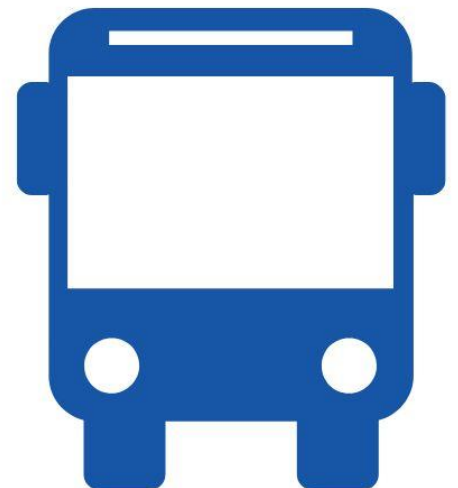


Stoszowice



PROJEKT

Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu
zbiorowego dla Związku
Powiatowo-Gminnego
„**SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY**”
organizatora publicznego
transportu zbiorowego



Związek Powiatowo-Gminny
„**SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY**”

SIERPIEŃ 2024



Autorami planu zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego dla Związku
Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE
AUTOBUSY” są członkowie zespołu specjalistów
ds. transportu zbiorowego
spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu



www.refunda.pl

Spis treści

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	6
1.1. Cel planu	6
1.2. Zakres planu	9
1.3. Definicje i określenia	10
1.4. Konsultacje społeczne	12
2. METODOLOGIA TWORZENIA PLANU	13
3. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO – GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM.....	14
3.1. Informacje ogólne o Związku Powiatowo – Gminnym „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”	14
3.2. Demografia.....	15
3.3. Gospodarka.....	18
3.4. Sfera społeczna	19
3.3. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Związku Powiatowo – Gminnym „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”	19
4. ISTNIEJĄCA SIEĆ KOMUNIKACYJNA	21
4.1. Regionalny transport drogowy	21
4.2. Transport lotniczy	21
4.3. Transport kolejowy	21
4.4. Publiczny transport zbiorowy, którego organizatorem jest Związek Powiatowo – Gminnym „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”	23
4.5. Zasady konstruowania rozkładów jazdy.....	27
4.6. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich	28
4.7. Podaż usług przewozowych w zależności od typu dnia tygodnia	29
4.8. Popyt na usługi przewozowe	29
5. DETERMINANTY ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM	34
5.1. Zagospodarowanie przestrzenne	34
5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi.....	35
5.3. Układ drogowy	36
5.4. Infrastruktura przystankowa	41
5.5. Transport indywidualny	43
6. WPŁYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO	45
6.1. Emisja Spalin	47
6.2. Emisja hałasu	50
7. OCENA I PROGNOZY SPOŁECZNYCH POTRZEB PRZEWÓZOWYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM ..	51
7.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	51
7.2. Najważniejsze generatory ruchu	52

7.2.1.	Oświata	52
7.2.2.	Instytucje Publiczne	54
7.2.3.	Obiekty służby zdrowia	55
7.2.4.	Zakłady pracy	55
7.2.5.	Obiekty handlowe	56
8.	PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORY RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU	58
8.1.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego	58
8.2.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową	59
8.2.1.	Metryka respondentów	59
8.2.2.	Analiza wyników badań	61
8.3.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób z niepełnosprawnościami	64
9.	SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	65
9.1.	Charakterystyka planowanej sieci	65
9.2.	Punktualność kursowania	65
9.3.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu	66
9.4.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów	66
9.5.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	66
9.5.2.	Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych	68
9.5.3.	Standard w zakresie informacji pasażerskiej	69
9.6.	Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększenie udziału transportu publicznego	69
9.7.	Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska — rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych	70
9.8.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej	71
10.	ZADADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW W TRANSPORCIE PUBLICZNYM	72
10.1.	Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym	72
10.2.	Struktura organizacji rynku przewozów	72
10.3.	Wybór operatora	75
10.4.	Przygotowanie oferty przewozowej	76
11.	PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	77
11.1.	Formy i źródła finansowania usług przewozowych	77
11.2.	Rentowność linii komunikacyjnych	78
12.	TARYFA PRZEWOZOWA	79
13.	PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW	81



13.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach	83
13.2.	Informacja pasażerska w pojazdach	83
14.	KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	84
14.1.	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego	85
14.2.	Kształtowanie węzłów przesiadkowych	86
14.3.	Integracja taryfowa transportu publicznego	86
15.	WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU TRANSPORTOWEGO	87
15.1.	Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego	87
15.2.	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	87
16.	SPIS TABEL, RYSUNKÓW I WYKRESÓW	88
16.1.	Spis tabel	88
16.2.	Spis rysunków	88
16.3.	Spis wykresów	89
	Część graficzna Planu	90

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

1.1. Cel planu

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” (dalej jako Plan transportowy lub Plan) jest ustalenie przez organizatora publicznego transportu zbiorowego systemu standardów dla powiatowego publicznego transportu zbiorowego oraz wyznaczenie sieci komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości świadczonych usług.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie oczekiwania społeczne mieszkańców Związku dotyczące transportu zbiorowego. Realizacja celu głównego pozwoli na rozwój organizowanego przez Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” publicznego transportu zbiorowego, który – zgodnie z wizją rozwoju – dzięki dostępności, jakości i efektywności działania, stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie w szczególności potrzeby osób o ograniczonej zdolności ruchowej (niepełnosprawnych i osoby starsze), ochronę środowiska naturalnego oraz ideę zrównoważonego rozwoju.

Czym jest Plan transportowy

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (zwana dalej ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. Gmina:

- a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze,

2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,

3. Powiat:

- a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze,

4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii

komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

4a. Związek powiatowo-gminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;

4b. Związek metropolitalny:

a. w zakresie linii komunikacyjnej albo w metropolitalnych przewozach pasażerskich, sieci komunikacyjnej,

b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia z jednostką samorządu terytorialnego – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze,

c. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin wchodzących w skład związku metropolitalnego;

5. Województwo

a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,

b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

6. Minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów. Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

- ❖ W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
- ❖ Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
- ❖ Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
- ❖ Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska. Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- ❖ **Cel 1.** Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- ❖ **Cel 2.** Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów.
- ❖ **Cel 3.** Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- ❖ **Cel 4.** Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru – instrument rozwoju gospodarczego.
- ❖ **Cel 5.** Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa

bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.

- ❖ **Cel 6.** Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia

Rola planu

Plan transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu: rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w mieście poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych, popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego), promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej, wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta, stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” na obrzeżach miasta, eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe), działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu), modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy, poprawę stanu technicznego pojazdów

i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO), ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej, poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej, zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

1.2. Zakres planu

Zakres Planu transportowego 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.

Zakres planu obszarowo obejmuje teren Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” i zawiera następujące informacje:

- ❖ sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym,
- ❖ ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- ❖ preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- ❖ planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,

- ❖ zasady organizacji rynku przewozów,
- ❖ organizację systemu informacji dla pasażera,
- ❖ przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- ❖ planowane kierunki rozwoju transportu publicznego.

Przy opracowaniu dokumentu uwzględniono:

- ❖ stan zagospodarowania przestrzennego obszaru Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego,
- ❖ sytuację społeczno-gospodarczą Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”,
- ❖ obecny system transportowy i jego wpływ na środowisko,
- ❖ potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- ❖ rentowność linii komunikacyjnych.

1.3. Definicje i określenia

Autobus niskopodłogowy (Low Floor) – autobus, który posiada 100% niskiej podłogi, tj. nie posiada stopni wejściowych,

Autobus zeroemisyjny – zgodnie z art. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 tej ustawy, wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji,

B&R – parking w systemie Zostaw Rower i Jedź, w tłumaczeniu z angielskiego Bike&Ride,

Gminy – gminy wchodzące w skład Związku Powiatowo-Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”,

GUS – Główny Urząd Statystyczny,

K&R – parking „Kiss&Ride” (z ang. pocałuj i jedź). Są to wyznaczone miejsca, służące do krótkiego postoju (ok. 1–2 min), które mają ułatwić szybką przesiadkę pasażera pojazdu na inny rodzaj transportu,

Operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie,

Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007,

Powiatowo-gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin

i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie,

PT / Plan / Plan transportowy – Plan zrównoważonego transportu rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Powiatowo-Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” organizatora publicznego transportu zbiorowego,

PTZ – publiczny transport zbiorowy, zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej,

P&R – parking „Park&Ride”, „Parkuj i Jedź” (z ang. parkuj i jedź). Parking zlokalizowany w pobliżu przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta.

Przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,

Przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

Rekompensata – rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu

pasażerskiego oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem,

Rozporządzenie 1370/2007 – Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.,

Rozporządzenie / Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684 z późn. zm.),

SDRR – Średni Dobowy Ruch Roczny,

Sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru,

„Starzenie się” społeczeństwa – proces polegający na wzroście liczby osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym,

System dynamicznej informacji pasażerski (SDIP) – zintegrowany system informacyjny umożliwiający lokalizowanie pojazdów transportu publicznego na sieci oraz agregowanie, analizowanie oraz udostępnianie tych danych. Główną funkcjonalnością systemu jest dostarczanie pasażerom informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu na określony przystanek. Informacje te mogą być dystrybuowane m.in. poprzez aplikacje mobilne oraz system tablic informacyjnych (LED/LCD).

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych/ UoEiPA/ Ustawa – ustawa z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2023 poz. 875 z późn. zm.).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2023 poz. 2778).

Ustawa o samorządzie gminnym – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.2024 poz. 609 z późn. zm.).

Ustawa o transporcie drogowym – ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U.2024 poz. 728 z późn. zm)

Ustawa Prawo przewozowe – Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U.2020 r. poz.8 z późn. zm.)

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 – 17 lat,

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18–64 lat, dla kobiet – 18–59 lat,

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn – 65 lat i więcej, dla kobiet – 60 lat i więcej,

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18–44 lat,

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni – 45–64 lat, kobiety – 45–59 lat,

Zintegrowane węzły przesiadkowe – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – węzły różnych środków przewozowych transportu zbiorowego wraz z funkcjami towarzyszącymi (handel i usługi), wyposażone w niezbędną dla podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną,

Zrównoważony transport – idea efektywnej, ekonomicznej i ekologicznej komunikacji.

Związek – Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”,

Wzkm – wozokilometr.



1.4. Konsultacje społeczne

Rozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu konsultacji społecznych.

2. METODOLOGIA TWORZENIA PLANU

Przy opracowywaniu planu transportowego dla Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”, Gmin należących do Związku oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych i z gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy Planu transportowego województwa dolnośląskiego.

Plan transportowy dla Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” jest dokumentem składającym się z:

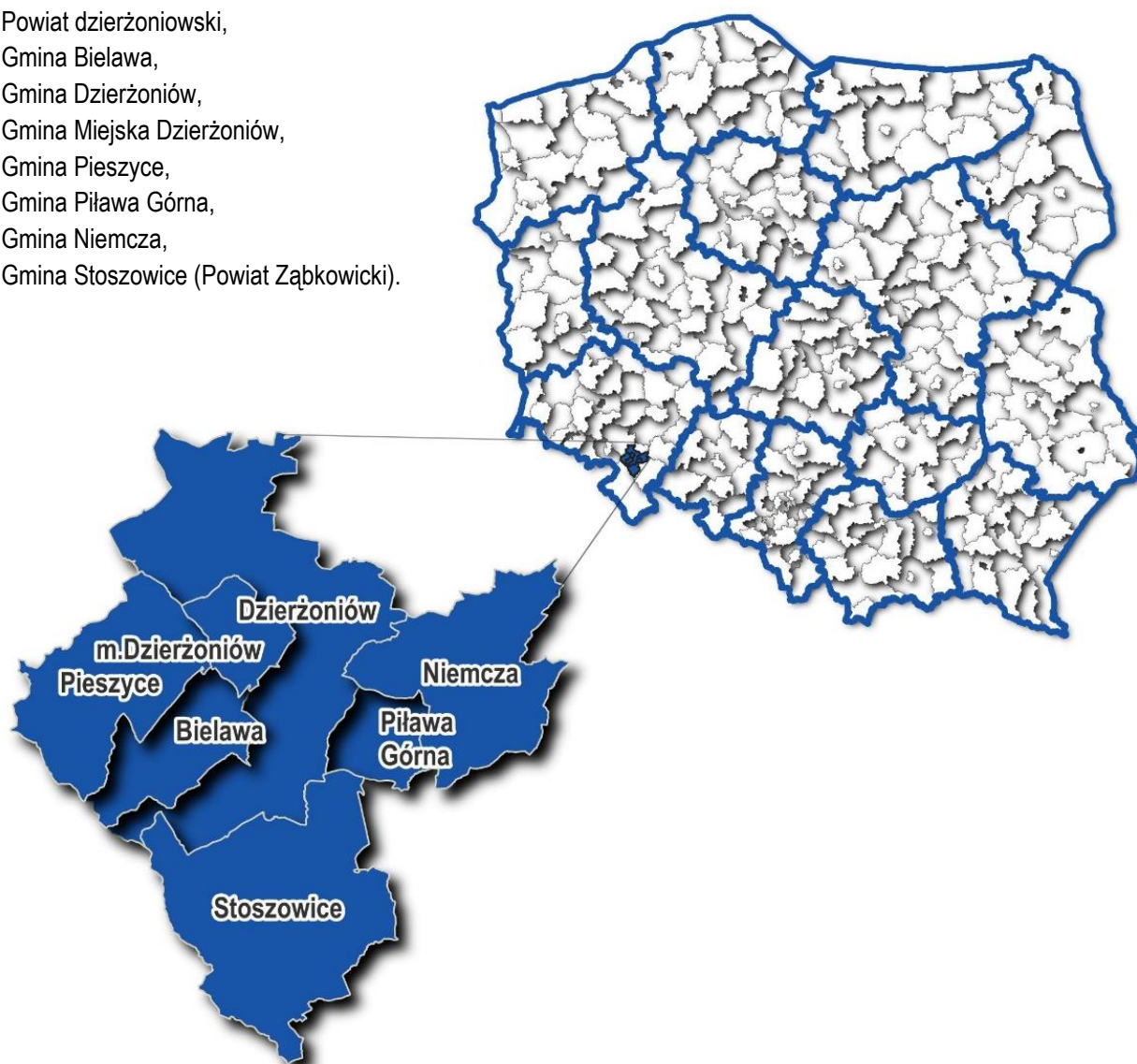
- **części diagnostycznej**, która obejmuje charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu;
- **części planistycznej**, która obejmuje przewidywane finansowanie rozwoju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

3. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO – GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM

3.1. Informacje ogólne o Związku Powiatowo – Gminnym „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”

Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” jest położony we wschodnio-południowej części województwa dolnośląskiego. Siedzibą Związku jest Miasto Bielawa. W jego skład wchodzi:

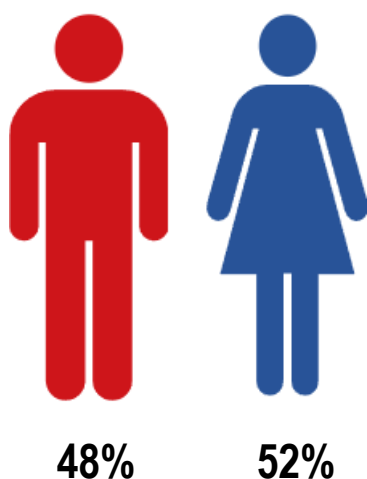
- ❖ Powiat dzierzoniowski,
- ❖ Gmina Bielawa,
- ❖ Gmina Dzierżonów,
- ❖ Gmina Miejska Dzierżonów,
- ❖ Gmina Pieszyce,
- ❖ Gmina Piława Górna,
- ❖ Gmina Niemcza,
- ❖ Gmina Stoszowice (Powiat Ząbkowicki).



Rysunek 1 Położenie Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”
Źródło: opracowanie własne.

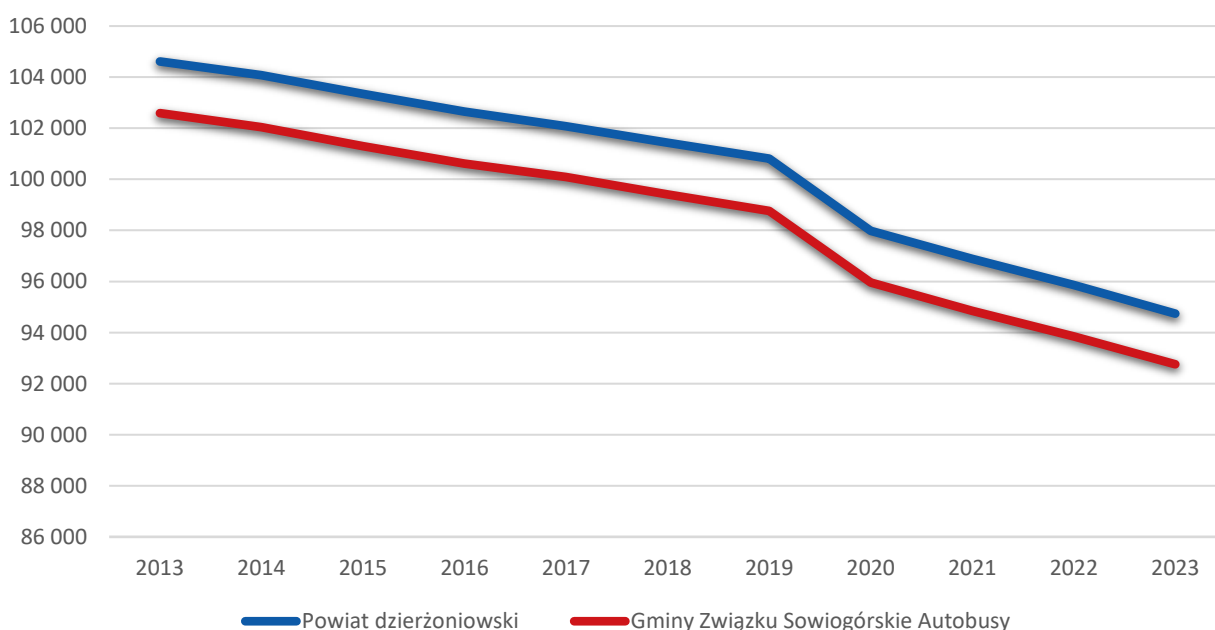
3.2. Demografia

Według Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) na koniec 2023 roku Powiat dzierzoniowski zamieszkiwało 95 255 osób, a gminy należące do Związku 92 757 osób, w tym 52% kobiet.



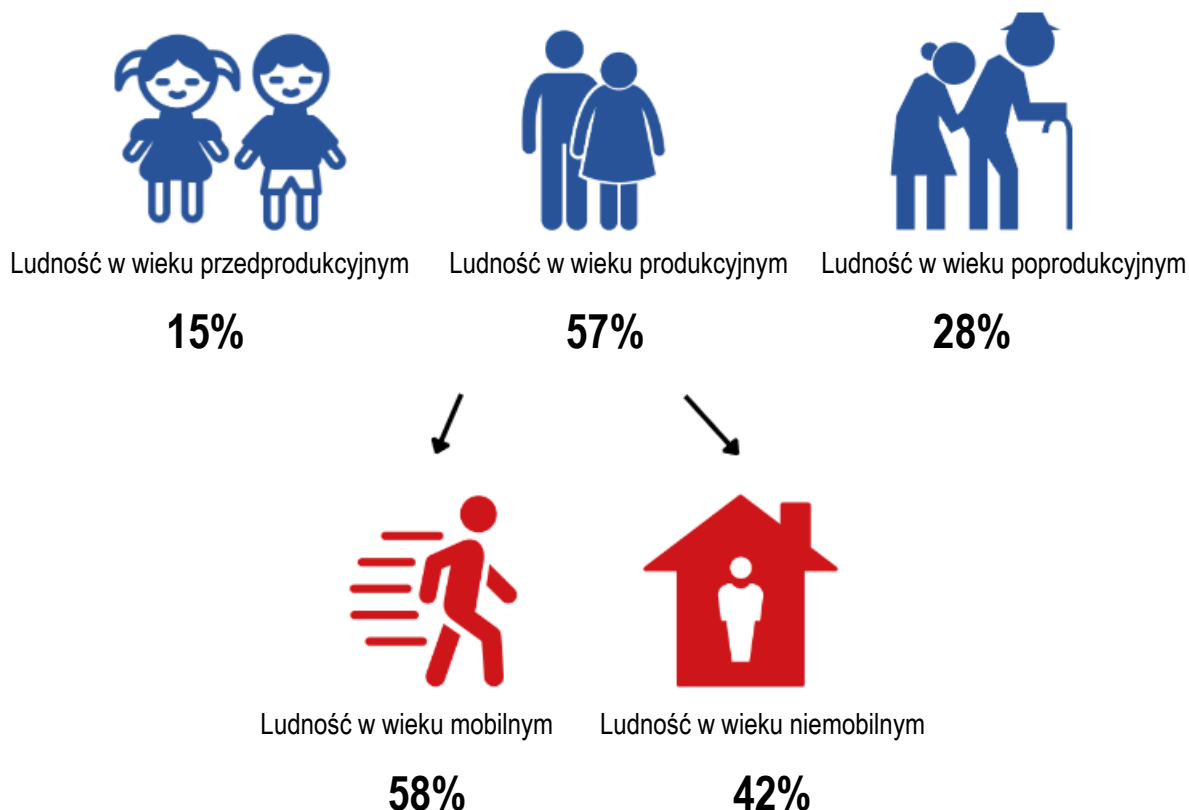
Największą liczbą ludności odznacza się Miasto Dzierżonów z 30 614 mieszkańcami oraz Miasto Bielawa z 28 027 mieszkańcami. Najmniejszą liczbę ludności posiada Gmina Niemcza – 5 021 mieszkańców. Największa gęstość zaludnienia występuje w Mieście Dzierżonów – 1 525,4 os/km², najmniejsza zaś w Gminie Stoszowice – 46,4 os/km².

Spośród licznych a zarazem naturalnych czynników demograficznych, determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego na pierwszym miejscu należy wskazać zachodzące zmiany w liczbie ludności. W ostatnich dziesięciu latach zaobserwowano znaczący spadek liczby ludności w gminach należących do Związku (–9,59 % w stosunku do stanu ludności z 2013 roku).



