

Załącznik do uchwały Nr XXI/95/2016
Rady Powiatu w Środzie Śląskiej
z dnia 23.06.2016 r.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU ŚREDZKIEGO



Środa Śląska, maj 2016

Autorami niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu średzkiego 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 średzkiego	5
1.1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu średzkiego	6
1.2	Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu średzkiego	6
1.3	Konsultacje społeczne	6
2	Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu średzkiego	8
2.1	Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem	9
2.1.1	Powiat średzki.....	9
2.1.2	Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu średzkiego.....	10
2.2	Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru	11
2.2.1	Liczba ludności i gęstość zaludnienia	11
2.2.2	Struktura funkcjonalna ludności	13
2.2.3	Bezrobocie	14
2.2.4	Prognozy liczby ludności.....	15
2.2.5	Podsumowanie	17
2.3	Układ drogowy i kolejowy	17
2.4	Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu średzkiego.....	19
2.4.1	Transport drogowy	19
2.4.2	Transport kolejowy.....	19
2.4.3	Transport lotniczy	19
3	Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	20
3.1	Obecna sieć komunikacyjna.....	21
3.2	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	23
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu średzkiego	27
4.1	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	28
4.1.1	Urzędy i instytucje publiczne.....	28
4.1.2	Placówki oświatowe	28
4.1.3	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy	29
4.1.4	Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne	31
4.1.5	Publiczne placówki służby zdrowia	31
4.2	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu średzkiego	31
4.3	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu średzkiego w zależności od czasu ich występowania	33

4.3.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia	33
4.3.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia	33
4.4	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego	34
4.5	Podsumowanie.....	35
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	36
5.1	Źródła i formy finansowania	37
5.2	Rentowność linii komunikacyjnych.....	37
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	39
6.1	Wskaźnik motoryzacji	40
6.2	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej.....	41
7	Zasady organizacji rynku przewozów.....	43
7.1	Powiat średzki jako organizator publicznego transportu zbiorowego	44
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	45
7.3	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat średzki	46
7.4	Przygotowanie oferty przewozowej	46
8	Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	48
8.1	Informacje ogólne	49
8.2	Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną.....	50
8.2.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego.....	50
8.2.2	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	51
8.2.3	Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.....	51
8.3	Pożądany standard infrastruktury przystankowej	52
8.3.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej	52
8.3.2	Docelowy standard przystanków komunikacyjnych	52
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	55
9.1	Organizacja systemu informacji pasażerskiej	56
9.2	Planowany system informacji pasażerskiej	56
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu średzkiego	59
10.1	Budowa nowych i modernizacja starych przystanków	61
10.2	Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej.....	62
11	Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu średzkiego	63

12 Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów Planu transportowego	65
13 Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu średzkiego	67
14 Spis map, tabel i wykresów	69
14.1 Spis map	70
14.2 Spis tabel	70
14.3 Spis wykresów	70

1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu średzkiego



1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu średzkiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu średzkiego (dalej jako plan transportowy dla powiatu średzkiego) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu średzkiego 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 uwzględnić 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 średzkiego

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 średzkiego 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 Środzie Śląskiej, Powiatowego Urzędu Pracy w Środzie Śląskiej i Głównego Urzędu Statystycznego. 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 średzkiego, 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 średzkiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

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

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



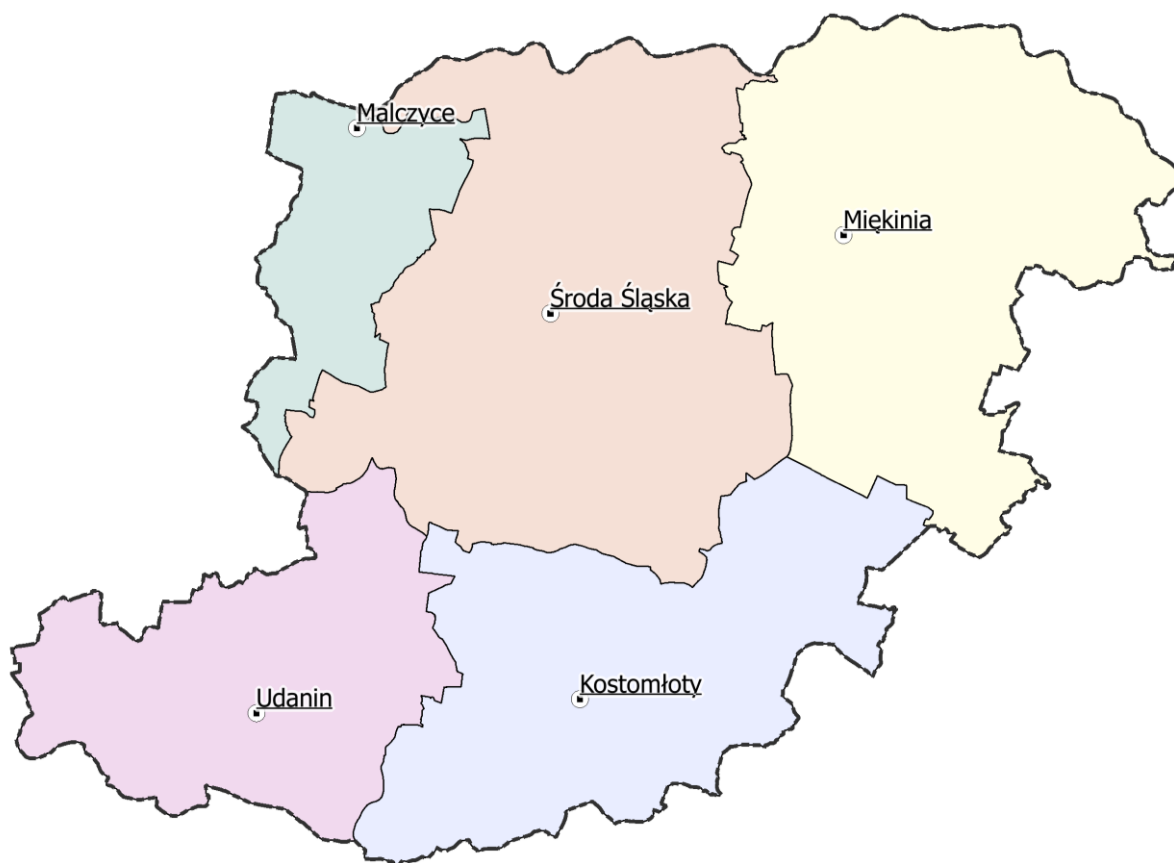
2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem

2.1.1 Powiat średzki



Powiat średzki położony jest w centralnej części województwa dolnośląskiego. Zajmuje powierzchnię 704 km² i liczy 52 725 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). Obejmuje swym zasięgiem gminę miejsko - wiejską Środa Śląska, a także cztery gminy wiejskie: Kostomłoty, Malczyce, Miękinia oraz Udanin.

Powiat średzki graniczy z 7 innymi powiatami: od północy z powiatem wołowskim, od zachodu z powiatami legnickim oraz jaworskim, od południa z powiatem świdnickim, od południowego wschodu z powiatem wrocławskim, od wschodu z miastem Wrocław, zaś od północnego wschodu z powiatem trzebnickim.



Mapa 1. Mapa powiatu średzkiego

Źródło: opracowanie własne

2.1.2 Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu średzkiego

Gmina Środa Śląska



Gmina znajduje się w północnej części powiatu średzkiego.

Sąsiaduje z 7 innymi gminami: od zachodu z gminą Malczyce, od południowego zachodu z gminami Wądroże Wielkie (powiat jaworski) oraz Udanin, od południa z gminą Kostomłoty, od wschodu z gminą Miękinia, od północy z gminami Brzeg Dolny (powiat wołowski) oraz Wołów (powiat wołowski).

Powierzchnia gminy wynosi 216 km² (30,68% powierzchni powiatu średzkiego). Gmina liczy 19 745 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi miasto Środa Śląska oraz 27 sołectw: Brodno, Bukówek, Chwalimierz, Cesarzowice, Ciechów, Gozdawa, Jastrzębce, Jugowiec, Juszczyń, Kobylniki, Komorniki, Kryniczno, Kulin, Lipnica, Michałów, Ogrodnica, Pęczków, Przedmoście, Proszków, Rakoszyce, Rzeczyca, Słup, Szczepanów, Święte, Wojczyce, Wrocisławice oraz Zakrzów.

Gmina Kostomłoty



Gmina znajduje się w południowo - wschodniej części powiatu średzkiego.

Graniczy z 6 gminami: od północnego wschodu z gminą Miękinia, od północy z gminą Środa Śląska, od zachodu z gminą Udanin, od południa z gminą Żarów (powiat świdnicki) oraz Mietków (powiat wrocławski), zaś od wschodu z gminą Kąty Wrocławskie (powiat wrocławski).

Gmina zajmuje powierzchnię 145 km² (20,6% powierzchni powiatu średzkiego) i liczy 7 157 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się z 30 sołectw: Bogdanów, Budziszów, Chmielów, Czechy, Godków, Jakubkowice, Jarząbkowice, Jenkowice, Karczyce, Kostomłoty, Lisowice, Lisowice (osada), Mieczków, Osiek, Paździorno, Piersno, Piotrowice, Pustynka, Ramułtowice, Samborz, Samsonowice, Siemidrożyce, Sikorzyce, Sobkowice, Szymanowice, Świdnica Polska, Wichrów, Wilków Średzki, Wnorów oraz Zabłoto.

Gmina Malczyce



Położona jest w północno - zachodniej części powiatu średzkiego.

