia sieć drogową oraz kolejową powiatu strzelińskiego.



Mapa 3. Układ drogowy i kolejowy powiatu strzelińskiego

Źródło: opracowanie własne

2.3.1 Sieć drogowa

Układ drogowy powiatu strzelińskiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Przez obszar objęty planem transportowym przebiega droga krajowa nr 39, która łączy Łagiewniki z Baranowem. Droga znajduje się na terenie gmin Wiązów, Strzelin i Kondratowice.

Drogi wojewódzkie znajdujące się w powiecie strzelińskim to:

- Droga wojewódzka nr 378 – droga stanowiąca połączenie drogi krajowej nr 39 w Biedrzychowie z drogą wojewódzką nr 401 w Grodkowie. Na terenie powiatu strzelińskiego, droga znajduje się na terenie gmin Strzelin oraz Wiązów.
- Droga wojewódzka nr 385 – droga prowadząca od skrzyżowania z drogą wojewódzką w Jaszowicach do granicy z Czechami (Tłumaczów – Otovice). Na terenie powiatu strzelińskiego, droga w całości znajduje się w gminie Przeworno.
- Droga wojewódzka nr 395 – droga łączy Paczków z Wrocławiem. Na terenie powiatu strzelińskiego, droga przebiega przez gminy Strzelin oraz Borów.
- Droga wojewódzka nr 396 – droga prowadząca ze Strzelina do Bierutowa. Przecinając powiat strzeliński, droga znajduje się na terenie gmin Strzelin oraz Wiązów.

Uzupełnieniem sieci drogowej powiatu strzelińskiego są drogi powiatowe oraz gminne.

2.3.2 Sieć kolejowa

Przez powiat strzeliński przebiega linia kolejowa nr 276 prowadząca ze stacji Wrocław Główny do kolejowego przejścia granicznego Międzyzlesie – Lichkov. Na terenie powiatu strzelińskiego linia ta jest zelektryfikowana. Na odcinku od Wrocławia do Strzelina jest dwutorowa, zaś na południe od Strzelina - jednatorowa. Zarządcą linii jest PKP PLK S.A. Stacje i przystanki kolejowe znajdujące się na trasie linii kolejowej nr 276 oraz w powiecie strzelińskim to: Boreczek, Warkocz, Strzelin oraz Biały Kościół.

2.4 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu strzelińskiego

2.4.1 Transport drogowy

Na terenie powiatu strzelińskiego występują przewozy gminne, powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie. Z punktu widzenia planu transportowego najistotniejsze są opisane w rozdziale 3.1 przewozy powiatowe oraz przewozy gminne. Poza nimi z powiatu strzelińskiego można bezpośrednio dojechać m.in. do Brzegu, Łagiewnik, Oławy oraz Wrocławia.

2.4.2 Transport kolejowy

Według rozkładu jazdy pociągów na okres 12.06.2016 – 03.09.2016, po linii nr 276 w dni robocze kursuje 13 par pociągów przewoźnika Przewozy Regionalne sp. z o.o. Połączenia te pozwalają na bezpośrednią podróż do Wrocławia, Leszna, Międzyzlesia, Ziębic, Kamieńca Żąbkowickiego, Kłodzka, Bystrzycy Kłodzkiej, a także przez granicę z Czechami do stacji: Lichkov, Usti nad Orlici oraz Pardubice Hlavni Nadrazi.

2.4.3 **Transport lotniczy**

W powiecie strzelińskim nie funkcjonują żadne porty lotnicze. Najbliższe lotnisko cywilne znajduje się we Wrocławiu.

3 Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej



3.1 Obecna sieć komunikacyjna

Zgodnie z ustawą z dnia 16.12.2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, powiatowe przewozy pasażerskie to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie”. Obecnie powiat strzeliński nie jest członkiem związku powiatów, ani też nie posiada podpisanych porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami. Powiat strzeliński nie organizuje również żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (nie posiada operatora, który wykonywałby przewozy na zlecenie powiatu strzelińskiego). Jedynymi powiatowymi przewozami są te, które wykonują przedsiębiorcy na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Strzelińskiego.

Tabela 3. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Strzelińskiego

Nr zezwolenia	Nazwa linii	Nazwa przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze
0000003/P/Z	Strzelin - Wiązów przez Brozec	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	2
0000016/2011	Strzelin - Skoroszowice przez Kazanów	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	2
0000040/Z3/P	Kurczów - Strzelin przez Borów	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	1
0000030/P/Z2	Strzelin - Kowalskie przez Prusy	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	1
0003/2014/Z	Strzelin - Brzoza przez Borów	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	1
000009/P/Z	Strzelin - Borów - Borek Strzeliński	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	3
0002/2P	Strzelin - Wiązów	Przedsiębiorstwo Handlowo - Usługowe "JOANNA" Leszczyńska Joanna	18
0000005/08/Z/P	Strzelin - Jegłowa - Przeworno	Piotr Bodnar Firma Handlowo - Usługowa	20
0000001/08/Z/P	Strzelin - Księginice Wielkie - Kondratowice	Bodnar Piotr UDZ.S.C."RANDOB" Firma Handlowo-Usługowa Piotr Bodnar	6

Nr zezwolenia	Nazwa linii	Nazwa przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze
000002/08/Z/P	Kondratowice - Prusy - Strzelin	Bodnar Piotr UDZ.S.C."RANDOB" Firma Handlowo-Usługowa Piotr Bodnar	14
000017/Z5/P	Strzelin - Sarby przez Przeworno	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	6
000002/P	Strzelin - Borów przez Opatowice	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	9
000004/P	Strzelin - Borów przez Brozecz	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	4
000016/P/Z	Strzelin - Rożnów przez Przeworno	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	2
000010/P	Strzelin - Borów przez Podgaj	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	1
000019/Z/P	Strzelin - Strużyna przez Romanów	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	1
000020/Z/P	Strzelin - Strużyna przez Dębniaki	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	1
000022/Z4/P	Strzelin - Łojowice przez Wiązów	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	6
000023/Z/P	Kowalów - Strzelin przez Jutrżyna	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	1
000024/2Z/P	Strzelin - Łojowice przez Wiązów	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	2
000026/P/Z	Strzelin - Kowalów przez Żeleźnik	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	2
000029/2Z/P	Strzelin - Zarzycza przez Stachów	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	1

Nr zezwolenia	Nazwa linii	Nazwa przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze
0000031/P	Strzelin - Wójcin przez Prusy	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	1
0000035/P	Strzelin - Żelowice przez Karszów	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	2
0004/2014/Z1	Strzelin - Strzelin przez Kondratowice	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	2
0002/2014	Strzelin - Kondratowice - Strzelin	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie S.A.	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń

Układ linii komunikacyjnych został również przedstawiony poniżej w formie graficznej.



Mapa 4. Obecna sieć komunikacji powiatowej

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń

Obok przewozów powiatowych na obszarze powiatu funkcjonują przewozy gminne – komercyjne na podstawie zezwoleń wydanych przez Burmistrza Miasta i Gminy Strzelin oraz szkolne, dedykowane do dowozu i odwozu dzieci ze szkół podstawowych i gimnazjalnych. W gminie Strzelin wydanych zostało 8 zezwoleń, funkcjonującą na ich podstawie sieć komunikacyjną pokazano na poniższej mapie.

Linie autobusowe w gminie Strzelin

— Obecna sieć komunikacyjna
na terenie gminy Strzelin

▭ Granica gminy Strzelin

Sieć drogowa
na terenie gminy Strzelin

— krajowe

— wojewódzkie

— powiatowe

— gminne

● Siedziby gmin

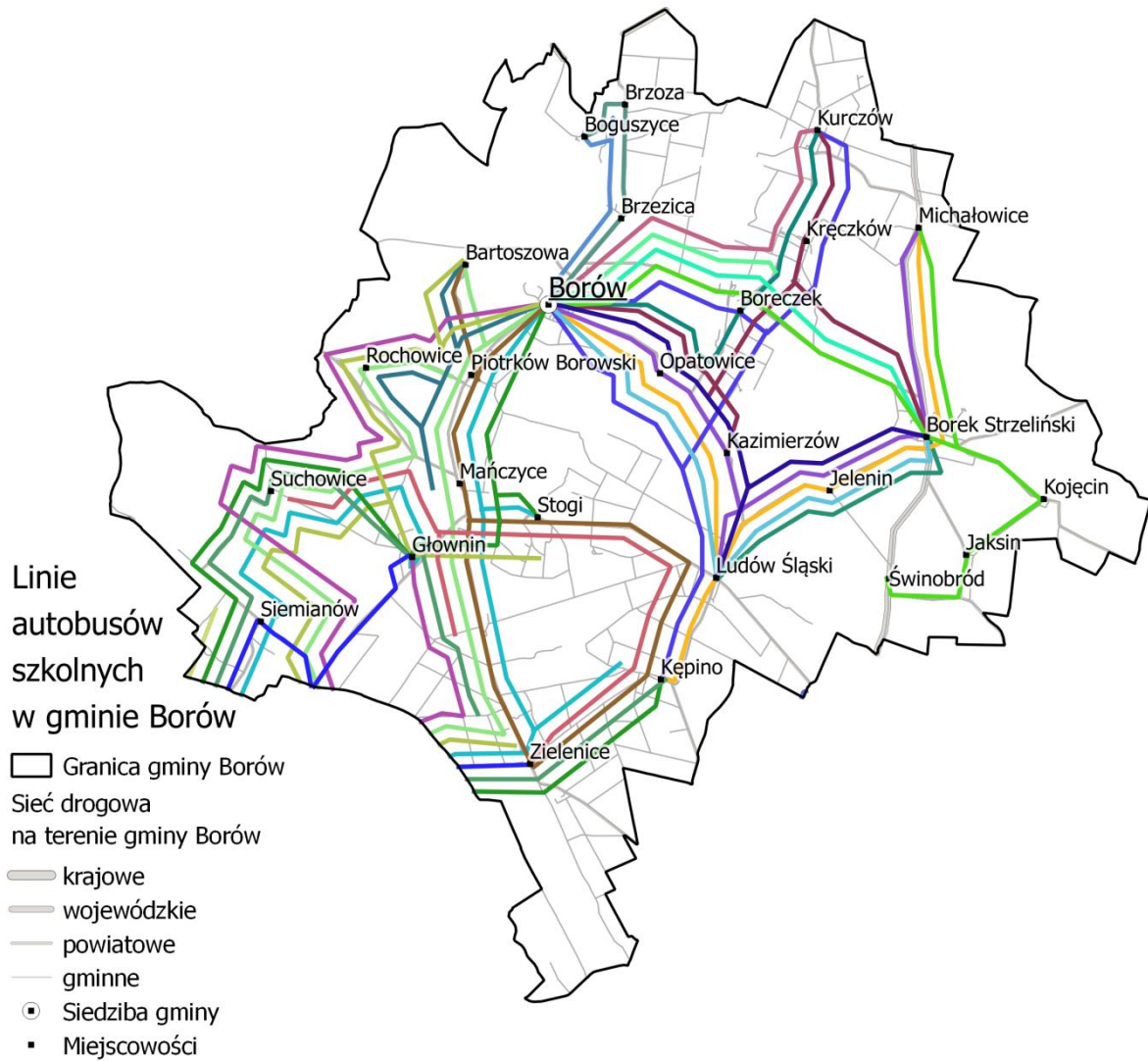
▪ Miejscowości



Mapa 5. Obecna sieć komunikacji gminnej w gminie Strzelin

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń

Linie szkolne organizowane przez każdą gminę dostosowane są do godzin zajęć lekcyjnych w poszczególnych szkołach. Trasa i rozkład jazdy tych przewozów są silnie związane z obszarem gminy i niejednokrotnie są to linie okólne, rozpoczynające i kończące bieg przy szkole. Przebieg tych linii pokazano na poniższych mapach.



Mapa 6. Przewozy szkolne w gminie Borów

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy

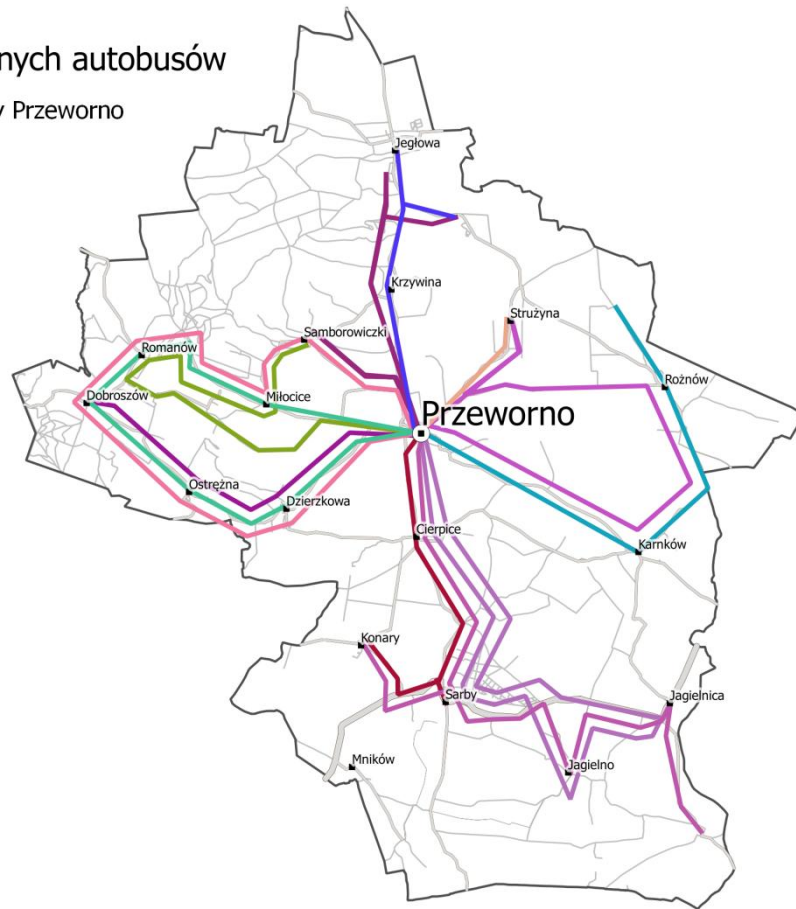


Mapa 7. Przewozy szkolne w gminie Kondratowice

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy

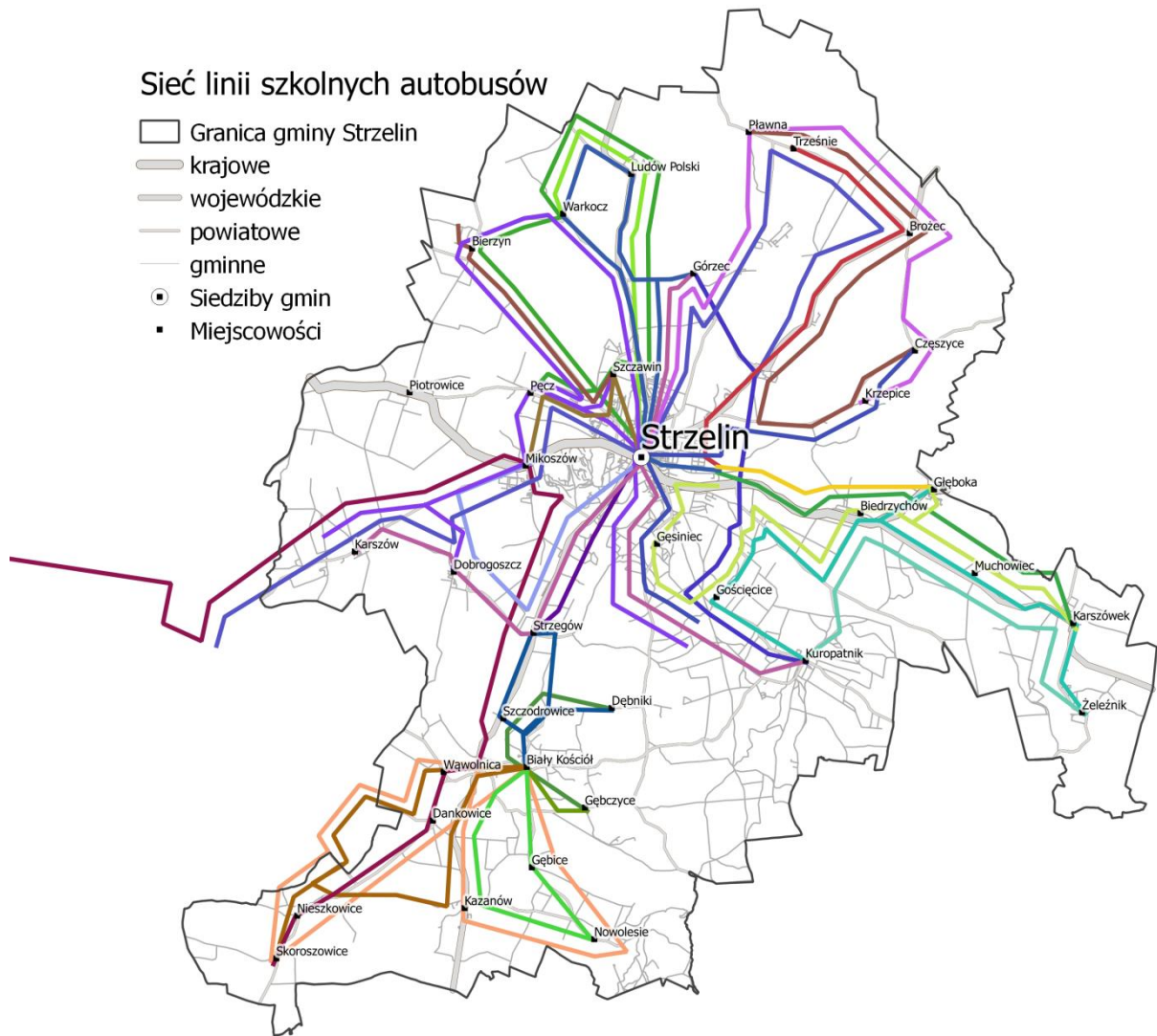
Sieć linii szkolnych autobusów

- Granica gminy Przeworno
- krajowe
- wojewódzkie
- powiatowe
- gminne
- Siedziby gmin
- Miejscowości