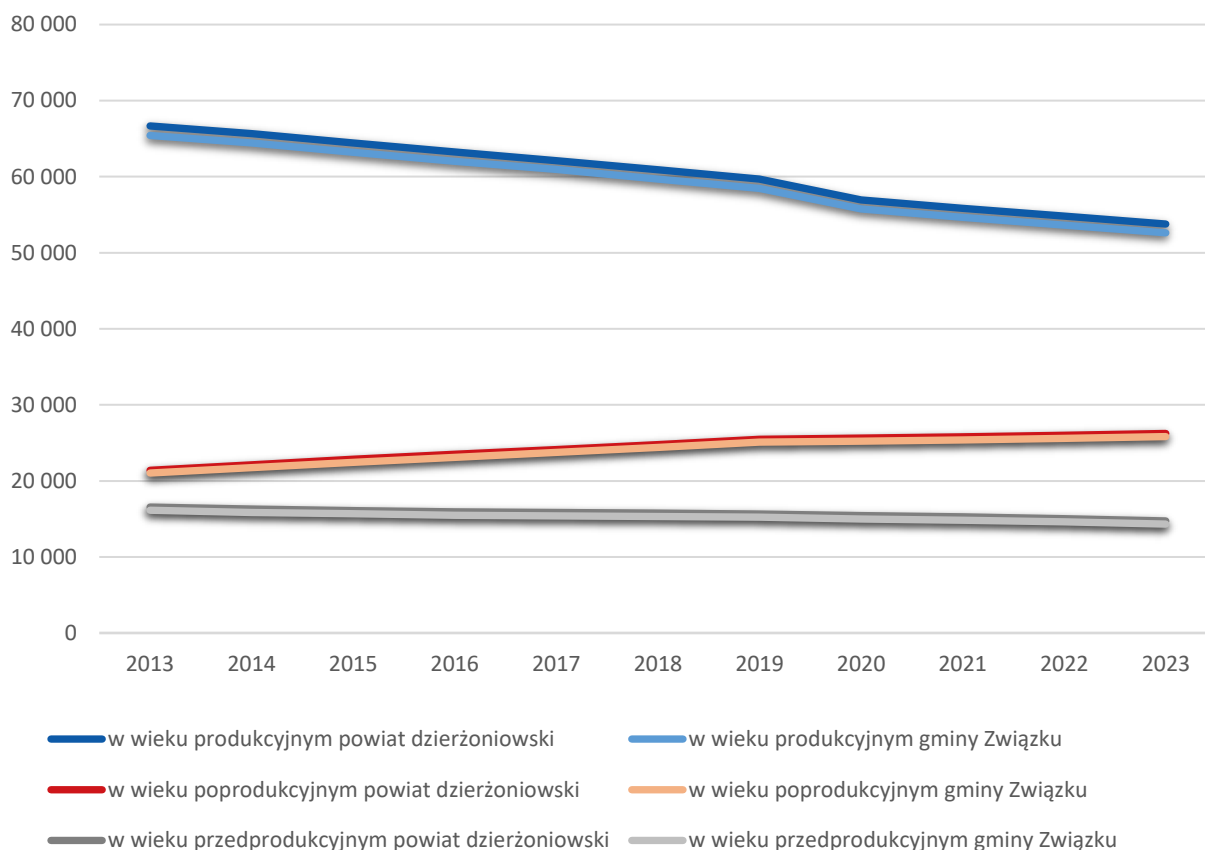
Wykres 1 Zmiany liczby ludności Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” w latach 2013–2023
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Struktura funkcjonalna ludności



Wśród czynników demograficznych, mających istotny wpływ na rozwój transportu publicznego, szczególne znaczenie ma poziom aktywności zawodowej mieszkańców. Analiza struktury ekonomicznej ludności Związku wykazuje dominację osób w wieku produkcyjnym. Na koniec 2023 roku udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 15% w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców, w wieku produkcyjnym 57%, zaś w wieku poprodukcyjnym 28%. Na terenie Związki wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym ma charakter roczny, występuje on przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym. Opisane powyżej zjawisko powoduje wzrost wskaźnika obciążenia

demograficznego, co potencjalnie stanowi zagrożenie dla rozwoju transportu publicznego. W konsekwencji może to doprowadzić do spadku liczby uczniów i osób w wieku mobilnym, co bezpośrednio przełoży się na spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe w kierunku placówek edukacyjnych, przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na realizację przewozów o charakterze fakultatywnym (w kierunku szpitali, ośrodków zdrowia, punktów handlowych, obiektów kulturalno-rozrywkowych).



Wykres 2 Zmiany struktury ludności Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” w latach 2013–2023
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Ruch naturalny i wędrówkowy

Przyrost naturalny ogółem w Powiecie dzierzoniowskim wyniósł w 2023 roku –908 a saldo migracji ogółem –193. Przyrost naturalny w odniesieniu do 1000 ludności wyniósł wówczas –9,53. Dostrzec należy, iż oba ww. współczynniki zachowują niepokojącą tendencję wzrostową, tj. przyrost naturalny ogółem od 2011 r. zmniejszył się z poziomu i tak już wówczas ujemnego o – 461 osób.

Najniższy przyrost naturalny ludności wystąpił w Mieście Dzierżoniów (–314), natomiast najmniej negatywny wynik odnotowano w Gminie Stoszowice (–19).

3.3. Gospodarka

Stopa bezrobocia w Powiecie dzierzoniowskim na koniec 2023 r. wynosiła 5,5%. W ostatnich latach rokrocznie zmniejsza się liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w gminach należących do Związku i w stosunku do 2018 r. spadek ten wynosi 14,0%.

Na terenie Powiatu dzierzoniowskiego według danych GUS w 2023 r. funkcjonowało 12 091 podmiotów gospodarczych, natomiast w gminach należących do związku 12 026 podmiotów.

Tabela 1 Podmioty gospodarcze według wielkości w gminach należących do Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”

Klasa wielkości	0–9	10–49	50–249	250–999	1000 i więcej
Gminy Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”	11 647	320	56	3	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS 2023 r.

4,8% aktywnych zawodowo mieszkańców Powiatu dzierzoniowskiego pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 38,1% w przemyśle i budownictwie, a 40,3% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja).

Na terenie Związku funkcjonuje Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „Invest–Park”. Składa się ona z 3 podstref:

- ❖ Podstrefa Bielawa,

- ❖ Podstrefa Dzierżoniów,
- ❖ Podstrefa Piława Górna,

Podstrefa Bielawa zlokalizowana jest pomiędzy ulicami Dzierżoniowską i Grunwaldzką. Podstrefa Dzierżoniów jest największa z trzech i znajduje się głównie w zachodniej części miasta w pasie przyległym do linii kolejowej.

Do największych zakładów pracy na terenie Związku należą również: TECHNOTEX S.A., oraz Zakłady Mechaniczne Niemcza Sp. z o.o.

3.4. Sfera społeczna

Mieszkańcy Związku Powiatowo-Gminnego Sowiogórskie Autobusy mają dostęp do poniższego zaplecza kulturalno-rozrywkowego:

- ❖ Biblioteki i filie – 20,
- ❖ Kina – 2,
- ❖ Muzea – 3,
- ❖ Kluby sportowe – 46,
- ❖ Domy i ośrodki kultury – 6.

Na obszarze Związku funkcjonuje wiele placówek oświaty zarówno publicznych jak i niepublicznych takich jak: żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe oraz szkoły

podstawowe specjalne, szkoły ponadpodstawowe, szkoły policealne, czy szkoły wyższe.

Wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym niesie ze sobą konieczność długoterminowego planowania opieki zdrowia. Szpitale, przychodnie i inne placówki zdrowotne ogrywają kluczową rolę w obsłudze mieszkańców. Placówki ochrony zdrowia będą stanowiły co raz częstsze cele podróży. Głównym dostawcą usług zdrowotnych dla mieszkańców Związku jest Szpital Powiatowy w Dzierżoniowie. Mieszkańcy mogą skorzystać także z innych placówek medycznych na podstawie umów NFZ lub prywatnie.

3.5. Informacje ogólne o gminach wchodzących w skład Związku Powiatowo – Gminnym „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”

❖ Powiat dzierżoniowski



Siedzibą Powiatu dzierżoniowskiego jest Miasto Dzierżoniów. Graniczy z powiatami: wrocławskim, świdnickim, wałbrzyskim, ząbkowickim, strzelińskim oraz kłodzkim.

W skład Powiatu wchodzi:

- gminy miejskie: Bielawa, Dzierżoniów, Piława Górna
- gminy miejsko-wiejskie: Niemcza, Pieszyce
- gminy wiejskie: Dzierżoniów, Łagiewniki
- miasta: Bielawa, Dzierżoniów, Pieszyce, Piława Górna, Niemcza.

Powierzchnia: 198,0 km²

Liczba ludności: 94 740 osób

Gęstość zaludnienia: 478,5 os/km²

❖ Gmina Bielawa



Gmina Bielawa to gmina miejska położona w centrum województwa dolnośląskiego, w południowo-zachodniej części Powiatu dzierżoniowskiego na Podgórzu Sudeckim u podnóża Gór Sowich.

Terytorium Bielawy rozciąga się na długości 12 kilometrów wzdłuż potoku Bielawica. Miasto graniczy od strony wschodniej z Gminą Dzierżoniów i Gminą Miejską Dzierżoniów, od strony zachodniej z Gminą Pieszyce oraz od południa z Gminą Nowa Ruda (Powiat Kłodzki). Część gminy wchodzi w skład Podstrefy Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Powierzchnia: 36,21 km²

Liczba ludności: 28 027 osób

Gęstość zaludnienia: 774,0 os/km²

❖ Gmina Miejska Dzierżoniów



Gmina Miejska Dzierżoniów (dalej jako Miasto Dzierżoniów) to Miasto położone w województwie dolnośląskim w Kotlinie Dzierżoniowskiej nad rzeką Piławą. Miasto Dzierżoniów jest siedzibą władz Powiatu dzierżoniowskiego.

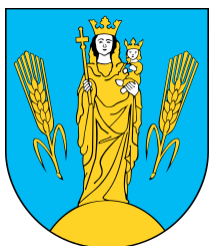
Gmina graniczy z trzema innymi gminami: z Gminą Bielawa od południa, z Gminą Dzierżoniów od północy i wschodu oraz Gminą Pieszycy od zachodu. Na terenie Dzierżoniowa znajduje się podstrefa Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-Park.

Powierzchnia: 20,07 km²

Liczba ludności: 30 614 osób

Gęstość zaludnienia: 1 525,4 os/km²

❖ Gmina Dzierżoniów



Gmina Dzierżoniów leży w centralnej części Powiatu dzierżoniowskiego na terenie Przedgórze Sudeckiego w malowniczej kotlinie pomiędzy Masywem Ślęży, Wzgórzami Kielczyńskimi i Górą Sowimi. Od wschodu graniczy z gminami:

Łagiewniki, Niemcza i Piława Górna, od zachodu z Gminą Miejską Dzierżoniów oraz Gminą Pieszycy i Gminą Bielawa. Od północy sąsiaduje z Gminą Miejską Świdnica, a od południa z Gminą Marcinowice.

Powierzchnia: 142,05 km²

Liczba ludności: 9 152 osób

Gęstość zaludnienia: 64,9 os/km²

❖ Gmina Niemcza



Gmina Niemcza to gmina miejsko-wiejska położona w województwie dolnośląskim w południowo-wschodniej części powiatu dzierżoniowskiego. Sąsiaduje z gminami Powiatu strzeleckiego: Kondratowice; Powiatu ząbkowickiego:

Ząbkowice Śląskie i Ciepłowody oraz Powiatu dzierżoniowskiego: Łagiewniki, Dzierżoniów i Piława Górna. Położona jest na wyniesionej ponad dolinę rzeczny skalnej ostrodze płaskowyżu należącego do Wzgórz Gumińskich.

Powierzchnia: 69,9 km²

Liczba ludności: 5 021 osób

Gęstość zaludnienia: 71,83 os/km²

❖ Gmina Piława Górna



Gmina Piława Górna jest gminą miejską położoną w województwie dolnośląskim w Powiecie dzierżoniowskim we wschodniej części Kotliny Dzierżoniowskiej na styku ze Wzgórzami Niemczańskimi. Od

północy i południa graniczy z Gminą Niemcza, od zachodu z Gminą Dzierżoniów, od północy z Powiatem Ząbkowickim, w tym z gminami: Stoszowice i Ząbkowice Śląskie.

Powierzchnia: 20,93 km²

Liczba ludności: 5 904 osób

Gęstość zaludnienia: 282,1 os/km²

❖ Gmina Pieszycy



Gmina Pieszycy to gmina miejska położona w Powiecie dzierżoniowskim u podnóża Gór Sowich w Kotlinie Dzierżoniowskiej. Jego terytorium ma charakter łańcuchowy i ciągnie się wzdłuż

Potoku Pieszyckiego. Sąsiaduje od wschodu z gminami: Bielawa, Dzierżoniów; od północy z Gminą Świdnica, od południa z Gminą Nowa Ruda i od zachodu z Gminą Walim. Większa część gminy wchodzi w skład Parku Krajobrazowego Gór Sowich.

Powierzchnia: 64,64 km²

Liczba ludności: 8 904 osób

Gęstość zaludnienia: 137,7 os/km²

❖ Gmina Stoszowice



Gmina Stoszowice to gmina wiejska usytuowana

w województwie dolnośląskim w północno-zachodniej części Powiatu ząbkowickiego. Od północy otoczona jest Wzgórzami Bielawskimi, a od południa Masywem Grochowej. Sąsiaduje z gminami: Bardo, Dzierżoniów, Kłodzko, Nowa Ruda, Piława Górna i Ząbkowice Śląskie.

Powierzchnia: 109,82 km²

Liczba ludności: 5 135 osób

Gęstość zaludnienia: 46,4 os/km²

4. ISTNIEJĄCA SIĘĆ KOMUNIKACYJNA

4.1. Regionalny transport drogowy

Poza szczegółowo opisanymi w dalszej części niniejszego planu transportowego powiatowo - gminnymi przewozami pasażerskimi dostępnymi na obszarze objętym opracowaniem, dostępne są także:

- ❖ gminne przewozy pasażerskie (Gmina Niemcza),
- ❖ powiatowe przewozy pasażerskie,
- ❖ wojewódzkie przewozy pasażerskie,
- ❖ międzywojewódzkie przewozy pasażerskie.

Przewozy w komunikacji ponadlokalnej zapewniane są głównie przez przewoźników, których siedziba znajduje się poza obszarem objętym niniejszym planem transportowym. Zapewniają oni połączenia m.in. do: Łagiewnik, Wrocławia, Świdnicy, Gorzowa Wlkp., Wałbrzycha, Świebodzic, Strzegomia, Legnicy, Lubina, Nowej Soli, Zielonej Góry, Legnicy czy miejscowości nadmorskich.

4.2. Transport lotniczy

Najbliższe lotnisko zlokalizowane jest we Wrocławiu. Port Lotniczy Wrocław-Strachowice obsługuje rejsy wewnątrzkrajowe i międzynarodowe.

4.3. Transport kolejowy

Przez obszar objęty niniejszym planem transportowym przebiegają linie kolejowe:

- ❖ linia kolejowa nr 137 tzw. Podsudecka Magistrala Kolejowa: Katowice – Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Ząbkowice Śląskie – Piława Górna – Dzierżonów – Świdnica – Jaworzyna Śląska – Strzegom – Jawor – Legnica,
- ❖ nieczynna na stałe linia kolejowa nr 304 Brzeg – Strzelin – Łagiewniki Dzierżonowskie,
- ❖ linia kolejowa nr 310 Kobierzyce – Łagiewniki Dzierżonowskie – Piława Górna,
- ❖ linia kolejowa nr 327 Bielawa – Srebrna Góra
- ❖ linia kolejowa nr 341 Dzierżonów – Bielawa.

Linia kolejowa nr 137 jest obsługiwana przez przewoźnika PKP Intercity S.A. (TLK) na relacji bezpośredniej Kraków – Jelenia Góra. Linia obsługiwana jest również przez przewoźnika regionalnego – Koleje

Dolnośląskie na relacji Kamieniec Ząbkowicki – Legnica, Kudowa Zdrój – Legnica, Kłodzko – Legnica.

Linia kolejowa nr 310 obecnie jest nieczynna. Planowane jest uruchomienie odcinka od Piławy Górnej do Łagiewnik na przełomie roku 2024/2025, a cała linia ma zostać otwarta na początku 2026 roku.

Obecnie linia kolejowa nr 327 jest nieczynna, jednak planowe jest jej przywrócenie do ruchu pasażerskiego, co jest planowane na 2025 rok. Planowane jest również odtworzenie niektórych przystanków na trasie, w tym Grodziszczce, Srebrna Góra, Ostroszowice, Jemna, Bielawa Nowa oraz utworzenie jednego nowego: Bielawa Camping Sudety.

Linia kolejowa 341 została otwarta w 2019 roku. Na linii kursują pociągi Kolei Dolnośląskich w relacji Wrocław Główny – Bielawa Zachodnia, oraz Legnica – Bielawa Zachodnia.



Rysunek 2 Sieć połączeń kolejowych przebiegających przez obszar objęty planem
Źródło: opracowanie własne.

4.4. Publiczny transport zbiorowy, którego organizatorem jest Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”

Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie w ramach 20 linii komunikacyjnych. Operatorem jest konsorcjum spółek transportowych KŁOSOK Sp. z o.o. oraz A 21 Sp. z o.o.

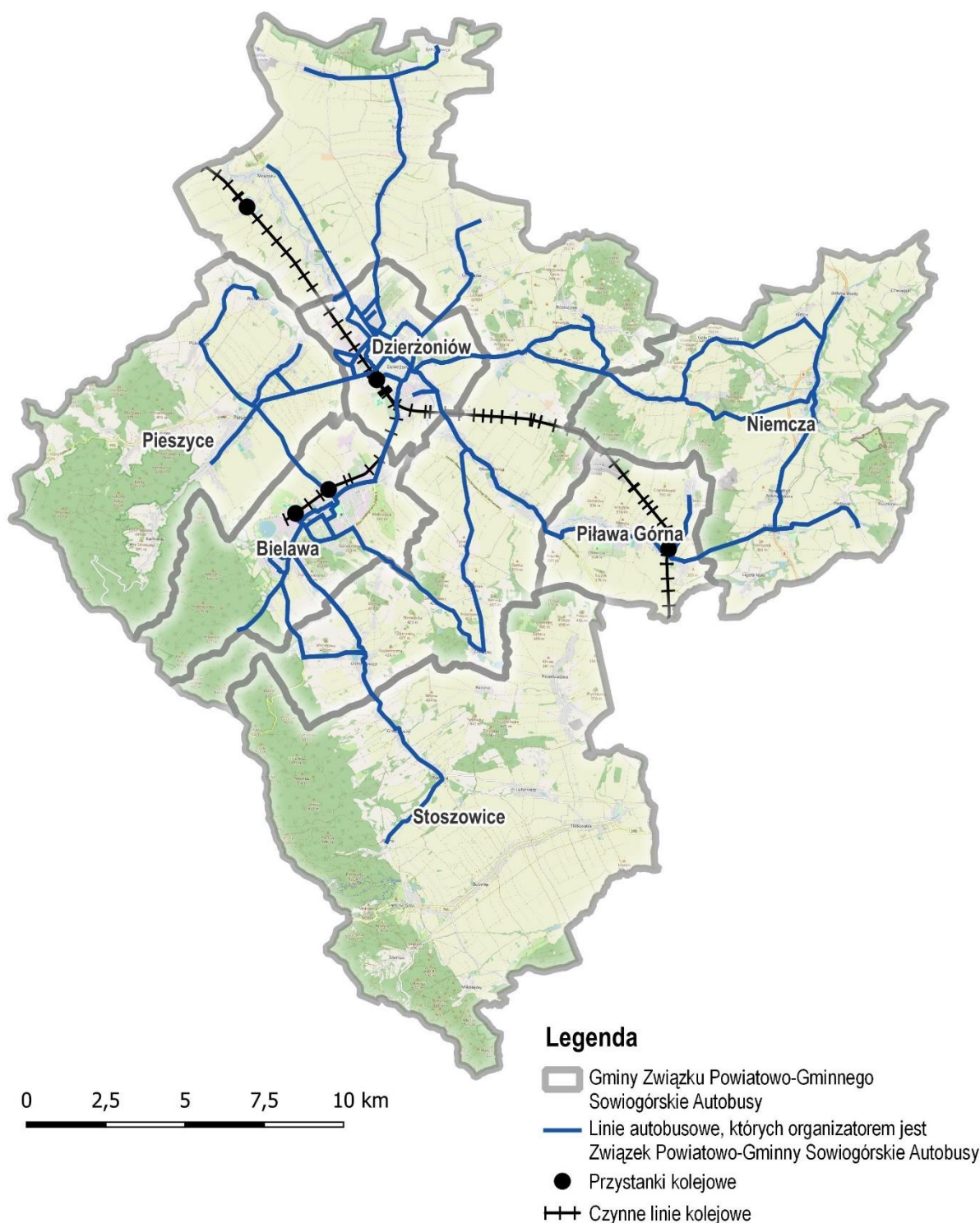
Tabela 2 Linie komunikacyjne na terenie Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”

Nr linii	Trasa
A	DZIERŻONIÓW Wybrane kursy obsługują Strefę Ekonomiczną w Dzierżoniowie.
	DZIERŻONIÓW Wybrane kursy obsługują Grodziszczce. Wybrane kursy obsługują Ostroszowice. Wybrane kursy obsługują Jodłownik. Wybrane kursy obsługują Owiesno. Wybrane kursy obsługują Kietlice. Wybrane kursy obsługują Piławę Dolną. Wybrane kursy obsługują Roztocznik. Wybrane kursy obsługują Byszów. Wybrane kursy obsługują Dobrocin. Wybrane kursy obsługują Uciechów. Wybrane kursy obsługują Włóki. Wybrane kursy obsługują Tuszyn. Wybrane kursy obsługują Kielczyn. Wybrane kursy obsługują Jędrzejowice. Wybrane kursy obsługują Nowiznę. Wybrane kursy obsługują Mościsko Wybrane kursy obsługują Bielawę
B	DZIERŻONIÓW wybrane kursy z wjazdem do strefy przemysłowej (ul. Strefowa). Wybrane kursy obsługują stację PKP Dzierżoniów. Wybrane kursy obsługują Strefę Ekonomiczną w Dzierżoniowie.
1	BIELAWA – DZIERŻONIÓW Wybrane kursy obsługują stację PKP Bielawa Zachodnia.

	Wybrane kursy obsługują stację PKP Dzierżoniów. Wybrane kursy obsługują Jodłownik. Wybrane kursy obsługują również Park Handlowy w Bielawie.
2	BIELAWA – DZIERŻONIÓW Wybrane kursy obsługują stację PKP Bielawa Zachodnia. Wybrane kursy obsługują stację PKP Dzierżoniów. Wybrane kursy obsługują Strefę Ekonomiczną w Dzierżoniowie. Wybrane kursy obsługują również Park Handlowy w Bielawie.
3	BIELAWA – DZIERŻONIÓW Wybrane kursy obsługują stację PKP Bielawa Zachodnia. Wybrane kursy obsługują stację PKP Dzierżoniów. Wybrane kursy obsługują Strefę Ekonomiczną w Dzierżoniowie. Wybrane kursy obsługują również Park Handlowy w Bielawie.
5	JODŁOWNIK– DZIERŻONIÓW Wybrane kursy obsługują stację PKP Dzierżoniów.
6	JEMNA – RUDNICA – GRUDZISZCZE – OSTROSZOWICE– BIELAWA – DZIERŻONIÓW Wybrane kursy obsługują stację PKP Bielawa Zachodnia. Wybrane kursy obsługują stację PKP Dzierżoniów. Wybrane kursy obsługują Jodłownik i Ostroszowice Fabrykę Mebli.
15	KAMIONKI – PIESZYCE – DZIERŻONIÓW Wybrane kursy obsługują stację PKP Dzierżoniów. Wybrane kursy obsługują Strefę Ekonomiczną w Dzierżoniowie.
21	ROŚCISZÓW – PIESZYCE – DZIERŻONIÓW Wybrane kursy obsługują stację PKP Dzierżoniów. Wybrane kursy obsługują Strefę Ekonomiczną w Dzierżoniowie.
22	BRATOSZÓW – PISKRZÓW – PIESZYCE – DZIERŻONIÓW Wybrane kursy obsługują stację PKP Dzierżoniów. Wybrane kursy obsługują Strefę Ekonomiczną w Dzierżoniowie.
30	PODLESIE - PRZERZECZYN ZDRÓJ - PIŁAWA GÓRNA - PIŁAWA DOLNA – DZIERŻONIÓW DWORZEC PKP Wybrane kursy obsługują Kośmin
31 31 bis	DZIERŻONIÓW DWORZEC PKP – PIŁAWA DOLNA – PIŁAWA GÓRNA – PIŁAWA GÓRNA DWORZEC PKP Wybrane kursy obsługują Kośmin

35	DZIERŻONIÓW DWORZEC PKP – PIŁAWA DOLNA – PIŁAWA GÓRNA– PIŁAWA GÓRNA DWORZEC PKP – KOŚMIN Wybrane kursy obsługują Strefę Ekonomiczną w Dzierżoniowie.
36	DZIERŻONIÓW DWORZEC PKP – PIŁAWA DOLNA:– PIŁAWA GÓRNA – PIŁAWA GÓRNA DWORZEC PKP – PRZERZECZYN–ZDRÓJ– NIEMCZA Wybrane kursy obsługują Strefę Ekonomiczną w Dzierżoniowie. Wybrane kursy obsługują Kośmin.
45	DZIERŻONIÓW DWORZEC PKP– DOBROCIN – ROZTOCZNIK – BYSZÓW – GILÓW – NIEMCZA Wybrane kursy obsługują Strefę Ekonomiczną w Dzierżoniowie. Wybrane kursy obsługują Nową Wieś Niemczańską. Wybrane kursy obsługują Przerzeczyn Zdrój. Wybrane kursy obsługują Podlesie.
46	DZIERŻONIÓW DWORZEC PKP – DOBROCIN – ROZTOCZNIK – BYSZÓW – GILÓW – GOLA DZIERŻONIOWSKA – KIETLIN – WILKÓW WIELKI – NIEMCZA Wybrane kursy obsługują Strefę Ekonomiczną w Dzierżoniowie
49	DZIERŻONIÓW DWORZEC PKP – DOBROCIN – ROZTOCZNIK – BYSZÓW – GILÓW – NIEMCZA – WILKÓW WIELKI – KIETLIN
60	BIELAWA – PIESZYCE Wybrane kursy obsługują stację PKP Bielawa Zachodnia. Wybrane kursy obsługują również Park Handlowy w Bielawie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie aktualnych rozkładów jazdy z dnia 04.09.2023.