Gmina graniczy z 5 gminami: od wschodu z gminą Środa Śląska, od północy z gminą Wołów (powiat wołowski), od północnego zachodu z gminą Prochowice (powiat legnicki), od zachodu z gminą Ruja (powiat legnicki), zaś od południowego zachodu z gminą Wądroże Wielkie (powiat jaworski).

Powierzchnia gminy wynosi 53 km² (7,53% powierzchni powiatu średzkiego), zaś liczba mieszkańców wynosi 6 001 (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W obrębie gminy znajduje się 9 sołectw: Chelm, Chomiaża, Dębice, Kwietno, Malczyce, Mazurowice, Rachów, Rusko, Wilczków.

Gmina Miękinia



Gmina znajduje się w północno - wschodniej części powiatu średzkiego.

Sąsiaduje z 6 innymi gminami: od zachodu z gminą Środa Śląska, od południa z gminami Kostomłoty oraz Kąty Wrocławskie (powiat wrocławski), od wschodu z miastem Wrocław, od północnego wschodu z gminą Oborniki Śląskie (powiat trzebnicki), zaś od północy z gminą Brzeg Dolny (powiat wołowski).

Gmina Miękinia zajmuje powierzchnię 179 km² (25,43% powierzchni powiatu średzkiego) i liczy 14 482 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W jej skład wchodzi 28 sołectw: Białków, Błonie, Brzezina, Brzezinka Średzka, Czerna, Gałów, Głoska, Gostawice, Kadłub, Krępice, Księginice, Lenartowice, Lubiatów, Lutynia, Miękinia, Łowęcice, Mrozów, Pisarzowice, Prężyca, Radakowice, Wilkostów, Wojnowice, Wilkszyn, Wróblowice, Zabór Wielki, Zakrzyce, Źródła oraz Żurawiniec.

Gmina Udanin



Gmina położona jest w południowo - zachodniej części powiatu średzkiego.

Graniczy z 6 gminami: od wschodu z gminą Kostomłoty, od północy z gminą Środa Śląska, od północnego zachodu z gminą Wądroże Wielkie (powiat jaworski), od wschodu z gminą Mściwojów (powiat jaworski), zaś od południa z gminami Strzegom (powiat świdnicki) oraz Żarów (powiat świdnicki).

Powierzchnia gminy to 111 km² (15,77% powierzchni powiatu średzkiego), zaś liczba mieszkańców wynosi 5 343 (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się z 19 sołectw: Damianowo, Drogomiłowice, Dziwigórz, Gościstaw, Jarostaw, Jarostów, Karnice, Konary, Lasek, Lusina, Łagiewniki Średzkie, Pichorowice, Piekary, Pielaszkowice, Różana, Sokolniki, Udanin, Ujazd Dolny, Ujazd Górny.

2.2 Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru

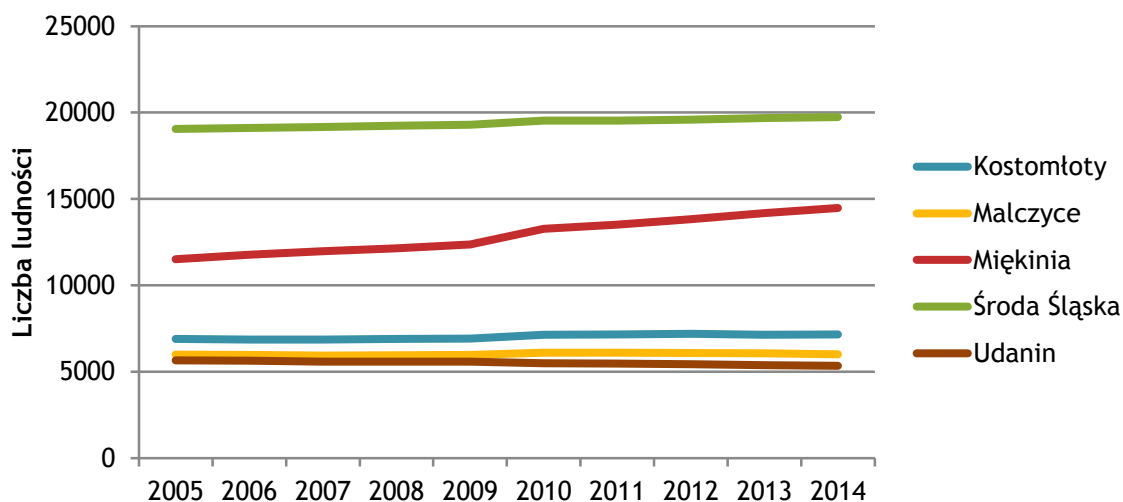
2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, powiat średzki na koniec 2014 roku liczył 52725 mieszkańców. Tabela poniżej prezentuje liczbę ludności w poszczególnych gminach oraz w całym powiecie średzkim w roku 2005, 2010 oraz 2014, zaś poniższy wykres przedstawia zmiany liczby ludności w ciągu ostatnich 10 lat.

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie średzkim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2005	2010	2014
Powiat średzki	49115	51548	52725
Kostomłoty	6894	7145	7157
Malczyce	5980	6100	6001
Miękinia	11517	13279	14482
Środa Śląska	19060	19532	19742
Udanin	5664	5492	5343

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS



Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu średzkiego w latach 2005 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

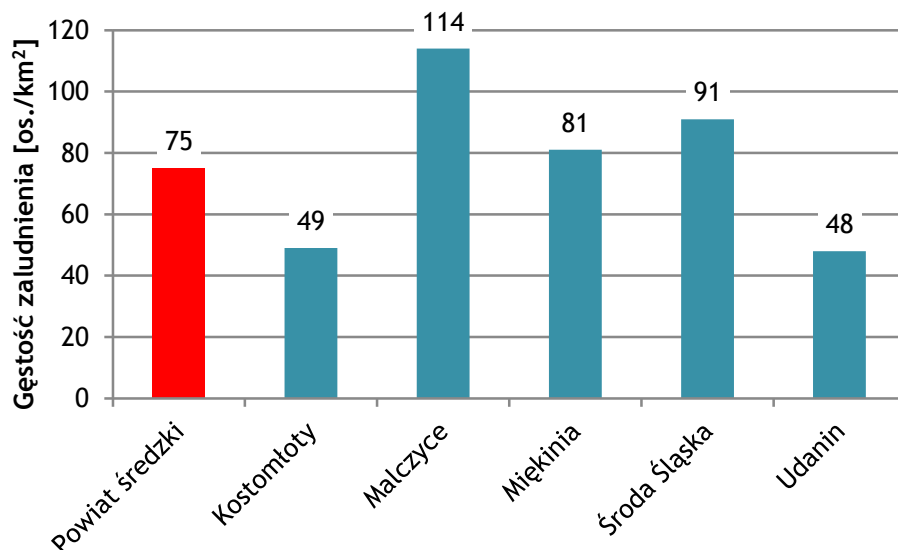
Liczba ludności w powiecie średzkim w ostatnich latach rośnie. W porównaniu do roku 2005, w 2014 roku liczba ludności wzrosła o 3610 mieszkańców. Duży wpływ na liczbę ludności całego powiatu ma gmina Miękinia, która graniczy z miastem Wrocław. W ciągu 10 lat, liczba ludności w tej gminie wzrosła o blisko 3000 mieszkańców. Wzrost liczby mieszkańców nastąpił również w gminach Środa Śląska, Kostomłoty oraz Malczyce. Jedyną gminą, w której nastąpił spadek liczby ludności, jest gmina Udanin. Widoczne na wykresie przełamanie stałości w roku 2010 wynika ze zmiany podstawy obliczania liczby ludności przez Główny Urząd Statystyczny.

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

Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie średzkim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2005	2010	2014
Powiat średzki	70	73	75
Kostomłoty	47	49	49
Malczyce	114	116	114
Miękinia	64	74	81
Środa Śląska	89	90	91
Udanin	51	50	48

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie średzkim oraz w poszczególnych gminach w roku 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największa gęstość zaludnienia w 2014 roku wystąpiła w gminie Malczyce (114 os./km²). Największy wzrost gęstości zaludnienia w porównaniu do 2005 roku, miał miejsce w gminie Miękinia, gdzie gęstość zaludnienia wzrosła o 17 os./km². W całym powiecie średzkim gęstość zaludnienia w 2014 roku wyniosła 75 os./km².