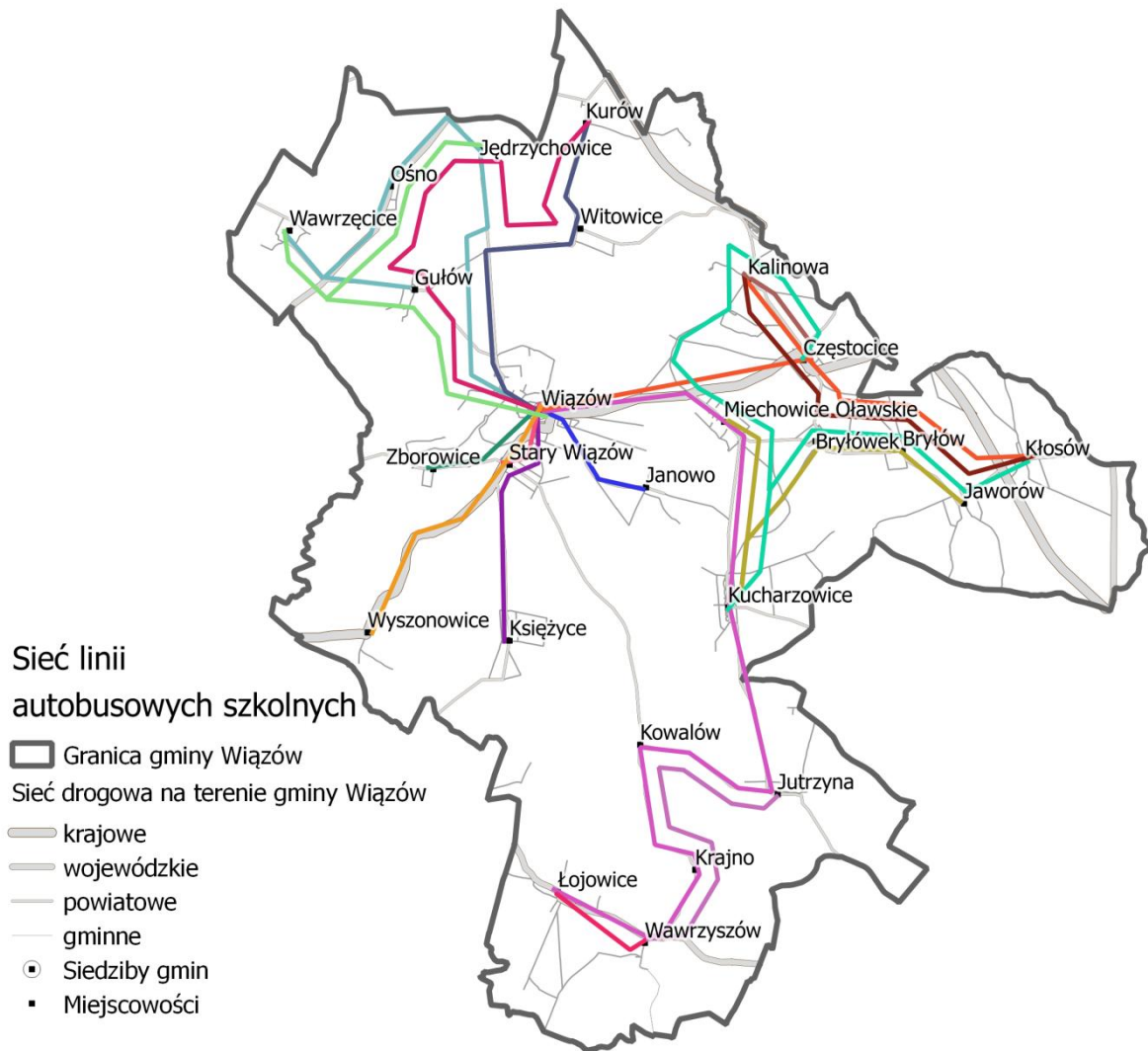
Mapa 8. Przewozy szkolne w gminie Przeworno

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy



Mapa 9. Przewozy szkolne w gminie Strzelin

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy



Mapa 10. Przewozy szkolne w gminie Wiązów

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy

Ponadto przez teren powiatu przebiegają linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydał Marszałek Województwa Dolnośląskiego, wykaz takich zezwoleń znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 4. Wykaz zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego na linie przechodzące przez powiat strzeliński

Numer dokumentu	Nazwa	Nazwa linii
PP/75	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Niwnik - Oława
PP/77	PKS w Oławie S.A.	Oława - Owczary - Kłósów
PP/81	PKS w Oławie S.A.	Oława - Niemil - Wiązów
PP/84	PKS w Oławie S.A.	Oława - Niwnik - Wiązów
PP/90	PKS w Oławie S.A.	Oława - Niemil - Kłósów
PP/91	PKS w Oławie S.A.	Miechowice - Łukowice Brzeskie - Oława
PP/100	PKS w Oławie S.A.	Oława - Domaniów - Ludów Polski - Strzelin
pp141/4	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Borek Strzeliński - Wrocław
PP/161	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Karszów - Łagiewniki
PP/363	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Domaniów - Oława
P/1766/1	PKS w Oławie S.A.	Kłósów - Niemil - Oława
2458/4	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Karwiany - Wrocław
2530/1	PKS w Oławie S.A.	Oława - Skrzypnik - Strzelin
2791	PKS w Oławie S.A.	Oława - Owczary - Wiązów - Kłósów
2792	PKS w Oławie S.A.	Oława - Siecieborowice - Wiązów
2799/4	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Borek Strzeliński - Wrocław
2800/2	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Świnobród - Wrocław
2801	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Wiązów - Oława
2802/2	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Chociwel - Borek Strzeliński - Wrocław
2803/3	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Kępino - Wrocław
2807/2	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Ludów Polski - Wrocław
2808/2	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Kurczów - Wrocław
2809/2	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Chociwel - Wrocław
2810/3	PKS w Oławie S.A.	Wrocław - Kurczów - Strzelin
2814	PKS w Oławie S.A.	Łagiewniki - Podgaj - Strzelin
2817/1	PKS w Oławie S.A.	Wiązów - Domaniów - Wrocław
2823/1	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Borek Strzeliński - Wrocław
2840	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Kondratowice - Łagiewniki
2841	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Karczyn - Łagiewniki
2858/2	PKS w Oławie S.A.	Strzelin - Domaniów - Wrocław

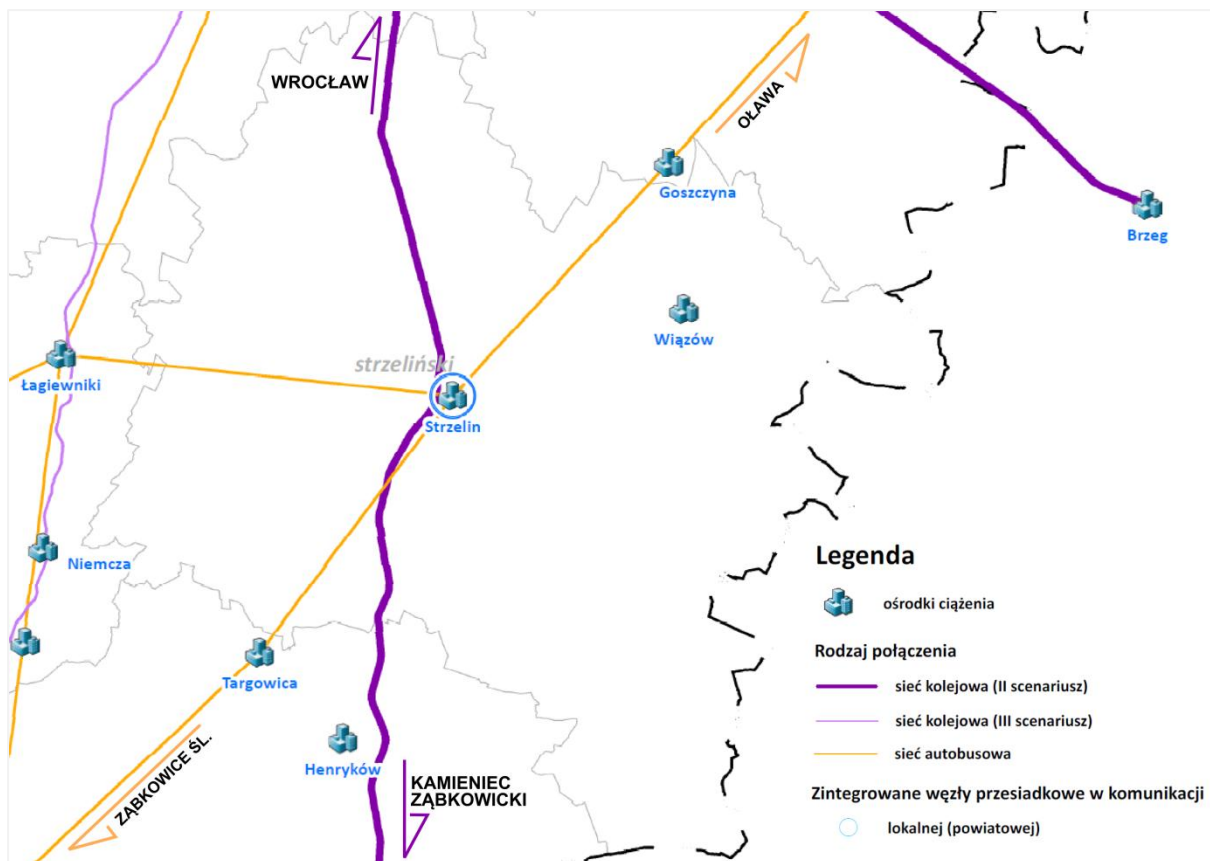
2898/2	PKS w Oławie S.A.	Wrocław - Borek Strzeliński - Strzelin
3169	PKS w Oławie S.A.	Łagiewniki - Podgaj - Strzelin
P/6/1	Bodnar Piotr - UDZ. S.C. "Randob" Firma Handlowo - Usługowa Piotr Bodnar, Stanisław Bodnar	Strzelin - Borek Strzeliński - Wrocław
2582	Firma Przewozowo - Usługowa "Lider" Marta Buczak	Wiązów - Kurów - Jaczkowice - Oława
3402	Adam Prokop NEOTRANS	Ząbkowice Śląskie - Ciepłowody - Strzelin

Źródło: opracowanie własne na podstawie wykazu linii regularnych UMWD <http://www.umwd.dolnyslask.pl/drogi>

3.2 Sieć komunikacyjna planowana przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego

Artykuł 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówi, że starosta uwzględnia ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego został uchwalony 30 października 2014 roku Uchwałą nr LV/2107/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego. Zgodnie z przytoczonym artykułem powiat strzeliński nie planuje uruchamiania linii konkurencyjnych do zaplanowanych przez marszałka. Powiat strzeliński jako organizator publicznego transportu zbiorowego nie będzie dublował i konkurował z liniami organizowanymi przez innych organizatorów.

Poniższa mapa przedstawia fragment części graficznej planu transportowego dla województwa dolnośląskiego, na którym widnieją połączenia kolejowe oraz drogowe zaplanowane na terenie powiatu strzelińskiego.



Mapa 11. Połączenia zaplanowane przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego w powiecie strzelińskim

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego (uchwała nr LV/2107/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października 2014 r.)

W wojewódzkim planie transportowym przewidziano zintegrowany węzeł przesiadkowy komunikacji lokalnej (powiatowej) w Strzelinie.

W w/w. planie przedstawiono trzy możliwe scenariusze popytu na publiczny transport zbiorowy. W każdym scenariuszu zaplanowano adekwatną sieć komunikacyjną.

3.2.1 Scenariusz I (stagnacja)

W scenariuszu tym założono, że popyt na usługi transportowe pozostanie na obecnym poziomie, zaś środki finansowe samorządu nie pozwolą na podjęcie działań zwiększających podaż usług transportowych w sposób inny niż stosowany obecnie. Stan techniczny infrastruktury transportowej nie ulegnie znacznym zmianom. W ramach tego scenariusza na terenie powiatu strzelińskiego zaplanowano linię:

- **Wrocław – Strzelin – Kłodzko przez Bardo**
 - Typ połączenia: kolejowe
 - Trasa: po linii kolejowej 276,
 - Długość relacji: 93,481 km,
 - Liczba par połączeń w dni robocze: 12,
 - Liczba par połączeń w dni wolne: 8

3.2.2 Scenariusz II (umiarkowany rozwój)

Scenariusz ten zakłada wzrost popytu, czego wynikiem jest wzrost przychodów przewoźników. Wzrost popytu umożliwi zwiększenie podaży usług transportowych. Sytuacja finansowa samorządu pozwala na niewielkie zwiększenie nakładów finansowych, co z kolei pozwala na niewielką modernizację i remonty infrastruktury transportowej, których celem jest przywrócenie parametrów technicznych. Linie zaplanowane w ramach tego scenariusza na terenie powiatu strzelińskiego to:

- **Wrocław – Strzelin – Kłodzko przez Bardo**
 - Typ połączenia: kolejowe
 - Trasa: po linii kolejowej 276,
 - Długość relacji: 93,481 km,
 - Liczba par połączeń w dni robocze: 16,
 - Liczba par połączeń w dni wolne: 12.
- **Strzelin – Olawa przez Brozec, Goszczynę, Gaj Oławski**
 - Typ połączenia: drogowe
 - Trasa: po drodze wojewódzkiej nr 396
 - Długość relacji: 26,9 km,
 - Liczba par połączeń w dni robocze: 8,
 - Liczba par połączeń w dni wolne: 4.
- **Strzelin – Ząbkowice Śląskie przez Strzegów, Targowicę, Bobolice**
 - Typ połączenia: drogowe
 - Trasa: po drodze wojewódzkiej nr 395 oraz drodze powiatowej nr 3070D,
 - Długość relacji: 31 km,
 - Liczba par połączeń w dni robocze: 8,
 - Liczba par połączeń w dni wolne: 4.
- **Strzelin – Dzierżonów przez Łagiewniki, Sieniawkę**
 - Typ połączenia: drogowe
 - Trasa: po drodze krajowej nr 39 oraz drodze wojewódzkiej nr 384,
 - Długość relacji: 34 km,
 - Liczba par połączeń w dni robocze: 8,
 - Liczba par połączeń w dni wolne: 4.

Scenariusz ten przewidziany jest do realizacji do 2020 roku.

3.2.3 Scenariusz III (pełen rozwój)

W tym scenariuszu założono możliwość znacznego zwiększenia nakładów na finansowanie transportu zbiorowego, co pozwoli na istotne zwiększenie podaży usług transportowych. Scenariusz zakłada również wzrost popytu na usługi transportowe, co z kolei generować będzie znaczne przychody finansowe dla przewoźników. Pojawiają się również dodatkowe elementy infrastruktury transportowej. Linie zaplanowane w ramach tego scenariusza w powiecie strzelińskim to:

- **Wrocław – Strzelin – Kłodzko przez Bardo**
 - Typ połączenia: kolejowe
 - Trasa: po linii kolejowej 276,
 - Długość relacji: 93,481 km,
 - Liczba par połączeń w dni robocze: 16,
 - Liczba par połączeń w dni wolne: 12.

- **Strzelin – Olawa przez Brozec, Goszczynę, Gaj Olawski**
 - Typ połączenia: drogowe
 - Trasa: po drodze wojewódzkiej nr 396
 - Długość relacji: 26,9 km,
 - Liczba par połączeń w dni robocze: 8,
 - Liczba par połączeń w dni wolne: 4.
- **Strzelin – Ząbkowice Śląskie przez Strzegów, Targowicę, Bobolice**
 - Typ połączenia: drogowe
 - Trasa: po drodze wojewódzkiej nr 395 oraz drodze powiatowej nr 3070D,
 - Długość relacji: 31 km,
 - Liczba par połączeń w dni robocze: 8,
 - Liczba par połączeń w dni wolne: 4.
- **Strzelin – Dzierżoniów przez Łagiewniki, Sieniawkę**
 - Typ połączenia: drogowe
 - Trasa: po drodze krajowej nr 39 oraz drodze wojewódzkiej nr 384,
 - Długość relacji: 34 km,
 - Liczba par połączeń w dni robocze: 8,
 - Liczba par połączeń w dni wolne: 4.

Scenariusz ten przewidziany jest do realizacji do 2025 roku.

3.3 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Powiat strzeliński planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Powiat strzeliński jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Relacje i trasy komunikacyjne będą uwzględniać wytyczne nakreślone przez gminne studia uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego. Czynnikiem wpływającym na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny powiatu strzelińskiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Planowana powiatowa sieć komunikacyjna składa się z połączeń w czterech wariantach:

- wariant podstawowy;
- wariant uzupełniający – powiatowy;
- wariant uzupełniający – związek powiatowo – gminny (dalej jako związkowy);
- wariant międzypowiatowy.

Wariant podstawowy zawiera określenie linii łączących siedziby gmin z miastem powiatowym - zidentyfikowane jako podstawowe zadanie powiatu. Powiat strzeliński planuje uruchomić połączenia wariantu podstawowego w każdym przypadku.

Wariant uzupełniający - powiatowy jest oparty o obecnie funkcjonujące linie i stanowi rozwinięcie wariantu podstawowego o różne relacje międzygminne w ramach powiatu. Powiat strzeliński planuje uruchomić linie wariantu uzupełniającego pod warunkiem braku innych przewozów na tych liniach, partycypacji finansowej gmin, przez które dane linie będą przebiegać oraz posiadania możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych. Wariant ten umożliwia uruchomienia jako ogólnodostępnych części przewozów obecnie realizowanych jako zamknięte – szkolne.

Linie planowane do uruchomienia w ramach związku powiatowo – gminnego (związkowy)

Wariant uzupełniający – związek powiatowo – gminny jest rozszerzeniem wariantu uzupełniającego – powiatowego o linie, których cała trasa zawiera się w ramach jednej gminy. Warunkiem uruchomienia tego wariantu jest powołanie związku powiatowo-gminnego. Utworzony związek będzie organizatorem dla linii wszystkich wariantów. Wariant ten umożliwia uruchomienia jako ogólnodostępnych wszystkich przewozów obecnie realizowanych jako zamknięte – szkolne.

Linie planowane do uruchomienia w przypadku podpisania porozumień z innymi jednostkami samorządowymi

Wariant międzypowiatowy umożliwia uruchomienie przewozów łączących powiat strzeliński z sąsiednimi powiatami. Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest brakiem innych połączeń, zawarciem stosownych porozumień z sąsiednimi organizatorami oraz posiadaniem możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych.

Linie poszczególnych wariantów mogą być uruchamiane pojedynczo i niezależnie od siebie.

Węzły przesiadkowe

Węzłem przesiadkowym dla sieci powiatowej będzie Strzelin, w którym spotykają się niemal wszystkie linie zaplanowane w niniejszym planie, a także Boreczek i Biały Kościół, w których sieć komunikacyjna będzie spotykać się z przewozami kolejowymi organizowanymi przez marszałka. W przypadku zawarcia związku powiatowo-gminnego i uruchomienia linii niewykraczających poza granice jednej gminy rolę węzłów mogą też zacząć pełnić Kondratowice, Borów, Wiązów i Przeworno.

Poniższe tabele i mapy zawierają szczegółowe informacje dotyczące planowanej sieci komunikacyjnej. Wszystkie linie wariantu podstawowego i uzupełniającego - powiatowego zostały oznaczone literą P (wyróżnik linii powiatowych), a następnie liczbą dwucyfrową, gdzie dziesiątki oznaczają kierunek (powiązany z gminą), a liczba jedności to po prostu numer kolejny. Linie wariantu uzupełniającego – w ramach związku powiatowo-gminnego zostały oznaczone analogicznie, jednak literą Z. W przypadku gminy Strzelin, liczba linii wykracza poza jedną dziesiątkę, dlatego wykorzystano cyfry z kolejnej dziesiątki. Linie wariantu międzypowiatowego zostały oznaczone literą M i numerem kolejnym. Numeracja została stworzona na potrzeby opracowanego dokumentu i nie musi być wykorzystana w praktyce.