Rysunek 3 Linie komunikacyjne składające się na obecną sieć połączeń autobusowych, których organizatorem jest Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”

Źródło: opracowanie własne na podstawie aktualnych rozkładów jazdy z dnia 04.09.2023.

4.5. Zasady konstruowania rozkładów jazdy

Rozkłady jazdy komunikacji powiatowo – gminnej, której organizatorem jest Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” różnią się w zależności od rodzaju dni tygodnia (dzień roboczy, sobota, niedziela) oraz w zależności od faktu, czy dzień jest dniem nauki szkolnej czy dniem wolnym od nauki szkolnej.

Tabela 3 Dni kursowania autobusów na poszczególnych liniach komunikacyjnych

Linia	Dni nauki szkolnej	Robocze nie-szkolne	Soboty	Niedziele i Święta
A	✓	✓	✓	
A.	✓			
B	✓	✓	✓	
1	✓	✓	✓	✓
2	✓	✓	✓	✓
3	✓	✓	✓	✓
5	✓	✓		
6	✓	✓	✓	✓
15	✓	✓	✓	✓
21	✓	✓	✓	✓
22	✓	✓	✓	
30	✓	✓	✓	✓
31	✓	✓	✓	✓
31 bis	✓			
35	✓	✓	✓	✓
36	✓	✓	✓	✓
45	✓	✓	✓	✓
46	✓	✓	✓	✓
49	✓	✓		
60	✓	✓	✓	✓

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”

4.6. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich

Na obszarze gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” przewozy pasażerskie realizowane są przez operatora konsorcjum spółek transportowych KŁOSOK Sp. z o.o.

oraz A 21 Sp. z o.o., który posiada własny tabor. Wszystkie pojazdy wykorzystywane do wykonywania zadań przewozowych są autobusami niskopodłogowymi co sprzyja obsłudze osób niepełnosprawnych.

Tabela 4 Wykaz taboru należącego do operatora publicznego transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”

Lp.	Marka	Model	Rok produkcji	Norma EURO	Rodzaj napędu	Miejsca
1	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
2	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
3	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
4	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
5	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
6	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
7	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
8	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
9	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
10	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
11	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
12	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
13	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
14	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
15	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
16	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
17	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
18	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
19	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
20	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
21	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
22	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
23	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
24	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
25	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
26	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
27	SOR	NB	2017	EURO 6	ON	97
28	SOR	NB	2016	EURO 6	ON	97
29	SOR	BN	2016	EURO 6	ON	92
30	SOR	BN	2016	EURO 6	ON	92
31	SOR	NB	2016	EURO 6	ON	92
32	SOR	NB	2015	EURO 6	ON	88
33	SOR	NB	2015	EURO 6	ON	88
34	SOR	NB	2015	EURO 6	ON	88

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”.

4.7. Podaż usług przewozowych w zależności od typu dnia tygodnia

Podaż usług przewozowych wyrażona jako liczba zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez Związek Powiatowo – Gminny

„SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” różni się w poszczególnych typach dni tygodnia. W latach 2021 – 2023 planowana liczba wozokilometrów kształtowała się następująco.

Tabela 5 Planowa liczba wozokilometrów w latach 2021–2023

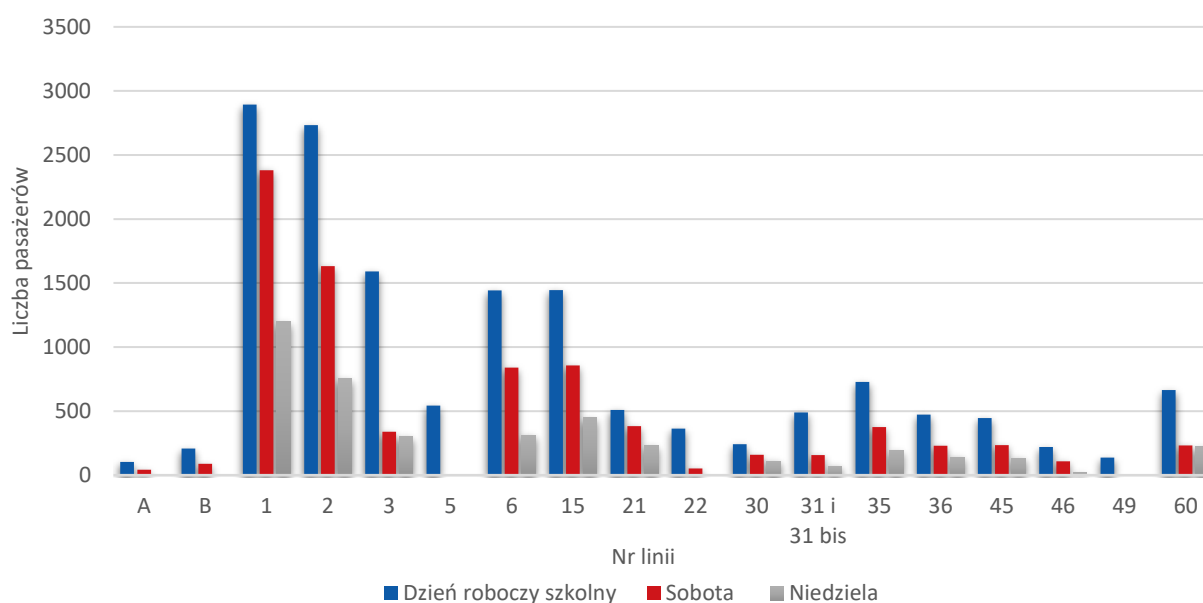
Rok	Wozokilometry			
	Dni nauki szkolnej	Robocze nie-szkolne	Soboty	Niedziele i Święta
2021	1 521 261,082	499 778,295	250 335,950	215 213,246
2022	1 528 917,700	505 932,245	260 399,620	215 490,796
2023	1 545 446,540	483 282,140	255 391,935	226 088,704

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”.

4.8. Popyt na usługi przewozowe

W 2022 roku Gmina Bielawa jako ówczesny organizator przewozów przeprowadziła kompleksowe badania rynku transportu publicznego podczas których określony został popyt na poszczególne linie komunikacyjne. Badania te

pozwołyły na określenie „popularności” poszczególnych tras. Poniższy wykres prezentuje szczegółową charakterystykę popytu na usługi transportu zbiorowego na terenie objętym niniejszym planem transportowym



Wykres 3 Liczba przewiezionych pasażerów przez autobusy kursujące na poszczególnych liniach komunikacyjnych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania pt. „Kompleksowe badania marketingowe wielkości popytu w autobusach komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Bielawa”.

Tabela 6 Liczba przewiezionych pasażerów przez autobusy kursujące na poszczególnych liniach komunikacyjnych

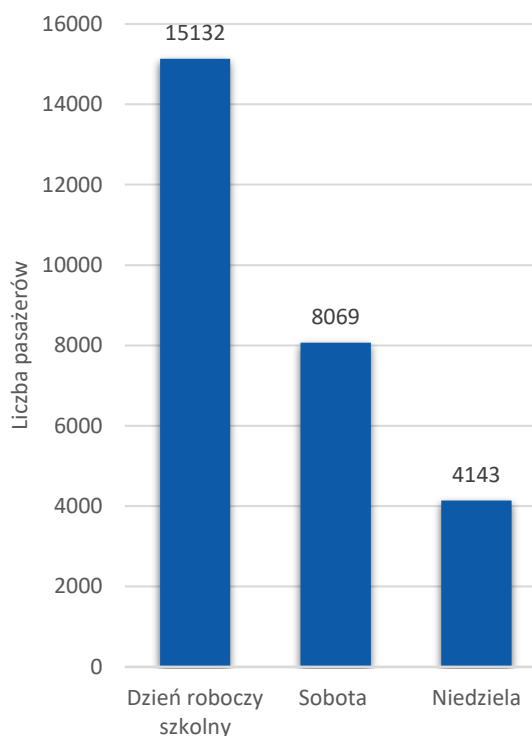
Nr linii	Liczba przywiezionych pasażerów		
	Dzień roboczy szkolny	Sobota	Niedziela
A	104	44	0
B	209	88	0
1	2893	2380	1198
2	2732	1632	753
3	1592	339	303
5	544	0	0
6	1442	839	314
15	1445	856	450
21	510	384	230
22	363	53	0
30	242	160	110
31 i 31 bis	490	156	72
35	729	376	194
36	472	230	142
45	446	235	133
46	221	108	21
49	138	0	0
60	664	233	223

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania pt. „Kompleksowe badania marketingowe wielkości popytu w autobusach komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Bielawa”.

Spośród wszystkich linii komunikacyjnych uruchamianych w ramach międzygminnych przewozów pasażerskich na obszarze, na którym organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”, najpopularniejszymi liniami komunikacyjnymi w każdym z dni tygodnia są: linia nr 1 i linia nr 2.

Pasażerów korzystających z usług komunikacji zbiorowej w dniu szkolnym było 15 132, w sobotę – 8 069. Stanowi to 53,32% pasażerów odbywających swe podróże w dniu nauki szkolnej. W niedzielę z komunikacji zbiorowej

korzystało 4 143 osób, co stanowi 27,38% pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej w dniu roboczym i jednocześnie 51,34% pasażerów realizujących podróże w sobotę.

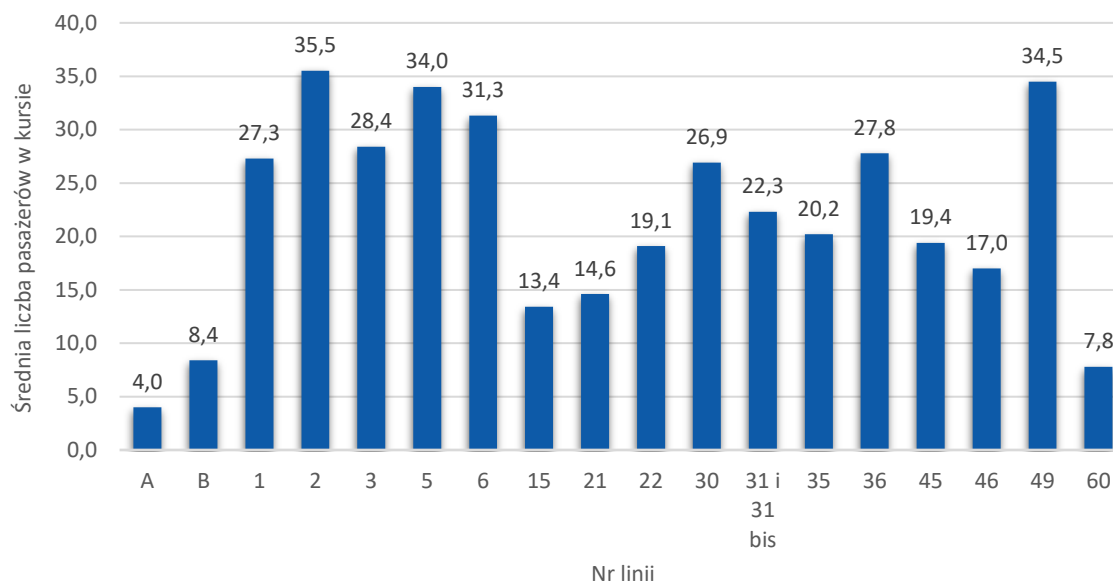


Wykres 4 Liczba pasażerów w poszczególnych typach dni

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania pt. „Kompleksowe badania marketingowe wielkości popytu w autobusach komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Bielawa”.

Obszarem analiz wcześniej wspomnianych badań rynku transportu publicznego było ponadto napelnienie każdego ze zrealizowanych kursów. Najwięcej pasażerów na pojedynczym kursie w dniu roboczym odnotowano w autobusach jeżdżących na liniach 2, 49 i 5. W sobotę 6, 36 i 3, natomiast w niedzielę 2, 3 i 1. Średnie napelnienia autobusów kursujących na poszczególnych liniach komunikacyjnych zawierają poniższe wykresy (kolejno: w dni nauki szkolnej, w soboty i w niedziele).

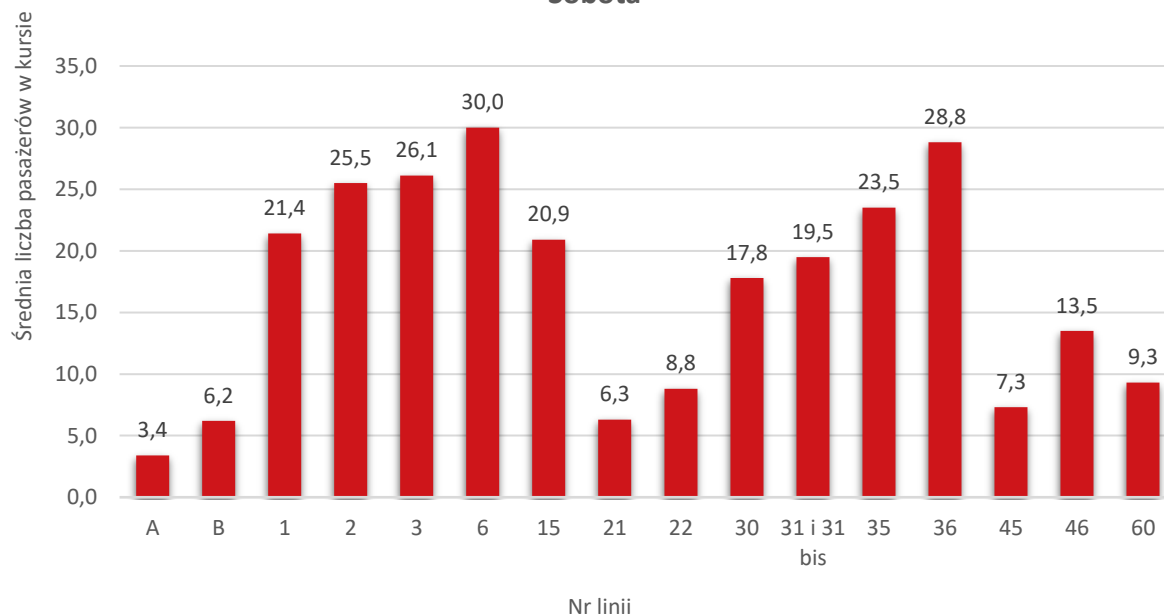
Dzień roboczy



Wykres 5 Średnia liczba pasażerów przewożonych jednym kursem w dzień roboczy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania pt. „Kompleksowe badania marketingowe wielkości popytu w autobusach komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Bielawa”.

Sobota



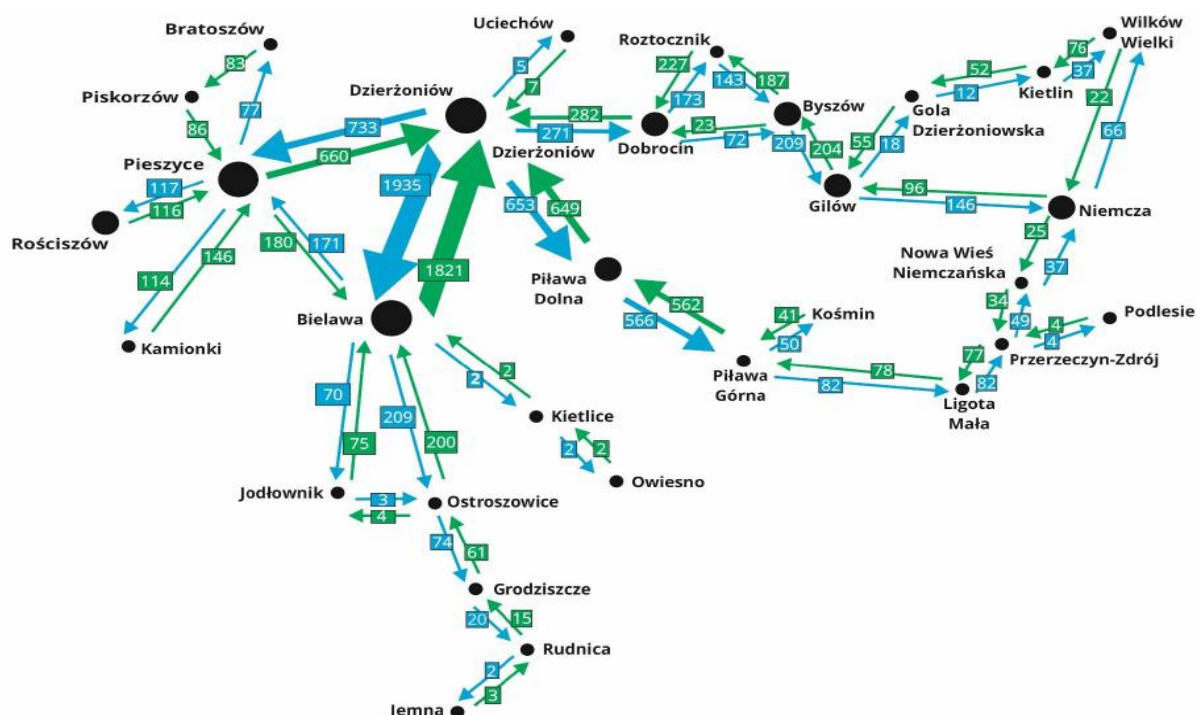
Wykres 6 Średnia liczba pasażerów przewożonych jednym kursem w sobotę

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania pt. „Kompleksowe badania marketingowe wielkości popytu w autobusach komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Bielawa”.

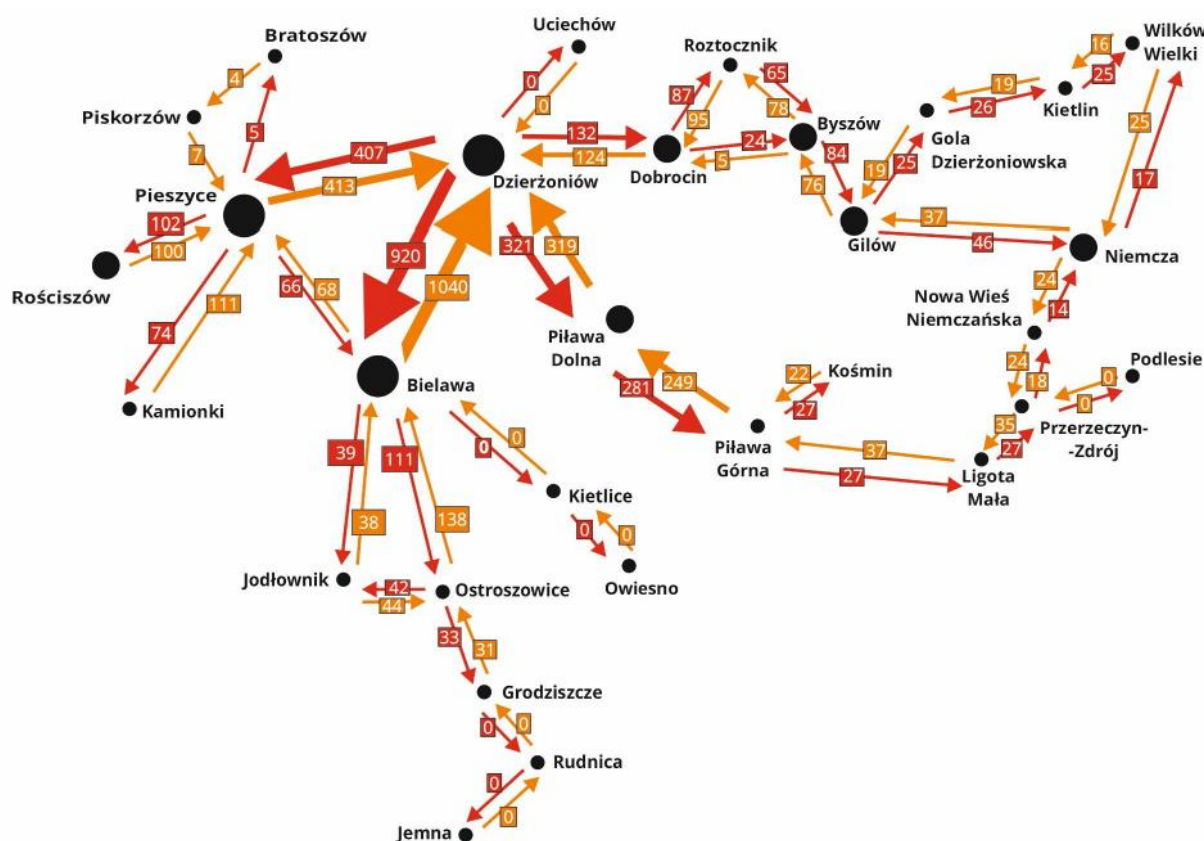
Nr linii	Średnia liczba pasażerów w kursie
1	19,3
2	23,5
3	20,2
6	17,4
15	17,3
21	4,3
30	18,3
31 i 31 bis	12,0
35	13,9
36	17,8
45	5,1
46	6,2
60	8,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania pt. „Kompleksowe badania marketingowe wielkości popytu w autobusach komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Bielawa”.

Dzierżoniów – Piława Dolna – Piława Górna. Zostały one zaprezentowane w sposób graficzny na poniższych rysunkach.