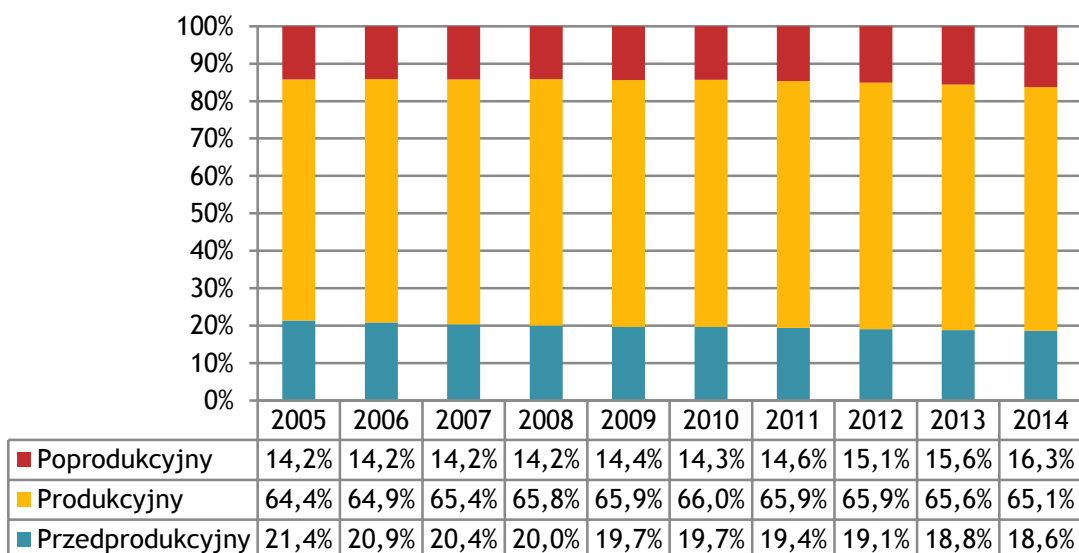
Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonalna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



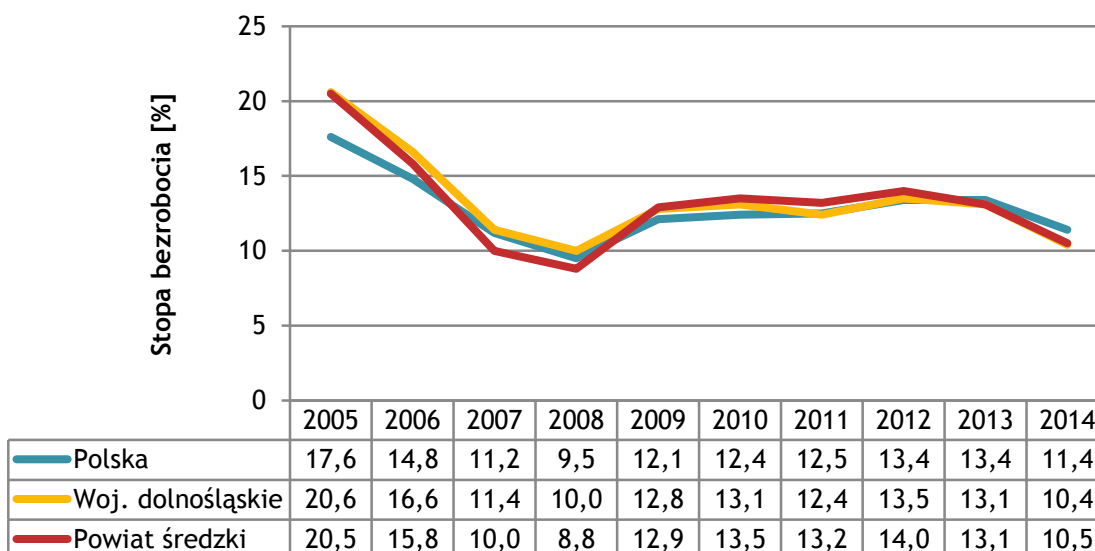
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie średzkim

Źródło: opracowanie własne

W Polsce, jak i w Europie, w ostatnich latach ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. Zjawisko to występuje również w powiecie średzkim. W przeciągu 10 lat liczba osób w wieku przedprodukcyjnym zmniejszyła się o blisko 3 punkty procentowe na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym oraz produkcyjnym. To kluczowa informacja dla sporządzenia planu transportowego - zmniejszy się liczba podróży obowiązkowych (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 średzkim, województwie dolnośląskim oraz w Polsce w ostatnich 10 latach.



Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie średzkim, w województwie dolnośląskim oraz w Polsce w latach 2005 - 2014

Źródło: opracowanie własne

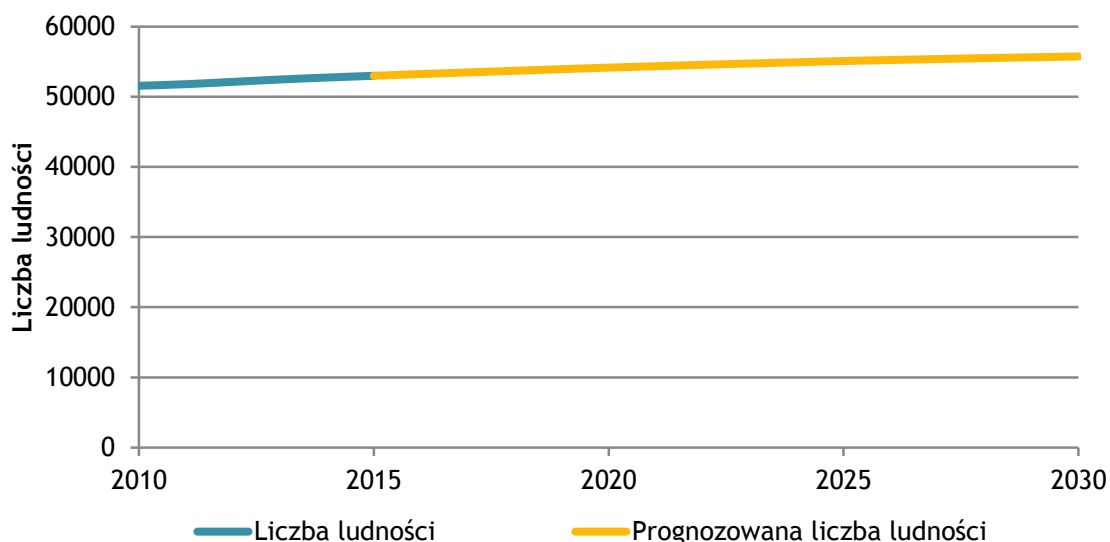
W 2014 roku stopa bezrobocia w powiecie średzkim była niewiele wyższa niż w województwie dolnośląskim, ale niższa niż w Polsce. W latach 2005 - 2008 stopa bezrobocia w powiecie średzkim charakteryzowała się tendencją malejącą, jednak lata 2008 - 2013 to jej ponowny wzrost. Od roku 2012 obserwuje się ponowny spadek stopy bezrobocia.

Wahania stopy bezrobocia wpływają pośrednio na zmiany w strukturze wykonywanych podróży i będą uwzględnione przy planowaniu sieci komunikacyjnej w powiecie.

2.2.4 Prognozy 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 średzkim do 2030 roku.

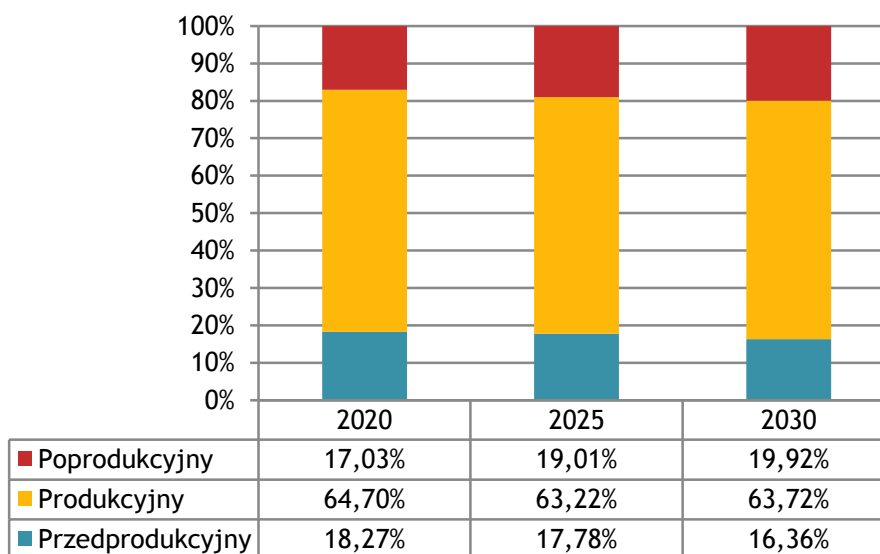


Wykres 5. Prognoza liczby ludności powiatu średzkiego do roku 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognozy GUS, liczba ludności powiatu średzkiego będzie rosła. W porównaniu do roku 2014, w roku 2030 liczba ludności wzrośnie o 3000 mieszkańców.

Poniższy wykres przedstawia prognozowaną zmianę funkcjonalnych struktur wiekowych w powiecie średzkim do roku 2030.



Wykres 6. Prognoza liczby ludności do roku 2030 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe

Źródło: opracowanie własne

Według powyższej prognozy, udział osób w wieku przedprodukcyjnym będzie stale spadał na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym, takie szacunki sugerują, że znacznie zmaleje liczba osób podróżujących obligatoryjnie - do szkoły i pracy.

2.2.5 Podsumowanie

Powiat średzki składa się z jednej gminy miejsko - wiejskiej oraz czterech gmin wiejskich. W ostatnich latach liczba ludności w powiecie rosła i taki trend będzie się utrzymywał. Najgęściej zaludnioną gminą jest gmina Miękinia. Gmina stanowi typową „sypialnię” Wrocławia. Suburbanizacja jest to zjawisko charakterystyczne - osoby pracujące w mieście poszukują spokojniejszego miejsca do zamieszkania, ale w pobliżu Wrocławia. Powiat charakteryzuje się również zjawiskiem starzenia się społeczeństwa. Stopa bezrobocia w powiecie jest wyższa niż w województwie dolnośląskim, jednak niższa niż w Polsce. Starzenie się społeczeństwa może sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (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

Sieć drogowa

Układ drogowy powiatu średzkiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Przez obszar objęty planem transportowym przebiegają 3 drogi krajowe: autostrada A4, droga krajowa nr 5 oraz droga krajowa nr 94.