W tabelach zawarto informacje dotyczące numeru linii, jej przebiegu, długości w kilometrach oraz minimalnej (gwarantowanej) liczby kursów. Jako kurs należy rozumieć jeden przejazd w jedną stronę. W ramach potrzeb i możliwości możliwe jest uruchomienie większej liczby kursów (na całej bądź na części trasy, w inne dni tygodnia). Minimalne liczby kursów dla linii wariantów uzupełniających i międzypowiatowego zostały określone na niskim poziomie, aby nie blokować możliwości ich uruchomienia. Możliwe jest również zmniejszenie liczby kursów na liniach podstawowych w takim zakresie, w jakim zostaną uruchomione linie wariantu uzupełniającego realizujące połączenie danej siedziby gminy ze Strzelinem.

Tabela 5. Planowana sieć komunikacyjna - wariant podstawowy

Nr linii	Przebieg	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P10	Strzelin - Ludów Polski - Ludów Śląski - Borów	15	12	6	6
P20	Strzelin - Wyszonowice - Stary Wiązów - Wiązów	13	18	6	6
P30	Strzelin - Jegłowa - Krzywina - Przeworno	15	18	6	6
P40	Strzelin - Mikoszków - Karszów - Prusy - Kondratowice	13	18	6	6

Źródło: opracowanie własne



Mapa 12. Mapa planowanej sieci - wariant podstawowy

Źródło: opracowanie własne

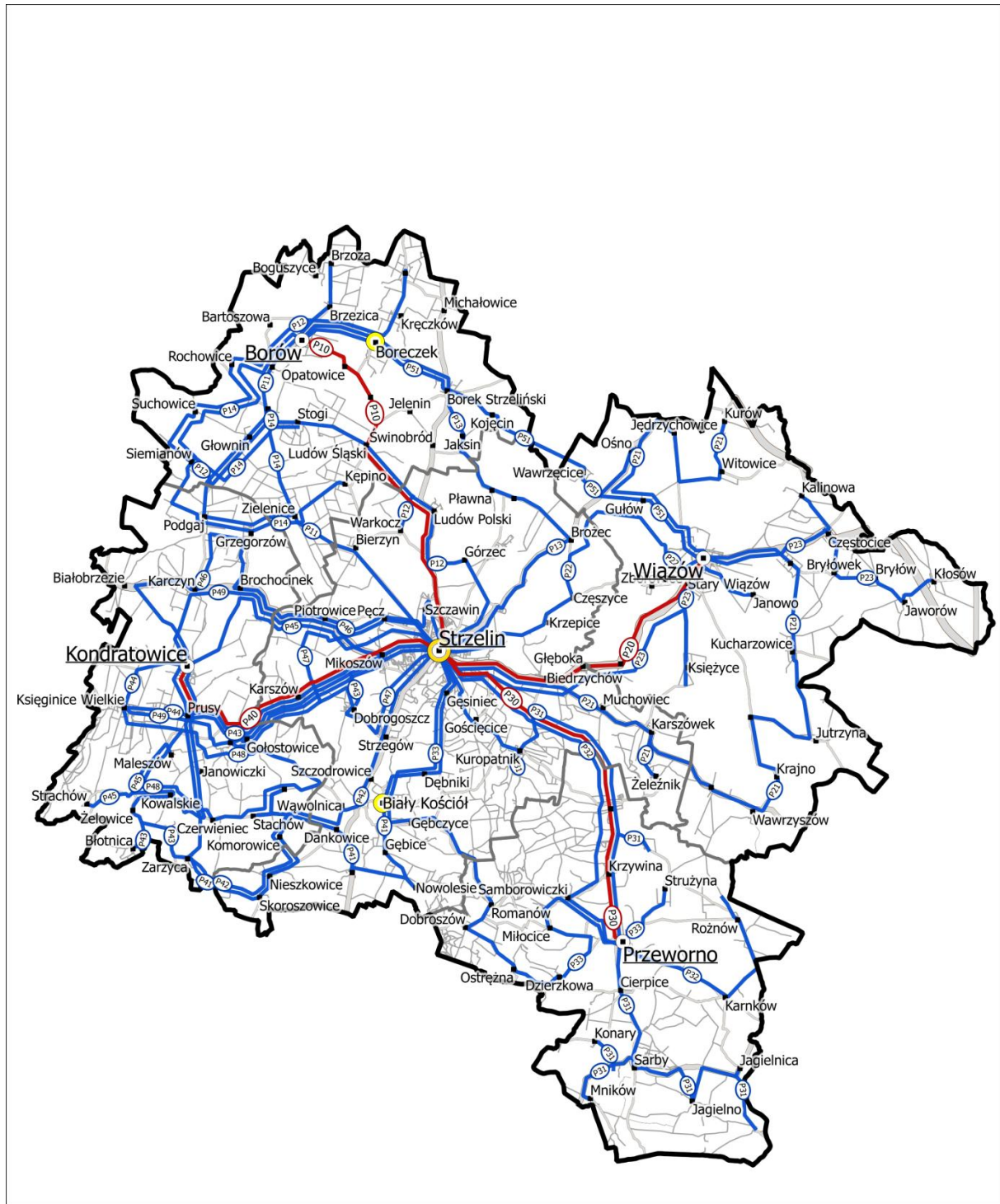
Tabela 6. Planowana sieć komunikacyjna - wariant uzupełniający - powiatowy

Nr linii	Przebieg	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P11	Strzelin - Zielenice - Podgaj - Borów - Brzoza	23	2	0	0
P12	Strzelin - Górzec - Ludów Polski - Warkocz - Ludów Śląski - Stogi - Głownin - Siemianów - Rochowice - Borów - Boreczek - Kuczów	39	2	0	0
P13	Strzelin - Brożec - Jaksin - Borek Strzeleński - Boreczek - Borów	22	2	0	0

Nr linii	Przebieg	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P14	Borów - Piotrków Borowski - Rochowice - Suchowice - Siemianów - Jezierzycy - Pogdaj - Grzegorzów - Zielenice - Kępino - Zielenice - Uniszów - Stogi - Mańczyce - Głównin - Siemianów - Suchowice - Rochowice - Piotrków Borowski - Borów	44	2	0	0
P21	Strzelin - Biedzychów - Muchowiec - Karszówek - Żeleźnik - Wawrzyszów - Krajno - Kowalów - Jutrzyzna - Kucharzowice - Miechowice Oławskie - Wiązów - Gułów - Ośno - Jędrzychowice - Witowice - Kurów	48	2	0	0
P22	Strzelin - Krzepice - Częszyce - Brożec - Gułów - Wiązów - Zborowice	17	2	0	0
P23	Strzelin - Biedzychów - Wyszonowice - Stary Wiązów - Księżycy - Stary Wiązów - Wiązów - Janowo - Częstocice - Kalinowa - Częstocice - Bryłówek - Bryłów - Jaworów - Kłósów	37	2	0	0
P31	Strzelin - Gościęcice - Kuropatnik - Jegłowa - Kaszówka - Krzywina - Przeworno - Cierpice - Sarby - Konary - Mników - Sarby - Jagielno - Jagielnica - Samborowice	45	2	0	0
P32	Strzelin - Jegłowa - Krzywina - Samborowiczki - Przeworno - Karnków - Rożnów - Królewic	27	2	0	0
P33	Strzelin - Gęsiniec - Dębniaki - Biały Kościół - Gębczyce - Romanów - Pogroda - Dobroszów - Płosa - Ostrężna - Dzierzkowa - Miłocice - Samborowiczki - Przeworno - Strużyna	32	2	0	0
P41	Strzelin - Gęsiniec - Dębniaki - Biały Kościół - Gębice - Nowolesie - Kazanów - Dankowice - Komorowice - Skoroszowice - Zarzyca	25	2	0	0
P42	Strzelin - Strzegów - Dankowice - Stachów - Lipowa - Komorowice - Skoroszowice - Zarzyca	23	2	0	0

Nr linii	Przebieg	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P43	Strzelin - Mikoszków - Dobrogoszcz - Karszów - Prusy - Zarzyca - Błotnica - Żelowice - Kowalskie	28	2	0	0
P44	Strzelin - Mikoszków - Karszów - Prusy - Księgnice Wielkie - Kondratowice	17	2	0	0
P45	Strzelin - Szczawin - Pęcz - Piotrowice - Brochocinek - Kondratowice - Prusy - Czerwień - Kowalskie - Żelowice - Strachów - Maleszów	29	2	0	0
P46	Strzelin - Mikoszków - Piotrowice - Brochocinek - Grzegorzów - Pogdaj - Karczyn - Białobrzezie - Kondratowice	21	2	0	0
P47	Strzelin - Pęcz - Mikoszków - Piotrowice - Karszów - Górka - Karszów - Dobrogoszcz - Strzegów - Strzelin	28	2	0	0
P48	Księgnice Wielkie - Prusy - Górka Sobocka - Gołostowice - Skąpa - Lipowa - Sadowice - Komorowice - Nieszkowice - Skoroszowice - Nieszkowice - Komorowice - Stachów - Czerwień - Zarzyca - Kowalskie - Żelowice - Wójcin - Błotnica - Wójcin - Żelowice - Strachów - Maleszów - Prusy	47	2	0	0
P49	Księgnice Wielkie - Prusy - Górka Sobocka - Gołostowice - Skąpa - Karszów - Mikoszków - Piotrowice - Edwardów - Brochocinek - Karczyn - Kondratowice - Prusy	29	2	0	0
P51	Borów - Boreczek - Borek Strzebiński - Wawrzęcice - Osno - Gułów - Wiązów	21	2	0	0

Źródło: opracowanie własne



Planowana sieć komunikacyjna

- Wariant podstawowy
- Wariant uzupełniający powiatowy
- Węzeł przesiadkowy

Pozostałe oznaczenia

- Sieć drogowa
- krajowe
- wojewódzkie
- powiatowe
- gminne
- Granica powiatu strzelińskiego
- Granice gmin
- Siedziby gmin
- Miejscowości

Mapa 13. Mapa planowanej sieci - wariant podstawowy i uzupełniający - powiatowy

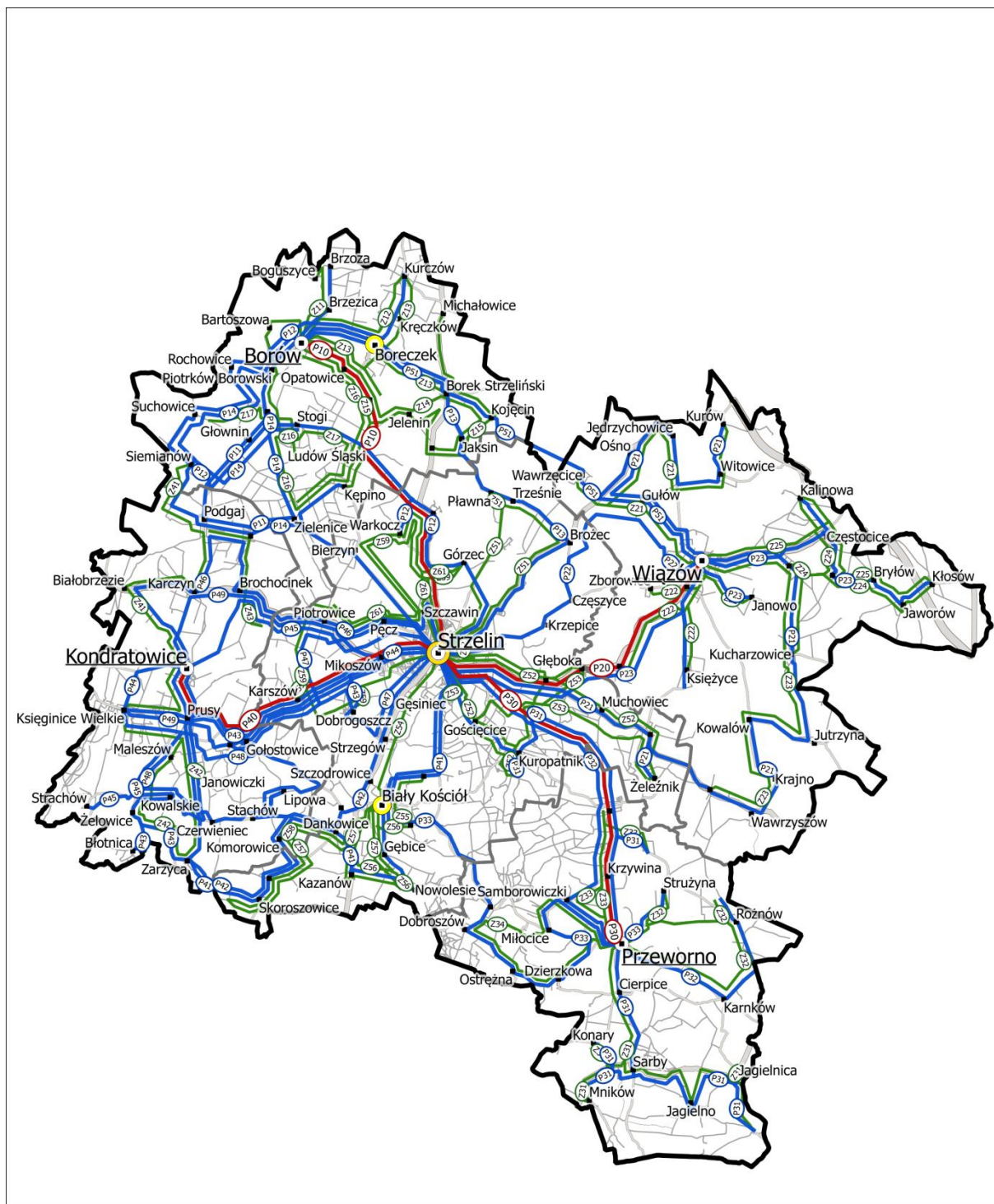
Źródło: opracowanie własne

Tabela 7. Planowana sieć komunikacyjna - wariant uzupełniający – związek powiatowo- gminny

Nr linii	Przebieg	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
GMINA BORÓW					
Z11	Borów - Brzezica - Brzoza - Boguszyce	5	2	0	0
Z12	Borów - Boreczek - Kręczków - Kurczów	6	2	0	0
Z13	Borów - Opatowice - Kazimierzów - Boreczek - Borek Strzeliński - Boreczek - Kręczków - Kurczów	15	2	0	0
Z14	Borów - Opatowice - Kazimierzów - Jelenin - Borek Strzeliński - Kojęcín - Jaksin - Świnobród	13	2	0	0
Z15	Borów - Opatowice - Kazimierzów - Ludów Śląski - Kępino - Ludów Śląski - Jelenin - Świnobród - Jaksin - Kojęcín - Borek Strzeliński - Michałowice	22	2	0	0
Z16	Borów - Bartoszowa - Piotrków Borowski - Mańczyce - Stogi - Uniszów - Zielenice - Kępino - Ludów Śląski - Kazimierzów - Opatowice - Borów	22	2	0	0
Z17	Suchowice - Mańczyce - Uniszów - Stogi - Ludów Śląski - Kępino - Zielenice	15	2	0	0
GMINA WIĄZÓW					
Z21	Wiązów - Gułów - Wawrzęcice - Ośno - Jędrzychowice - Witowice - Kurów	18	2	0	0
Z22	Wiązów - Janowo - Wiązów - Stary Wiązów - Zborowice - Księżyce - Wyszonowice	19	2	0	0
Z23	Wiązów - Miechowice Oławskie - Kucharzowice - Jutrzyzna - Kowalów - Krajno - Wawrzyszów - Łojowice	20	2	0	0
Z24	Kłósów - Jaworów - Bryłów - Bryłówek - Miechowice Oławskie - Kucharzowice - Bryłówek - Częstocice - Kalinowa	18	2	0	0
Z25	Wiązów - Kalinowa - Częstocice - Bryłówek - Bryłów - Jaworów - Kłósów	15	2	0	0
GMINA PRZEWORNO					
Z31	Przeworno - Cierpice – Stanica - Konary - Mników - Sarby - Jagielno - Jagielnica - Samborowice	24	2	0	0
Z32	Przeworno - Karnków - Rożnów - Królewiec - Strużyna - Przeworno	18	2	0	0
Z33	Przeworno - Krzywina - Jegłowa - Kaszówka - Jegłowa - Krzywina - Samborowiczki - Przeworno	15	2	0	0
Z34	Przeworno - Samborowiczki - Miłocice - Kaczowice - Pogroda - Romanów - Dobroszów - Płosa - Ostrężna - Dzierzkowa - Siemistawice - Przeworno	16	2	0	0

Nr linii	Przebieg	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
GMINA KONDRATOWICE					
Z41	Siemianów - Jezierzyce Małe - Podgaj - Karczyn - Białobrzezie - Kondratowice - Prusy - Rakowice - Księgnice Wielkie	18	2	0	0
Z42	Księgnice Wielkie - Prusy - Janowiczki - Czerwień - Zarzyca - Wójcin - Żelowice - Maleszów - Prusy	18	2	0	0
Z43	Edwardów - Brochocinek - Grzegorzów - Podgaj	7	2	0	0
GMINA STRZELIN					
Z51	Biedzychów - Strzelin - Chociwel - Brożec - Trzeźnie - Pławna - Chociwel - Strzelin	23	2	0	0
Z52	Strzelin - Gęsiniec - Gościęcice - Kuropatnik - Kaczerki - Kuropatnik - Biedzychów - Głęboka - Muchowiec - Karszówek - Żeleźnik - Karszówek - Muchowiec - Głęboka - Biedzychów - Strzelin	35	2	0	0
Z53	Kuropatnik - Gościęcice - Biedzychów - Głęboka - Muchowiec - Karszówek - Żeleźnik	15	2	0	0
Z54	Biały Kościół - Szczodrowice - Strzegów - Strzelin	7	2	0	0
Z55	Dębniaki - Biały Kościół - Gębczyce	5	2	0	0
Z56	Biały Kościół - Gębczyce - Gębice - Nowolesie - Kazanów - Dankowice - Biały Kościół	13	2	0	0
Z57	Biały Kościół - Gębice - Nowolesie - Kazanów - Dankowice - Wąwolnica - Dankowice - Komorowice - Nieszkowice - Skoroszowice - Myszkowice	19	2	0	0
Z58	Biały Kościół - Wąwolnica - Dankowice - Komorowice - Nieszkowice - Skoroszowice - Myszkowice	8	2	0	0
Z59	Strzelin - Górzec - Ludów Polski - Warkocz - Bierzyn - Pęcz - Mikoszów - Piotrowice - Karszów - Dobrogoszcz - Mikoszów - Strzelin	34	2	0	0
Z61	Strzelin - Szczawin - Górzec - Ludów Polski - Warkocz - Bierzyn - Pęcz - Piotrowice - Pęcz - Szczawin - Strzelin	30	2	0	0
Z62	Strzelin (linia miejska: dworzec autobusowy – SP nr 5)	7	2	0	0