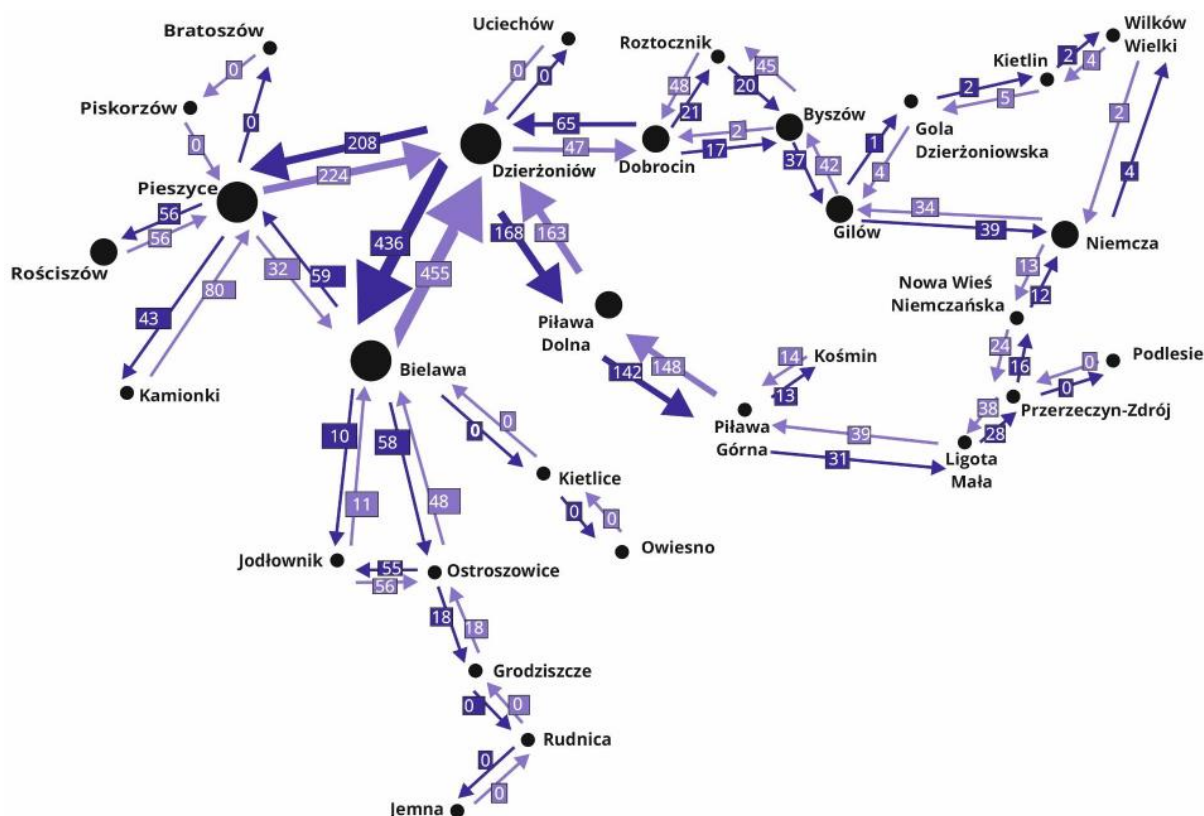


Źródło: „Kompleksowe badania marketingowe wielkości popytu w autobusach komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Bielawa”.



Rysunek 5 Potoki pasażerskie występujące w sobotę między poszczególnymi miejscowościami

Źródło: „Kompleksowe badania marketingowe wielkości popytu w autobusach komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Bielawa”.



Rysunek 6 Potoki pasażerskie występujące w niedzielę między poszczególnymi miejscowościami

Źródło: „Kompleksowe badania marketingowe wielkości popytu w autobusach komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Bielawa”.

5. DETERMINANTY ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM

5.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Plan Zagospodarowania Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 czerwca 2020 r. wskazuje Miasto Dzierżoniów jako ośrodek lokalny I stopnia. Wskazuje również na Miasto Bielawa do realizacja polityki zapisanej w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, która jest kierowana do miast średnich, jako miast wymagających jeszcze większej troski, aby ich pozycja w systemie osadniczym i społeczno-gospodarczym nie ulegała dalszemu pogorszeniu, grożąc marginalizacją i zjawiskami kryzysowymi. Ponadto gminy: Bielawa, Pieszyce, Piława Górna, Dzierżoniów, Niemcza, Dzierżoniów, Stoszowice, wskazane są m.in. jako gminy w granicach przygranicznego obszaru funkcjonalnego oraz gminy w granicach obszaru funkcjonalnego cennego przyrodniczo i gminy w granicach Sudeckiego Obszaru Funkcjonalnego. Niniejszy dokument jako strategiczny cel nr 4 wskazuje dobrą transportową i sprawne systemy infrastruktury transportowej, a wśród kierunków działań Plan Zagospodarowania Województwa Dolnośląskiego wymienia m.in. takie jak:

- ❖ Zapobieganie peryferyzacji ośrodków względem głównych zespołów miejskich poprzez multimodalny zrównoważony rozwój transportu, w tym: rewitalizacja nieczynnych linii kolejowych: Bielawa Zachodnia – Srebrna Góra.
- ❖ Budowa obwodnicy Bielawy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 384.

- ❖ Budowa obwodnicy Dzierżoniowa – etapami.
- ❖ Budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku Wrocław (Magnice) – Kłodzko.
- ❖ Prace przygotowawcze: prace na linii kolejowej nr 137 Kędzierzyn Koźle – Kamieniec Ząbkowicki – Legnica wraz z elektryfikacją.
- ❖ Rewitalizacja linii kolejowej nr 137 na odcinku Legnica – Dzierżoniów.
- ❖ Zwiększenie przepustowości wybranych linii kolejowych poprzez optymalizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym i układów stacyjnych: prace na linii nr 137 wraz z odbudową mijanki na szlaku Jawor – Legnica.

Największą lesistością charakteryzuje się Gmina Pieszyce (41% powierzchni) oraz Gmina Stoszowice (33% powierzchni), najmniejszą zaś Miasto oraz Gmina Dzierżoniów.

Miasto Dzierżoniów oraz Gmina Piława Górna są niemal w całości pokryte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Najsłabiej natomiast wypada Gmina Niemcza, która jedynie w 12% jest pokryta miejscowymi planami oraz Gmina Stoszowice 9%. Łącznie obszar Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” jest pokryty w 50% miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. (GUS,2022).

5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

Na kształt i założenia przyjęte w niniejszym Planie transportowym wpływ mają opracowane krajowe, wojewódzkie i lokalne dokumenty planistyczne i strategiczne, które zawierają informacje na temat uwarunkowań publicznego transportu publicznego na obszarze objętym Planem transportowym oraz kierunki jego rozwoju. Przyjęty w niniejszym Planie transportowym cel główny jest zatem zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski oraz województwa dolnośląskiego.

Polityka transportowa Unii Europejskiej

„Biała Księga” poświęca dużą uwagę postulatowi zapewnienia ciągłości podróży, upatrując w tym wielką rolę planowania miejscowego. Stacje kolei oraz przystanki autobusowe, a także parkingi powinny być kształtowane w taki sposób, aby przestrzeń, w której dokonuje się przesiadka z samochodu lub ze środka transportu publicznego oferowała rozmaite usługi dodatkowe (np. punkty handlowe) oraz zachęcała do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Nadmierne użytkowanie samochodów osobowych jest głównym powodem zatłoczenia motoryzacyjnego. Dlatego powinno się tworzyć alternatywy do samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury, jak i parametrów usługi. Komunikacja zbiorowa powinna osiągnąć poziom komfortu odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Dotyczy to w szczególności obsługi osób z ograniczonymi możliwościami przemieszczania się.

Głównym dokumentem określającym wizję Wspólnoty w aspekcie społecznym, gospodarczym i przestrzennym jest Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020. Na podstawie tego dokumentu Polska zobligowana jest do realizacji celów określonych na poziomie Unii Europejskiej, w zakresie transportu poprzez m.in. stworzenie inteligentnej zmodernizowanej infrastruktury transportowej.

Polityka transportowa państwa

Polityka państwa wskazuje na cechę szczególną miast, tj. współzależność różnych podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego. Widoczne jest to głównie na styku ruchu samochodów osobowych, parkowania i transportu zbiorowego. Pomimo poważnych ograniczeń finansowych, JST są w stanie finansować nawet znaczące przedsięwzięcia transportowe, w tym m.in. zakupy taboru autobusowego. Warunkiem podjęcia tych wysiłków jest postawienie w polityce rozwojowej JST problematyki transportowej na odpowiednio wysokim poziomie priorytetów. JST z uchwalonymi planami transportowymi opierają swe działania na zasadach zrównoważonego rozwoju, polegającego na kompromisie między celami przestrzennymi, społecznymi, ekonomicznymi i ochrony

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SZRT 2030)

W ramach rozwoju transportu w kraju wskazuje się kilka najważniejszych celów, a wśród nich budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, poprawę bezpieczeństwa i sposobu zarządzania i organizacji systemem transportowym oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Podejmowane działania mają skupiać się przede wszystkim na budowie sieci powiązań wspierających rozwój nie tylko dużych aglomeracji, ale także mniejszych miast, obecnie tracących swoje funkcje, obszarów wiejskich i obszarów zagrożonych marginalizacją. Ogromne znaczenie dla tych zjawisk mają obserwowane migracje ludności, wzrost liczby mieszkańców w obszarach zurbanizowanych i aglomeracjach oraz zmniejszanie się liczby mieszkańców mniejszych miast i miasteczek oraz postępujące wyludnianie się obszarów wiejskich i zmarginalizowanych oraz o mniejszej konkurencyjności. Wspomniany powyżej prognozowany wzrost ludności w obszarach zurbanizowanych spowoduje wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym, przewozów między aglomeracyjnymi oraz na poziomie funkcjonalnym, tj. z wykorzystaniem systemów kolei aglomeracyjnej. Do ważnych aspektów zapobiegających dalszym

negatywnym zjawiskom demograficznym należy rozbudowa sieci komunikacyjnej w sposób łączący dominujące ośrodki regionalne i lokalne z ich zapleciami funkcjonalnymi.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego (dalej: Plan transportowy województwa dolnośląskiego) został stworzony w celu zapewnienia dostępności publicznym transportem regionalnym wszystkich głównych obszarów województwa oraz wzajemną dostępność sąsiadujących ośrodków powiatowych. Co istotne, Plan transportowy

województwa dolnośląskiego zakłada także konieczność zapewnienia połączeń do sąsiednich regionów, tj. m.in. Czech i Niemiec. Zaplanowana siatka połączeń na terenie województwa dolnośląskiego opiera się na połączeniach kolejowych i drogowych, zapewniając tym samym komunikację zarówno siedzib powiatów z stolicą Dolnego Śląska, jak i obsługę ponadpowiatową terenów rekreacyjnych. Trzonem wojewódzkiego systemu transportowego powinna być siatka połączeń kolejowych, natomiast połączenia autobusowe powinny stanowić uzupełnienie kolei tam, gdzie niemożliwe jest poprowadzenie linii kolejowej lub gdy jest to nieuzasadnione ekonomicznie. Jednakże zwraca się uwagę na konieczność ścisłej integracji kolei z komunikacją autobusową, zarówno w zakresie układu przestrzennego, jak i pod względem taryfy biletowej i organizacji.

5.3. Układ drogowy

Podstawowym elementem, który wpływa na sprawne funkcjonowanie całego systemu transportowego jest infrastruktura drogowa.

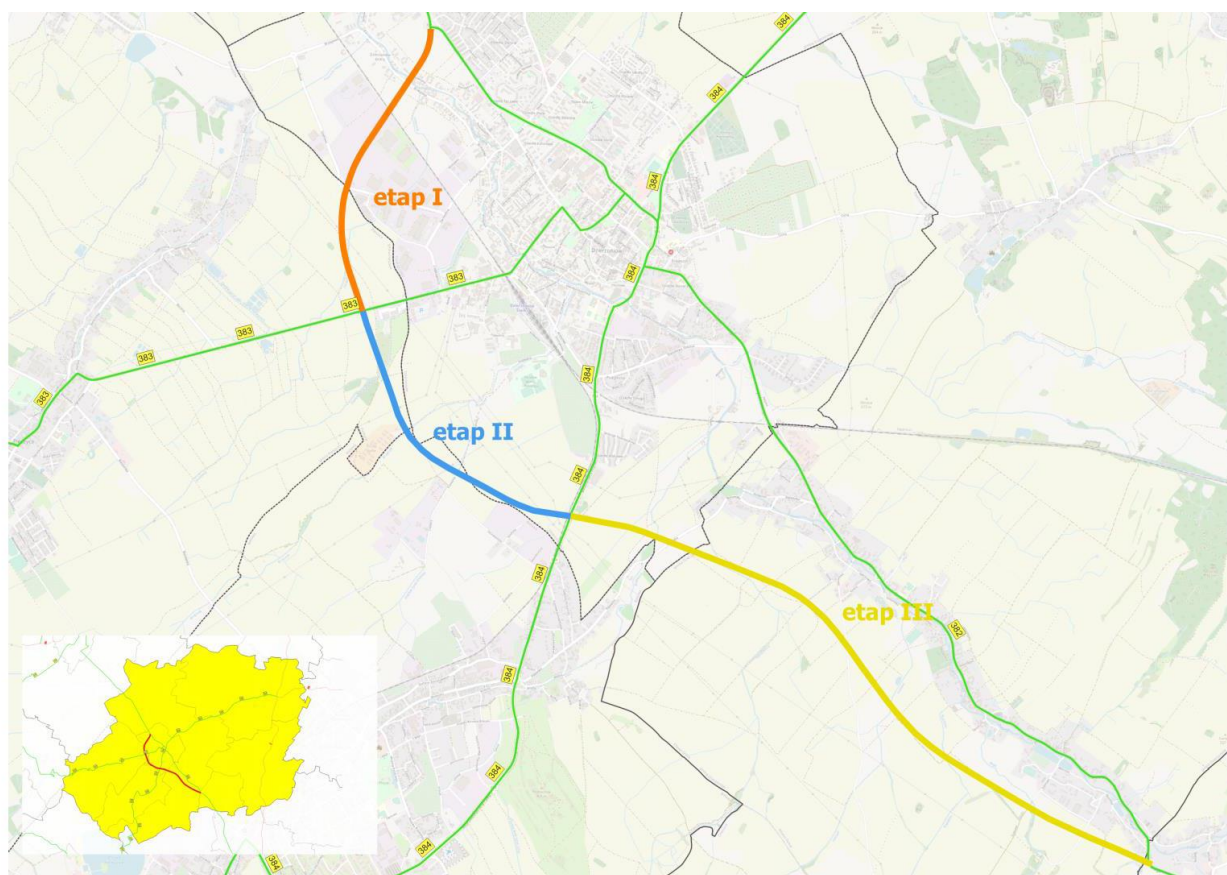
Na układ drogowy gmin objętych niniejszym planem transportowym składają się:

- drogi gminne zarządzane przez poszczególne gminy,
- drogi powiatowe, których zarządcą na terenie gmin: Bielawa, miejskiej Dzierżoniów, Dzierżoniów, Niemcza, Piława Górna, Pieszyce jest Zarząd Dróg Powiatowych w Dzierżoniowie, a na terenie Gminy Stoszowice – Zarząd Dróg Powiatowych w Ząbkowicach Śląskich,
- drogi wojewódzkie:
 - droga wojewódzka nr 382 Świdnica – Mościsko – Dzierżoniów – Piława Górna – Ząbkowice Śląskie – Kamieniec Ząbkowicki – Paczków – Gościce (granica polsko-czeska),
 - droga wojewódzka nr 383 Dzierżoniów – Pieszyce – Lasocin – Walim – Jugowice – Olszyniec – Jedlina-Zdrój,

- droga wojewódzka nr 384 Łagiewniki – Sieniawka – Uciechów – Dzierżoniów – Bielawa – Wolibórz – Nowa Ruda,
- droga krajowa nr 385 Tłumaczów (granica polsko-czeska) – Nowa Ruda – Wolibórz – Srebrna Góra – Stoszowice – Ząbkowice Śląskie – Ziębice – Grodków,
- drogi krajowe:
 - droga krajowa nr 8 stanowiąca element korytarza europejskiego E67 (Finlandia – Estonia – Łotwa – Litwa – Polska – Czechy). Łączy Budzisko (granica polsko-litewska), Białystok, Warszawę, Piotrków Trybunalski, Wrocław, Kłodzko i Kudowę Zdrój na granicy polsko-czeskiej. Przebiega przez wschodnią część obszaru objętego niniejszym planem transportowym – Gminę Niemcza,
 - przez Powiat dzierżoniowski w Gminie Łagiewniki przebiega ponadto droga krajowa nr 39.

Najważniejszą z punktu widzenia interesów Powiatu dzierzoniowskiego, a zwłaszcza Gminy Miejskiej Dzierżonów, jest będąca w trakcie realizacji, obwodnica Dzierżoniowa w ciągu drogi wojewódzkiej 382 stanowiąca element tzw. Trasy Sudeckiej, która przekieruje ruch samochodowy pomiędzy Świdnicą i Ząbkowicami Śląskimi poza Miasto Dzierżonów.

Obecnie oddany do ruchu został etap I i etap II. Gotowa obwodnica będzie miała prawie 12 km. Obecnie powstający trzeci etap ma długość 5,9 km i prowadzi od drogi Dzierżonów–Bielawa, do drogi na Ząbkowice (na wysokości Pilawy Górnej). Cały projekt ma zostać zrealizowany w 2026 r.



Rysunek 7 Etapy realizacji obwodnicy Dzierżoniowa

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego <https://umwd.dolnyslask.pl/>

Oprócz głównych dróg krajowych i wojewódzkich na terenie gmin należących do Związku przebiegają również liczne drogi powiatowe.

Stan dróg w zdecydowanej większości jest dobry i bardzo dobry, nie wymagający interwencji poza utrzymaniem i bieżącymi naprawami i remontami.

Do najważniejszego parametru należy szerokość pasów jezdni, która jest różna dla różnych klas drogi i została określona w poniżej tabeli dla każdej drogi powiatowej. Wyróżnia się następujące klasy dróg:

G (główna) – 3,50 m,

Z (zbiorcza) – 3,00 m,

L (lokalna) – 2,75 m,

D (dojazdowa) – 2,50 m.

Tabela 7 Wykaz dróg powiatowych na terenie gmin należących do Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”

Nr drogi	Przebieg drogi	Klasa drogi
3004D	Jodłownik – Owiesno – Piława Górna – Przerzeczyn Zdrój – granica powiatu	Główna
3005D	Dzierżoniów – Niemcza	Główna
3006D	Bielawa – Ostroszowice	Zbiorcza
3007D	Bielawa – Owiesno	Zbiorcza
3008D	Piława Dolna – Owiesno	Lokalna
3009D	Kielczyn –Dzierżoniów	Zbiorcza
3010D	Słupice – Kołaczów – Byszów	Lokalna
3011D	Dobrocin – Roztocznik	Lokalna
3012D	Jażwina – Dobrocin	Lokalna
3015D	Gilów – Kietlin – skrzyżowanie z DK 8	Lokalna
3016D	Pieszycy – Kamionki – Przełęcz Jugowska	Główna
3017D	Bielawa – Piława Dolna	Lokalna
3018D	Mościsko – Bratoszów – Dzierżoniów	Dojazdowa
3019D	Mościsko – Jażwina	Lokalna
3021D	Niemcza – Piotrkówek	Lokalna
3024D	Wilków Wielki – Sienice	Lokalna
3025D	Wilków Wielki – Chwałęcín	Dojazdowa
3026D	Niemcza – Podlesie	Dojazdowa
3027D	Podlesie – Ruszkowice	Dojazdowa
3028D	Przerzeczyn Zdrój – Ligota Mała	Dojazdowa
3029D	Owiesno – granica powiatu	Zbiorcza
2904D	Granica powiatu – Mościsko	Lokalna
2877D	Granica powiatu – Pieszycy – Bielawa	Główna
2878D	Granica powiatu – Książnica – Tuszyń – Jażwina – Sieniawka	Główna
2879D	Granica powiatu – Jędrzejowice	Lokalna
3004D	Granica powiatu – Ciepłowody – do dr. 3070D	Zbiorcza
3006D	Granica powiatu – Grodziszczce – Rudnica –Lutomierz – Stoszowice – do dr woj.385	Zbiorcza
3008D	Granica powiatu – Różana – do dr gm. Nr 4528004	Zbiorcza
3029D	Granica powiatu – Przedborowa – Koziniec– do dr. woj.382	Zbiorcza
3147D	Od dr. 3149 – Mikołajów	Zbiorcza



3148D	Od dr 3149D Budzów –Żdanów– gr. powiatu Kłodzko	Zbiorcza
3149D	Od dr woj. 385 Budzów – Potworów – Przyłek – Ożary do dr 3149D	Zbiorcza
3150D	Od dr 3006D Rudnica – Jemna – Budzów do dr.woj 385	Zbiorcza
3151D	Granica powiatu – Przedborowa do dr 3029D	Zbiorcza
3152D	Od dr 3029D Przedborowa – Stoszowice do dr 3006D	Zbiorcza
3153D	Od dr 3150D Rudnica – Budzów do dr.woj 385	Zbiorcza

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Planu rozwoju sieci dróg powiatowych Powiatu dzierzoniowskiego na lata 2021–2025”.



Rysunek 8 Sieć dróg na terenie gmin należących do Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”
Źródło: opracowanie własne.

5.4. Infrastruktura przystankowa

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.

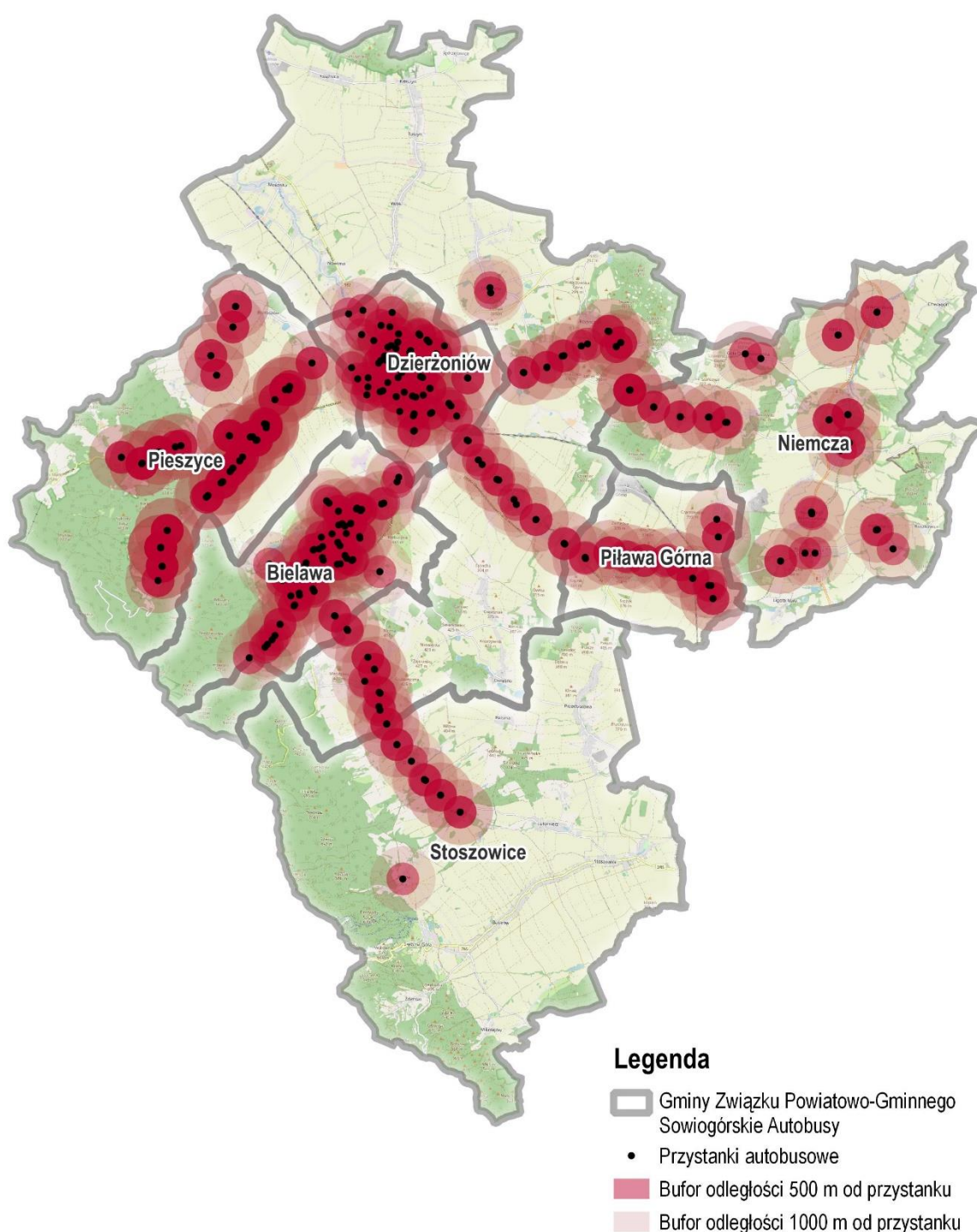
Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku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

Zgodnie z art. 16 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, mogą być pobierane opłaty.