- Autostrada A4 - łączy granicę z Niemcami w Jędrzychowicach z przejściem granicznym na Ukrainę Korczowa - Krakowiec. Większe miasta położone na trasie autostrady to Legnica, Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Dębica oraz Rzeszów. Przecinając powiat średzki, droga przebiega przez gminy Udanin oraz Kostomłoty.
- Droga krajowa nr 5 - droga łącząca Trójmiasto z czeską granicą w Lubawce. Odcinek położony w powiecie średzkim, w całości znajduje się w gminie Kostomłoty.
- Droga krajowa nr 94 - łączy Zgorzelec z przejściem granicznym na Ukrainę Korczowa - Krakowiec. Na terenie powiatu średzkiego, droga prowadzi przez gminy Malczyce, Środa Śląska oraz Miękinia.

Drogi wojewódzkie położone na terenie powiatu średzkiego to:

- Droga wojewódzka nr 336 - łączy Brzezinkę Średzką z dzielnicą Wrocławia - Maściami. Odcinek położony na terenie powiatu średzkiego, w całości znajduje się w gminie Miękinia.
- Droga wojewódzka nr 345 - stanowi połączenie między drogą krajową nr 5 a drogą krajową nr 94. Przecinając powiat średzki, przebiega przez gminy Udanin oraz Malczyce.
- Droga wojewódzka nr 346 - łączy miejscowości Środa Śląska oraz Godzikowice. Na terenie powiatu średzkiego, droga prowadzi przez gminy Środa Śląska oraz Kostomłoty.
- Droga wojewódzka nr 363 - łączy Bolesławiec z drogą wojewódzką nr 345 koło Drogomiłowic. Przecinając powiat średzki, prowadzi przez gminę Udanin.

Sieć kolejowa

Przez powiat średzki przebiegają trzy linie kolejowe zarządzane przez PKP PLK S.A.: linia kolejowa nr 273, linia kolejowa nr 275 oraz linia kolejowa nr 302.

- Linia kolejowa nr 273 - linia łącząca stacje Wrocław Główny - Szczecin Główny. Stacje i przystanki kolejowe leżące na trasie linii oraz w powiecie średzkim to: Brzezinka Średzka, Czarna Mała oraz Księginice.
- Linia kolejowa nr 275 - łączy Wrocław z Gubinkiem (granica polsko - niemiecka). Stacje i przystanki kolejowe leżące na trasie linii oraz w powiecie średzkim to: Mroźów, Miękinia, Przedmoście Święte, Środa Śląska oraz Malczyce.
- Linia kolejowa nr 302 - linia łączy stacje Malczyce oraz Marciszów. Stacje i przystanki kolejowe leżące na trasie linii oraz w powiecie średzkim to: Proszków Śląski, Bukówek, Ujazd Górny, Łagiewniki Średzkie, Piekary Udanin. Obecnie po linii nie kursują pociągi pasażerskie. Według danych PKP PLK S.A., na terenie powiatu średzkiego przejezdny jest jedynie odcinek Malczyce - Ujazd Górny.

Poniższa mapa przedstawia sieć drogową i kolejową w powiecie średzkim.



Mapa 2. Sieć drogową i kolejową w powiecie średzkim

Źródło: opracowanie własne

2.4 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu średzkiego

2.4.1 Transport drogowy

Na terenie powiatu średzkiego występują przewozy gminne, powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie. Z punktu widzenia planu transportowego najistotniejsze są opisane w rozdziale 3.1 przewozy powiatowe. Poza nimi z powiatu średzkiego można bezpośrednio dojechać m.in. do Częstochowy, Głogowa, Gorzowa Wielkopolskiego, Katowic, Kielc, Krakowa, Legnicy, Lubina, Polkowic, Warszawy, Wrocławia, Zielonej Góry.

2.4.2 Transport kolejowy

Według rozkładu jazdy pociągów na okres 13.12.2015 - 12.3.2016, pociągi kursujące po linii nr 273 realizowane są przez przewoźnika Przewozy Regionalne Sp. z o.o. W dni robocze kursuje 17 par pociągów Regio, które zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach powiatu średzkiego położonych na tej linii oraz oferują bezpośrednie połączenia do Wrocławia, Wołowa, Zielonej Góry, Głogowa oraz Ścinawy.

Po linii nr 275 w dni robocze kursują 23 pary pociągów osobowych spółki Koleje Dolnośląskie S.A. Większość pociągów zatrzymuje się na wszystkich stacjach i przystankach w powiecie średzkim, jednak niektóre połączenia zatrzymują się tylko w Miękinii, Środzie Śląskiej oraz Malczycach. Połączenia oferują bezpośrednią podróż do Wrocławia, Lubania Śląskiego, Drezna, Legnicy, Węglińca, Bolesławca oraz Żar.

2.4.3 Transport lotniczy

W powiecie średzkim nie funkcjonują żadne porty lotnicze. Najbliższe lotnisko cywilne znajduje się we Wrocławiu (Wrocław Strachowice).

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



3.1 Obecna sieć komunikacyjna

Powiatowe przewozy pasażerskie, zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, 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”. Powiat średzki nie jest członkiem związku powiatów oraz nie posiada porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami; a także nie organizuje obecnie żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (to znaczy nie posiada operatora, który wykonywałby połączenia na zlecenie powiatu średzkiego). Aktualnie jedynymi powiatowymi przewozami pasażerskimi są te, które wykonują przewoźnicy prywatni posiadający zezwolenie od starosty. Wykaz zezwoleń znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 3. Wykaz aktualnych zezwoleń wydanych przez Starostę Średzkiego

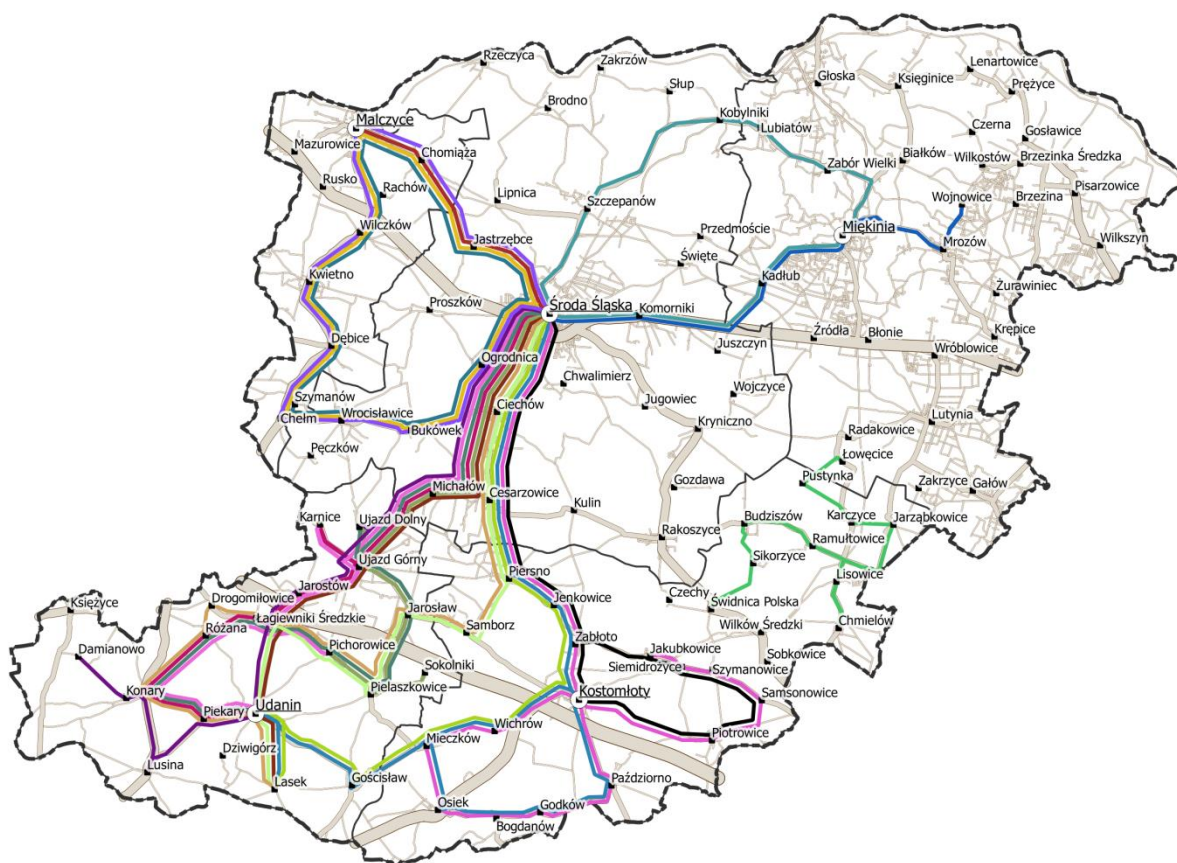
Nr zezwolenia	Przewoźnik	Nazwa linii	Orientacyjna liczba kursów w dzień szkolny
003	Polbus-PKS Sp. z o.o. we Wrocławiu	Karczyce - Ramuttowice - Świdnica Polska	5
001	Polbus-PKS Sp. z o.o. we Wrocławiu	Środa Śląska DA - Środa Śląska DA przez Miękinie	11
002	Polbus-PKS Sp. z o.o. we Wrocławiu	Środa Śląska DA - Kostomłoty - Jakubkowice	3
003	Polbus-PKS Sp. z o.o. we Wrocławiu	Środa Śląska DA - Kostomłoty - Siemidrożyce - Środa Śląska DA	1,5
004	Polbus-PKS Sp. z o.o. we Wrocławiu	Środa Śląska DA - Pichorowice przez Jarosław	3
007	Polbus-PKS Sp. z o.o. we Wrocławiu	Środa Śląska DA - Karnice - Udanin	1
008	Polbus-PKS Sp. z o.o. we Wrocławiu	Środa Śląska - Pichorowice - Udanin	0
006	Polbus-PKS Sp. z o.o. we Wrocławiu	Udanin - Ujazd Górny - Środa Śląska DA	4
004	Polbus-PKS Sp. z o.o. we Wrocławiu	Mrozów - Środa Śląska DA przez Miękinie	8
011	Usługi Transportowo Osobowe Mieczysław Kruk	Lasek - Środa Śląska	14
002	Usługi Transportowo Osobowe Mieczysław Kruk	Lasek - Kostomłoty - Środa Śląska	12
001	Usługi Transportowo Osobowe Mieczysław Kruk	Lasek - Kostomłoty - Środa Śląska	8
001a	Usługi Transportowo Osobowe Mieczysław Kruk	Lasek - Środa Śląska	14
012	Usługi Transportowo Osobowe "Kruk" Szymon Kruk	Malczyce - Środa Śląska - Malczyce	20
010	Transport Osobowy Kazimierz Słobodzian	Środa Śląska - Ciechów - Kwietno - Malczyce - Środa Śląska	11
006	Transport Osobowy Kazimierz Słobodzian	Środa Śląska - Ciechów - Kwietno - Malczyce - Środa Śląska	
009	Transport Osobowo Towarowy Stefan Ślusarski	Środa Śląska "Handlowiec" - Bukówek - Kwietno - Malczyce - Środa Śląska 2	