Źródło: opracowanie własne



Planowana sieć komunikacyjna

- Wariant podstawowy
- Wariant uzupełniający powiatowy
- Wariant uzupełniający związkowy
- Węzeł przesiadkowy

Pozostałe oznaczenia

- Sieć drogowa
- krajowe
- wojewódzkie
- powiatowe
- gminne
- Granica powiatu strzeleńskiego
- Granice gmin
- Siedziby gmin
- Miejscowości

Mapa 14. Mapa planowanej sieci - wariant podstawowy, uzupełniający – powiatowy i uzupełniający powiatowo gminny (związkowy)

Źródło: opracowanie własne

Tabela 8. Planowana sieć komunikacyjna - wariant międzypowiatowy

Nr linii	Przebieg	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
M01	Oława - Godzikowice - Jaczkowice - Godzinowice - Niwnik - Bolechów - Jakubowice - Drzemlikowice - Siecieborowice - Kurów - Witowice - Kalinowa - Częstocice - Miechowice - Wiązów	28	2	0	0
M02	Oława - Godzikowice - Osiek - Niemil - Oleśnica Mała - Częstocice - Owczary - Częstocice - Miechowice - Wiązów - Miechowice - Bryłówek - Bryłów - Jaworów - Kłósów	40	2	0	0
M03	Oława - Godzikowice - Osiek - Chwalibóżyce - Jankowice Małe - Owczary - Częstocice - Miechowice - Wiązów - Miechowice - Bryłówek - Bryłów - Jaworów - Kłósów	36	2	0	0
M04	Strzelin - Biedzychów - Głęboka - Wyszonowice - Stary Wiązów - Wiązów - Miechowice - Częstocice - Bryłówek - Bryłów - Jaworów - Kłósów - Bierzów - Łukowice Brzeskie - Owczary - Łukowice Brzeskie - Jankowice Małe - Chwalibóżyce - Osiek - Godzikowice - Oława	45	2	0	0
M05	Strzelin - Chociwel - Ulica - Brożec - Gułów - Wiązów - Jędrzychowice - Witowice - Kurów - Siecieborowice - Drzemlikowice - Bolechów - Niwnik - Godzinowice - Jaczkowice - Godzikowice - Oława	38	2	0	0
M06	Oława - Gaj Oławski - Pelczyce - Brzezimierz - Skrzybnik - Domaniów - Kończyce - Kurzątkowice - Wyszkowice - Goszczyna - Jędrzychowice - Ośno - Brożec - Ulica - Strzelin	39	2	0	0
M07	Oława - Gaj Oławski - Pelczyce - Polwica - Kuny - Polwica - Piskorzówek - Piskorzów - Wierzbnio - Piskorzów - Piskorzówek - Domaniów - Wyszkowice - Kurzątkowice - Kończyce - Borek Strzeliński - Świnobród - Ludów Polski - Górzec - Szczawin - Strzelin	52	2	0	0
M08	Strzelin - Górzec - Ludów Polski - Świnobród - Borek Strzeliński - Kończyce - Domaniów - Piskorzówek - Piskorzów - Gęsice - Swojków - Piskorzów - Wierzbnio - Polwica - Wierzbnio - Marszowice - Gaj Oławski - Oława	49	2	0	0

Nr linii	Przebieg	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
M09	Ząbkowice Śląskie - Bobolice - Tomice - Karczowice - Kobyla Głowa - Ciepłowody - Targowica - Skoroszowice - Nieszkowice - Komorowice - Dankowice - Wąwolnica - Biały Kościół - Szczodrowice - Strzegów - Strzelin	38	2	0	0
M10	Strzelin - Mikoszków - Dobrogoszcz - Karszów - Gołostowice - Górka - Prusy - Kondratowice - Prusy - Rakowice - Księginice Wielkie - Sienice - Łagiewniki	32	2	0	0
M11	Łagiewniki - Białobrzezie - Karczyn - Podgaj - Grzegorzów - Piotrowice - Mikoszków - Strzelin	23	2	0	0
M12	Strzelin - Mikoszków - Piotrowice - Edwardów - Brochocinek - Kondratowice - Rakowice - Księginice Wielkie - Łagiewniki	24	2	0	0
M13	Strzelin - Mikoszków - Piotrowice - Edwardów - Brochocinek - Karczyn - Kondratowice - Białobrzezie - Łagiewniki	23	2	0	0
M14	Łagiewniki - Księginice Wielkie - Rakowice - Prusy - Kondratowice - Białobrzezie - Karczyn - Podgaj - Grzegorzów - Piotrowice - Mikoszków - Strzelin	32	2	0	0
M15	Strzelin - Bierzyn - Zielonice - Uniszów - Mańczyce - Piotrków Borowski - Borów - Brzezica - Brzoza - Przeclawice - Jaksonów - Pasterzyce - Wilczków - Galowice Dębowa - Żórawina - Szukalice - Komorowice - Karwiany - Wysoka Lipowa - Wrocław	52	2	0	0
M16	Strzelin - Szczawin - Górzec - Ludów Polski - Świnobród - Borek Strzeliński - Nowojowice - Wojkowice - Żerniki Wrocławskie - Wrocław	40	2	0	0
M17	Wiązów - Jędrzychowice - Goszczyna - Skrzybnik - Wyszkowice - Kurzątkowice - Kończyce - Domaniów - Piskorzówek - Radłowice - Danielowice - Kuchary - Michałowice - Nowojowice - Stary Śleszów - Polakowice-Stary Śleszów - Milejowice - Wojkowice - Turów - Łukaszowice - Żerniki Wrocławskie - Wrocław	60	2	0	0
M18	Strzelin - Górzec - Chociwel - Ulica - Brożec - Trześnia - Pławna - Jaksin - Borek Strzeliński - Boreczek - Kręczków - Kurczów - Nowojowice - Stary Śleszów - Polakowice-Stary Śleszów - Krajków - Milejowice - Wojkowice - Turów - Łukaszowice - Żerniki Wrocławskie - Wrocław	51	2	0	0
M19	Strzelin - Bierzyn - Kępino - Ludów Śląski - Kazimierzów - Jelenin - Borek Strzeliński - Michałowice - Nowojowice - Stary Śleszów - Polakowice-Stary Śleszów - Krajków - Milejowice - Wojkowice - Turów - Łukaszowice - Żerniki Wrocławskie - Wrocław	48	2	0	0

Nr linii	Przebieg	Długość [km]	Minimalna liczba kursów w		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
M20	Strzelin - Jegłowa - Krzywina – Przeworno – Cierpice – Sarby – Wigańcice – Kalinowice Dolne - Ziębice	33	2	0	0
M21	Strzelin - Jegłowa - Krzywina – Przeworno – Karnków – Wierzbna - Grodków	33	2	0	0

Źródło: opracowanie własne

Część graficzna planu transportowego znajduje się w rozdziale 12.

4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu strzelińskiego



4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory pokonywania tras.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie. Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, zróżnicowaną częstotliwością odbywania podróży i różnymi porami przemieszczania się. W przypadku planu transportowego istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach powiatu.

4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu strzeńskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się poniżej.

Tabela 9. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie strzeńskim

Lp.	Nazwa urzędu	Adres urzędu
1	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Kondratowicach	Nowa 1, Kondratowice
2	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Przewornie	Kolejowa 4A, Przeworno
3	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Wiązowie	Daszyńskiego 35, Wiązów
4	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Borowie	Konstytucji 3 Maja 22, Borów
5	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Strzelinie	Kamienna 1, Strzelin
6	Komenda Powiatowa Policji	Wolności 15, Strzelin
7	Państwowa Straż Pożarna	Konopnickiej 3, Strzelin
8	Powiatowe Centrum Dydaktyki	Stanisława Staszica 5, Strzelin
9	Powiatowy Ośrodek Wsparcia - ŚDS	Pocztowa 17, Strzelin
10	Powiatowy Urząd Pracy	Kamienna 10, Strzelin
11	Prokuratura Rejonowa	Bolka I Świdnickiego 6, Strzelin
12	Sąd Rejonowy	Bolka I Świdnickiego 7, Strzelin
14	Starostwo Powiatowe	Kamienna 10, Strzelin
15	Urząd Gminy Borów	Konstytucji 3 Maja 22, Borów
16	Urząd Gminy Przeworno	Kolejowa 4A, Przeworno
17	Urząd Gminy Kondratowice	Nowa 1, Kondratowice
18	Urząd Miasta i Gminy Strzelin	Ząbkowicka 11, Strzelin
19	Urząd Miasta i Gminy Wiązów	Plac Wolności 37, Wiązów
20	Urząd Pocztowy	Pocztowa 11, Strzelin
21	Urząd Pocztowy	Pocztowa 25, Prusy
22	Urząd Pocztowy	Pocztowa 15, Przeworno
23	Urząd Pocztowy	Pocztowa 1, Wiązów
24	Urząd Skarbowy	Bolka I Świdnickiego 14, Strzelin
25	Urząd Pocztowy	Wrocławska 16, Borów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu strzeńskiego

4.1.2 Placówki oświatowe

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom – nauka – dom jest zakwalifikowana do podróży obowiązkowych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższe tabele przedstawiają spis szkół wraz z adresami.

Tabela 10. Placówki oświatowe w powiecie strzelińskim

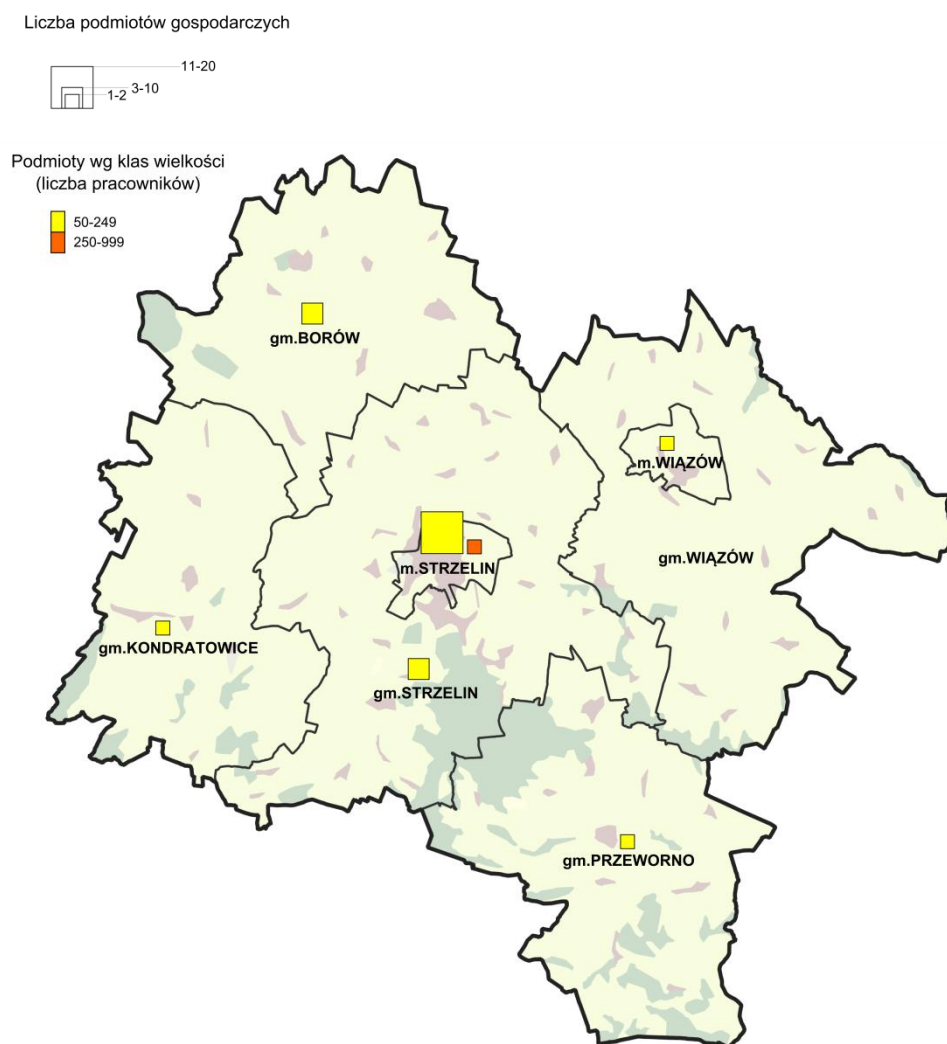
Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki
1	Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Ludowie Polskim	Ludów Polski 16
2	Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego w Strzelinie	Stanisława Staszica 5, Strzelin
3	Gimnazjum nr 2 im. Żołnierza Polskiego	Plac 1 Maja 10, Strzelin
4	Gimnazjum nr1 im. Armii Krajowej	Jana Pawła II 25, Strzelin
5	Zespół Szkół w Kuropatniku	Szkolna 1, Kuropatnik
6	LO dla Dorosłych Halmur	1 Maja 10, Strzelin
7	LO dla Dorosłych Handicap	1 Maja 10, Strzelin
8	Zespół szkół niepublicznych w Mikoszowie	Mikoszów 27
9	Niepubliczne przedszkole Bajka	Popieluszki 3, Strzelin
10	Policealne studium prawno-administracyjne Manager	1 Maja 10, Strzelin
11	Przedszkole Miejskie w Strzelinie	Sikorskiego 7, Strzelin
12	Przedszkole Miejskie w Wiązowie	Kościelna 2, Wiązów
13	Przedszkole publiczne	Górka Sobocka 57
14	Publiczna Szkoła Podstawowa nr 4	Sienkiewicza 41, Strzelin
15	Punkt przedszkolny w Żelowicach	Żelowice 24
16	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy	Skoroszwice 20
17	Szkoła Podstawowa	Szkolna 3, Borek Strzeliński
18	Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II	Żelowice 24
19	Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Jaworowie	Jaworów 9a
20	Szkoła Muzyczna w Witowicach	Witowice 39
21	Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej	Zielenice 26
22	Szkoła podstawowa im. Unii Europejskiej w Wawrzyszowie	Wawrzyszów 37
23	Szkoła Podstawowa nr 5	Brzegowa 67, Strzelin
24	Szkoła policealna	Stanisława Staszica 5, Strzelin
25	Zespół Szkół w Białym Kościele	Biały Kościół 33
26	Zasadnicza Szkoła Zawodowa	Skoroszwice 20
27	Zespół Szkół Ogólnokształcących w Strzelinie	Jana Pawła II 23, Strzelin
28	Zespół Placówek Oświatowych w Strzelinie	Ząbkowicka 30, Strzelin
29	Zespół szkół	Kuropatnik 2
30	Zespół Szkół Publicznych w Wiązowie	1 Maja 31, Wiązów
31	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2	Ludów Polski 16
32	Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1	Stanisława Staszica 5, Strzelin
33	Zespół Szkół Publicznych w Borowie	Wrocławska 24, Borów

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki
34	Zespół Szkół Publicznych w Prusach	Parkowa 1, Prusy
35	Zespół Szkół SLAVIA	Grota-Roweckiego 1, Strzelin
36	Zespół Szkolno-Przedszkolny w Przewornie	Kolejowa 4D, Przeworno
37	Przedszkole Miejskie w Strzelinie	Ogrodowa 27, Strzelin

Źródło: Opracowanie własne

4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obowiązkowe i cykliczne podróże w relacji dom – praca – dom w godzinach szczytu. Największe zakłady pracy powiatu strzelińskiego zostały przedstawione na poniższej mapie.



Mapa 15. Duże zakłady pracy w powiecie strzelińskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Dojazdy do pracy zostały również opisane w rozdziale 4.2.

4.1.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 11. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie strzelińskim

Lp.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Aquapark Granit	Gen. Leopolda Okulickiego 10, Strzelin
2	Dolnośląska Biblioteka Pedagogiczna w Strzelinie	Jana Pawła II 22, Strzelin
3	Gminna Biblioteka Publiczna	Kolejowa 4D, Przeworno
4	Gminna Biblioteka Publiczna w Wiązowie	Plac Wolności 22, Wiązów
5	Gminny Ośrodek Kultury	Długa 23, Prusy
6	Gminny Ośrodek Kultury	Okrężna 8, Przeworno
7	Miejska i Gminna Biblioteka Publiczna w Strzelinie	Grahama Bella 3a, Strzelin
8	Strzeliński Ośrodek Kultury	Mickiewicza 2, Strzelin
9	Gminna Biblioteka Publiczna w Prusach	Kościelna 4, Prusy
10	Gminna Biblioteka Publiczna w Borowie	Szkolna 2, Borów
11	Gminne Centrum Edukacyjno Kulturalne w Borku Strzelińskim	Bolesława Chrobrego 3, Borek Strzeliński

Źródło: opracowanie własne

4.1.5 Publiczne placówki służby zdrowia

Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym.