Stawka opłaty jest ustalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad. Należy przez to rozumieć zapewnienie traktowania wszystkich przewoźników w sposób równorzędny tj. taki, który nie będzie prowadził do wyeliminowania lub ograniczenia konkurencji wśród przewoźników wykonujących usługi przewozu w obszarze właściwości danego organizatora publicznego transportu zbiorowego. W szczególności odnosi się to do takich kwestii, jak jednakowa wysokość stawki opłat, uwzględnianie standardu poszczególnych przystanków komunikacyjnych lub dworców, uwzględnianie wielkości taboru, jakim wykonywany jest przewóz. Zgodnie z art. 16 ust. 5 stawki opłat, o których mowa powyżej nie mogą być wyższe niż 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym, 1 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu i 2 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu wyznaczonym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

Sieć przystanków autobusowych zlokalizowanych na terenie Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” pokrywa w dość dobrym stopniu obszary zainwestowane, szczególnie o wysokiej gęstości zaludnienia.



0 2,5 5 7,5 10 km

Rysunek 9 Izochrony dostępności do przystanków w autobusowych w gminach należących do Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”. Izochrona 500m i 1000m

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”.

5.5. Transport indywidualny

Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach.

Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napelnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców. Wskaźnik motoryzacji determinuje prowadzenie takiej polityki parkingowej w gminie, która uwzględniać będzie postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem publicznego transportu zbiorowego.

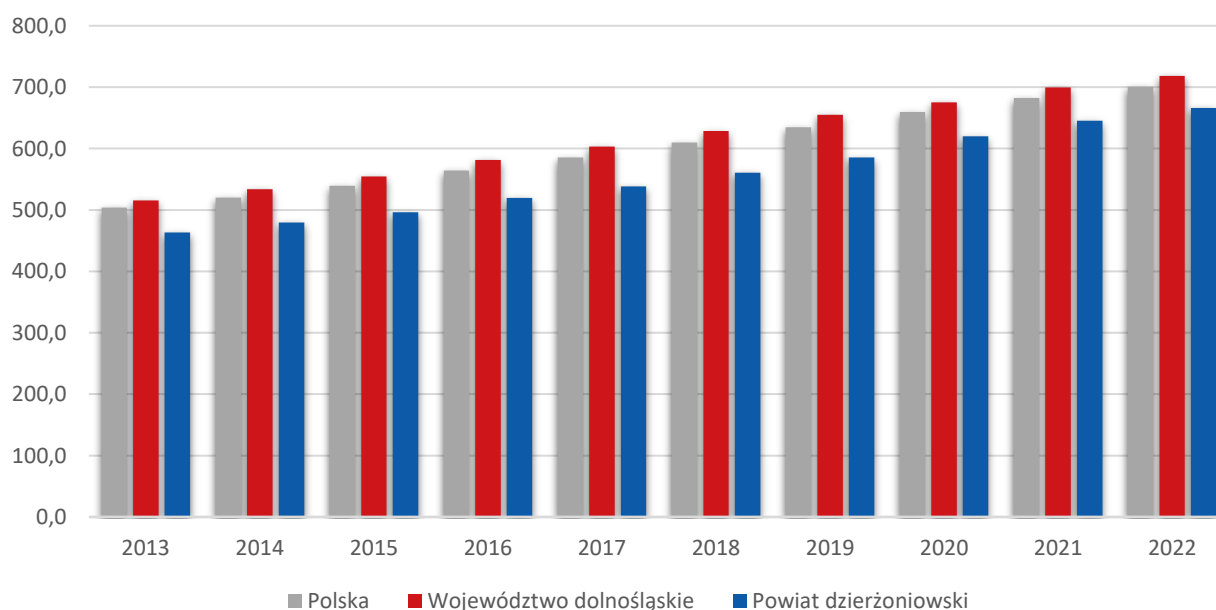
Wskaźnik motoryzacji obliczany jest jako stosunek liczby pojazdów do ogólnej liczby ludności w poszczególnych gminach w przeliczeniu na 1000 osób.

W każdym przeanalizowanym roku wartość wskaźnika motoryzacji w Powiecie dzierzoniowskim rosła, lecz

plasowała się poniżej wskaźnika motoryzacji w województwie dolnośląskim jak i dla całego kraju. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy Powiatu mają zatem coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej.

Wskaźnik motoryzacji określony na podstawie danych dotyczących liczby samochodów w powiecie wynosił 463,2 samochodów na 1000 mieszkańców w 2013 roku, 538,1 w 2017 roku, a w 2022 wynosił już 666,1. Opisane powyżej zjawisko stanowi oczywiste wyzwanie dla transportu publicznego w powiecie, ponieważ mobilność mieszkańców będzie wzrastać wraz z posiadaniem samochodu. Działania powinny być skierowane na poprawę jakości transportu publicznego, czyli nowy tabor, częstotliwość kursowania czy skomunikowanie z innymi środkami transportu, takimi jak pociąg czy autobusy dalekobieżne oraz na podniesienie atrakcyjności finansowej transportu publicznego, chociażby poprzez wprowadzenie kolejnych stref płatnego parkowania w miastach.

Na poniższym wykresie przedstawiony został wskaźnik motoryzacji w Polsce, w województwie dolnośląskim i Powiecie dzierzoniowskim.



Wykres 8 Wskaźnik motoryzacji w latach 2013–2022
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W ramach generalnego pomiaru ruchu 2020/21 zmierzono średni dobowy ruch roczny (SDRR) w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich nr: 382, 383 i 384.

Wśród dróg wojewódzkich największe natężenie ruchu samochodów osobowych notuje się na odcinku drogi wojewódzkiej nr 382 Świdnica – Dzierżonów – 13446 pojazdów w ciągu doby.

Samochody osobowe mają największy w ruchu udział wśród wszystkich pojazdów na odcinku drogi nr 383 Pieszyce Przejście, Pieszyce – Dzierżonów oraz drogi nr 384 Bielawa Rondo Bielawu– Bielawa Rondo Bieltextu – 89%. Najmniejszy zaś udział samochody osobowe miały na odcinku drogi wojewódzkiej nr 382 Dzierżonów granica miasta – Ząbkowice Śląskie – 79%.

Tabela 8 Średni dobowy ruch roczny (SDRR) na obszarze Związku w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich

Nr drogi	Nazwa odcinka	SDRR poj. silnikowych ogółem	Samochody osobowe	Udział samochodów osobowych w ruchu
382	ŚWIDNICA /GR. MIASTA/ – DZIERŻONIÓW /GR. MIASTA/	15556	13446	86%
382	DZIERŻONIÓW /PRZEJŚCIE: GR. MIASTA – GR. MIASTA	9281	7393	80%
382	DZIERŻONIÓW /GR. MIASTA/ – ZĄBKOWICE ŚL. /DK8/	5566	4419	79%
383	JEDLINA–ZDRÓJ /DW381/ – PIESZYCE	3375	2899	86%
383	PIESZYCE /PRZEJŚCIE/	4914	4374	89%
383	PIESZYCE – DZIERŻONIÓW /UL. PARKOWA (GR. MIASTA)/	8988	7958	89%
383	DZIERŻONIÓW /PRZEJŚCIE: UL. PARKOWA (GR. MIASTA) – UL. PIASTOWSKA (DW382)/	9958	8493	85%
384	WOLIBÓRZ /DW385/ – BIELAWA /RONDO BIELBAWU/	1742	1411	81%
384	BIELAWA /PRZEJŚCIE: RONDO BIELBAWU – RONDO BIELTEXTU/	11611	10375	89%
384	BIELAWA /RONDO BIELTEXTU/ – DZIERŻONIÓW /RONDO ŻOŁNIERZY WYKLĘTYCH/	13803	11709	85%
384	DZIERŻONIÓW /PRZEJŚCIE: R. ŻOŁNIERZY WYKLĘTYCH – GR. MIASTA/	11975	10139	85%
384	DZIERŻONIÓW /GR. MIASTA/ – ŁAGIEWNIKI /DK8/	7210	5889	82%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Generalną Dyрекcyę Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie.

6. WPŁYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO

Oddziaływanie na środowisko naturalne

Na stan czystości powietrza atmosferycznego na obszarze Związku mają wpływ zanieczyszczenia napływowe oraz ze źródeł lokalnych (oddziałujących w obrębie szlaków komunikacyjnych oraz na terenach mieszkalnych).

Na terenie Związku istnieją różnorodne formy ochrony środowiska naturalnego:

- ❖ 2 rezerваты przyrody:
 - Bukowa Kalenica w Górach Sowich,
 - Cisowa Góra.
- ❖ 3 parki krajobrazowe:
 - Gór Sowich,
 - Ślęzański Park Krajobrazowy,
 - Kamionki.
- ❖ 6 obszarów Natura 2000:
 - Ostoja Nietoperzy Gór Sowich,
 - Góry Bardzkie,
 - Wzgórza Kielczyńskie,
 - Masyw Ślęży,
 - Kielczyn,
 - Wzgórza Niemczańskie.
- ❖ 2 obszary chronionego krajobrazu:
 - Góry Bardzkie i Sowie,
 - Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie.
- ❖ 112 pomników przyrody.
- ❖ 3 użytki ekologiczne.

Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i całego transportu) to:

- ❖ hałas,
- ❖ emisja gazów i pyłów,
- ❖ degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie,
- ❖ zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony

rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ❖ ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną,
- ❖ ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań,
- ❖ poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego,
- ❖ wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska,
- ❖ dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- ❖ propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. parkingi „Parkuj i Jedź”, ruch rowerowy itp.),
- ❖ poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach miast,
- ❖ potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przez hałasem,
- ❖ integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska. Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

Nisko i zeroemisyjny tabor autobusowy

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.

Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych (UoEiPA) udział autobusów zaliczanych do kategorii M3 (pojazdy o masie maksymalnej przekraczającej 5 ton, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy), o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm.9), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, z zastrzeżeniem że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej:

- ❖ 32% – do dnia 31 grudnia 2025 r.,
- ❖ 46% – od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.

Przyjazna dla środowiska komunikacja publiczna, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miast, do sąsiednich miejscowości a także do szkół czy miejsc pracy.

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

- ❖ wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- ❖ skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku;
- ❖ zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu miejskim,
- ❖ zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta,
- ❖ zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych.

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednocześnie zrealizowanie kilku zadań:

- ❖ zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury,
- ❖ wprowadzenie pojazdów zeroemisyjnych,
- ❖ zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem, poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrum miasta, do miejsca pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami może przynieść efekty ekologiczne. Zatem istotnym jest rozpropagowanie zasady „Parkuj i Jedź” w oparciu o sieć parkingów dobrze skomunikowanych z transportem publicznym oraz w pobliżu dworców kolejowych.

W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- ❖ punktualność,
- ❖ czas przejazdu,
- ❖ dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego,
- ❖ komfort podróżowania.

Obecnie w komunikacji publicznej organizowanej przez Związek Powiatowo-Gminny Sowiogórskie Autobusy nie są wykorzystywane autobusy zeroemisyjne, ale

wszystkie autobusy spełniają najwyższą normę EURO 6. Planuje się jednak, aby przy wyborze operatora, po zakończeniu obecnej umowy, zostały określone wymagania dotyczące autobusów nisko i zeroemisyjnych w posiadanym przez operatora taborze.

Edukacja ekologiczna

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętności komunikowania się z lokalną społecznością.

Edukacja ekologiczna podobnie jak nauka w każdej innej dziedzinie najlepiej sprawdza się w praktyce. Wycieczki turystyczne na tereny rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych i innych obszarów, które dzięki ochronie zachowują swój naturalny charakter, pobudzają w ludziach postawy proekologiczne.

Stan ochrony środowiska naturalnego na obszarze Związku

Aktualny stan ekologiczny obszaru Związku Powiatowo-Gminny Sowiogórskie Autobusy oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

Dokumenty na poziomie wojewódzkim:

- ❖ Wojewódzki Program Ochrony Środowiska Województwa Dolnośląskiego na lata 2022–2025 z perspektywą do roku 2029,
- ❖ Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa dolnośląskiego 2024,

- ❖ Roczna ocena jakości powietrza w województwie dolnośląskim. Raport wojewódzki za rok 2023.

Dokumenty na poziomie powiatowym:

- ❖ Brak aktualnego dokumentu, ostatnim dokumentem była Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu dzierżoniowskiego na lata 2012–2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016–2019.

Dokumenty na poziomie gminnym:

- ❖ brak aktualnego dokumentu, ostatnim dokumentem był Program Ochrony Środowiska dla Dzierżoniowa na lata 2016–2020,
- ❖ brak aktualnego dokumentu, ostatnim dokumentem był Program Ochrony Środowiska dla Gminy Dzierżonów na lata 2014–2017 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2018–2021
- ❖ Program Ochrony Środowiska dla Gminy Pieszyce na lata 2022–2031
- ❖ Program Ochrony Środowiska dla Gminy Piława Górna na lata 2017–2020 z perspektywą na lata 2021–2024
- ❖ Program Ochrony Środowiska (dalej zwany POŚ) dla Miasta i Gminy Niemcza na lata 2022–2026 z perspektywą do roku 2030,
- ❖ brak aktualnego dokumentu, ostatnim dokumentem był Program Ochrony Środowiska dla Gminy Bielawa na lata 2015–2018 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2022,
- ❖ brak aktualnego dokumentu, ostatnim dokumentem był Program Ochrony Środowiska dla Gminy Stoszowice z 2004 r.

6.1. Emisja Spalin

Największym źródłem zanieczyszczenia powietrza w województwie dolnośląskim jest emisja pochodząca z działalności ludzi, szczególnie w sektorze bytowym (powierzchniowa emisja), w transporcie (liniowa emisja), oraz w przemyśle (punktowa emisja). Istotny wpływ na zawartość substancji w powietrzu na obszarze Związku

ma również napływ zanieczyszczeń z innych regionów Polski i świata. Lokalnie, głównymi źródłami zanieczyszczeń są kominy domów z indywidualnym ogrzewaniem oraz obszary bezpośrednio przylegające do intensywnie uczęszczanych dróg i ruchu samochodowego.

Emisja powierzchniowa obejmuje wydzielanie zanieczyszczeń z palenisk domowych, lokalnych kotłowni oraz niewielkich zakładów przemysłowych, głównie w postaci pyłów i dwutlenku siarki.

Emisja punktowa obejmuje wydzielanie zanieczyszczeń z dużych zakładów przemysłowych, wytwarzających pyły, dwutlenek siarki, tlenek azotu, tlenek węgla oraz metale ciężkie.

Emisja liniowa głównie wynika z zanieczyszczeń komunikacyjnych, które generują tlenki azotu, tlenki węgla, węglowodory aromatyczne oraz metale ciężkie.

Obszary o największym zagrożeniu zanieczyszczeniem powietrza znajdują się w sąsiedztwie intensywnie uczęszczanych tras komunikacyjnych. Aby zmniejszyć emisję zanieczyszczeń do powietrza, konieczne są działania takie jak poprawa stanu nawierzchni dróg, kierowanie ruchu tranzytowego z dala od centrów miast (budowa obwodnic) i rozbudowa systemu parkingowego. Istotne jest również ulepszanie stanu technicznego pojazdów, wymiana taboru transportu publicznego na niskoemisyjne pojazdy oraz promowanie korzystania z alternatywnych źródeł transportu.

Tabela 9 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych z terenu Powiatu dzierzoniowskiego w latach 2013–2022.

Rok	Emisja zanieczyszczeń pyłowych [ton/rok]		Emisja zanieczyszczeń gazowych [ton/rok]				
	ogółem	ze spalania paliw	ogółem	dwutlenek siarki	tlenki azotu	tlenek węgla	dwutlenek węgla
2013	21	14	26783	64	38	43	26589
2014	25	18	25980	63	47	76	25746
2015	34	27	26365	79	30	54	26139
2016	22	13	26289	50	25	44	26101
2017	18	16	26808	96	46	40	26564
2018	14	6	25791	81	47	37	25542
2019	12	4	25314	109	46	44	25043
2020	10	2	17909	44	41	29	17726
2021	13	7	19822	60	46	33	19621
2022	11	6	34479	57	41	30	34288
2023	9	4	40460	39	43	24	40269

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W 2023 r. emisja zanieczyszczeń pyłowych z zakładów szczególnie uciążliwych na terenie Powiatu dzierzoniowskiego wyniosła 9 ton/rok, z czego niemal połowa pochodziła ze spalania paliw. Emisja zanieczyszczeń gazowych w 2023 r. wyniosła 40 269 ton/rok. Porównując emisję zanieczyszczeń w ostatnich 10 latach w Powiecie dzierzoniowskim zauważa się ponad dwukrotny spadek emisji zanieczyszczeń pyłowych. Na przestrzeni tego okresu nastąpił jednak niemal dwukrotny wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych, co jest bardzo niepokojącym zjawiskiem.

Zgodnie z Art. 89 Ustawy Prawo ochrony środowiska oraz w związku z Dyrektywą 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości i czystszej powietrza dla Europy w województwie mazowieckim klasyfikację wykonano w 4 strefach: aglomeracji wrocławskiej, Mieście Legnica, Mieście Wałbrzych i w strefie dolnośląskiej. Formalnie obszar Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” należy do strefy dolnośląskiej.

W wyniku klasyfikacji, w zależności od analizy stężeń w danej strefie, można wydzielić następujące klasy stref:

klasa C – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne lub poziomy docelowe;

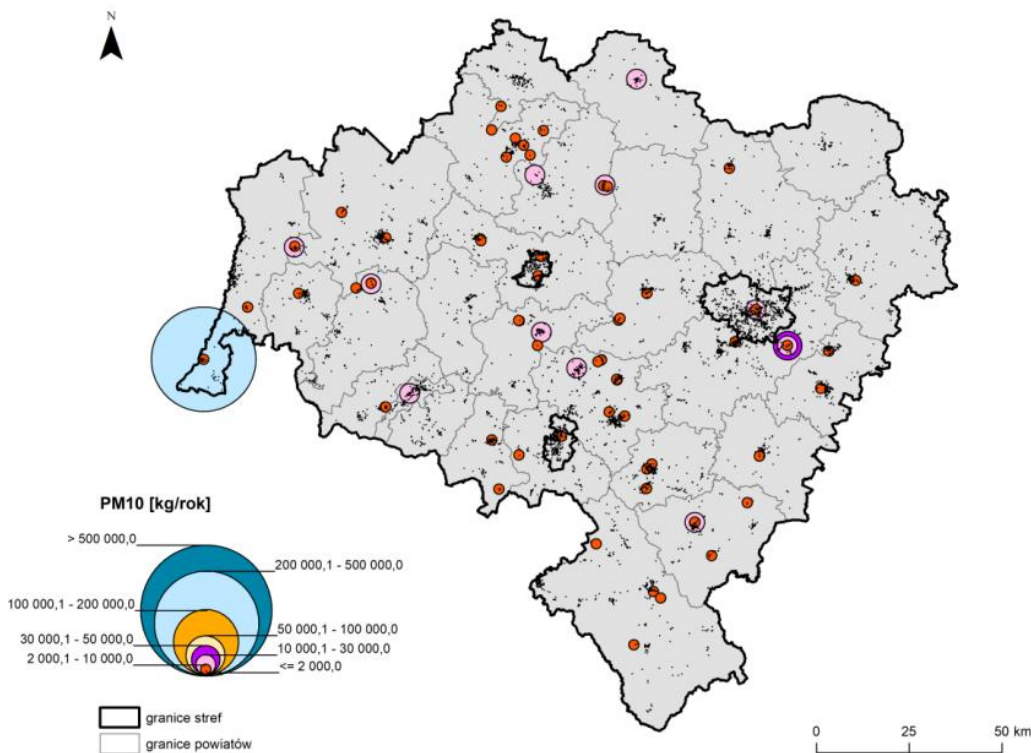
klasa A – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy nie przekraczają poziomów dopuszczalnych lub poziomów docelowych.

W poniższej tabeli zestawiono zanieczyszczenia w strefie dolnośląskiej w 2022 i 2023 roku. Na podstawie klasyfikacji można zaobserwować poprawę jakości powietrza w przypadku pyłu zawieszonego PM 2,5, ale pogorszenie w zakresie O₃ (ozon).

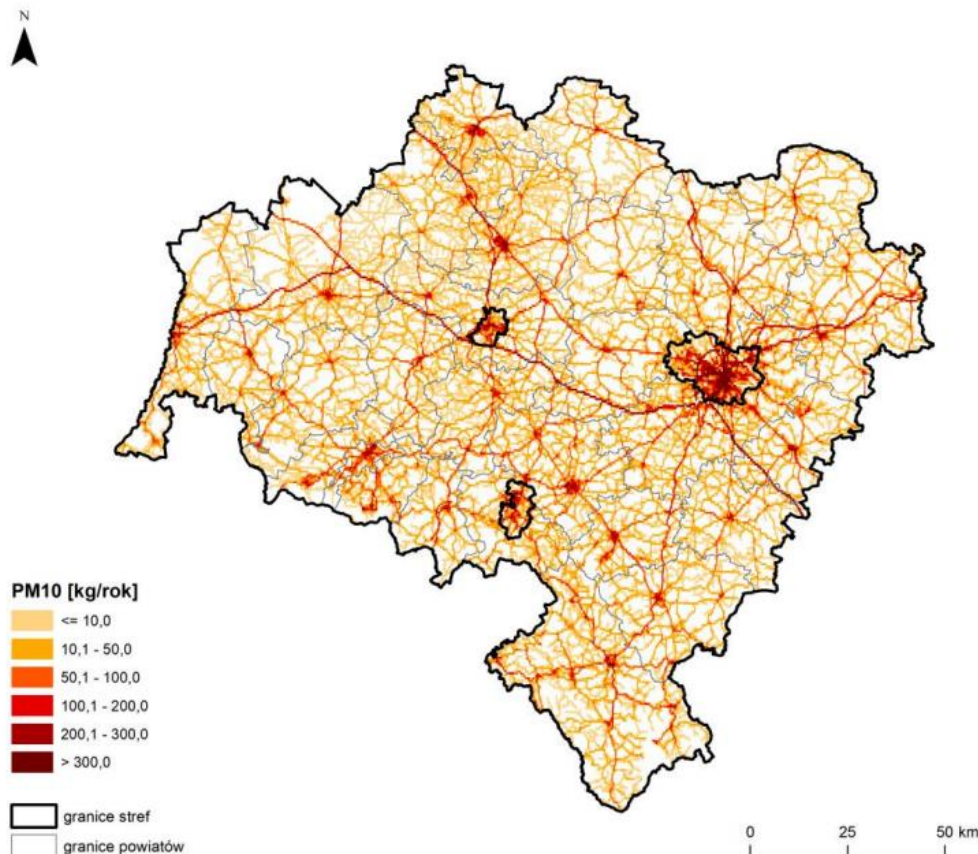
Tabela 10 Klasyfikacja wyników zanieczyszczeń powietrza

	SO ₂	NO ₂	CO	C ₆ H ₆	Pył zawieszony PM10	Pył zawieszony PM2,5	ołów (Pb) w pyłe PM10	benzo(a)piren (BaP) w pyłe PM10	O ₃
Strefa dolnośląska 2022	A	A	A	A	C	C	A	C	A
Strefa dolnośląska 2023	A	A	A	A	C	A	A	C	C

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie dolnośląskim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2022 i 2023.