Nr zezwolenia	Przewoźnik	Nazwa linii	Orientacyjna liczba kursów w dzień szkolny
004	Transport Osobowo Towarowy Stefan Ślusarski	Damianowo - Ujazd Górny - Środa Śląska (Handlowiec)	11
011	Transport Osobowo Towarowy Stefan Ślusarski	Udanin - Konary - Pichorowice - Piersno - Środa Śląska	12

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych starostwa powiatowego

Łącznie w dzień szkolny na terenie powiatu wykonywanych jest blisko 140 kursów powiatowych przewozów pasażerskich. Zdecydowana większość przewozów koncentruje się w siedzibie powiatu - Środzie Śląskiej. Najstabiliej skomunikowaną z miastem Środa Śląska gminą jest Miękinia. Jest to efektem ciążenia stolicy województwa - Wrocławia, który silnie oddziałuje na obszar całego powiatu średzkiego.

Na poniższej mapie zostały przedstawione linie komunikacyjne funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Średzkiego.



Mapa 3. Linie komunikacyjne w powiecie średzkim funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Średzkiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych starostwa powiatowego

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

Zadaniem powiatu średzkiego jest realizacja przewozów o charakterze powiatowym. Ze względu na bliskość Wrocławia przez obręb powiatu przechodzi wiele linii komunikacyjnych, które jednocześnie zaspokajają przewozy o charakterze powiatowym. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego przewiduje kilka linii komunikacyjnych przebiegających przez obszar powiatu średzkiego, są to:

1. Scenariusz I:
 - Wrocław - Lubań (kolejowa);
 - Wrocław - Środa Śląska - Legnica (kolejowa);
 - Wrocław - Bolesławiec (kolejowa);
 - Wrocław - Zgorzelec (kolejowa);
 - Wrocław - Wołów (kolejowa);
 - Wrocław - Głogów (kolejowa);
2. Scenariusz II:
 - Wrocław - Lubań (kolejowa);
 - Wrocław - Środa Śląska - Legnica (kolejowa);
 - Wrocław - Bolesławiec (kolejowa);
 - Wrocław - Zgorzelec (kolejowa);
 - Wrocław - Wołów (kolejowa);
 - Wrocław - Głogów (kolejowa, autobusowa);
 - Wrocław - Lubin (kolejowa, autobusowa);
 - Wrocław - Polkowice (autobusowa);
 - Wołów - Środa Śląska (autobusowa);
 - Trzebnica - Środa Śląska (autobusowa);
 - Środa Śląska - Świdnica (autobusowa);
 - Środa Śląska - Jawor (autobusowa).

Artykuł 11. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówi, że starosta uwzględnia ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Zgodnie z przytoczonym artykułem powiat średzki nie planuje uruchamiania linii o relacjach zaplanowanych przez marszałka. Ponadto część potrzeb przewozowych jest zaspokajana przez przewozy aglomeracyjne, tradycyjnie organizowane przez gminy. Powiat średzki jako organizator publicznego transportu zbiorowego nie będzie dublował i konkutował z liniami organizowanymi przez innych organizatorów.

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

- wariant podstawowy;
- wariant uzupełniający;
- wariant międzypowiatowy.

Wariant podstawowy zawiera określenie linii łączących siedziby gmin z miastem powiatowym - zidentyfikowane jako podstawowe zadanie powiatu. Powiat średzki planuje uruchomić połączenia na trasach wariantu podstawowego w każdym przypadku. Wariant uzupełniający jest oparty przede wszystkim o obecnie funkcjonujące linie. Powiat średzki 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 międzypowiatowy umożliwia uruchomienie przewozów łączących powiat średzki z sąsiednimi powiatami. Uruchomienie tych połączeń warunkowane jest brakiem innych połączeń, zawarciem stosownych porozumień z sąsiednimi powiatami oraz posiadaniem możliwości finansowych, technicznych i organizacyjnych. Poszczególne warianty lub ich pojedyncze linie mogą być uruchamiane niezależnie.

Węzłem przesiadkowym dla sieci powiatowej będzie Środa Śląska, w której spotykają się niemal wszystkie linie zaplanowane w niniejszym planie. Dodatkowo miejscami integracji między siecią powiatową a wojewódzką będzie Miękinia i Malczyce.

Poniższa tabela zawiera szczegółowe informacje dotyczące planowanej sieci komunikacyjnej. Wszystkie linie zostały oznaczone literą P (wyróżnik linii powiatowych), a następnie liczbą dwucyfrową, gdzie dziesiątki oznaczają kierunek docelowy dla linii wyjeżdżających ze Środy Śląskiej (pełne dziesiątki to linie podstawowe, w tabeli podkreślono), a cyfra jedności jest po prostu kolejnym numerem. Wyjątkiem jest linia P51, która jako niezwiązana ze Środą Śląską otworzyła nowy zakres dziesiątek. Relacje, przebiegi linii i liczba połączeń wariantu międzypowiatowego zostaną ustalone w ramach porozumień międzypowiatowych, jeśli takie zostaną zawarte, jednakże przebieg takich linii na terenie powiatu średzkiego będzie ustalony w ramach sieci określonej wariantami podstawowym i uzupełniającym oraz fragmentami oznaczonymi w części graficznej niniejszego planu jako wariant międzypowiatowy.

W tabeli zawarto informacje dotyczące numeru linii, jej przebiegu oraz jej długości w kilometrach. Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna planu transportowego) znajduje się w rozdziale 12.

Tabela 4. Planowane linie komunikacyjne

Nr linii	Przebieg	Długość [km]
<u>P10</u>	<u>Środa Śląska - Komorniki - Kadłub - Miękinia</u>	12
P11	Środa Śląska - Szczepanów - Kobylniki - Zabór Wielki - Miękinia - Kadłub - Komorniki - Środa Śląska	31
P12	Środa Śląska - Komorniki - Kadłub - Miękinia - Mrozów - Wojnowice - Wilkostów	21
P13	Środa Śląska - Komorniki - Kadłub - Miękinia - Zabór Wielki - Lubiatów - Głoska - Księginice - Białków - Księginice - Lenartowice - Gostawice - Brzezinka Średzka - Pisarzowice	42
P14	Środa Śląska - Komorniki - Źródła - Błonie - Wróblowice - Lutynia - Radakowice - Łowęcice	21
<u>P20</u>	<u>Środa Śląska - Jastrzębce - Chomiąza - Malczyce</u>	11
P21	Środa Śląska - Jastrzębce - Chomiąza - Malczyce - Wilczków - Kwietno - Dębice - Szymanów - Chelm - Wrocistawice - Ciechów - Środa Śląska	36

Nr linii	Przebieg	Długość [km]
P22	Środa Śląska - Komorniki - Święte - Przedmoście - Święte - Szczepanów - Brodno - Rzeczyca - Chomiąża - Malczyce	28
<u>P30</u>	<u>Środa Śląska - Ciechów - Michałów - Ujazd Górny - Jarostów - Udanin</u>	21
P31	Środa Śląska - Ciechów - Michałów - Ujazd Górny - Ujazd Dolny - Ujazd Górny - Karnice - Ujazd Górny - Jarostów - Udanin - Lasek - Udanin - Piekary - Lusina - Konary - Damianowo - Księżyce	47
P32	Środa Śląska - Ciechów - Michałów - Ujazd Górny - Karnice - Ujazd Górny - Jarostów - Udanin - Dźwigórz - Udanin - Piekary - Konary - Różana - Drogomiłowice - Łagiewniki Średzkie	39
P33	Środa Śląska - Ciechów - Michałów - Ujazd Górny - Ujazd Dolny - Ujazd Górny - Jarostów - Pielaszkowice - Sokolniki - Pielaszkowice - Pichorowice - Udanin	35
P34	Środa Śląska - Ciechów - Cesarzowice - Piersno - Samborz - Jarostów - Pielaszkowice - Pichorowice - Udanin	26
<u>P40</u>	<u>Środa Śląska - Ciechów - Cesarzowice - Piersno - Zabłoto - Kostomłoty</u>	16
P41	Środa Śląska - Ciechów - Cesarzowice - Piersno - Zabłoto - Kostomłoty - Piotrowice - Samsonowice - Siemidrożyce - Zabłoto	31
P42	Środa Śląska - Ciechów - Cesarzowice - Piersno - Zabłoto - Kostomłoty - Mieczków - Osiek - Godków - Paździorno - Kostomłoty	34
P43	Środa Śląska - Ciechów - Cesarzowice - Piersno - Zabłoto - Kostomłoty - Mieczków - Gościstaw - Udanin - Lasek	32
P44	Środa Śląska - Kryniczno - Rakoszyce - Kulin - Cesarzowice - Piersno - Zabłoto - Kostomłoty	25

Nr linii	Przebieg	Długość [km]
P51	Miękinia - Błonie - Wróblowice - Lutynia - Radakowice - Łowęcice - Pustynka - Karczyce - Jarząbkowice - Chmielów - Ramułowice - Sikorzyce - Świdnica Polska - Samsonowice - Jakubkowice - Zabłoto - Kostomłoty	49

Źródło: opracowanie własne

Powiat średzki nie jest i nie planuje być organizatorem przewozów kolejowych, jednak w miarę możliwości technicznych i organizacyjnych będzie dążyć do skomunikowania połączeń powiatowych z komunikacją kolejową oraz będzie zabiegał u organizatora tych przewozów - Marszałka Województwa Dolnośląskiego, o jak najlepsze dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców.