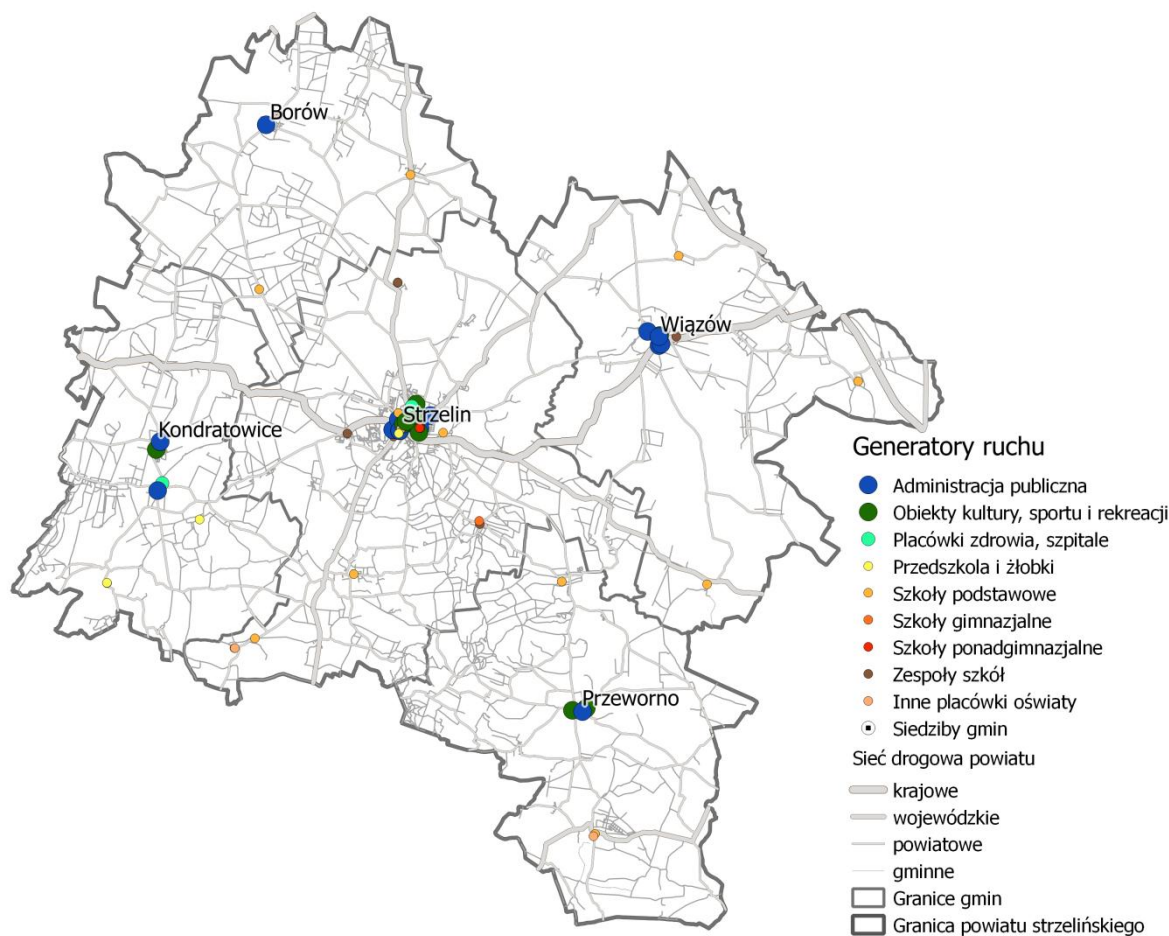
Tabela 12. Placówki zdrowia i szpitale w powiecie strzelińskim

Lp.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Pogotowie Ratunkowe	Mickiewicza 18, Strzelin
2	Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna	Mickiewicza 18, Strzelin
3	Publiczny Zakład Lecznictwa Ambulatoryjnego	Mickiewicza 20, Strzelin
4	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Prusach	Pocztowa 33, Prusy
5	Samodzielny Publiczny Gminny Zespół Opieki Zdrowotnej w Przewornie	Pocztowa 6, Przeworno
6	Szpital Powiatowy im. Wojciecha Oczki	Wrocławska 46, Strzelin
7	Praktyka Lekarza Rodzinnego w Borowie	Parkowa 4, Borów
8	RENMED Spółka z o.o. w Borku Strzelińskim	Strzelińska 22, Borek Strzeliński

Źródło: opracowanie własne

4.1.6 Podsumowanie

Zdecydowanie najwięcej obiektów użyteczności publicznej znajduje się w siedzibie powiatu – Strzelinie. Poniższa mapa pokazuje położenie wymienionych w tym rozdziale generatorów ruchu.



Mapa 16. Generatory ruchu w powiecie strzelińskim

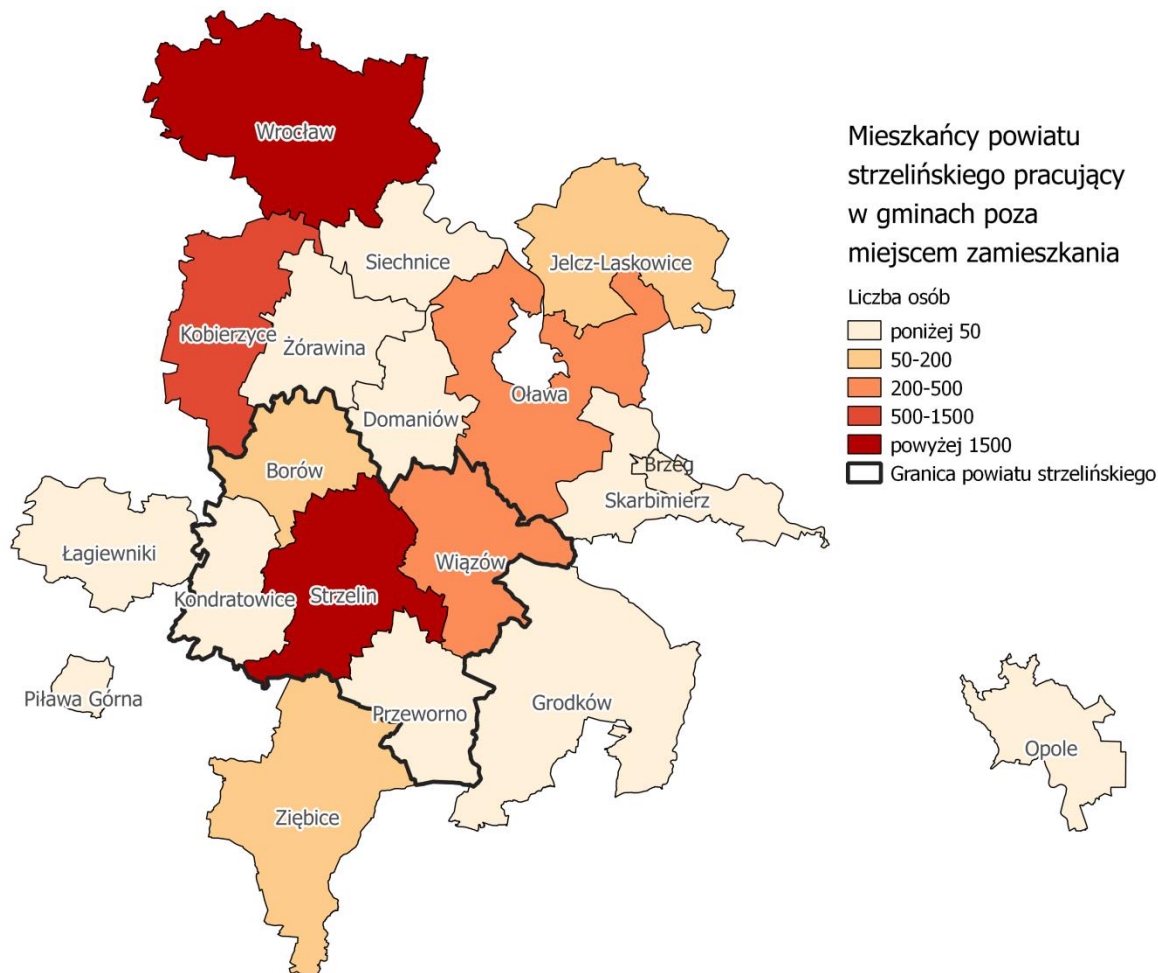
Źródło: opracowanie własne

4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu strzelińskiego

Kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu strzelińskiego określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego pt. „Dojazdy do pracy – NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą.

Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

Poniższa mapa pokazuje, gdzie najczęściej dojeżdżają do pracy mieszkańcy powiatu strzelińskiego.



Mapa 17. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu strzeńskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

Najatrakcyjniejszym miejscem pracy jest miasto Wrocław – według wyników badań w tym mieście pracuje ponad 30% mieszkańców powiatu strzeńskiego pracujących poza gminą zamieszkania (1690 os.).

Duży udział mieszkańców powiatu pracujących poza gminą zamieszkania ma też sama gmina powiatu strzeńskiego – Strzelin, znajduje tam zatrudnienie 1657 osób.

Największe przepływy międzygminne wynikające z dojazdów do pracy według NSP 2011 występują w relacjach:

- Gmina Strzelin → gmina Wrocław,
- Gmina Borów → gmina Wrocław,
- Miasto Strzelin → obszar wiejski gminy Strzelin,
- Obszar wiejski gminy Strzelin → miasto Strzelin.

4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu strzelińskiego w zależności od czasu ich występowania

Zróznicowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie strzelińskim wynika z występowania czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Gęstość zaludnienia, struktura społeczeństwa, wskaźniki ekonomiczne czy lokalizacja generatorów ruchu to tylko część czynników wpływających na zmiany potrzeb przewozowych. Istotne są również takie czynniki jak pora i typ dnia.

4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części pracą lub nauką. Miejsca pracy oraz nauki są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów, jak również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb - np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych. Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i w niedziele. Ponadto kursów wykonywanych w soboty jest więcej niż przewidzianych do realizacji w niedziele.

Szacuje się, że liczba pasażerów w przewozach powiatowych w dni wolne od pracy i nauki jest nawet cztero-pięciokrotnie mniejsza od liczby pasażerów korzystających z usług transportu zbiorowego w dni robocze.

4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach powiatowych zmienia się także w zależności od pory dnia. Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, jednak przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy – głównych generatorów ruchu w przewozach powiatowych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach – między 8 a 9). Godziny zakończenia nauki szkolnej zawierają się zazwyczaj w przedziale między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczycie, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych, a także podróże obligatoryjne o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć od trzeciej - czwartej godziny lekcyjnej czy praca w obiekcie usługowym czynnym od godziny 10 albo obiekcie gastronomicznym - czynnym nierzadko od godzin południowych). W okresie wieczornym dostrzegalne jest występowanie mniejszych niż w międzyszczycie potoków pasażerskich.

4.4 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie” (pojazd zatrzymuje się na przystanku tylko wtedy, gdy potrzeba wsiadania lub wysiadania zostanie zasygnalizowana odpowiednio wcześniej).

W rozdziale 8 niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

4.5 Podsumowanie

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu strzelińskiego jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej w powiecie wraz z określeniem zapotrzebowania na dostęp do tych obiektów osobom niepełnosprawnym, analiza kierunków przemieszczania się mieszkańców powiatu oraz zmian w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie w zależności od dnia tygodnia czy pory dnia.

Większość obiektów użyteczności publicznej istotnych z punktu widzenia zapewnienia dostępności w ramach przewozów powiatowych jest zlokalizowanych w Strzelinie.

Istotne jest zapewnienie osobom niepełnosprawnym wygodnego dostępu do obiektów użyteczności publicznej, w szczególności do placówek służby zdrowia oraz instytucji publicznych. Największe przepływy pasażerskie w powiecie odnotowuje się w dni robocze w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na trasach łączących gminy powiatu strzelińskiego ze Strzelinem, natomiast najatrakcyjniejszym kierunkiem pozapowiatowym jest miasto Wrocław. Obecnie prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego. Planuje się dążyć do utrzymania zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu. Powyższe informacje zostały uwzględnione przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego w powiecie strzelińskim.

5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych



5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat strzeliński jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat strzeliński będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat strzeliński powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat strzeliński opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu strzelińskiego, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat strzeliński środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu strzelińskiego,
- środki z budżetu państwa.

5.2 Koszty z jakimi może wiązać się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej

Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na szczeblu powiatowym będą pochodną wybranego modelu finansowania usług użyteczności publicznej w tym zakresie.

W przypadku powiatu strzelińskiego należy wziąć pod uwagę co do zasady model oparty w pierwszej kolejności na pobieraniu przez operatora, wyłonionego w postępowaniu koncesyjnym, wpływów z tytułu opłat ze sprzedaży biletów. Aby taki model finansowania zastosować, należy dokonać wyboru operatora lub operatorów transportu zbiorowego w oparciu o przepisy ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi. Wybrany koncesjonariusz (operator) będzie operował na sieci lub jej wycinku (w przypadku kilku operatorów) i pobierał z tego tytułu opłaty za sprzedane bilety, które będą stanowiły wyłączny przychód operatora.

Drugim możliwym modelem, w którym można zrealizować wszystkie planowane warianty jest model polegający na zapłacie za usługę publicznego transportu zbiorowego przy jednoczesnym zachowaniu wpływów ze sprzedaży biletów po stronie Organizatora. Taki model jednakże wymaga uzyskania przez Organizatora uprzedniej wiedzy na temat wpływów z biletów na danych liniach lub całej sieci. Wymaga on także zaangażowania realnych środków budżetowych, czego można uniknąć w przypadku modelu koncesyjnego.

W związku z tym rekomendowanym modelem jest model koncesyjny, który po pierwsze daje możliwość niezaangażowania środków budżetowych, a po drugie pozwala uzyskać przez pierwsze lata jego funkcjonowania realną wiedzę o wskaźnikach technicznych/ekonomicznych/finansowych całej sieci niezależnie od wybranego wariantu.

Odnosząc powyższe założenia do planowanej sieci o charakterze użyteczności publicznej zakłada się, iż koszty uruchomienia przewozów w modelu koncesyjnym będą de facto zerowe – brak wydatku dla budżetu powiatu – natomiast w modelu zapłaty za usługę będą musiały zostać skalkulowane wg rynkowych stawek za podobne usługi, przy czym będą one o tyle mniejsze, o ile większy będzie przychód z biletów za przejazdy transportem organizowanym przez powiat strzeliński. Należy pamiętać, że wariant bezkosztowy będzie możliwy do osiągnięcia tylko w przypadku rentowności sieci, co jest zależne od rozkładu jazdy, wpływów z biletów i zapewnieniu wyłączności przystankowej dla operatora.

Należy pamiętać, że stawka za wozokilometr zależy od wielu czynników, m.in. wielkości sieci, liczby kursów na poszczególnych liniach i rozkładów jazdy (wykorzystanie taboru i zasobów ludzkich bez przestojów) i od wymagań organizatora dotyczących standardu taboru. Koszt wozokilometra na danej linii może się również znacząco różnić w zależności od tego, czy dana linia jest pojedynczym zamówieniem czy jest oferowana w ramach pakietu linii bądź całej sieci.

Faktyczne koszty są możliwe do wyliczenia w momencie stworzenia kompletnego rozkładu jazdy komunikacji zbiorowej.

5.3 Rentowność linii komunikacyjnych

Szacuje się, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napełnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu strzelińskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż rozkłady jazdy publicznej komunikacji zbiorowej będą ułożone w taki sposób, aby planowane linie o charakterze użyteczności publicznej pozwalały uzyskać zysk operatorom.

6 **Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu**



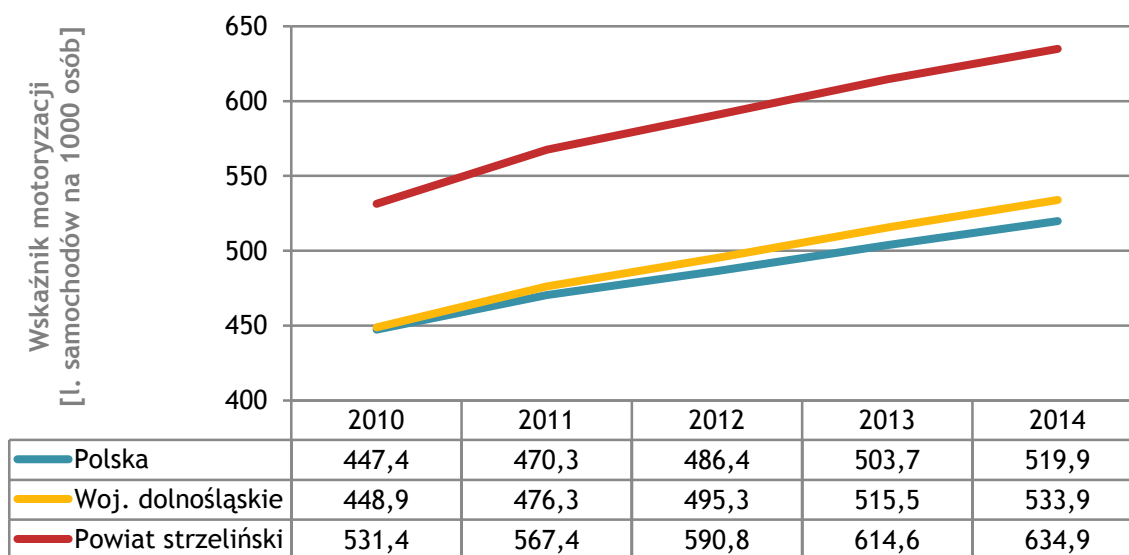
Obecne nagromadzenie zanieczyszczeń pyłem i hałasem ma swoje źródło między innymi w transporcie samochodowym indywidualnym. Rosnąca presja motoryzacyjna wpływa na pogarszanie jakości życia głównie na terenach zurbanizowanych.

Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a indywidualnym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji.

6.1 Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się stały i intensywny rozwój motoryzacji. Przyczynia się to do wzrostu zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczenia dróg i problemów społecznych, a są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, która w ogólnym rozrachunku wpływa na pogarszanie się warunków życia. Obecnie dąży się do skierowania polityki transportowej na tory zasad zrównoważonego rozwoju. Celem takiego działania jest przede wszystkim zachowanie optymalnego rozgraniczenia podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym i transportem indywidualnym.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców). Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu strzeńskiego w latach 2010 – 2014 oraz, dla porównania, wskaźniki dla województwa dolnośląskiego oraz Polski.



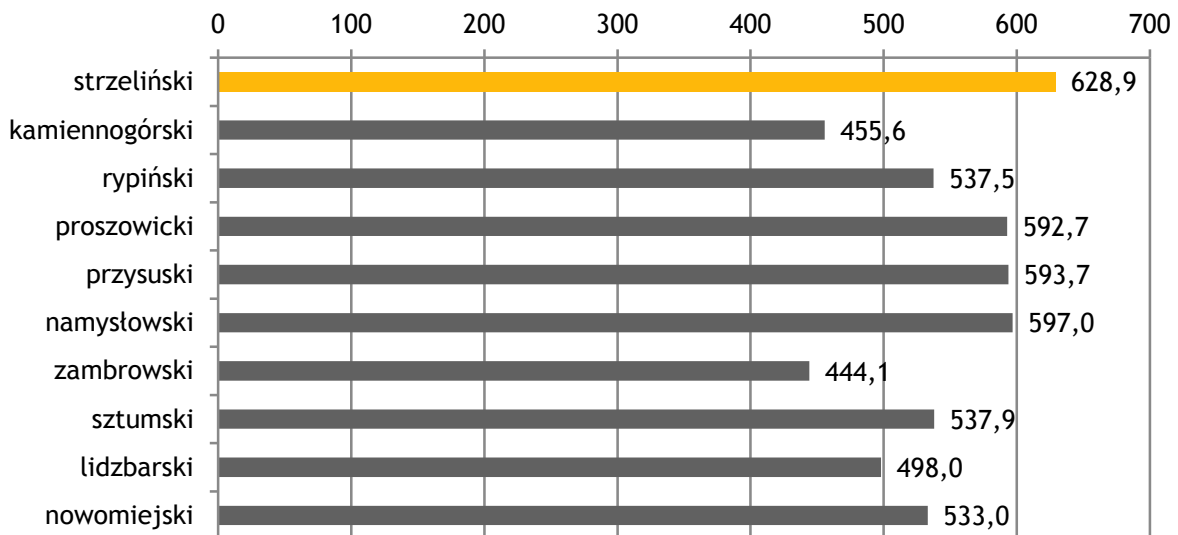
Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu strzeńskiego, woj. dolnośląskiego oraz Polski w latach 2010 – 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W latach 2010 – 2014 wskaźnik motoryzacji dla Polski i województwa dolnośląskiego był porównywalny, natomiast w powiecie strzeńskim wyraźnie odbiegał on od tych dwóch wartości. W ciągu wskazanych pięciu lat, wskaźnik motoryzacji dla powiatu strzeńskiego stale wzrastał, a w 2014 roku osiągnął wysokość niemal 635 samochodów na 1000 mieszkańców

Poniższy wykres porównuje wskaźnik motoryzacji powiatu strzelińskiego ze wskaźnikami motoryzacji w innych powiatach. Do analizy wybrano 9 powiatów sklasyfikowanych jako podobne pod względem liczby ludności.

Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu strzelińskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wskaźnik motoryzacji w powiecie strzelińskim, w porównaniu z innymi powiatami podobnymi pod względem liczby ludności, jest wyjątkowo wysoki. Według krajowych prognoz, wskaźnik w powiecie będzie stale rósł, jednak w nieco wolniejszym tempie.

Rosnący wskaźnik motoryzacji, przy zmniejszającej się liczbie ludności oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu strzelińskiego mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności alternatywnych form transportu poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie przeprowadzonych na obszarze powiatu strzelińskiego badań marketingowych – ankietowych

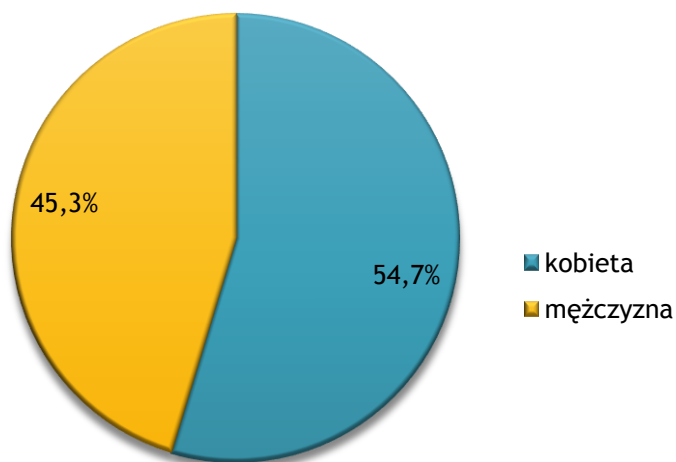
6.2.1 Metodologia badań

Badania ankietowe dotyczące preferencji komunikacyjnych oraz postulatów transportowych mieszkańców badanego obszaru zostały przeprowadzone w maju 2016 roku. Ankiety wykonane zostały z wykorzystaniem papierowego formularza ankietowego poprzez bezpośrednią rozmowę ankietera z losowo wybranym respondentem, ponadto formularze ankiet udostępnione zostały na stronie Starostwa Powiatowego w Strzelinie. Formularz ankietowy składał się z 9 pytań.

Badania poprzedził odpowiedni dobór próby statystycznej, który zapewnił uzyskanie wyników ankietyzacji odzwierciedlający rzeczywiste preferencje komunikacyjne mieszkańców badanego obszaru.

6.2.2 Metryka respondentów

Podział respondentów ze względu na płeć przedstawiono na poniższym wykresie.

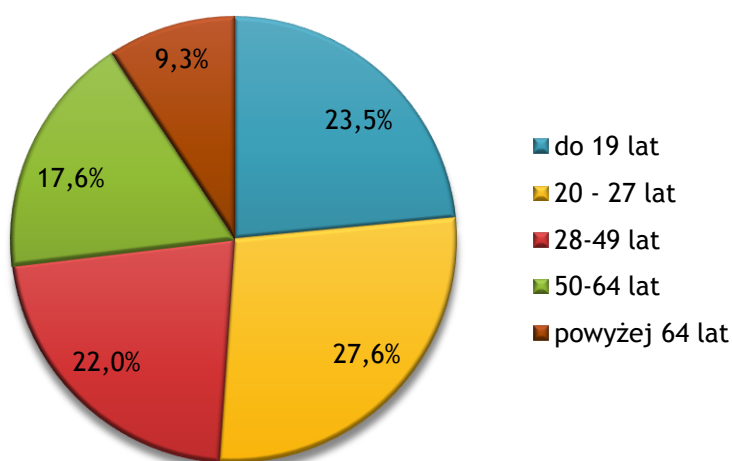


Wykres 9. Podział ankietowanych ze względu na płeć

Źródło: opracowanie własne

Wśród ankietowanych osób, kobiety stanowiły 54,7%, zaś mężczyźni 45,3%.

Poniższy wykres przedstawia podział respondentów ze względu na wiek.

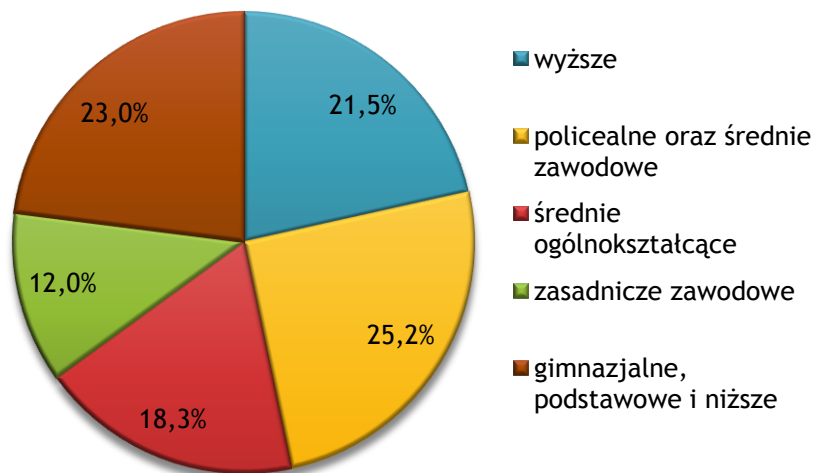


Wykres 10. Podział ankietowanych ze względu na wiek

Źródło: opracowanie własne

Najliczniejszą grupę stanowiły osoby w wieku od 20 do 27 lat – 27,6%. Drugą pod względem liczności grupą były osoby w wieku do 19 lat – 23,5%. Kolejną grupę stanowiły osoby w wieku od 28 do 49 lat – 22%. Osoby w wieku od 50 do 64 lat stanowiły 17,6%, zaś osoby w wieku powyżej 64 lat stanowiły 9,3%.

Kolejny wykres przedstawia podział badanych osób ze względu na wykształcenie.

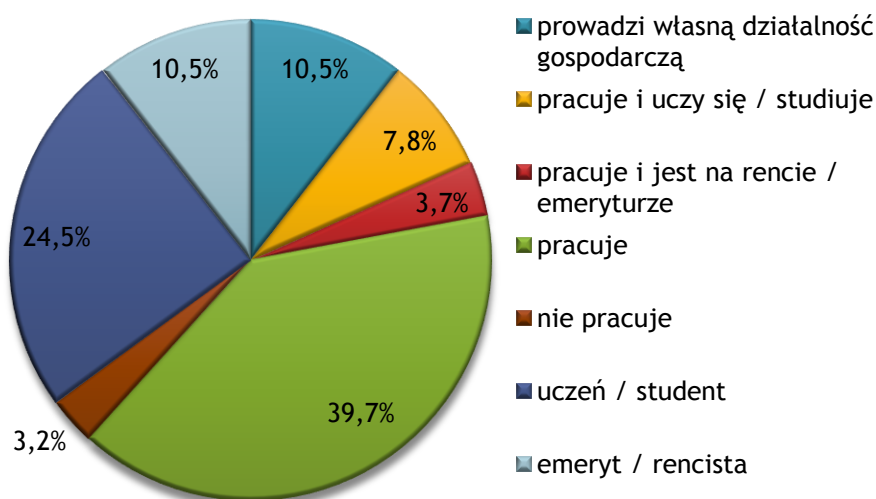


Wykres 11. Podział ankietowanych ze względu na wykształcenie

Źródło: opracowanie własne

Blisko co czwarta osoba ma wykształcenie policealne oraz średnie zawodowe. 23% ankietowanych posiadało wykształcenie gimnazjalne, podstawowe i niższe, 21,5% respondentów posiadało wykształcenie wyższe, 18,3% średnie ogólnokształcące, zaś 12% zasadnicze zawodowe.

Poniższy wykres przedstawia podział badanych osób ze względu na aktywność zawodową.

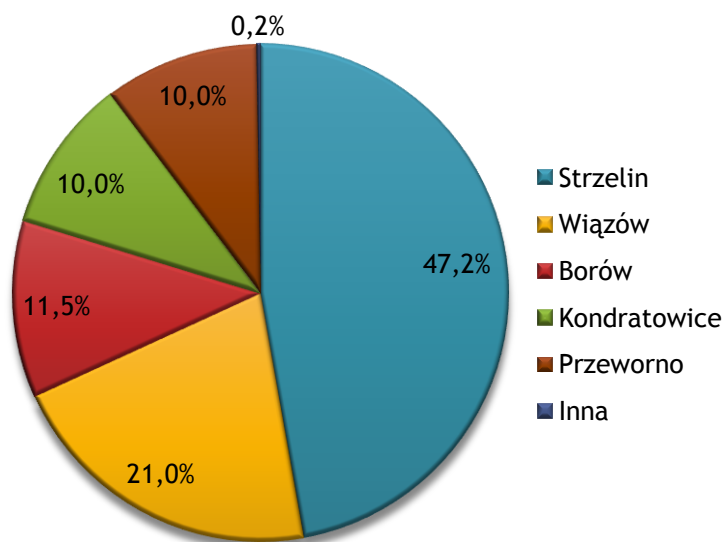


Wykres 12. Podział ankietowanych ze względu na aktywność zawodową

Źródło: opracowanie własne

Najliczniejszą grupę stanowiły osoby pracujące – ta grupa to 39,7% wszystkich ankietowanych. Mniej liczną grupę stanowili uczniowie i studenci – 24,5%. Osoby prowadzące własną działalność gospodarczą oraz emeryci i renciści stanowili odpowiednio po 10,5%. Osoby pracujące i uczące się lub studiuje stanowiły grupę 7,8%, zaś osoby pracujące i będące na rencie lub emeryturze. Najmniej liczną grupę stanowiły osoby niepracujące – 3,2%.

Kolejny wykres przedstawia gminy zamieszkania respondentów.



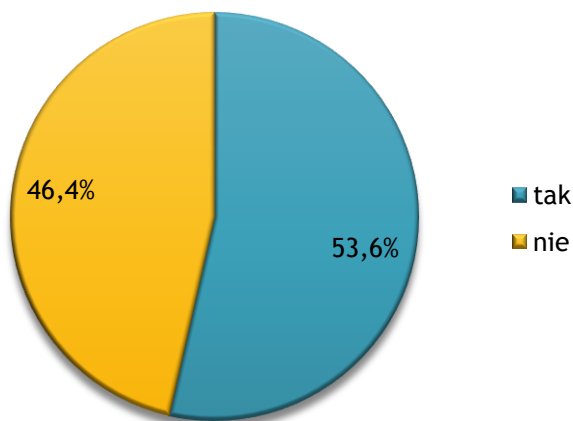
Wykres 13. Podział ankietowanych ze względu na gminę zamieszkania

Źródło: opracowanie własne

Wśród ankietowanych, największa liczba osób mieszka w Strzelinie – osoby te stanowiły 47,2% wszystkich badanych osób. 21 % badanych osób mieszka w gminie Wiązów, 11,5% osób mieszka w gminie Borów, zaś w gminach Kondratowice oraz Przeworno mieszka odpowiednio po 10% ankietowanych. 0,2% badanych osób wskazało gminę spoza powiatu strzelińskiego.

6.2.3 Analiza wyników badań

Pierwsze z dziewięciu pytań zawartych w formularzu ankietowym dotyczyło wskazania przez respondentów, czy posiadają samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji. To, jak odpowiadali ankietowani, zostało pokazane na poniższym wykresie.

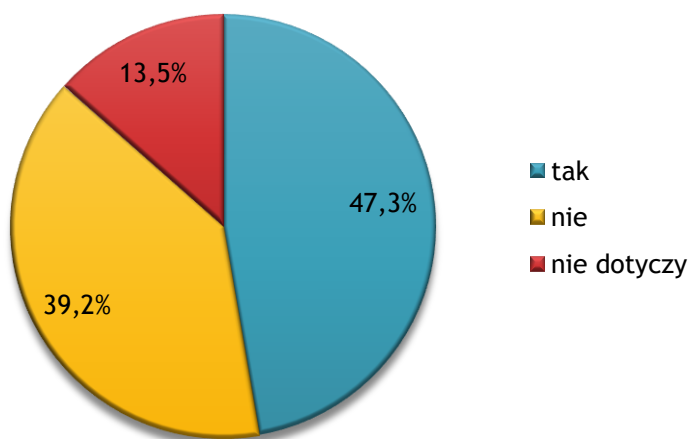


Wykres 14. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?

Źródło: opracowanie własne

Możliwość codziennego, samodzielnego korzystania z samochodu deklaruje 53,6% respondentów, zaś 46,4% ankietowanych takiej możliwości nie ma.

W pytaniu drugim ankietowani wskazywali czy pracującą bądź uczą się w gminie zamieszkania. Odpowiedzi zostały przedstawione poniżej.

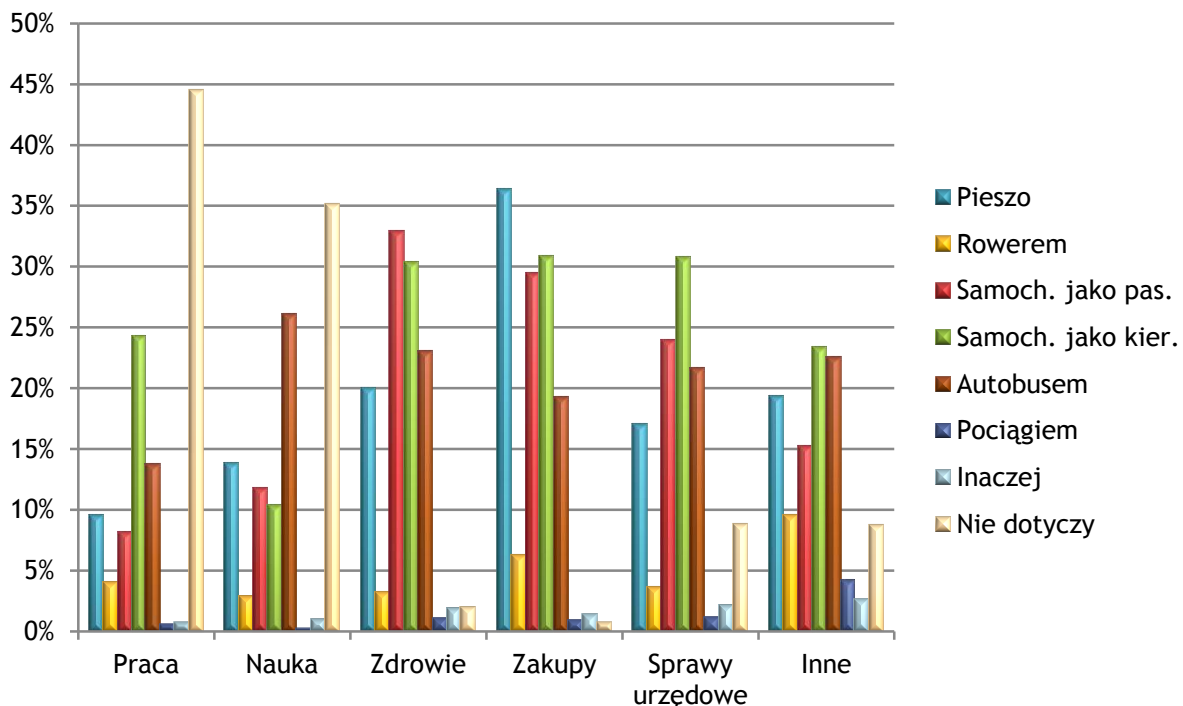


Wykres 15. Czy pracuje lub uczy się Pan/i w gminie zamieszkania?

Źródło: opracowanie własne

47,3% badanych osób pracuje lub uczy się w gminie zamieszkania, zaś 39,2% badanych uczy się lub pracuje poza gminą zamieszkania. 13,5% ankietowanych udzieliło odpowiedzi „nie dotyczy” (nie pracuje i nie uczy się). Zarówno w przypadku osób pracujących lub uczących się w gminie zamieszkania, jak i osób pracujących lub uczących się poza gminą zamieszkania, zdecydowanie najczęściej podawaną miejscowością pracy lub nauki był Strzelin (41 odpowiedzi). Kolejno najczęściej wskazywano Wrocław (26 odpowiedzi).

W pytaniu trzecim ankietowani odpowiadali, w jaki sposób najczęściej docierają do miejsc pracy, nauki, miejsc związanych ze zdrowiem, zakupami oraz sprawami urzędowymi lub administracyjnymi. Ankietowani mogli udzielić więcej niż jednej odpowiedzi, dlatego suma odpowiedzi dotycząca danego miejsca przekracza 100%. Odpowiedzi, jakich udzielili respondenci, zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 16. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wyżej wymienionych miejsc?

Źródło: opracowanie własne

Ankietowani pytani o sposób dotarcia do miejsca pracy, najczęściej udzielali odpowiedzi „Samochodem jako kierowca” – 24,3%. Druga najczęściej udzielana odpowiedź to „Autobusem” – odpowiedź ta padła w 13,8% przypadków. Pozostałe odpowiedzi nie przekroczyły progu 10%, przy czym 44,5% ankietowanych w ogóle nie dojeżdża do miejsca pracy (są to uczniowie, emeryci, pracujący w miejscu zamieszkania lub w bliskim sąsiedztwie).

W przypadku sposobu dotarcia do miejsca nauki, najczęściej udzielano odpowiedzi „Autobusem” – 26,1%. Do miejsca nauki 13,8% badanych chodzi pieszo, 11,8% dojeżdża samochodem jako pasażer, zaś 10,3% samochodem jako kierowca. Odpowiedzi „Rowerem” oraz „Pociągiem” otrzymały mniej niż 5% odpowiedzi. Do miejsca nauki nie dojeżdża niewiele ponad 35% badanych.