Rysunek 10 Lokalizacja punktowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa dolnośląskiego
Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie dolnośląskim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2023.



Rysunek 11 Lokalizacja liniowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa dolnośląskiego

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie dolnośląskim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2023.

6.2. Emisja hałasu

Na obszarze Związku głównymi źródłami emitującymi hałas do środowiska jest transport oraz w mniejszym stopniu przemysł. Przez teren Związku przebiegają ważne szlaki komunikacyjne o znaczeniu krajowym i wojewódzkim. Na podstawie ostatnich pomiarów monitoringu hałasu w województwie dolnośląskim, można stwierdzić, że poziom zagrożenia hałasem komunikacyjnym jest w dalszym ciągu znaczący. W przeważającej części badanych punktów pomiarowych wystąpiły przekroczenia poziomów dopuszczalnych dla wskaźników krótkookresowych (szczególnie w porze nocy).

7. OCENA I PROGNOZY SPOŁECZNYCH POTRZEB PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

7.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Publiczny transport zbiorowy jest bardzo istotnym narzędziem w kwestii kształtowania polityki lokalnej przez samorządów. Popyt na usługi transportu zbiorowego zależy od bardzo wielu czynników, m.in.:

- ❖ struktury mieszkańców (osoby w wieku produkcyjnym, przed produkcyjnym oraz poprodukcyjnym),
- ❖ wieku mieszkańców,
- ❖ stopnia motoryzacji,
- ❖ gęstości zaludnienia,
- ❖ jakości oferty przewozowej,
- ❖ dostępności do przystanków,
- ❖ jakości dróg lokalnych wraz z infrastrukturą taką jak parkingi.

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

popyt efektywny – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru,

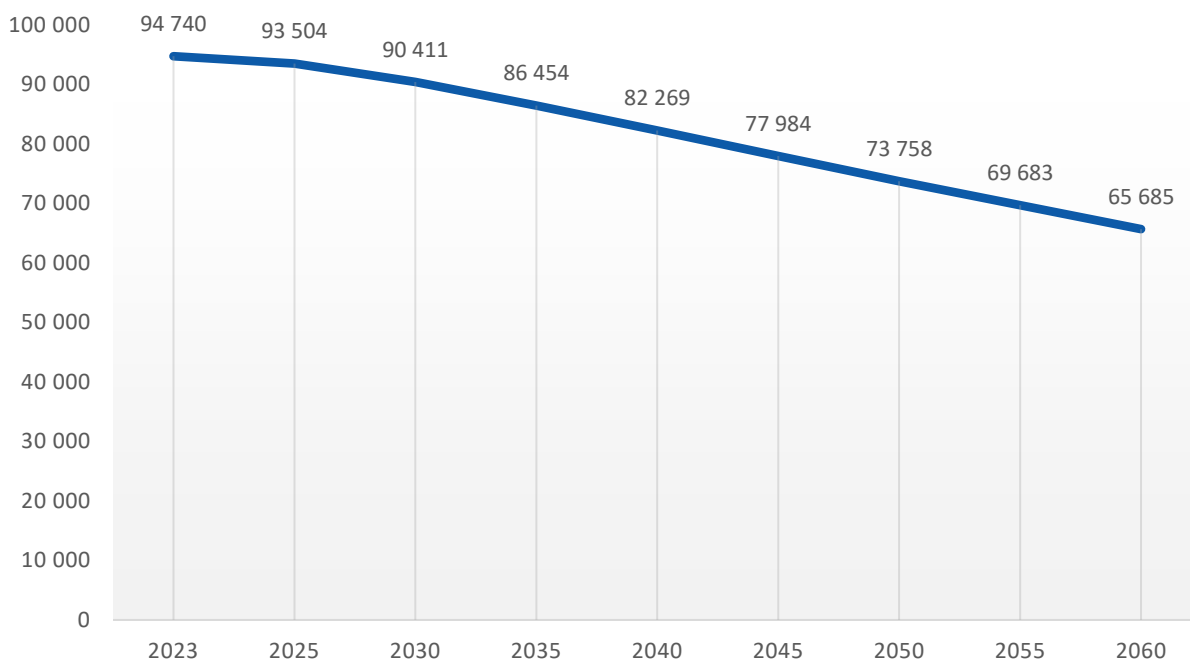
popyt potencjalny – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż

publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji publicznej.

Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian, które zajądą w strukturze społecznej mieszkańców Związku w ciągu najbliższych lat.

Niepokojące jest zjawisko, na które wskazują prognozy demograficzne GUS, iż w ciągu najbliższych 26 lat zmieni się udział ludności w poszczególnych grupach wiekowych. Udział ludności w wieku produkcyjnym zmniejszy się. Coraz mniej ma również być młodych ludzi w wieku przedprodukcyjnym. Wzrastać będzie natomiast grupa ludzi w wieku poprodukcyjnym. W celu prawidłowego zaplanowania sieci publicznego transportu zbiorowego należy w szczególności uwzględnić prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Prognozy demograficzne opracowane przez Główny Urząd Statystyczny, zawarte w dokumencie „Prognoza ludności na lata 2023–2060” wskazują na kontynuację negatywnego trendu demograficznego. Według wariantu głównego w 2060 r. Powiat Dzierżoniowski będzie zamieszkiwało 65 685 osób. Zmiany idące w tym kierunku są niekorzystne dla wielu sfer życia, m.in.: oświaty, opieki społecznej, gospodarki, rynku pracy.



Wykres 9 Prognozowany spadek liczby ludności w Powiecie dzierzoniowskim do 2060 r.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

7.2. Najważniejsze generatory ruchu

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 funkcje w ww. obiektach determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania.

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 inne 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 Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach granic Związku.

7.2.1. Oświata

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 obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższe tabele przedstawiają spis placówek edukacyjnych wraz z adresami.

Miasto Dzierżoniów (gminne placówki publiczne)

Żłobek Miejski nr 1	os. Błękitne 28, 58–200 Dzierżoniów
Przedszkole Gminne Wielka Przygoda	ul. Ząbkowicka 70, 58–200 Dzierżoniów
Przedszkole Publiczne nr 1 Im. Jana Brzechwy	ul. Batalionów Chłopskich 20, 58–200 Dzierżoniów
Przedszkole Publiczne nr 2 z Oddziałami Integracyjnymi i Oddziałem Specjalnym	ul. Miernicza 2, 58–200 Dzierżoniów
Przedszkole Publiczne nr 3	os. Osiedle Błękitne 26, 58–200 Dzierżoniów
Przedszkole Publiczne nr 7	os. Osiedle Tęczowe 3, 58–200 Dzierżoniów
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Noblistów Polskich	ul. gen. Władysława Sikorskiego 2, 58–200 Dzierżoniów
Szkoła Podstawowa nr 3 im. Komisji Edukacji Narodowej	ul. Nowowiejska 64, 58–200 Dzierżoniów
Szkoła Podstawowa nr 5 z Oddziałami Integracyjnymi im. Bohaterów Westerplatte	os. Osiedle Błękitne 25, 58–200 Dzierżoniów
Szkoła Podstawowa nr 9 im. Mikołaja Kopernika	ul. Mikołaja Kopernika 7, 58–200 Dzierżoniów

Miasto Dzierżoniów (powiatowe placówki publiczne)

Zespół Szkół nr 1 im. Prof. Wilhelma Rotkiewicza	ul. Adama Mickiewicza 8, 58–200 Dzierżoniów
Zespół Szkół nr 2 im. Prof. Tadeusza Kotarbińskiego	ul. marsz. Józefa Piłsudskiego 24, 58–200 Dzierżoniów
Zespół Szkół nr 3 im. Kombatantów Rzeczypospolitej Polskiej	ul. Słowiańska 6, 58–200 Dzierżoniów
Specjalny Ośrodek Szkolno- Wychowawczy	ul. Nowowiejska 74 i 76, 58–200 Dzierżoniów
I Liceum Ogólnokształcące im. Jędrzeja Śniadeckiego	ul. marsz. Józefa Piłsudskiego 10, 58–200 Dzierżoniów

II Liceum Ogólnokształcące im. Jana Pawła II	ul. Garncarska 1, 58–200 Dzierżoniów
---	---

Miasto Dzierżoniów (państwowe placówki publiczne)

Państwowa Szkoła Muzyczna I st. im. Wojciecha Kilara	ul. Henryka Sienkiewicza 11, 58–200 Dzierżoniów
---	---

Gmina Dzierżoniów (gminne placówki publiczne)

Gminne Przedszkole Publiczne w Dobrocinie	ul. Kościuszki 14A, 58–211 Dobrocin
Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Tuszynie	Tuszyn 47, 58–207 Tuszyn
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Piławie Dolnej	ul. Główna 50, 58–241 Piława Dolna
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Ostroszowicach	ul. Bielawska 58, 58–262 Ostroszowice
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Mościsku	ul. Szkolna 12, 58–116 Mościsko

Gmina Bielawa (gminne placówki publiczne)

Przedszkole Publiczne nr 3	ul. 3 Maja 22, 58–260 Bielawa
Przedszkole Publiczne nr 4	ul. Stefana Żeromskiego 18, 58–260 Bielawa
Ekologiczne Przedszkole Niepubliczne	ul. Parkowa 11, 58–260 Bielawa
Szkoła Podstawowa nr 4 z Oddziałami Integracyjnymi w Bielawie	ul. Ludwika Waryńskiego 50, 58–260 Bielawa
Ekologiczna Szkoła Podstawowa nr 7 im. Juliana Tuwima w Bielawie	os. Osiedle Włókniarzy 10, 58–260 Bielawa
Szkoła Podstawowa nr 10 z Oddziałami Sportowymi im. Polskich Olimpijczyków w Bielawie	ul. gen. Grota Roweckiego 6, 58–260 Bielawa

Gmina Bielawa (powiatowe placówki publiczne)

Liceum Ogólnokształcące z Oddziałami Dwujęzycznymi im. Bolesława Chrobrego w Bielawie	ul. Szkolna 5, 58–260 Bielawa
Zespół Szkół I Placówek Kształcenia Zawodowego w Bielawie	ul. Stefana Żeromskiego 41, 58–260 Bielawa

Gmina Niemcza (gminne placówki publiczne)

Przedszkole Publiczne Zaczarowany Gród w Niemczy	ul. Bolesława Chrobrego 21, 58–230 Niemcza
--	---

Szkoła Podstawowa im. Bolesława Chrobrego	ul. Bolesława Chrobrego 25, 58–230 Niemcza
---	--

Gmina Pieszyce (gminne placówki publiczne)

Przedszkole Publiczne nr 2 w Pieszcach	ul. Piotra Własta 17, 58–250 Pieszyce
--	--

Szkoła Podstawowa nr 1 im. Pieszyckiej Harcerskiej Organizacji Podziemnej w Pieszcach	ul. Ogrodowa 23, 58–250 Pieszyce
---	-------------------------------------

Gmina Piława Górna (gminne placówki publiczne)

Przedszkole Publiczne Tęczowa Kraina w Piławie Górnej	ul. Adama Mickiewicza 5, 58–240 Piława Górna
---	---

Szkoła Podstawowa im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Piławie Górnej	ul. Tadeusza Kościuszki 1, 58–240 Piława Górna
---	---

Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy im. Ks. Jana Twardowskiego W Piławie Górnej	ul. Szkolna 6, 58–240 Piława Górna
---	---------------------------------------

Gmina Stoszowice (gminne placówki publiczne)

Publiczne Przedszkole w Przedborowej	Przedborowa 100, 57–215 Srebrna Góra
--------------------------------------	---

Szkoła Podstawowa w Budzowie z Filią w Grodziszczu	ul. Henryka Pobożnego 1, 57–214 Budzów
--	---

Filia w Grodziszczu Szkoła Podstawowa w Budzowie z Filią w Grodziszczu	Grodziszcz 4, 57–215 Srebrna Góra
--	--------------------------------------

7.2.2. Instytucje Publiczne

Jedną z grup obiektów użyteczności publicznej generujących ruch są szpitale, gminne ośrodki zdrowia, urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”.

Do najważniejszych instytucji administracji publicznej zalicza się:

- ❖ Urząd Miejski w Bielawie, Plac Wolności 1, 58–260 Bielawa,
- ❖ Urząd Miasta Dzierżoniów, Rynek 1, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ Urząd Miasta i Gminy Niemcza, Rynek 10, 58–230 Niemcza,
- ❖ Urząd Miasta i Gminy w Pieszcach, Tadeusza Kościuszki 2, 58–250 Pieszyce,
- ❖ Urząd Gminy i Miasta Piława Górna, ul. Piastowska 69, 58–240 Piława Górna,

- ❖ Urząd Gminy Dzierżoniów, Piastowska 1, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ Urząd Gminy Stoszowice, Stoszowice 97, 57–213 Stoszowice
- ❖ Urząd Skarbowy w Dzierżoniowie, Poczta 14, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ Powiatowy Urząd Pracy w Dzierżoniowie, Rynek 27, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ Starostwo Powiatowe w Dzierżoniowie, Rynek 27, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ ZUS Inspektorat w Dzierżoniowie, Generała Władysława Andersa 6A, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ Komenda Powiatowa Policji im. Szymona Dudy, Ząbkowicka 57, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ Sąd Rejonowy w Dzierżoniowie, Świdnicka 51, 58–200 Dzierżoniów.

7.2.3. Obiekty służby zdrowia

Do najważniejszych obiektów służby zdrowia zaliczono m.in.:

- ❖ Szpital Powiatowy w Dzierżoniowie, Cicha 1, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ Przychodnia Zdrowia Psychicznego i Terapii Uzależnień „Essere”, Piastowska 7, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ „PRO VITA”, Mikołaja Kopernika 11, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ Medyk, osiedle Tęczowe 5G, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ „SAL–MED”, Parkowa 4a/2, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ „WER–MED”, Parkowa 9, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ Przychodnia Rodzinna, Stefana Żeromskiego 45, 58–260 Bielawa,

- ❖ Centrum Medyczne „Astra”, Rotmistrza Witolda Pileckiego 10a, 58–260 Bielawa,
- ❖ Przychodnia Miejska, Plac Wolności 148, 58–260 Bielawa,
- ❖ Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Miejska, Królowej Jadwigi 1, 58–250 Pieszyce,
- ❖ „Sanatoria Dolnośląskie” Sp. z o.o. Specjalistyczny Szpital Chorób Płuc w Rościszowie, Rościszów 11, 58–252 Pieszyce,
- ❖ Świat Zdrowia Centrum Medyczne, Bolesława Chrobrego 50, 58–230 Niemcza,
- ❖ Familia, Piastowska 2, 58–240 Piława Górna,
- ❖ ARS–MEDICA, Budzów 178, 57–214 Budzów.

7.2.4. Zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obligatoryjne i cykliczne podróże w relacji dom – praca – dom w godzinach szczytu.

Na terenie Związku funkcjonuje Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „Invest–Park”. Składa się ona z 3 podstref:

- ❖ Podstrefa Bielawa,
- ❖ Podstrefa Dzierżoniów,
- ❖ Podstrefa Piława Górna,

Podstrefa Bielawa zlokalizowana jest pomiędzy ulicami Dzierżoniowską i Grunwaldzką. Podstrefa Dzierżoniów jest największa z trzech i znajduje się głównie w zachodniej części miasta w pasie przyległym do linii kolejowej.

Podstrefa Dzierżoniów powstała w 1997 roku, dziś ma obszar 115 hektarów. Pracują w niej 2422 osoby w ponad 20 firmach.

Ponadto do największych zakładów pracy należą m.in.:

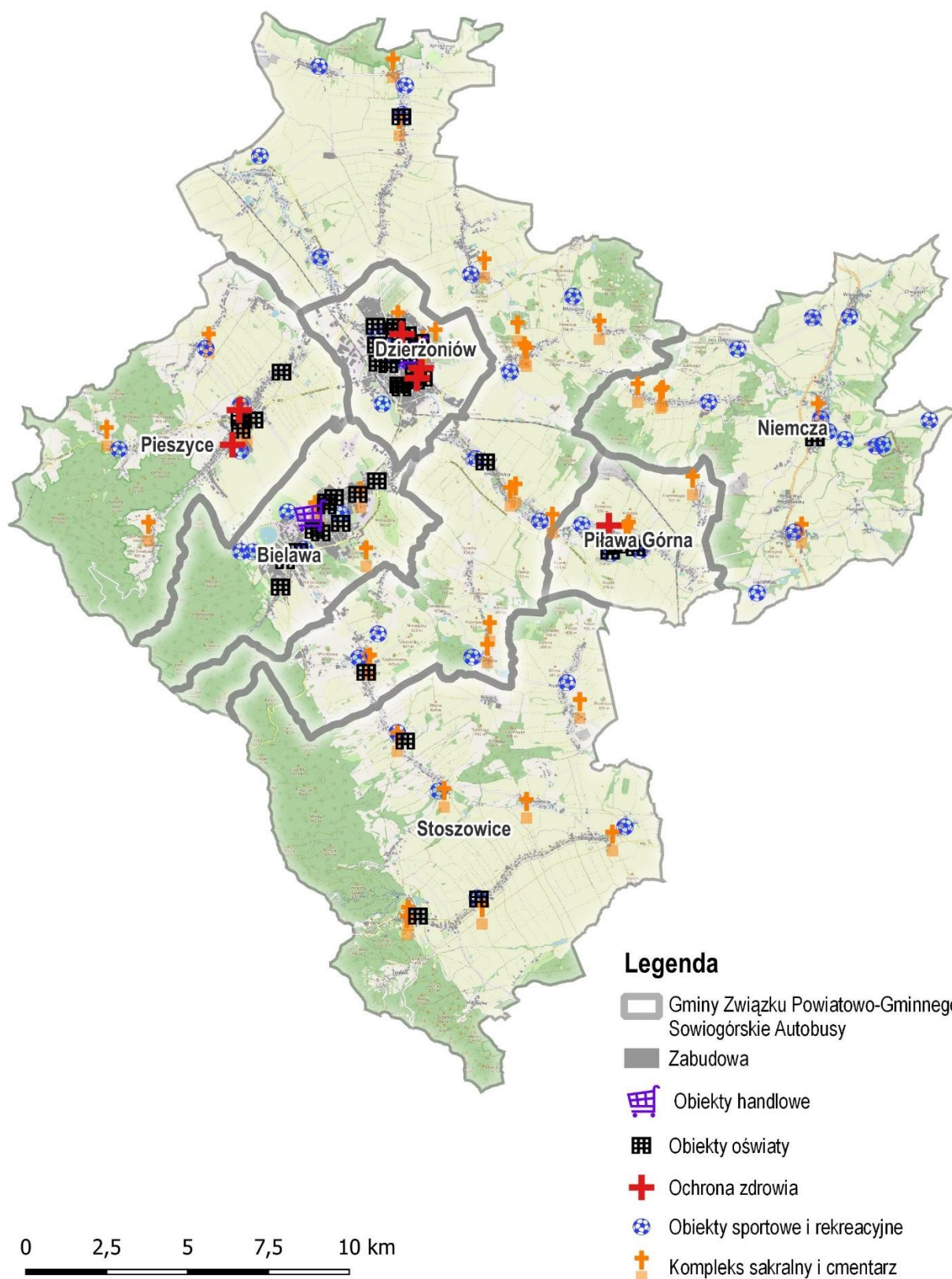
- ❖ TECHNOTEX S.A., 3 Maja 9, 58–250 Pieszyce,
- ❖ Promasz, Piskorzowska 2, 58–250 Pieszyce,
- ❖ Hester, Sienkiewicza 7, 58–250 Pieszyce,
- ❖ GLOBGRANIT, Kościuszki 95, 58–250 Pieszyce,
- ❖ ECO Sp. z o.o., Bielawska 6, 58–250 Pieszyce,
- ❖ BOXMET, Piskorzów 51, 58–250 Pieszyce,
- ❖ GE Aviation Dzierżoniów Sp. z o.o., Nowowiejska 50A, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ GALWANIZER Sp. z o.o., Świdnicka 38, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ Edytor Drukarnia Wydawnictwo, Strefowa 15, 58–200 Dzierżoniów,
- ❖ RULMECA POLAND Sp. z o.o., Zielona 12, 58–200 Dzierżoniów,

- ❖ DOMINO POLSKA Sp. z o.o., Rzeźnicza 4, 58–200 Dzierżonów,
- ❖ ELEKROMET Spółdzielnia Inwalidów, Stanisława Staszica 27, 58–200 Dzierżonów,
- ❖ ZEBRA Sp. z o.o., Złota 2, 58–200 Dzierżonów,
- ❖ Frankonia Poland Sp. z o.o., Brzegowa 105A, 58–200 Dzierżonów,
- ❖ Kopalnia BAZALT, Gumińska, 58–230 Niemcza,
- ❖ OHZ Przerzeczyn Zdrój, Gilów 120A, 58–231 Niemcza,
- ❖ Zakłady Mechaniczne Niemcza Sp. z o.o., Kolejowa 9, 58–230 Niemcza,
- ❖ Arboretum Wojsławice, Wojsławice 2, 58–230 Niemcza,
- ❖ KOMPANIA GÓRNICZA Sp. z o.o., Kościńska 1H, 58–240 Piława Górna
- ❖ BIG-POL Sp. z o.o., Młynarska 4, 58–240 Piława Górna,
- ❖ Lerix Sp. j., ul. Fabryczna 5, 58–240 Piława Górna,
- ❖ His-Style Sp. j., Piastowska 37A, 58–240 Piława Górna,
- ❖ Lincoln Eletric Bester Sp. z o.o., Jana III Sobieskiego 19A, 58–260 Bielawa,
- ❖ Ace Rico Poland, Ostroszowicka 11, 58–260 Bielawa,
- ❖ Globgranit II, Tadeusza Kościuszki 95, 58–250 Pieszyce,
- ❖ Grupa Producentów Falko Sp. z o.o., osiedle Białe 10, 58–211 Uciechów
- ❖ Henryk Włodek – Piekarnia „Włodek”, Piastowska 29, 58–211 Uciechów,
- ❖ Ostroszowice Fabryka Mebli, Jodłownicka 4, 58–262 Ostroszowice,
- ❖ Kordas Sp. z o.o., Zakładowa 2, 57–215 Srebrna Góra,
- ❖ TOMY M&M Sp. z o.o., Lutomierz 2A 57–215 Srebrna Góra.