4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu średzkiego



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 odbywania podróży.

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, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku planu transportowego dla powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach powiatu.

4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu średzkiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 5. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie średzkim

Lp.	Nazwa urzędu	Adres urzędu
1	Powiatowy Urząd Pracy w Środzie Śląskiej	ul. Wrocławska 4, 55-300 Środa Śląska
2	Starostwo Powiatowe w Środzie Śląskiej	ul. Wrocławska 2, 55-300 Środa Śląska
3	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Wrocławska 2, 55-300 Środa Śląska
4	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna	ul. Wrocławska 2, 55-300 Środa Śląska
5	Placówka Opiekuńczo-Wychowawcza Typu Socjalizacyjnego	ul. Kilińskiego 30, 55-300 Środa Śląska
6	Rodzinny Dom Dziecka nr 1	ul. Górna 13, 55-330 Miękinia
7	Rodzinny Dom Dziecka nr 2	Głoska 46, 55-330 Miękinia
8	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy	ul. Kilińskiego 33, 55-300 Środa Śląska
9	Środowiskowy Dom Samopomocy	ul. Kilińskiego 28, 55-300 Środa Śląska

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu średzkiego

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 ponadgimnazjalnych wraz z adresami.

Tabela 6. Placówki oświatowe w powiecie średzkim

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki
1	Powiatowy Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 im. Mikołaja Kopernika w Środzie Śląskiej	ul. Wrocławska 12, 55-300 Środa Śląska
2	Powiatowy Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 2 im. Wincentego Witosa w Środzie Śląskiej	ul. Św. Andrzeja 4, 55-300 Środa Śląska

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu średzkiego

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. Wykaz największych zakładów pracy w gminach powiatu średzkiego został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 7. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w powiecie średzkim

Lp.	Nazwa zakładu	Adres zakładu
1	Stanisław Marchewka „MARCHEWKA”	Piotrowice 125, 55-311 Kostomłoty
2	BISEK-asfalt	ul. Granitowa 7, 55-311 Kostomłoty
3	Cargill Poland Sp. z o.o. Oddz. Ujazd Dolny	Ujazd Dolny, 55-340 Udanin
4	Dolnośląskie Młyny Sp. z o.o.	Ujazd Górny 22a, 55-340 Udanin
5	POLBOTO Sp. z o.o.	Udanin 14, 55-340 Udanin
6	POLDER Sp. z o.o.	Damianowo 12, 55-340 Udanin
7	JAROBO Sp. z o.o.	Jarostaw 3, 55-340 Udanin
8	Armacell Poland Sp. z o. o	ul. Targowa 2, 55-300 Środa Śląska
9	SAATBAU Polska Sp. z o.o.	ul. Żytunia 1, 55-300 Środa Śląska
10	FIUKA Polska Sp. z o. o	ul. Polna 17c, 55-300 Komorniki
11	Gotec Polska Sp. z o.o.	ul. Polna 7, 55-300 Komorniki
12	Heldener Metali Technik Sp. z o.o.	ul. Polna 17, 55-300 Komorniki
13	International Brushes Manufactures Sp. z o.o.	ul. Polna 21a, 55-300 Komorniki
14	Messer Polska Sp. z o. o	ul. Oławska 36, 55-300 Środa Śląska

Lp.	Nazwa zakładu	Adres zakładu
15	Pittsburgh Glass Works	ul. Szklana 1, 55-300 Komorniki
16	RADPOL Elektroporcelana S.A	ul. Średzka 10, 55 - 300 Ciechów
17	REVO SEALS Sp. z o.o.	ul. Wrocławska 14-16, 55-300 Środa Śląska
18	Rotom Polska Sp. z o.o.	ul. Polna 19, 55-300 Komorniki
19	Röben Ceramika Budowlana	ul. Rakoszycka 2, 55-300 Środa Śląska
20	Silesia Dental	ul. Polna 31, 55-300 Komorniki
21	VIA Polska Sp. z o.o.	ul. Polna 17D, 55-300 Komorniki
22	Trelleborg Vibracoustic Polska Sp. z o.o.	ul. Polna 7, 55-300 Komorniki
23	Voestalpine Rotec Sp. z o.o.	ul. Polna 7, 55-300 Komorniki
24	Vorwerk Dichtungssysteme Polska Sp. z o.o.	ul. Polna 27, 55-300 Komorniki
25	Schurholz Polska Sp. z o.o.	ul. Polna 7, 55-300 Komorniki
26	TERMAT Sp. z o.o.	ul. Żytunia 1A, 55-300 Środa Śląska
27	BASF Polska Sp. z o.o.	ul. Innowacji 1, 55-300 Środa Śląska
28	Schweiker Spółka z o.o.	ul. Polna 18, 55-300 Komorniki
29	Clinico Medical Sp. z o.o.	ul. Roberta Kocha 1, 55-330 Błonie
30	EMPOL Fabryka Okien	ul. Wschodnia 12, 55-330 Źródła
31	Schumacher Packaging Sp. z o.o.	ul. Wrocławska 66, 55-330 Krępice
32	Verpa Folie Wrocław Sp. z o.o.	ul. Wrocławska 66, 55-330 Krępice
33	M. Ostrowski Spółka Jawna z siedzibą we Wrocławiu	ul. Muzyczna 1, 55-330 Błonie
34	STAHLTON POLSKA SPÓŁKA Z O.O.	ul. Wrocławska 68, 55-330 Krępice
35	Deerfos Europe Spółka z o.o.	ul. Akacyjowa 15, 55-330 Błonie
36	ROPA polska Sp. z o.o.	ul. Przemysłowa 4, 55-330 Błonie
37	RADKA - Polska spółka z o.o.	ul. Akacyjowa 17, 55-330 Błonie
38	B&T Hurtownia Zoologiczna Sp. z o.o.	ul. Produkcyjna 2, 55-330 Błonie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu średzkiego

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 8. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie średzkim

Lp.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Filia Dolnośląskiej Biblioteki Publicznej	ul. Wrocławska 2, 55-300 Środa Śląska
2	Muzeum Regionalne	pl. Wolności 3, 55-300 Środa Śląska
3	Ośrodek Sportu i Rekreacji Sp. z o.o.	ul. Winogronowa 34, 55-300 Środa Śląska

Źródło: opracowanie własne

4.1.5 Publiczne placówki służby zdrowia

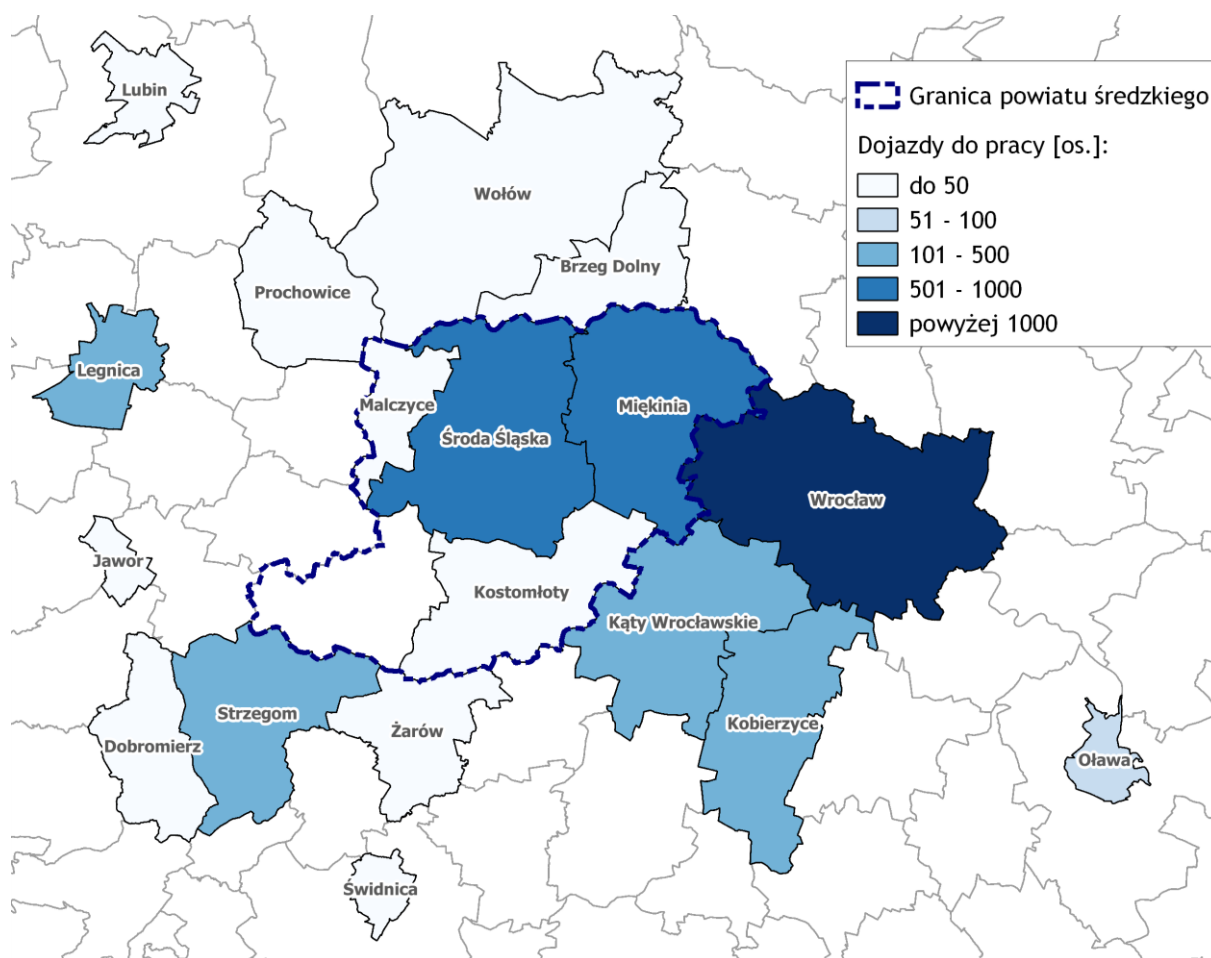
Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. W Środzie Śląskiej przy ul. Kolejowej 16 znajduje się Szpital Specjalistyczny PCZ.