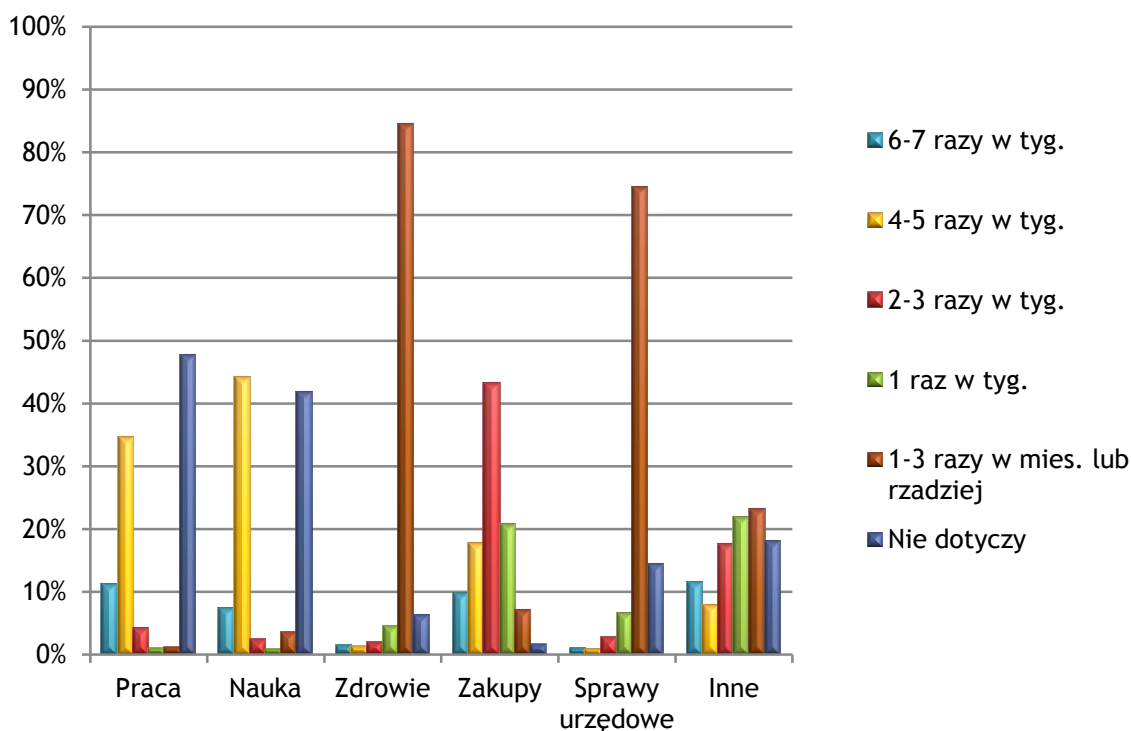
Do miejsc związanych ze zdrowiem (szpitale, przychodnie), ankietowani najczęściej dojeżdżają samochodem jako pasażer – ta odpowiedź padła w 32,9% przypadków. Niewiele mniej osób dojeżdża samochodem jako kierowca – 30,3%. Autobusem do miejsc związanych ze zdrowiem dojeżdża 23,1% ankietowanych, zaś 20% dochodzi pieszo.

Ankietowani na zakupy najczęściej chodzą pieszo – taka odpowiedź padła w 36,3% przypadków. 30,9% respondentów dojeżdża na zakupy samochodem jako kierowca, a 29,5% badanych osób samochodem jako pasażer. 19,3% na zakupy jeździ autobusem.

W celu załatwienia spraw administracyjnych i urzędowych, ankietowani najczęściej jeżdżą samochodem jako kierowcy – 30,8% odpowiedzi. 23,9% badanych do urzędów dojeżdża samochodem jako pasażer, 21,7% osób dojeżdża autobusem, zaś 17,1% do urzędów chodzi pieszo.

Do innych miejsc ankietowani najczęściej dojeżdżają samochodem jako kierowcy (23,4% odpowiedzi) oraz autobusem (22,5% odpowiedzi). 19,3% w inne miejsca chodzi pieszo, zaś 15,3% osób dojeżdża samochodem jako pasażer.

Pytanie czwarte powiązane było z pytaniem trzecim. Ankietowani pytani byli o to, jak często podróżują do miejsc wymienionych w pytaniu trzecim. W tym pytaniu ankietowani mogli udzielić tylko jednej odpowiedzi. Wykres poniżej przedstawia, jak odpowiadano na to pytanie.



Wykres 17. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc?

Źródło: opracowanie własne

Osoby przemieszczające się do miejsca pracy najczęściej podróżują 4-5 razy w tygodniu – takiej odpowiedzi udzieliło 34,5% ankietowanych. 11,2% respondentów do pracy podróżuje 6-7 razy w tygodniu. 47,8% badanych osób nie pracuje.

44,2% ankietowanych dojeżdża do miejsca nauki 4-5 razy w tygodniu, zaś 7,3% respondentów dojeżdża do miejsc nauki 6-7 razy w tygodniu. Pozostałe odpowiedzi nie przekroczyły progu 5%, przy czym ponad 40% ankietowanych nie uczy się ani nie studiuje.

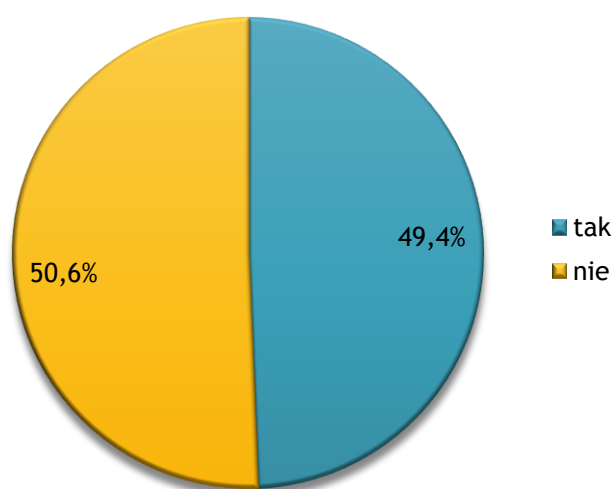
Ankietowani najczęściej podróżują do szpitali i przychodni 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej – taka odpowiedź padła w 84,4% przypadków. 4,6% badanych osób do miejsc związanych ze zdrowiej podróżuje 1 raz w tygodniu. 6,3% respondentów udzieliło odpowiedzi „Nie dotyczy”.

Osoby biorące udział w badaniu najczęściej udają się na zakupy 2-3 razy w tygodniu – takiej odpowiedzi udzieliło 43,2% ankietowanych. 20,7% badanych robi zakupy 1 raz w tygodniu, 17,6% osób 4-5 razy w tygodniu, zaś 9,8% badanych udaje się na zakupy 6-7 razy w tygodniu.

W przypadku załatwiania spraw urzędowych lub administracyjnych, zdecydowana większość (74,4% ankietowanych) podróżuje w tym celu 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej. 6,6% ankietowanych deklaruje, że podróżuje do urzędów 1 raz w tygodniu. 14,3% osób nie podróżuje w sprawach urzędowych lub administracyjnych.

W innych sprawach ankietowani najczęściej podróżują 1-3 razy w miesiącu lub rzadziej – takiej odpowiedzi udzieliło 23% badanych osób. Niewiele mniej osób deklaruje, że w innych sprawach 1 raz w tygodniu (21,9% odpowiedzi). 17,6% osób podróżuje w innych sprawach 2-3 razy w tygodniu, 11,7% respondentów 6-7 razy w tygodniu, zaś 7,9% osób 4-5 razy w tygodniu. 18% ankietowanych udzieliło odpowiedzi „Nie dotyczy”.

W pytaniu piątym pytano ankietowanych o korzystanie z połączeń kolejowych. Na wykresie 18 przedstawiono odpowiedzi na to pytanie.



Wykres 18. Czy korzysta Pan/i z połączeń kolejowych?

Źródło: opracowanie własne

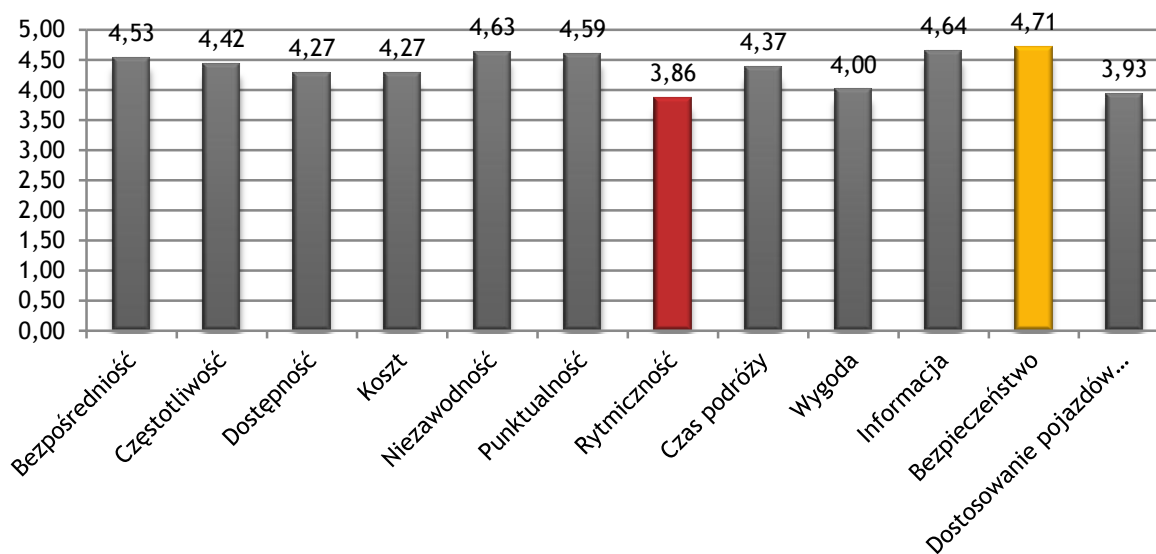
Odpowiedzi respondentów są porównywalne; z połączeń kolejowych korzysta połowa zapytanych, podobna liczba osób stwierdziła, że z połączeń nie korzysta wcale.

Kolejne, szóste pytanie dotyczy (wśród osób jeżdżących koleją), najczęstszych kierunków tych podróży. Zdecydowanie najwięcej osób (blisko 60%) wybiera się w ten sposób do Wrocławia. Na drugim miejscu znajduje się Kłodzko - 7% odpowiedzi.

W następnych dwóch pytaniach respondenci zostali poproszeni o odniesienie się do postulatów transportowych, takich jak:

- bezpośredniość – możliwość przejazdu do celu bez przesiadania się;
- częstotliwość – odstępy czasu między odjazdami;
- dostępność – odległość z/do przystanku;
- koszt – wysokość opłaty taryfowej;
- niezawodność – pewność dojechania do celu;
- punktualność – zgodność odjazdów z rozkładem jazdy;
- rytmiczność – równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku;
- czas podróży – całkowity czas przemieszczania się do celu;
- wygoda – komfort przebywania w pojeździe i oczekiwania na przystanku;
- informacja – dostęp do informacji o transporcie publicznym w Internecie, w pojeździe, na przystankach;
- bezpieczeństwo - zarówno w pojeździe, jak i podczas oczekiwania na przystanku;
- dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych.

W pytaniu siódmym respondenci poproszeni zostali o to, aby określić istotność wymienionych postulatów transportowych. Ankietowani oceniali każdy postulat, mając do dyspozycji oceny w skali 1-5, gdzie „1” to nieistotny, a „5” – bardzo istotny. Na poniższym wykresie przedstawiono uzyskane średnie oceny dla poszczególnych postulatów; dodatkowo kolorem żółtym i czerwonym oznaczono odpowiednio najistotniejszy i najmniej istotny postulat.

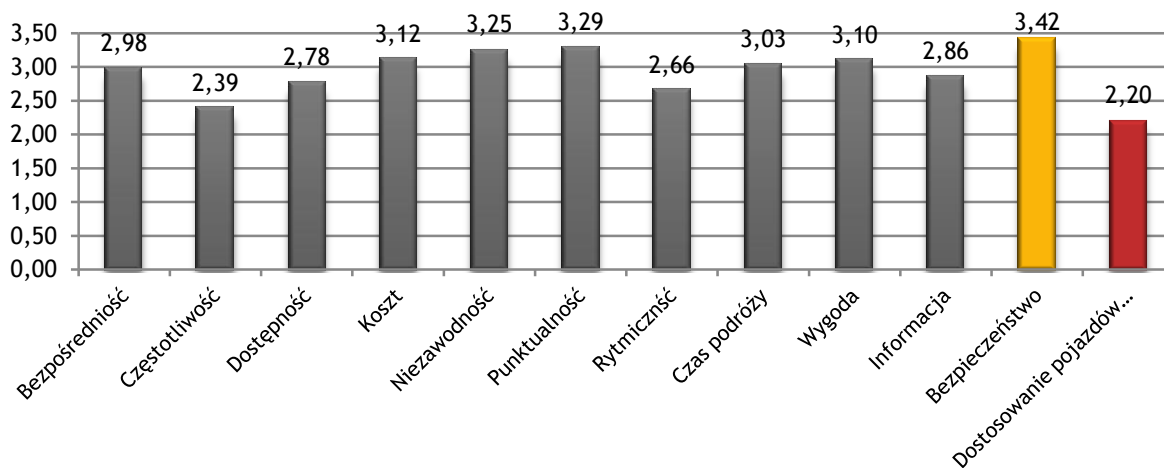


Wykres 19. Proszę wskazać w tabeli poniżej cechy (postulaty), które Pana/i zdaniem są istotne dla prawidłowego funkcjonowania komunikacji zbiorowej, w skali od 1 do 5, gdzie: 1 – nieistotny, a 5 bardzo istotny

Źródło: opracowanie własne

Według ankietowanych, najistotniejszym postulatem jest „Bezpieczeństwo” – średnia ocena tego postulatu w pięciostopniowej skali to 4,71. Wysoko ocenione zostały również „Informacja” – 4,64, „Niezawodność” – 4,63 oraz „Punktualność” – 4,59. Według respondentów, najmniej istotnym postulatem jest „Rytmiczność” – średnia ocen tego postulatu to 3,86. Nisko ocenione zostały również „Dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych” – 3,93 oraz „Wygoda” – 4,0.

Pytanie ósme dotyczyło oceny jakości usług przewozowych świadczonych przez komunikację funkcjonującą na terenie powiatu strzeńskiego. Ankietowani oceniali poziom realizacji poszczególnych postulatów transportowych dysponując skalą ocen 1-5, gdzie „1” oznacza bardzo słabo, a „5” to bardzo dobrze. Na poniższym wykresie przedstawiono uzyskane średnie oceny dla poszczególnych postulatów; dodatkowo kolorem żółtym i czerwonym oznaczono odpowiednio najlepiej i najgorzej realizowany postulat.

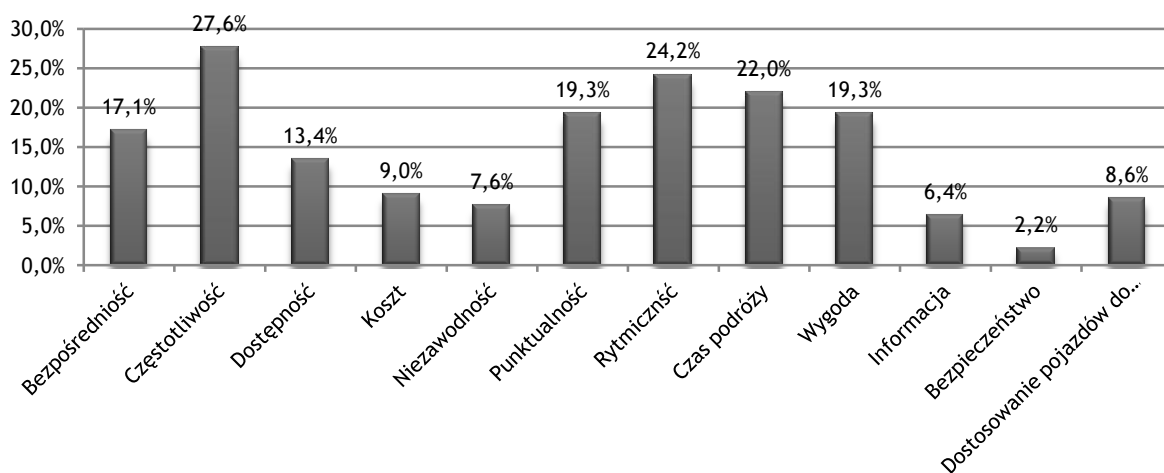


Wykres 20. Proszę dokonać oceny jak w Pana/i odczuciu cechy (postulaty) z pytania 5 są realizowane w komunikacji funkcjonującej na obszarze powiatu strzeńskiego?

Źródło: opracowanie własne

Najlepiej oceniono postulat „Bezpieczeństwo” – średnia ocen tego postulatu to 3,42. Nieco mniej punktów zdobył postulat „Punktualność” – średnia ocen to 3,29. Najgorzej oceniono „Dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych” – średnia ocen tego postulatu to 2,20. Nisko oceniono również „Częstość” – 2,39 oraz „Rytmiczność” – 2,66.

W pytaniu dziewiątym ankietowani mogli wybrać trzy postulaty, które powinny ulec poprawie, w celu zachęcenia do korzystania z transportu zbiorowego. Z tego względu suma odpowiedzi na to pytanie przekracza 100%. Odpowiedzi zostały przedstawione na poniższym wykresie.



Wykres 21. Które postulaty powinny zostać poprawione w celu zachęcenia do korzystania z transportu zbiorowego?

Źródło: opracowanie własne

Ankietowani najczęściej odpowiadali, że zostaliby zachęceni szerszego wykorzystania transportu zbiorowego w swoich podróżach, gdyby poprawie uległa częstotliwość – ta odpowiedź występowała w 27,6% przypadków. Często wymienianymi postulatami były również „Rytmiczność” – 24,2%, „Czas podróży” – 22,0% oraz „Wygoda” i „Punktualność” – 19,3%.

6.2.4 Podsumowanie

Z przeprowadzonych badań wyłania się w jaki sposób mieszkańcy powiatu strzelińskiego postrzegają komunikację zbiorową oraz jak wyobrażają sobie jej zrównoważony rozwój dopasowany do ich potrzeb.

Z porównania ocen istotności (pyt. 7) i ocen realizacji (pyt. 8) postulatów transportowych wynika, które obszary wymagają największej poprawy. Spośród czterech postulatów określonych jako najistotniejsze (bezpieczeństwo, informacja, niezawodność oraz punktualność), wysoko ocenione zostały bezpieczeństwo i punktualność; wysoką notę uzyskała też niezawodność. Natomiast informacja została oceniona niżej, ale jedynie w nieco ponad 6% przypadków została wskazana jako obszar wymagający poprawy.

Wysoko oceniona punktualność jest jedną z cech, które powinny ulec poprawie. Bezpieczeństwo transportu zbiorowego jest według badanych dostatecznie dobre – zostało ocenione wysoko oraz w niewielu przypadkach wskazane jako wymagające poprawy. Wśród postulatów, które powinny ulec poprawie, najwięcej głosów otrzymała częstotliwość, która w pytaniu szóstym została nisko oceniona; podobna zależność dotyczy rytmiczności.

7 Zasady organizacji rynku przewozów



7.1 Powiat strzeliński jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze powiatu strzelińskiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

W ramach organizacji rynku przewozów powiatowych powiat strzeliński dopuszcza wdrożenie modelu zakładającego partycypację finansową gmin z terenu powiatu strzelińskiego w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Model taki można wdrożyć w chwili obecnej w jednym z dwóch wariantów opisanych poniżej.