7.2.5. Obiekty handlowe

Do najważniejszych obiektów handlowych zaliczono:

- ❖ Targowisko Miejskie, Wrocławska 47, 58–200 Dzierżonów,
- ❖ Targowisko Bielawa ul. Kwiatowa, 58-260 Bielawa,
- ❖ Galeria Bielawska, 1 Maja 28, 58–260 Bielawa,
- ❖ Park Handlowy Retail Partners, Prochowa, 58–200 Dzierżonów,
- ❖ S1 Park Handlowy, Wojska Polskiego 39, 58–260 Bielawa,
- ❖ Kaufland, ul. Diorowska 1, 58–200 Dzierżonów.



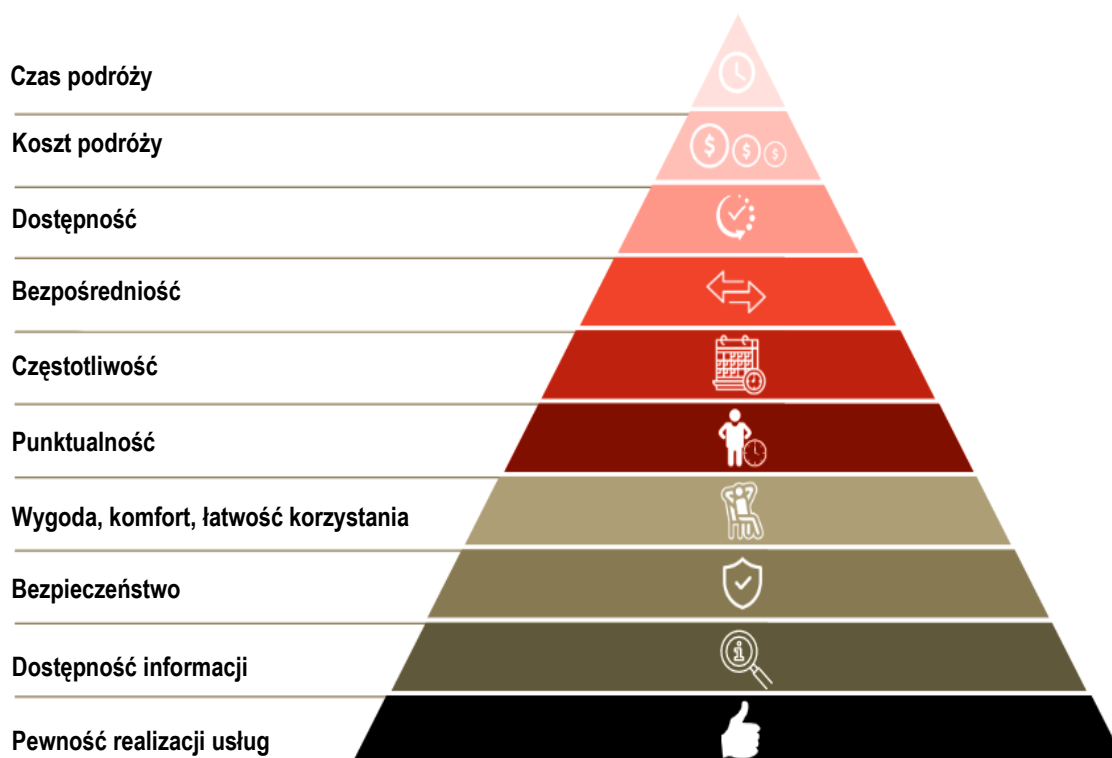
Rysunek 12 Najważniejsze generatory ruchu na terenie Związku
Źródło: opracowanie własne.

8. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORY RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

8.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

Preferencje odnośnie wyboru środka transportu zależą od wielu aspektów. Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Wysoka jakość usług, która odpowiada

wymaganiom i preferencjom użytkowników jest podstawowym warunkiem skutecznego oddziaływania w kierunku przejęcia obsługi potrzeb mobilności przez różne formy transportu zbiorowego.



Rysunek 13 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Mężyk, S. Zamkowska, Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań.

- ❖ **czas podróży** – nadanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej,
- ❖ **koszt podróży** – zwiększenie cenowej atrakcyjności biletu okresowego,
- ❖ **dostępność** – minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku komunikacji zbiorowej, tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie

przystanków, likwidacja progów na drodze dojazdu do przystanków,

- ❖ **bezpośredniość** – dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach,
- ❖ **częstotliwość** – dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb,

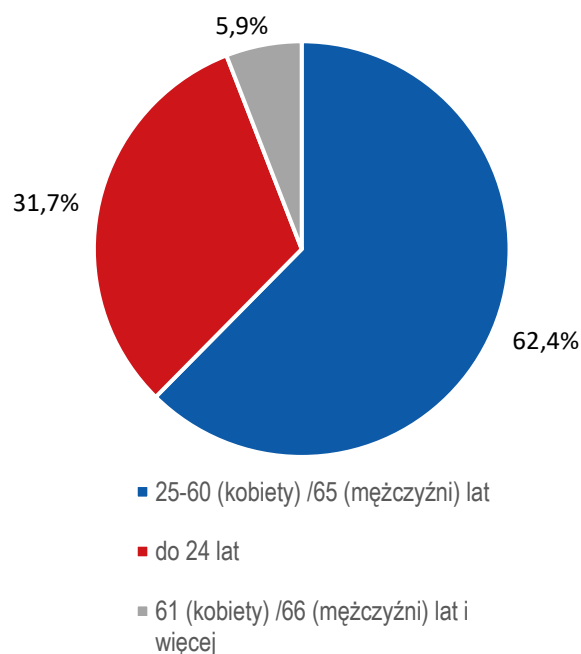
- ❖ **punktualność** – dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie – udział odjazdów opóźnionych do 3 min: 5%; natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min: mniejszy niż 1%,
- ❖ **wygoda, komfort, łatwość korzystania** – budowa nowych wiat przystankowych, dbałość o komfort termiczny użytkowników transportu publicznego, wyposażenie pojazdów w ładowarki USB, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanków, zmniejszenie uporczywości hałasu w podróżowaniu autobusami poprzez wykorzystanie taboru z napędem elektrycznym, zmniejszenie zatłoczenia w autobusach, zwiększenie kultury osobistej i jazdy kierowców.
- ❖ **bezpieczeństwo** – monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu,
- ❖ **dostępność informacji** – rozwój udostępniania otwartych danych, montaż tablic informacji pasażerskiej,
- ❖ **pewność realizacji usług** – zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze przez co i zredukowanie udziału niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych.

8.2. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniające infrastrukturę transportową

8.2.1. Metryka respondentów

W celu określenia preferowanych cech publicznej komunikacji zbiorowej oraz zachowań komunikacyjnych przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”. Badanie ankietowe doprowadziło do rozpoznania potrzeb i oczekiwań mieszkańców stawianych przed komunikacją zbiorową. Ankieta przeprowadzona była w terminie od 04.06.2024 r. do 14.07.2024 r. Ankieta miała formę e – ankiety, która została umieszczona na internetowych stronach Związku oraz gmin należących do Związku. W ankiecie wzięło udział 646 osób.

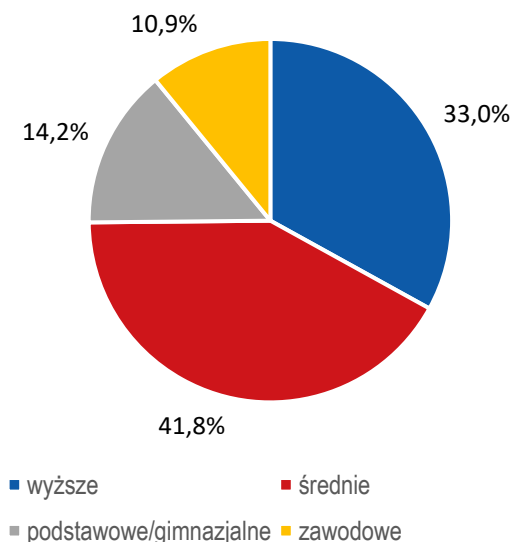
Najliczniejszą grupą wśród respondentów (62,4%) były osoby w przedziale wiekowym 25–60/65 lat. Kolejną grupę stanowiły osoby w wieku do 25 lat, stanowiąc 31,7% przebadanych osób.



Wykres 10 Wiek respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Największą grupę wśród respondentów stanowiły osoby z wykształceniem średnim (41,8%), po nich osoby z wykształceniem wyższym (33,0%) i podstawowym/gimnazjalnym (14,2%). Najmniejsza liczba respondentów posiadała wykształcenie zawodowe (10,9%).

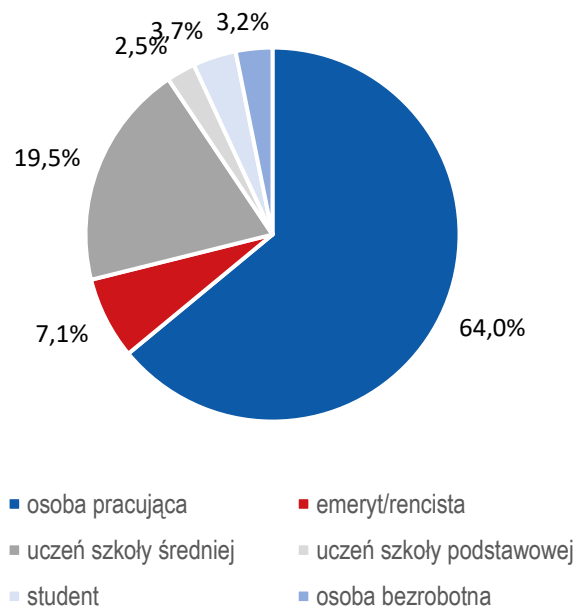


Wykres 11 Wykształcenie respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Z profilu respondentów wynika, że największy udział wśród respondentów mają osoby pracujące (64,0%). Drugą dużą grupą są uczniowie szkół średnich (19,5%). Osoby uczące się stanowiły razem 25,7%. Osoby

stanowiące najliczniejszą grupę respondentów, czyli osoby pracujące i uczące się mają potrzeby transportowe związane zarówno dojazdów do/z pracy/szkoły, jak i do obiektów handlowych i związanych z rozrywką i rekreacją. Należy także podkreślić, iż znaczącą grupę wśród respondentów stanowią osoby pobierające świadczenia rentowe lub emerytalne, a ich główne potrzeby związane są przede wszystkim z dojazdami do obiektów handlowych i placówek medycznych.



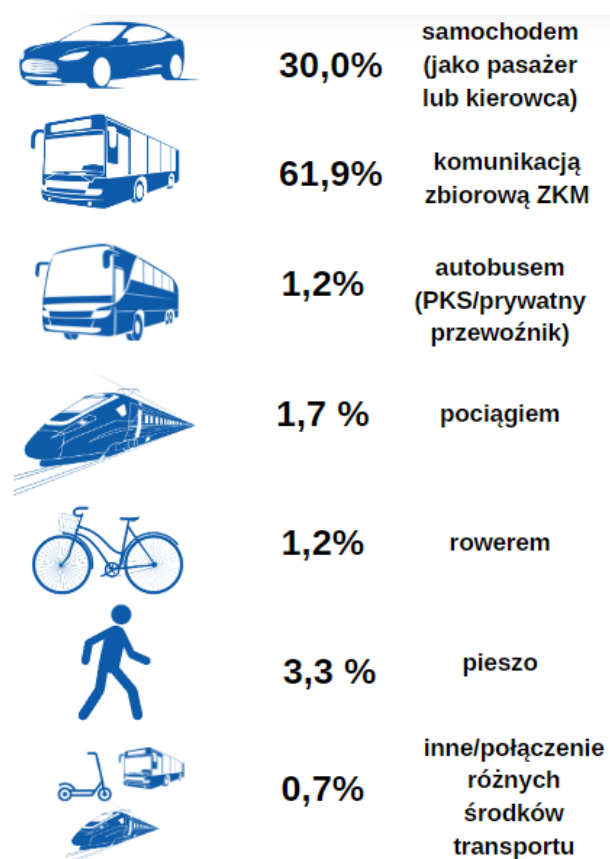
Wykres 12 Status zawodowy respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

8.2.2. Analiza wyników badań

W badaniu ankietowym umieszczone zostały pytania skierowane zarówno do osób na co dzień przemieszczających się publiczną komunikacją zbiorową, jak i do osób, których podstawowym środkiem lokomocji jest prywatny samochód osobowy.

Respondenci zostali poproszeni o odpowiedź, jakimi środkami transportu najczęściej podróżują. Wśród ankietowanych największą część stanowili użytkownicy komunikacji zbiorowej organizowanej przez Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” (61,9%), 30,0% ankietowanych podróżuje jak pasażer lub kierowca. Niespełna 1,7% ankietowanych w codziennych podróżach korzysta z pociągów.



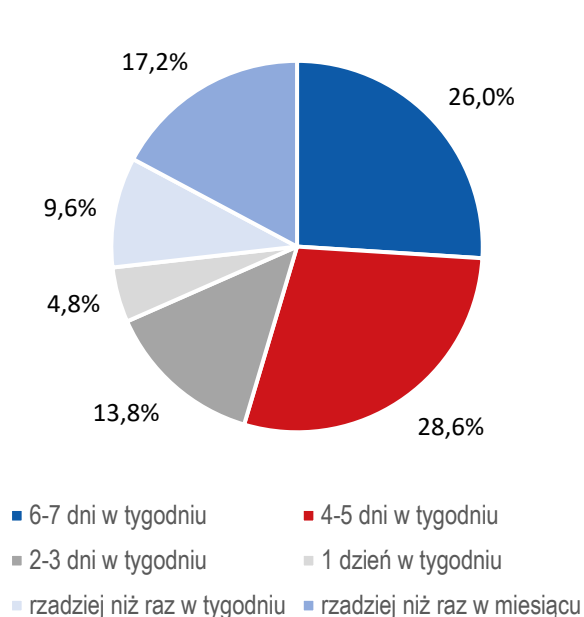
Następnie zapytano ankietowanych, dlaczego wybierają wskazany przez siebie w poprzednim pytaniu środek lokomocji. Najczęściej wskazywanym powodem był brak alternatywy (40,2%), szybkość (23,80%) i koszt podróży (20,6%).



Wykres 13 Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży?

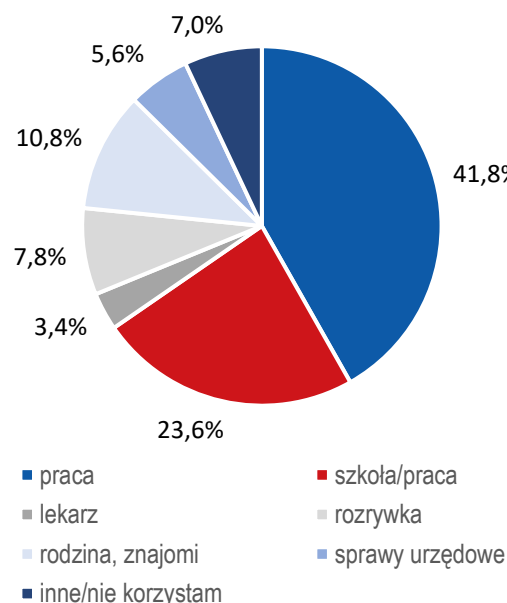
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Największa grupa respondentów podróżuje komunikacją zbiorową organizowaną przez Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” 4–5 dni w tygodniu (28,6%). 26,0% mieszkańców Związku korzysta z komunikacji zbiorowej 6–7 dni w tygodniu, a 17,2 % badanych zadeklarowało, że podróżuje rzadziej niż raz w miesiącu.



Wykres 14 Pytanie: Jak często podróżuje Pan/i komunikacją autobusami ZPGSA (ZKM)?
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

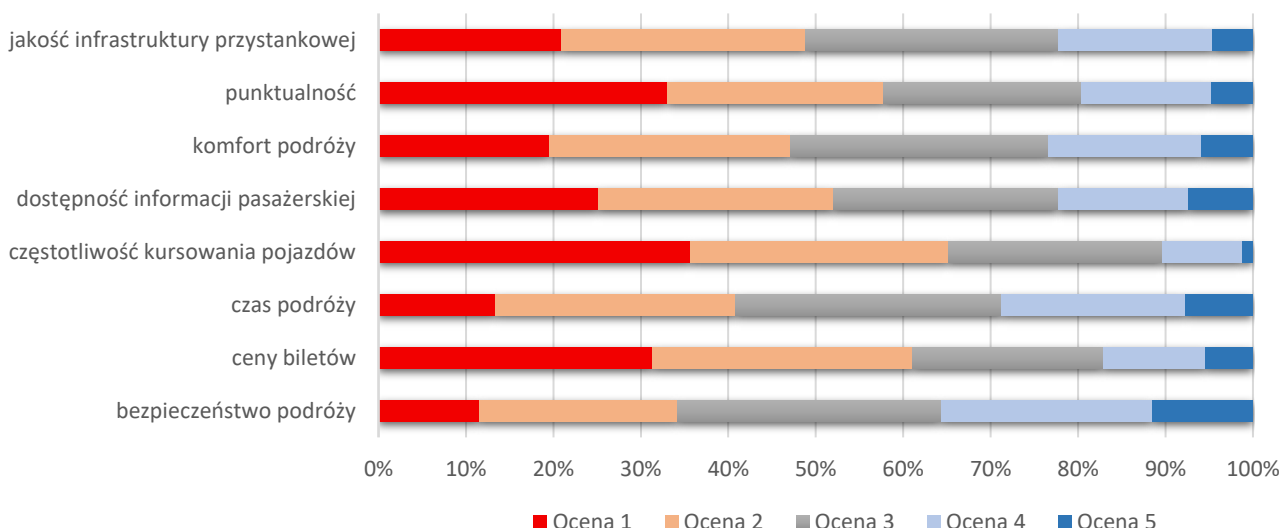
Na pytanie dotyczące najczęstszych motywacji podróży komunikacją zbiorową ankietowani wskazywali obiekty związane z pracą (41,8%) oraz szkołą/uczelnią (23,6%).



Wykres 15 Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją zbiorową?
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

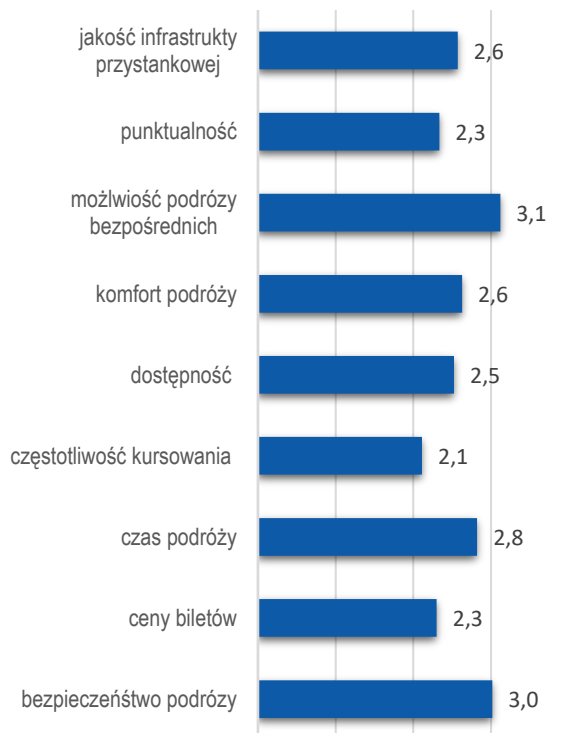
Przeprowadzone badania pozwoliły również na dokonanie ogólnej oceny oferty komunikacji publicznej oraz poszczególnych jej aspektów.

Szczegółowy obraz zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej pokazuje poniższy wykres. Ocena została dokonana w skali od 1 (ocena najniższa) do 5 (ocena najwyższa).



Wykres 16 Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji zbiorowej ZPGSA (ZKM)?
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

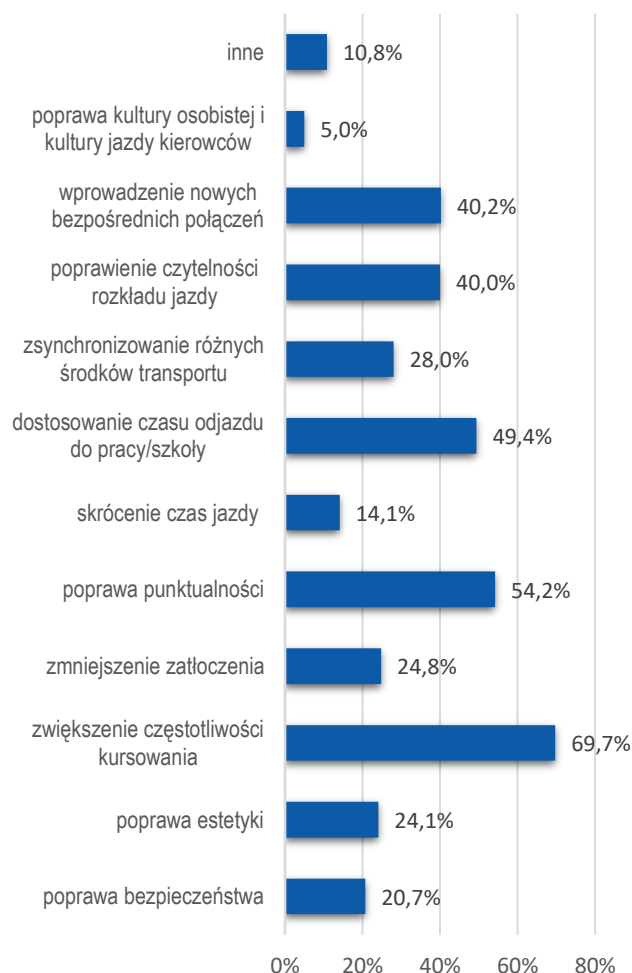
Wśród wskazanych cech komunikacji publicznej najlepiej została oceniona możliwość podróży bezpośrednich (średnia ocena: 3,1). Na drugim miejscu znalazło się bezpieczeństwo podróży punktualność (średnia ocena: 3,0) a na trzecim czas podróży (średnia ocena: 2,8). Aspektem, który oceniono zdecydowanie najgorzej była częstotliwość kursowania (średnia ocena: 2,1) oraz ceny biletów i punktualność (średnia ocena: 2,3).



Wykres 17 Średnia ocena zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji autobusowej ZPGSA (ZKM)
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

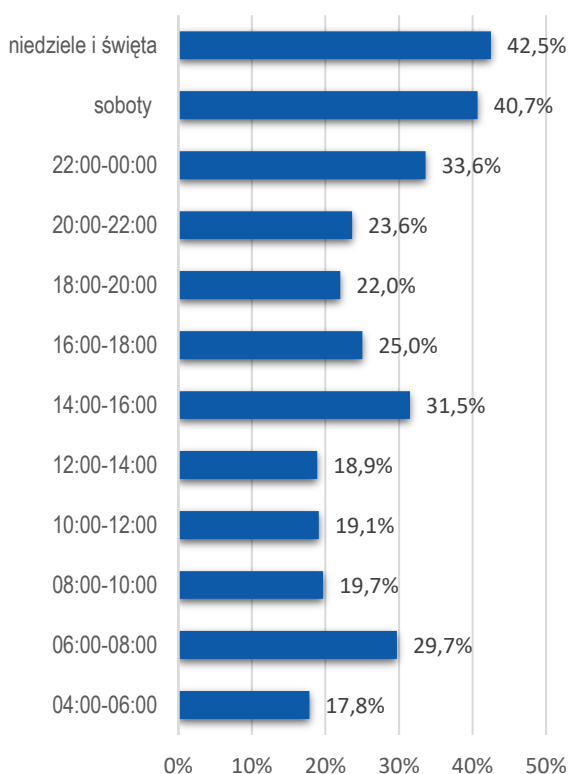
W odpowiedzi na pytanie: „Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji zbiorowej ZPGSA (ZKM)?” najwięcej respondentów, ponieważ aż 69,7 % wskazało zwiększenie częstotliwości kursowania. Istotnymi elementami do poprawy w funkcjonowaniu komunikacji publicznej jest również poprawa punktualności (54,2%)

oraz dostosowanie czasu odjazdu do pracy/szkoły (49,4%).