4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu średzkiego

Kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu średzkiego określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego np. „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 najchętniej wyjeżdżają do pracy mieszkańcy powiatu średzkiego.



Mapa 4. Dojazdy do pracy mieszkańców gmin powiatu średzkiego

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 blisko 46% mieszkańców powiatu średzkiego pracujących poza gminą zamieszkania.

Na terenie powiatu średzkiego, duży udział mieszkańców powiatu pracujących poza gminą zamieszkania, znajduje zatrudnienie w gminach Środa Śląska oraz Miękinia.

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

- gmina Miękinia → miasto Wrocław,
- gmina Środa Śląska → miasto Wrocław,
- gmina Środa Śląska → gmina Miękinia,
- gmina Malczyce → gmina Środa Śląska,
- gmina Kostomłoty → miasto Wrocław,
- gmina Malczyce → miasto Wrocław,
- gmina Kostomłoty → gmina Kąty Wrocławskie.

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

Zróznicowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie średzkim 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 rodzaj 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 obowiązkowe o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć lekcyjnych od trzeciej czy czwartej godziny 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 średzkiego 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 średzkiego 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 Środzie Śląskiej.

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 średzkiego z gminą Środa Śląska oraz Miękinia, natomiast najatrakcyjniejszym kierunkiem pozapowiatowym jest trasa gmina Miękinia - 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 średzkim.

5 Przewidywane finansowanie usług przewozowych



5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat średzki 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 średzki 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 średzki powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat średzki 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 średzkiego, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat średzki 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 średzkiego,
- środki z budżetu państwa.

5.2 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 napelnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu średzkiego 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



Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne to tylko niektóre z negatywnych efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, wpływającej na pogarszanie się jakości życia na terenach zurbanizowanych.

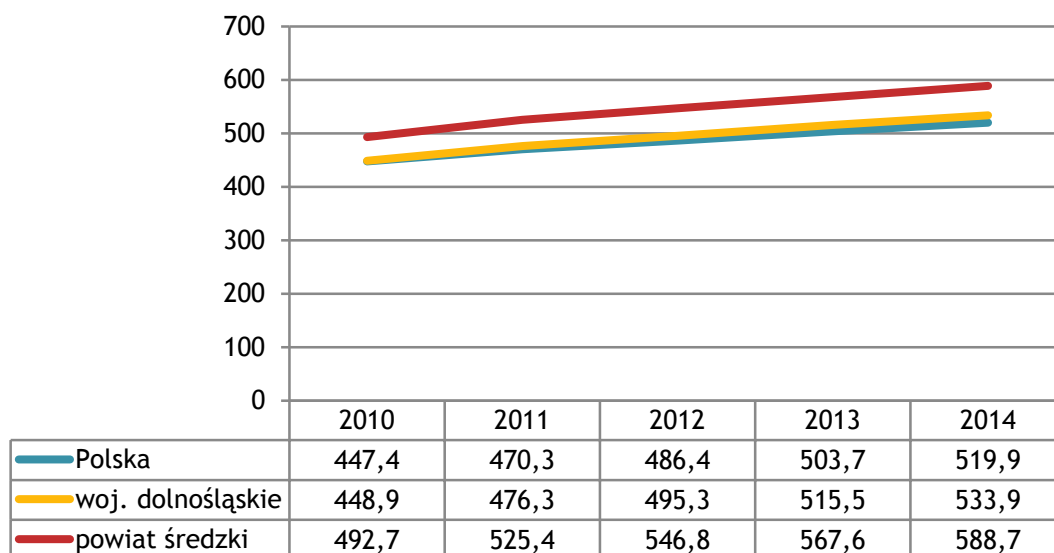
Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a zindywidualizowanym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut, stopnia napętnienia oraz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

6.1 Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się intensywny rozwój motoryzacji. Jest to związane ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg i problemami społecznymi, choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się warunków życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napętnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców).

Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu średzkiego w latach 2010 - 2014 oraz - dla porównania - wskaźniki dla województwa dolnośląskiego oraz Polski.

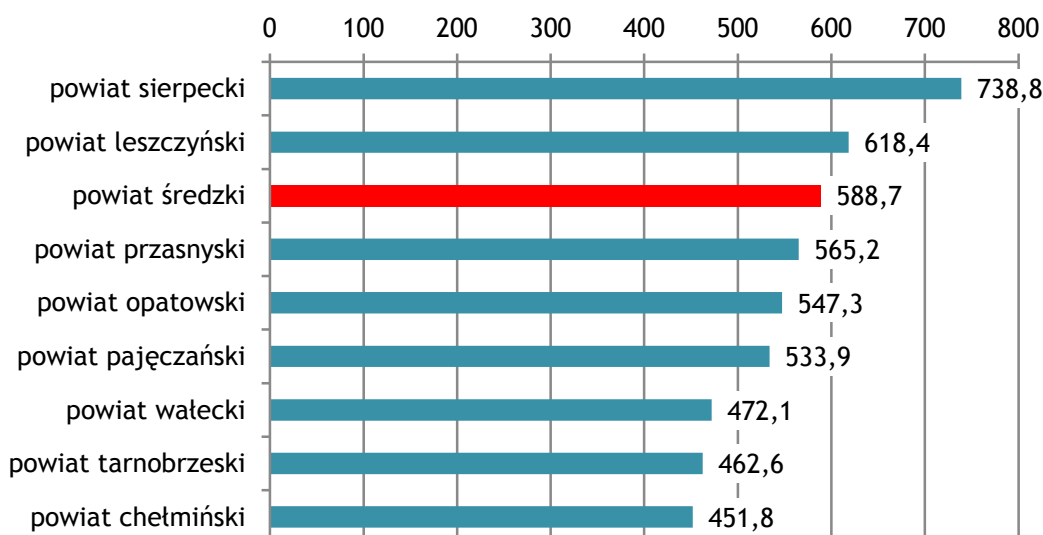


Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu średzkiego, woj. dolnośląskiego oraz Polski w latach 2010 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W latach 2010 - 2014 wskaźnik motoryzacji w powiecie średzkim rósł i był wyższy od wskaźnika motoryzacji zarówno w Polsce, jak i w województwie dolnośląskim.

Poniższy wykres porównuje wskaźnik motoryzacji powiatu średzkiego ze wskaźnikami motoryzacji w innych powiatach podobnych pod względem liczby mieszkańców.



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wskaźnik motoryzacji w powiecie średzkim w porównaniu z innymi powiatami jest wysoki, jednak nie najwyższy. Według krajowych prognoz, wskaźnik w powiecie będzie rósł, jednak w nieco wolniejszym tempie.

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

6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

Potrzeby transportowe mieszkańców powiatu średzkiego są zaspokajane przez transport zbiorowy i indywidualny. Na komunikację zbiorową składa się komunikacja autobusowa o charakterze gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym. W podróżach powiatowych transport zbiorowy wykorzystywany jest głównie przez młodzież w wieku szkolnym oraz osoby niemogące z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego. Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera. Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży. Standard świadczonych usług komunikacyjnych w powiecie średzkim powiat planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

- bezpośredniość - udział linii przebiegających przez miasto powiatowe,
- częstotliwość - podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6-9), popołudniowych szczytów (14-19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu,

- dostępność - odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku,
- informacja - wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym,
- niezawodność - udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych,
- niski koszt - taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- prędkość - poziom prędkości komunikacyjnej autobusów,
- punktualność - udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy,
- wygoda - udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących.