Wariant nr I - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu strzelińskiego wykonuje powiat w następującym modelu:

- Organizator: powiat strzeliński,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu,
- Współpraca powiat – gminy: w oparciu o dotację otrzymywaną z gminy przez powiat na podstawie stosownych uchwał oraz umowy dot. wydatkowania dotacji,
- Charakter przewozów: powiatowe przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
- Finansowanie przewozów:
 - Refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowych o charakterze użyteczności publicznej określonych w niniejszym planie,
 - Wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora,
 - Pomoc finansowa gmin w trybie art. 220 ustawy o finansach publicznych,
 - Budżet powiatu – art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

Wariant nr II - zadania organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium powiatu strzelińskiego wykonuje związek powiatu strzelińskiego i jego gmin w następującym modelu:

- Organizator: związek powiatowo – gminny,
- Operator: wybrany w jednym z trybów określonych w art. 19 UPTZ i pkt. 7.2. niniejszego planu;
- Współpraca powiat – gminy: możliwość trwałego sformalizowania zasad współpracy w oparciu o statut związku powiatowo – gminnego;

- Charakter przewozów: powiatowo – gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- Finansowanie przewozów:
 - Refundacja ulg ustawowych – w zakresie linii powiatowo – gminnych o charakterze użyteczności publicznej określonych w powiatowo – gminnym planie transportowym uchwalanym przez zgromadzenie związku powiatowo – gminnego,
 - Wpływy z biletów – ewentualne dodatkowe wpływy z biletów stanowiąc będą przychód operatora,
 - Budżet związku powiatowo – gminnego – art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

Realizacja wariantu nr II pozwoli na organizację wszystkich przewozów w obrębie powiatu (także przewozów gminnych) przez jeden podmiot. Umożliwi to łatwą integrację rozkładowo-taryfową przewozów oraz włączenie w sposób naturalny przewozów szkolnych do ogólnodostępnej oferty o charakterze użyteczności publicznej. Należy zaznaczyć, że nie wszystkie gminy powiatu muszą przystąpić do związku.

7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

W przypadku, gdy powiat strzebiński rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzono bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
 - świadczenie usług zostanie powierzono bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.2 niniejszego dokumentu.

7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat strzeliński

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu strzelińskiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez powiat strzeliński jak i przez poszczególne gminy, taki system prawny nie pozwala na wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz utrudnia integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.

7.4 Przygotowanie oferty przewozowej

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez powiat strzeliński, organizator wspólnie z operatorem w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych” na rok następny.

Plan ten powinien składać z:

- 1) planu zadań przewozowych transportu publicznego w powiecie strzelińskim,
- 2) planu zadań przewozowych linii międzypowiatowych (w przypadku podpisania porozumienia powiatowego).

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązującym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- ustalonymi i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie powiatu jak poszczególnych gmin.

Przygotowanie ww. planu na rok następny nie jest wymogiem ustawowym, jednak pozwala w przyszłości optymalnie planować oraz organizować publiczny transport zbiorowy na obszarze powiatu strzebińskiego.

7.5 Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów – użytkowników tego transportu, w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno-socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, które składa się z określania cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym, a także – w porównaniu z przejazdem środkiem transportu komercyjnego przewoźnika, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo-biletowym.

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo-biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów – mogą to być np. bilety czasowe, okresowe, rodzinne.

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo-biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględnić jego aspekt przedmiotowy (nośniki) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do uproszczenia i podniesienia atrakcyjności systemu taryfowo-biletowego. Wszelkie zmiany związane z likwidacją lub

wprowadzaniem nowych rodzajów biletów nie powinny powodować wzrostu kosztów podróży publicznym transportem zbiorowym. Należy dążyć do wprowadzenia atrakcyjnego i prostego systemu taryfowo-biletowego.

Proponowany asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych,
- biletów okresowych (np. 7-dniowe, miesięczne, etc.).

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- wynikające z ustaw,
- wynikające z uchwały Rady Powiatu Strzebińskiego, o ile zostaną ustanowione.

Integracja systemów taryfowo-biletowych jest skutecznym narzędziem integracji systemów publicznego transportu zbiorowego, ułatwiającej społeczny do niego dostęp. Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, w tym także łatwe metody płatności, sprzyjają zwiększeniu zainteresowania publicznym transportem zbiorowym.

Bilety przejazdowe mogą być sprzedawane poprzez:

- stałe punkty sprzedaży, usytuowane w szczególności na dworcach i przystankach komunikacyjnych, dodatkowo również w biurach organizatora i operatorów albo innych uczęszczanych przez pasażerów lokalizacjach (osiedla mieszkaniowe, centra handlowe itp.),
- obsługę pojazdów publicznego transportu zbiorowego,
- a także dodatkowo – w przyszłości – przez stacjonarne i mobilne automaty biletowe, telefony komórkowe oraz Internet.

Wybranie określonego sposobu nabycia biletu determinuje sposób płatności za usługę przewozu. Może to być:

- gotówka,
- a także w przyszłości – elektroniczna karta płatnicza, przelew komputerowy dokonany przez Internet, SMS w telefonie komórkowym lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy.

W stałych punktach sprzedaży powinny być sprzedawane wszystkie rodzaje biletów przejazdowych. W przypadku dystrybucji biletów przez obsługę pojazdów publicznego transportu zbiorowego dopuszcza się sprzedaż biletów w ograniczonym zakresie oferty.

8 Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej



8.1 Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie – użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 13. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: opracowanie własne

Planując ciągle podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie powiatu należy pamiętać i uwzględnić również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NO_x),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższych norm spalin, jednak do roku 2020 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 4. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się aby spełniały one normę Euro 6.

8.2.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

Powiat w miarę posiadanych możliwości finansowych będzie dążył aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u operatora publicznego transportu zbiorowego w powiecie strzelińskim.

8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym

Tabela 14. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
boczna tablica kierunkowa – z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróżę osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

Źródło: opracowanie własne

8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu, pracy) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej, różnicy wysokości i przeszkód naturalnych. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości objętej powiatową siecią komunikacyjną na obszarze powiatu strzelińskiego planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat strzeliński, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz – w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy – autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych – powiat strzeliński ujednotoci standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnią funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Tabela 15. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie strzelińskim

Obszar	Elementy	Standard minimalny	Standard optymalny
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy” Znak drogowy umieszczony na słupku lub stanowiący element wiaty przystankowej	X	X
	Nazwa i numer przystanku Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, przy znaku D-15	X	X
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”) Tabliczka informująca o statusie przystanku	X	X
	Piktogram informujący o zakazie palenia	X	X
	Informacja o zarządcy przystanku Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 albo na tablicy informacyjnej	X	X
Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	X	X
	Schemat sieci połączeń	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
	Skrócona taryfa przewozowa	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
Miejsce oczekiwania	Ławka	X (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)	X (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)
	Wiąta przystankowa Z przezroczystymi ścianami	X (nowe przystanki)	X (nowe i modernizowane przystanki)
Peron	Nawierzchnia peronu	X (utwardzona)	X (np. z kostki betonowej)
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi Minimum 18 cm	X	X
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	X	X

Obszar	Elementy	Standard minimalny	Standard optymalny
Inne	Stojak rowerowy	-	X
	Słup ogłoszeniowy	-	X
	Śmietnik	X	X

Źródło: opracowanie własne

9 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera



Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, oraz nieuwzględniający potrzeb przewozowych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

9.1 Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Zapewnienie systemu informacji dla pasażera jest zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązki:

- podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy na wszystkich przystankach oraz dworcach,
- podawania cennika opłat w pojazdach i na dworcach wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- podawania regulaminów przewozu na dworcach i wyciągu z regulaminu w pojazdach.

Ponadto kwestie związane z informacją pasażerską porusza także Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy. Uszczegóławia ono informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. W myśl zapisów w/w rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- zamieszczenie go na swojej stronie internetowej;
- przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera;
- przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie;
- zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

W przypadku, kiedy powiat strzeliński rozpocznie pełnienie funkcji organizatorskich, planowane jest podjęcie działań mających na celu rozpoczęcie współpracy z województwem świętokrzyskim w zakresie integracji informacji pasażerskiej, w szczególności we wspólnych węzłach przesiadkowych.

9.2 Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska będzie dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- w przyszłości poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

W poniższej tabeli zestawiono planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

Tabela 16. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> • Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Regulamin przewozów.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> • Nazwa przystanku i numer słupka. • Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). • Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. • Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy zawierający: <ul style="list-style-type: none"> ○ numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów, ○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, ○ godziny odjazdów autobusów, ○ nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii, ○ okres obowiązywania rozkładu jazdy, ○ legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Węzeł przesiadkowy	<ul style="list-style-type: none"> • Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. • Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat strzeliński. • Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu – ułatwienie przesiadek. • Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy - zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Internet	<ul style="list-style-type: none">• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).• Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi.• Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie.• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none">• Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży.• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne

10

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu strzelińskiego



Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu strzelińskiego powinna być integracja na różnych szczeblach organizatorów. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem wojewódzkim (przewozy kolejowe i autobusowe, jeśli zostaną uruchomione), a z drugiej – z lokalnym – przewozy wewnątrzgminne, miejskie, podmiejskie oraz międzypowiatowe. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych i na głównych przystankach, ujednoczane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także taryfy i bilety.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem),
- zwiększanie liczby tras,
- organizacji systemów dowozowych: Park&Ride oraz Bike&Ride,
- promocji usług transportu publicznego (w tym między innymi poprzez wykonywanie planów mobilności).

Zaleca się po uruchomieniu połączeń użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym okresowo (np. co 3 lata) wykonać kompleksowe pomiary napełnień na liniach, a nie rzadziej niż co 4 lata – ankietowanie podróżnych (w celu ustalenia zachowań komunikacyjnych – źródeł i celów podróży, środka transportu, satysfakcji z usług itp.). Pierwsze takie badania powinny się odbyć po pierwszym roku organizowania przewozów.

Badania cykliczne należy prowadzić na podstawie ustandaryzowanych procedur (precyzujących zakres i czas badań), tak aby możliwe było porównywanie uzyskanych danych.

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie

przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu strzelińskiego, jak i poszczególnych gmin możliwe jest zawieranie przez powiat strzeliński porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

10.1 Modernizacja i budowa nowych przystanków

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków.

Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien być łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych a pokonanie jezdni powinno być bezpieczne, w razie potrzeby wyznaczone.

Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane przystanki powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator powinny posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających – na słupku bądź na wiacie.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Zaleca się aby obie boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd.

Wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem. W pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna bądź inne oświetlenie. Na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się śmietnik.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barier, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Infrastrukturę należy dostosować do roli, jaką pełni przystanek. W przypadku dużej popularności, a szczególnie na węzłach przesiadkowych, wiaty i ławki powinny być odpowiednio większe.

10.2 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej

W przyszłości w miarę możliwości finansowych powiat strzeliński będzie wymagał od operatora świadczenia usług transportowych pojazdami posiadającymi jednolite barwy (ustalone przez powiat strzeliński), spełniającymi najwyższe normy spalin oraz wyposażonymi w elementy poprawiające komfort podróżowania takie jak:

- niskie wejście,
- klimatyzację,
- udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością i niepełnosprawnością wzrokową w tym: zewnętrzna zapowiedź głosowa, odpowiednia kolorystyka elementów i uchwytów stosowanych w pojazdach.

11

Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego



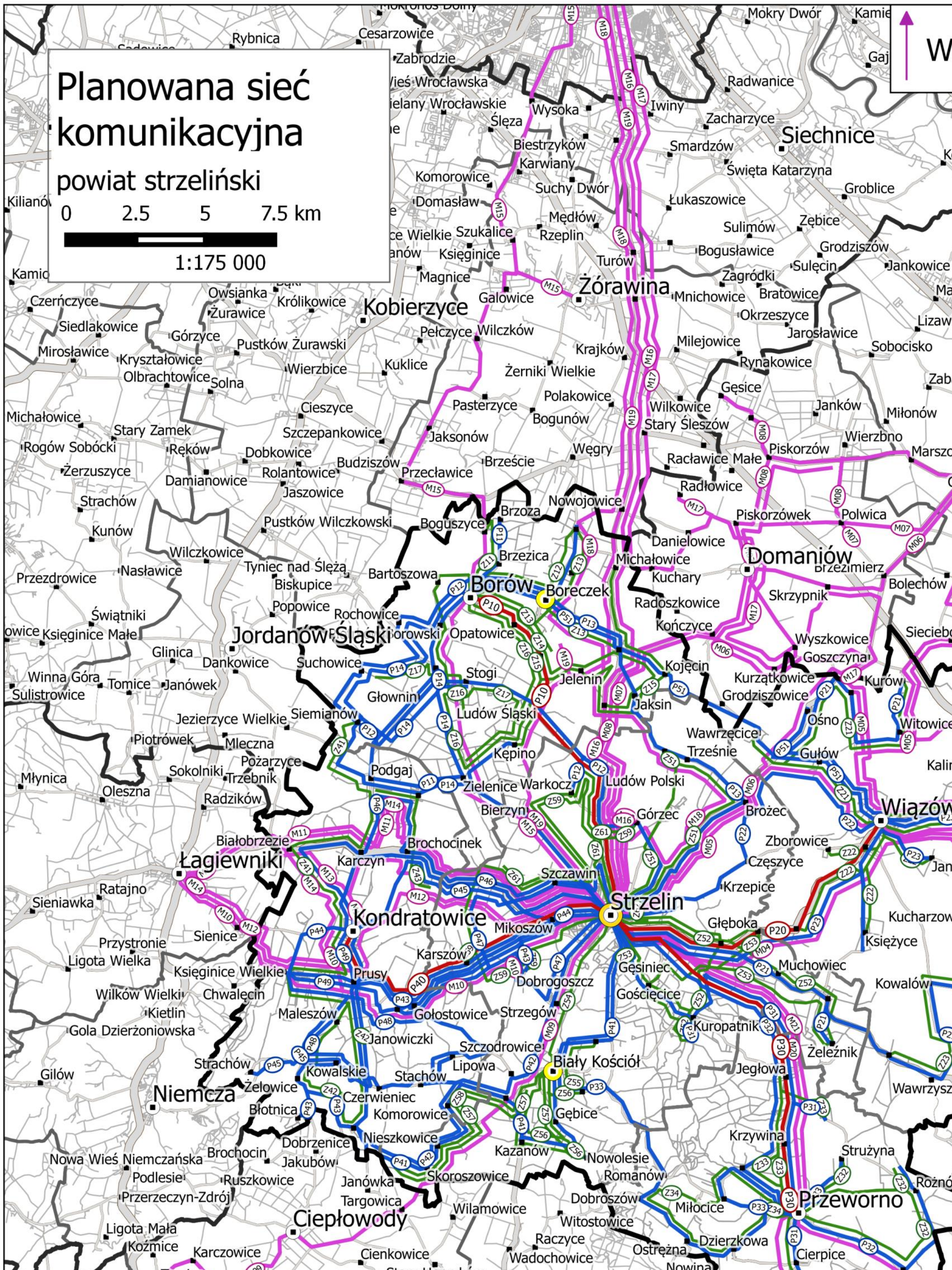
Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Strzelińskiego.

12

Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu strzelińskiego





Planowana sieć komunikacyjna powiat strzeliński

0 2.5 5 7.5 km
1:175 000

13

Spis map, tabel i wykresów



13.1 Spis map

Mapa 1. Mapa powiatu strzelińskiego.....	10
Mapa 2. Jednostki samorządowe wschodzące w skład powiatu strzelińskiego	11
Mapa 3. Układ drogowy i kolejowy powiatu strzelińskiego	18
Mapa 4. Obecna sieć komunikacji powiatowej	25
Mapa 5. Obecna sieć komunikacji gminnej w gminie Strzelin	26
Mapa 6. Przewozy szkolne w gminie Borów	27
Mapa 7. Przewozy szkolne w gminie Kondratowice	28
Mapa 8. Przewozy szkolne w gminie Przeworno.....	29
Mapa 9. Przewozy szkolne w gminie Strzelin.....	30
Mapa 10. Przewozy szkolne w gminie Wiązów.....	31
Mapa 11. Połączenia zaplanowane przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego w powiecie strzelińskim	34
Mapa 12. Mapa planowanej sieci - wariant podstawowy.....	39
Mapa 13. Mapa planowanej sieci - wariant podstawowy i uzupełniający - powiatowy	42
Mapa 14. Mapa planowanej sieci - wariant podstawowy, uzupełniający – powiatowy i uzupełniający powiatowo gminny (związkowy).....	45
Mapa 15. Duże zakłady pracy w powiecie strzelińskim	52
Mapa 16. Generatory ruchu w powiecie strzelińskim	54
Mapa 17. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu strzelińskiego.....	55

13.2 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie strzelińskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2010 - 2015.....	13
Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie strzelińskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2010 - 2015.....	14
Tabela 3. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Strzelińskiego	22
Tabela 4. Wykaz zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego na linie przechodzące przez powiat strzeliński	32
Tabela 5. Planowana sieć komunikacyjna - wariant podstawowy	38
Tabela 6. Planowana sieć komunikacyjna - wariant uzupełniający - powiatowy	39
Tabela 7. Planowana sieć komunikacyjna - wariant uzupełniający – związek powiatowo- gminny	43
Tabela 8. Planowana sieć komunikacyjna - wariant międzypowiatowy	46
Tabela 9. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie strzelińskim.....	50
Tabela 10. Placówki oświatowe w powiecie strzelińskim	51
Tabela 11. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie strzelińskim.....	53
Tabela 12. Placówki zdrowia i szpitale w powiecie strzelińskim	53
Tabela 13. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	82
Tabela 14. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.....	84
Tabela 15. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie strzelińskim.....	86
Tabela 16. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.....	90

13.3 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu strzelińskiego w latach 2010 – 2015	13
Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie strzelińskim oraz w poszczególnych gminach w 2015 roku	14
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w ludności ogółem w powiecie strzelińskim	15
Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie, województwie oraz w Polsce w latach 2010 – 2015	16
Wykres 5. Prognozowana liczba ludności powiatu strzelińskiego do roku 2030.....	16
Wykres 6. Prognoza udziału ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie strzelińskim w latach 2020, 2025 i 2030.....	17
Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu strzelińskiego, woj. dolnośląskiego oraz Polski w latach 2010 – 2014	63
Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu strzelińskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności	64
Wykres 9. Podział ankietowanych ze względu na płeć	65
Wykres 10. Podział ankietowanych ze względu na wiek	65
Wykres 11. Podział ankietowanych ze względu na wykształcenie	66
Wykres 12. Podział ankietowanych ze względu na aktywność zawodową.....	66
Wykres 13. Podział ankietowanych ze względu na gminę zamieszkania	67
Wykres 14. Czy posiada Pan/i samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?	68
Wykres 15. Czy pracuje lub uczy się Pan/i w gminie zamieszkania?	68
Wykres 16. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/i do wyżej wymienionych miejsc?	69
Wykres 17. Jak często podróżuje Pan/i do wyżej wymienionych miejsc?	70
Wykres 18. Czy korzysta Pan/i z połączeń kolejowych?	71
Wykres 19. Proszę wskazać w tabeli poniżej cechy (postulaty), które Pana/i zdaniem są istotne dla prawidłowego funkcjonowania komunikacji zbiorowej, w skali od 1 do 5, gdzie: 1 – nieistotny, a 5 bardzo istotny	72
Wykres 20. Proszę dokonać oceny jak w Pana/i odczuciu cechy (postulaty) z pytania 5 są realizowane w komunikacji funkcjonującej na obszarze powiatu strzelińskiego?	73
Wykres 21. Które postulaty powinny zostać poprawione w celu zachęcenia do korzystania z transportu zbiorowego?	73