Poziom zadowolenia pasażerów z funkcjonowania komunikacji powiatowej można badać bezpośrednio np. metodą PAPI poprzez przeprowadzenie bezpośrednich wywiadów z mieszkańcami odpowiadającymi na pytania, jak użytkownicy oceniają całość funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz rankingujących ważność postulatów transportowych. Różne systemy transportowe funkcjonujące w granicach jednego powiatu powodują utrudnienia dla ich użytkowników z powodu braku integracji taryf oraz rozkładów jazdy. W miarę posiadanych możliwości należy dążyć do integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących na jego terenie tak, aby w przyszłości stworzyły jeden spójny system ze zintegrowaną taryfą oraz zapewnionymi skomunikowaniami.

7 Zasady organizacji rynku przewozów



7.1 Powiat średzki 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 średzkiego 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 średzki planuje wdrożyć model zakładający partycypację finansową gmin z terenu powiatu średzkiego 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 średzkiego wykonuje powiat w następującym modelu:

- Organizator: powiat średzki,
- 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 średzkiego wykonuje związek powiatu średzkiego 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 będąc przychód operatora,
 - Budżet związku powiatowo - gminnego - art. 51 ust. 1 pkt 1 UPTZ.

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 średzki 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 powierzone 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 powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie 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 średzki

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 średzkiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez powiat średzki 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 średzki, 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 średzkim,
- 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 średzkiego.

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 9. 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 wystużonych 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 uwzględniać 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 zaostrożenie 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 średzkim.

8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

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

Tabela 10. 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

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe, używane
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
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 podróż 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 średzkiego 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 średzki, 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 średzki ujednotoci standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnioną 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 11. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie średzkim

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 przystanku i numer słupka Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem 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 i modernizowane przystanki)

Obszar	Elementy	Standard minimalny	Standard optymalny
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
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 przewoźnych 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 średzki rozpocznie pełnienie funkcji organizatorskich, planowane jest podjęcie działań mających na celu rozpoczęcie współpracy z województwem dolnośląskim 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 12. 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 średzki. • 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.

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 średzkiego



Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu średzkiego 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 bardziej lokalnym - przewozy wewnątrzgminne, miejskie, podmiejskie oraz międzypowiatowe. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych i na głównych przystankach, ujednoczone 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 napętnień 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.).

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 średzkiego, jak i poszczególnych gmin możliwe jest zawieranie przez powiat średzki porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

10.1 Budowa nowych i modernizacja starych 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, barierek, 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 średzki będzie wymagał od operatora świadczenia usług transportowych pojazdami posiadającymi jednolite barwy (ustalone przez powiat średzki), 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 średzkiego**



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 średzkiego.

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 Średzkiego.

12

Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów Planu transportowego



Poniżej przedstawiono planowany zakres działań przewidziany do realizacji przez powiat średzki.

Tabela 13. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu

Harmonogram	
przygotowanie i przeprowadzenie dialogu z przewoźnikami	do 10 listopada 2016 r.
opracowanie kompletnej dokumentacji w trybie koncesji lub przetargu	do 20 listopada 2016 r.
przeprowadzenie postępowania koncesyjnego lub przetargowego	do 31 grudnia 2016 r.
monitorowanie rynku przewozów pasażerskich, w szczególności połączeń obsługiwanych przez innych operatorów niż powiatowych	okresowa, nie rzadziej niż raz w roku
weryfikacja zapisów planu	okresowa, nie rzadziej niż raz w roku
przeprowadzenie badań: preferencji komunikacyjnych mieszkańców oraz napełnień pojazdów powiatowej komunikacji zbiorowej	okresowo, nie rzadziej niż raz na pięć lat
przygotowanie planu zadań przewozowych na rok następnny	do 31 grudnia każdego roku (od roku poprzedzającego uruchomienie publicznej komunikacji zbiorowej)
integracja transportu gminnego, miejskiego z komunikacją gminną (miejską) i ponadpowiatową	do roku 2021

Źródło: opracowanie własne

13

Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu średzkiego



PLANOWANA SIĘĆ KOMUNIKACYJNA

powiat średzki

Planowana sieć komunikacyjna

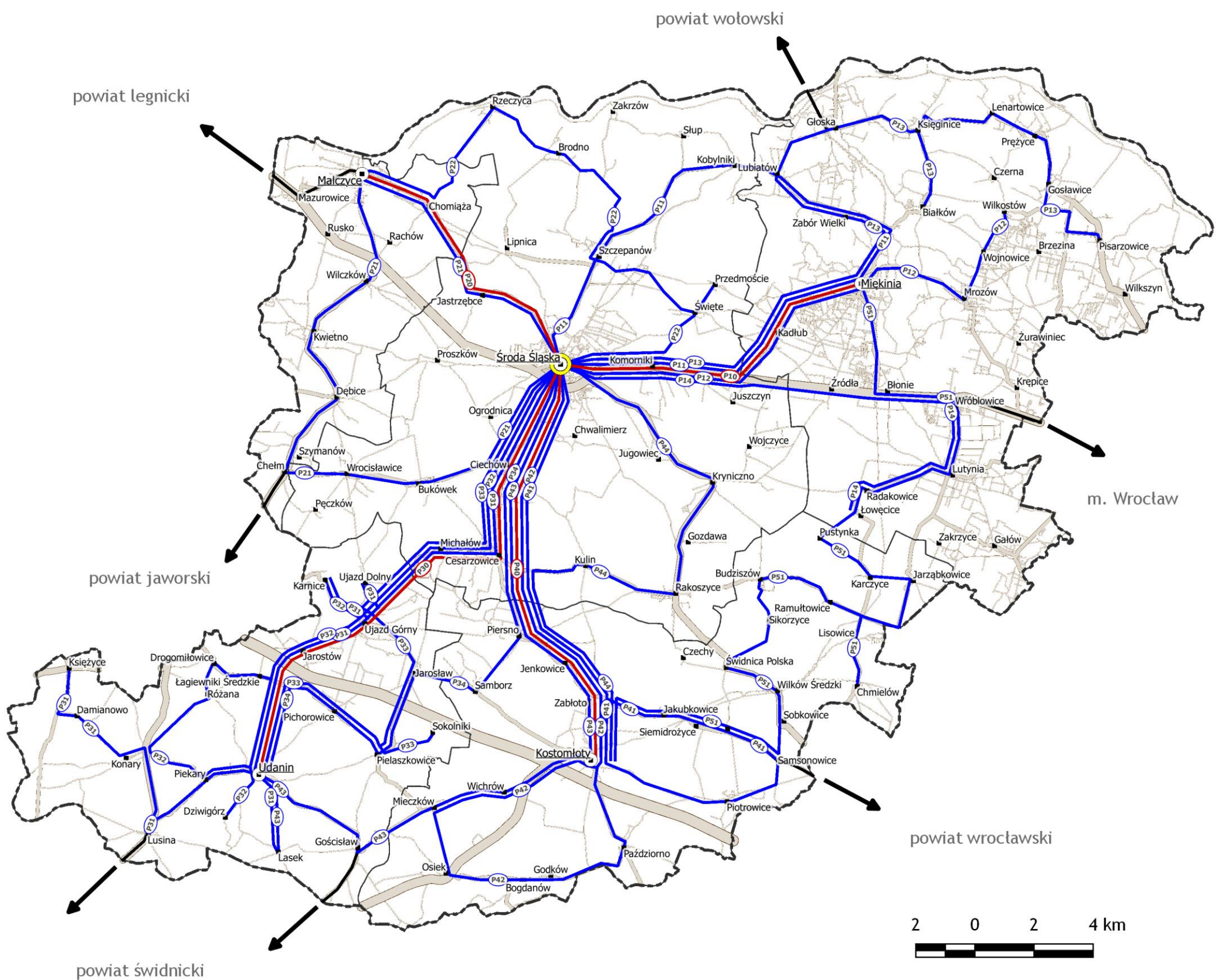
- Wariant podstawowy
- Wariant uzupełniający
- Wariant międzypowiatowy
- Węzeł przesiadkowy

Pozostałe oznaczenia

- Siedziby gmin
- Pozostałe miejscowości
- Granica powiatu średzkiego
- Granice gmin

Sieć drogowa:

- autostrada
- pozostałe drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- drogi powiatowe
- pozostałe drogi



1:150 000

14

Spis map, tabel i wykresów



14.1 Spis map

Mapa 1. Mapa powiatu średzkiego	9
Mapa 2. Sieć drogowa i kolejowa w powiecie średzkim	18
Mapa 3. Linie komunikacyjne w powiecie średzkim funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Średzkiego	22
Mapa 4. Dojazdy do pracy mieszkańców gmin powiatu średzkiego	32

14.2 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie średzkim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014	11
Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie średzkim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014	12
Tabela 3. Wykaz aktualnych zezwoleń wydanych przez Starostę Średzkiego	21
Tabela 4. Planowane linie komunikacyjne	24
Tabela 5. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie średzkim	28
Tabela 6. Placówki oświatowe w powiecie średzkim	29
Tabela 7. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy w powiecie średzkim	29
Tabela 8. Obiekty kultury, rekreacji i sportu w powiecie średzkim	31
Tabela 9. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	49
Tabela 10. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	51
Tabela 11. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie średzkim	53
Tabela 12. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji	57
Tabela 13. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu	66

14.3 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu średzkiego w latach 2005 - 2014	12
Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie średzkim oraz w poszczególnych gminach w roku 2014	13
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie średzkim	14
Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie średzkim, w województwie dolnośląskim oraz w Polsce w latach 2005 - 2014	15
Wykres 5. Prognoza liczby ludności powiatu średzkiego do roku 2030	16
Wykres 6. Prognoza liczby ludności do roku 2030 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe	16
Wykres 7. Wskaźnik motoryzacji powiatu średzkiego, woj. dolnośląskiego oraz Polski w latach 2010 - 2014	40
Wykres 8. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu średzkiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności	41