Wykres 18 Pytanie: Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji zbiorowej ZPGSA (ZKM)?
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

W następnym pytaniu mieszkańcy zostali poproszeni o wskazanie w jakich godzinach lub dniach liczba połączeń autobusowych organizowanych przez Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” jest niewystarczająca? Według respondentów najbardziej połączeń autobusowych brakuje w niedziele i święta (42,5%) oraz w soboty (40,7%). W dni robocze natomiast mieszkańcy chcieliby, aby autobusy częściej kursowały w godzinach 22–00 (33,6%) oraz 14–16 (31,5%).



Wykres 19 Pytanie: W jakich godzinach lub dniach liczba połączeń autobusowych ZPGSA (ZKM) jest niewystraszająca?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Opinia mieszkańców na temat poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej zawarta w odpowiedziach na pytania zamknięte pozwala ocenić, które z nich działają najlepiej, a które należałoby poprawić. Jednak dopiero pytania otwarte pozwalają wypowiedzieć się na temat konkretnych potrzeb podróżujących komunikacją publiczną. W odpowiedziach na pytania otwarte najczęściej postulowanymi zmianami, jakie musiały zostać podjęte, aby użytkownicy samochodów częściej korzystali z komunikacji zbiorowej organizowanej przez Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” było: **zwiększenie częstotliwości kursów**, obniżenie ceny biletu, poprawa punktualności oraz wymiana autobusów na nowsze. Ponadto mieszkańcy często wskazywali na takie problemy jak zanieczyszczone autobusy, niska kultura osobista kierowców, czy brak klimatyzacji w pojazdach. Mieszkańcy wskazali również miejsca, do których nie dociera komunikacja zbiorowa lub dociera jednak bardzo rzadko. Wśród odpowiedzi najczęściej pojawiały się: miejscowości takie jak: Uciechów, Niemcza, Piskorzów, Rościszów, Pieszyce, Owiesno, Kietlin, Gilów, Roztocznik oraz osiedle Różane i osiedle Jasne w Dzierżoniowie.

8.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób z niepełnosprawnościami

Jedną z funkcji komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej. Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej powinno się uwzględniać 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 powinno się planować:

- ❖ lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu,
- ❖ lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z przebiegiem 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 autobusów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
 - optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych.

Dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności poznawczo – sensorycznej szczególnie ważny jest również sprawny system informacji dla pasażera.

9. SIĘĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

9.1. Charakterystyka planowanej sieci

Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców oraz do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi.

Planowane jest włączenie do obsługi przez komunikację publiczną organizowaną przez Związek miejscowości Przedborowa w Gminie Stoszowice.

Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się potrzeb transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowo-gminnych generatorami ruchu.

Czynnikami wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- ❖ zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- ❖ zmiany społeczno-gospodarcze,
- ❖ rozwój przestrzenny gmin na obszarze Związku.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego (w tym uczniów dojeżdżających do szkół poza miejsce zamieszkania) oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Dodatkowo, z uwagi na fakt, że w transporcie zbiorowym nie zawsze możliwa jest realizacja podróży jednym środkiem transportu uwzględniana będzie również integracja różnych środków komunikacji, a w szczególności kombinacja podróży autobusami i koleją. Osiągnięcie intermodalności będzie możliwe dzięki:

- ❖ odpowiedniej organizacji łańcucha podróży,
- ❖ likwidacji barier pomiędzy systemami transportowymi (w tym również barier architektonicznych),
- ❖ koordynacji i dostępności do informacji o przewozach pasażerskich,
- ❖ harmonizacji rozkładów jazdy różnych środków transportu.

9.2. Punktualność kursowania

Punktualność jest istotnym czynnikiem wpływającym na ocenę jakości transportu oraz wybór komunikacji zbiorowej jako środka transportu. Potwierdzenie istotności tego kryterium wynika również z przeprowadzonego badania ankietowego. Ważność punktualności wynika z konieczności dotarcia wielu osób do pracy lub szkoły o określonych godzinach,

a opóźnienie może uniemożliwić skorzystanie z połączenia i osiągnięcie celu podróży. Punktualność staje się zatem kluczowym elementem oceny jakości transportu publicznego. Udział odjazdów opóźnionych powyżej 3 min nie powinien wynosić więcej niż 5%, natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min nie powinien wynosić więcej niż 1%.

9.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napelnienie pojazdu

Wskaźniki komfortu podróży pasażerów komunikacją zbiorową, obejmują stopień napelnienia pojazdu, który nie powinien przekraczać 100% miejsc siedzących i 50% miejsc stojących. Po cyklicznym osiąganiu tych limitów w danym środku transportu zbiorowego, konieczne jest

użycie bardziej pojemnego pojazdu lub zwiększenie częstotliwości kursowania na danej trasie. Istotna jest w tym przypadku również perspektywa przewoźnika, gdzie ze względów ekonomicznych kładziony jest nacisk na maksymalizację napelnienia pojazdów.

9.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Szczególne znaczenie przy zakupie taboru będą miały parametry w zakresie:

- ❖ poziomu podłogi (pożądane są pojazdy ze 100% niska podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz), wyposażenie w tzw. „przyklęk”,
- ❖ zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózków inwalidzkich,
- ❖ instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- ❖ dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących,
- ❖ systemu monitoringu przestrzeni pasażerskiej i stanowiska kierowcy, zapewniający nagrywanie zdarzeń w sposób ciągły i późniejsze ich odtwarzanie,
- ❖ pojazdy wyposażone w ładowarki USB (min. dwie na autobus) — umożliwiające ładowanie urządzeń elektronicznych posiadających opcję zasilania poprzez gniazdo USB,
- ❖ pojazdy wyposażone w klimatyzację całopojazdową, niezależną dla przestrzeni pasażerskiej.
- ❖ pojazdy wyposażane w system informacji pasażerskiej, który oferuje możliwość zapowiedzi przystanków, nr linii oraz kierunku za pomocą fonii.

9.5. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Dostępność systemu transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej powinna być rozpatrywana pod względem dwóch aspektów, tj. **infrastruktury oraz taboru** używanego w przewozach realizowanych na terenie Związku.

Dostępność należy rozumieć poprzez zagwarantowanie pełnej swobody w poruszaniu się publicznymi środkami transportu, bez ograniczeń. Dostępność oznacza również, że osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby o ograniczonej zdolności ruchowej nie powinny ponosić zwiększonych wydatków na podróże. Przewoźnik realizujący usługi taborem autobusowym na zlecenie Organizatora transportu ma obowiązek świadczyć usługi

taborom, który jest przystosowany do obsługi osób z niepełnosprawnościami. Wszystkie autobusy, które wykonują zadania przewozowe na terenie Związku przystosowane są do przewozu wózków inwalidzkich – są to autobusy 100% niskopodłogowe.

Ponadto odpowiedzialność władz samorządowych za organizację życia publicznego przejawiać się powinna w następujących działaniach prowadzących do likwidacji istniejących barier w przemieszczaniu się osób niepełnosprawnych:

- ❖ **przystanki wyposażane w pasy ostrzegawcze**, które ostrzegają przed zbliżaniem się do krawędzi peronu. W miarę możliwości przestrzennych wprowadzenie

- pasów doprowadzające do właściwych pól oczekiwania i/lub wiaty przystankowej,
- ❖ umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, **podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej**,
 - ❖ lokalizowanie nowych przystanków komunikacji zbiorowej **połączonych z lokalizacją ciągów pieszych**,
 - ❖ **eliminowanie barier** poruszania się poprzez: likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej oraz likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
 - ❖ stosowaniu **systemu ulg** w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej w postaci zniżki dla wybranych grup pasażerów oraz

bezpłatnych przejazdów dla wybranych grup pasażerów.

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.

9.5.1. Standard w zakresie taboru

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru.

Pożądane są pojazdy:

- ❖ niskopodłogowe o podłodze bez skosów i stopni,
- ❖ odpowiednio szerokich drzwiach,
- ❖ posiadające rampę umożliwiającą wjazd oraz wyjazd wózka inwalidzkiego,
- ❖ wydzielone w swoim wnętrzu specjalne miejsce dla wózka inwalidzkiego,
- ❖ wyposażone w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- ❖ wyposażone w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym,
- ❖ wyposażone w tzw. przyklęk,
- ❖ wyposażone w uchwyty i poręcze chroniące przez upadkiem,
- ❖ wyposażone w klimatyzację.

9.5.2. *Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych*

Na etapie projektowania infrastruktury przystankowej uwzględniane będą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, do zadań własnych samorządów należy także zapewnienie mobilności osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), rodzicom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też

należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się transportem publicznym na obszarze działania Organizatora.

Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowane są poniższe działania oraz standardy:

Usuwanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej

- Droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych,
- pokonanie jezdni prowadzącej do przystanku powinno być wyznaczone i bezpieczne dzięki obniżeniu wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracaniu długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
- przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barier, drzew, śmietników itp.).

Odpowiednia organizacja przystanku

- Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator będą 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.

Odpowiednie wyposażenie przystanku

- Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni,
- 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,
- na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się kosz na odpady.

Dostępność przystanku

- Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane przystanki autobusowe powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride,
- lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży,
- wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza,
- 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.

9.5.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności sensoryczno-poznawczej szczególnie istotnymi kwestiami w publicznym transporcie są:

- ❖ **informacja dźwiękowa**, która umożliwia osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować przystanek komunikacyjny podczas podróży,
- ❖ **informacja wizualna**, która umożliwia podróżę osobom niedosłyszącym.

Wymienione powyżej elementy pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Zważywszy na fakt, iż wśród osób zainteresowanych podróżami publiczną komunikacją zbiorową na terenie Związku są w dużej mierze osoby starsze, a obecne prognozy demograficzne wskazują na postępujący proces „starzenia się” społeczeństwa należy szczególną uwagę zwrócić na dostosowanie środków transportu do potrzeb i wymagań tej grupy użytkowników

9.6. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększenie udziału transportu publicznego

Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym. 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.

Wdrożenie nowych wzorców użytkowania:

- ❖ zwiększanie świadomości ekologicznej społeczeństwa poprzez wydarzenia lokalne, promocyjne i edukację, pozwoli na kształtowanie ekologicznych nawyków i zwiększenie poziomu odpowiedzialności społecznej za stan otoczenia,
- ❖ zastosowanie idei carpoolingu, czyli tzw. podwozek sąsiedzkich, pozwoli zmniejszyć liczbę samochodów na drogach,
- ❖ promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie, tzw. ecodriving,
- ❖ propagowanie alternatywnych środków transportu – komunikacji zbiorowej, rowerowej, co doprowadzi do zmniejszenia zanieczyszczenia pyłem i hałasem, a pośrednio pozwoli na zmniejszenie uszczuplania pokładów surowców naturalnych.

9.7. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska — rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych

W dzisiejszych czasach transport drogowy odpowiada za znaczną część zanieczyszczeń emitowanych do powietrza oraz za degradację środowiska naturalnego. W skali Unii Europejskiej jest on źródłem niemal 54% całkowitej emisji tlenków azotu, 45% tlenku węgla, 23% niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO) oraz 23% pyłów PM10 i 28% pyłów PM2.5. Transport drogowy jest odpowiedzialny także za 41% emisji prekursorów ozonu troposferycznego oraz 23% emisji CO₂ i niemal 20% innych gazów cieplarnianych.

Nie można całkowicie wyeliminować ruchu silnikowego na rzecz transportu niezmotoryzowanego. Warto jednak dążyć do takiego stanu, w którym emituje on minimalną ilość zanieczyszczeń. W tym celu warto wprowadzać pojazdy zeroemisyjne lub przynajmniej niskoemisyjne – zarówno promując ich wybór indywidualny (np. zarządzając ulgi w strefach parkowania dla samochodów z wysokimi normami EURO), ale też stwarzając system komunikacji publicznej oparty na taborze zeroemisyjnym.

Zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych (UoEiPA) udział autobusów zaliczanych do kategorii M3 (pojazdy o masie maksymalnej przekraczającej 5 ton, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy), o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm.9)), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, z zastrzeżeniem że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej:

- ❖ 32% – do dnia 31 grudnia 2025 r.,
- ❖ 46% – od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.

W przypadku realizacji usług w zakresie przewozów użyteczności publicznej na terenie Związku taborom składającym się z pojazdów zeroemisyjnych, w gestii Operatora, któremu zostanie powierzona realizacja powiatowych przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, będzie posiadanie infrastruktury do ładowania pojazdów zeroemisyjnych.

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 (NOX),
- ❖ 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. Wszystkie pojazdy operatora komunikacji publicznej organizowanej przez Związek Powiatowo-Gminny Sowiogórskie Autobusy to pojazdy spełniające normy EURO 6 zgodnie z tabelą nr 4.

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 zaostrzanie 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.

Coraz bardziej popularne wśród operatorów PTZ stają się pojazdy elektryczne, a nowa technologia pozwala na pokonanie coraz to większych odległości przy jednym ładowaniu akumulatorów. Pojazdy wykorzystujące energię elektryczną do napędu oprócz braku emisji w miejscu eksploatacji odznaczają się znacznie niższym poziomem hałasu niż w przypadku pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi. Należy mieć jednak na uwadze, że zakup takiego pojazdu jest od 2 do nawet

3 razy droższy niż w przypadku pojazdów o napędzie spalinowym.

Obecnie w komunikacji publicznej organizowanej przez Związek Powiatowo-Gminny Sowiogórskie Autobusy nie są wykorzystywane autobusy zeroemisyjne. Planuje się jednak, aby przy wyborze operatora, po zakończeniu obecnej umowy, zostały określone wymagania dotyczące autobusów zeroemisyjnych w posiadanym przez operatora taborze.

9.8. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

Organizator komunikacji publicznej zapewni możliwość skomunikowania każdej z gmin należących do Związku do ośrodków miejskich Bielawy i Dzierżoniowa. Nie gwarantuje się natomiast możliwości połączeń bezpośrednich ze sobą wszystkich gmin. W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego obsługiwane będą wszystkie przystanki leżące na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych. Odległości pomiędzy przystankami powinny być dostosowane do lokalizacji źródeł i celów podróży, jak najbliższej generatorów ruchu.

Dostępność infrastruktury przystankowej definiowana jest jako czas dojścia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Na obszarze miejskim zurbanizowanym uznaje się za komfortową strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego odległość 300–600 m, co w przeliczeniu na czas uznaje się około 5 minut. Natomiast na terenach niezurbanizowanych za

strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się odległość 1 000 m.

Jednakże czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od wielu czynników, m.in. od struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych np. z pokonywaniem przez pieszych obiektów/miejsc kolizyjnych (miejsc kolizji potoków ruchu pieszego, miejsca kolizji potoku ruchu samochodowego i pieszego, różnice poziomów). W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się lokalizację nowych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu oraz modernizację istniejących przystanków komunikacyjnych, likwidując wszelkie bariery architektoniczne.

10. ZADANY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

10.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym

Podstawowym aktem prawnym regulującym zasady zarządzania transportem publicznym jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Ponadto aktami prawnymi regulującymi zarządzanie transportem publicznym są:

- ❖ ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- ❖ ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- ❖ ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym,
- ❖ ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,
- ❖ ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych,
- ❖ ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa
- ❖ ustawa z dnia 6 marca 2018 – Prawo przedsiębiorców.

10.2. Struktura organizacji rynku przewozów

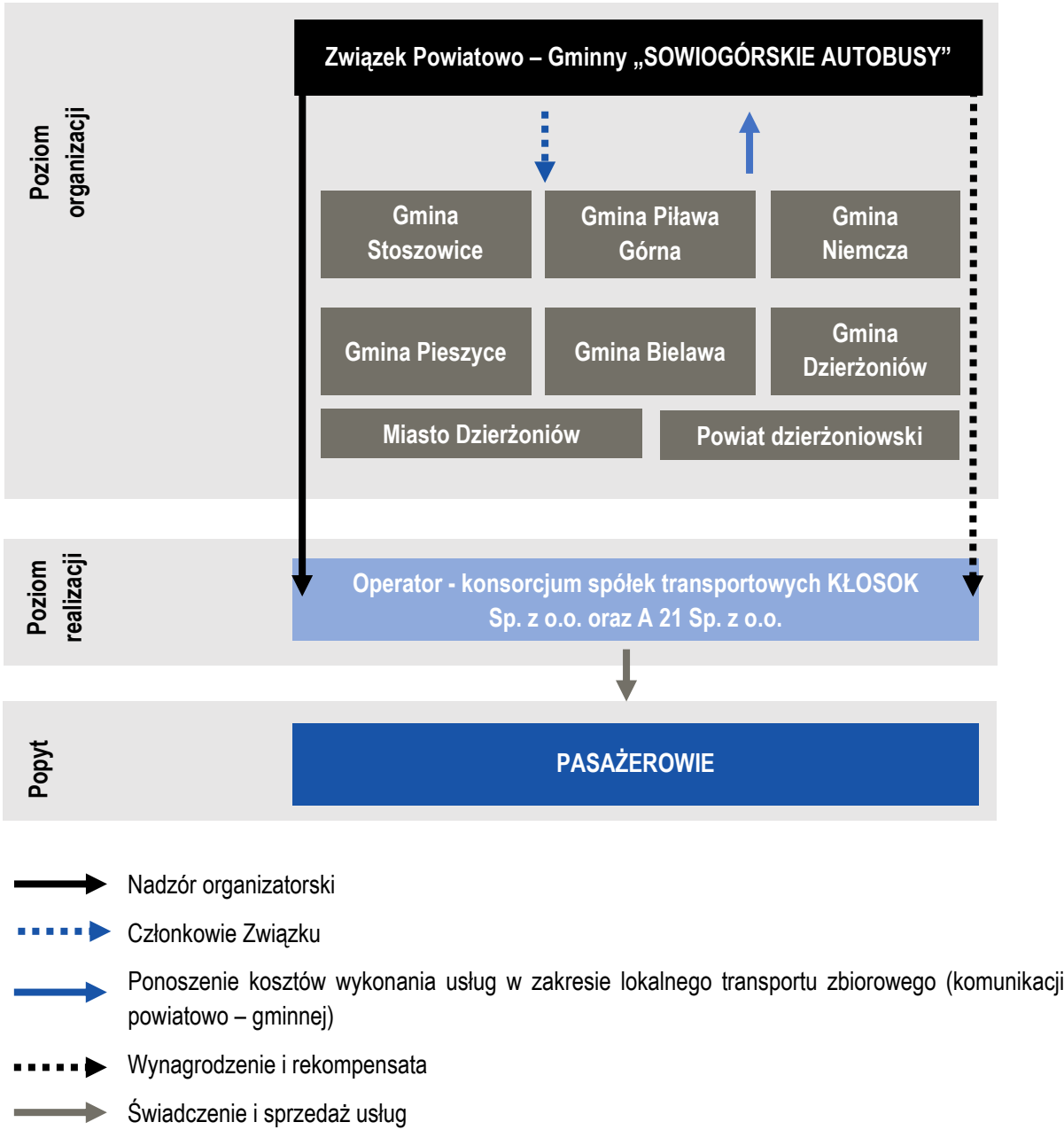
Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

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

Na obszarze Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” organizatorem jest związek powiatowo-gminny, a wynikające z tego zadania wykonuje zarząd związku powiatowo-gminnego. Organizator zarządza przewozami osób w ramach publicznego transportu administracyjnych gmin zbiorowego i powiatów, wykonywany które utworzyły w granicach związku powiatowo-gminny.

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny.



Za organizację transportu publicznego na obszarze Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” odpowiada Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”. Z dniem 1 stycznia 2024 r. Związek Powiatowo–Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” przejął zadania przewozowe od Gminy Bielawa.

Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” jako organizator zleca zadania przewozowe operatorowi – obecnie konsorcjum spółek transportowych KŁOSOK Sp. z o.o. oraz A 21 Sp. z o.o.

Poniższa tabela przedstawia zadania ustawowe wraz z przyporządkowanymi do nich podmiotami odpowiedzialnymi.

Tabela 11 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem.

Zadanie	Podmiot odpowiedzialny
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.	Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu.	Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, e) systemu informacji dla pasażera.	Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora.	Gminy należące do Związku Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.	Gminy należące do Związku Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie. – Prawo Przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”
Realizacji dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego w sposób wskazany w dokumentach nadrzędnych.	Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” / Operator
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.	Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”

10.3. Wybór operatora

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.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy rozdziału 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ❖ ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2023 poz. 1605.) albo
- ❖ art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (tzw. wybór z wolnej ręki).

Podmiot wewnętrzny

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

- ❖ 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 albo
- ❖ świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- ❖ świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- ❖ wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych.

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

10.4. Przygotowanie oferty przewozowej

Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Dla komunikacji autobusowej bardzo istotne jest, aby z biegiem czasu zwiększać ofertę przewozową dla pasażerów, rozumie się to poprzez:

- ❖ zwiększenie liczby tras komunikacji autobusowej,
- ❖ zwiększenie częstotliwości na liniach – w miarę możliwości finansowych,
- ❖ organizację systemów dowozowych do punktów przesiadkowych,
- ❖ promocję usług transportu publicznego.

Należy mieć na uwadze, że planowanie transportu ma duży wpływ na jakość życia mieszkańców, a co za tym idzie na rozwój społeczny regionu. Ograniczenie transportu indywidualnego samochodowego spowoduje spadek liczby wypadków komunikacyjnych, zmniejszenie zatłoczenia ulic,

polepszy się jakość powietrza oraz spadną koszty utrzymania infrastruktury.

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 Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” 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.

11. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

11.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań Organizatora transportu, realizowanego w ramach Planu transportowego (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy).

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

- 1) Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 2) Rekompensaty z tytułu:
 - a. poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 3) Środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wszystkie ww. formy finansowania transportu mogą się ze sobą łączyć.

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- ❖ wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe,
- ❖ środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego,

- ❖ udostępnianie Operatorowi przez Organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- ❖ środki Unii Europejskiej,
- ❖ środki z innych źródeł.

Źródłem finansowania wydatków eksploatacyjnych są środki budżetowe Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”, które są po części finansowane m.in. z wpływów ze sprzedaży biletów. Koszty działalności (w odniesieniu do realizacji usług przewozowych) w komunikacji miejskiej realizowanej przez Operatora, któremu powierzono świadczenie usług, składa się z kosztów stałych – niezależnych od wielkości pracy przewozowej, oraz kosztów zmiennych – zależnych od wykonanych wozokilometrów.

Do kosztów stałych zaliczane są m.in.: amortyzacja, koszty, ubezpieczeń, podatków, koszty finansowe oraz koszty zarządu i nadzoru (w tym koszty osobowe związane z zatrudnieniem poza grupą osób kierujących autobusami).

W skład kosztów zmiennych wchodzi m.in.: wynagrodzenia i świadczenia na rzecz kierowców, konserwacje i naprawy taboru, paliwo, ogumienie.

Przed utworzeniem Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” udział poszczególnych gmin w finansowaniu komunikacji zbiorowej wyglądał następująco:

Tabela 12 Podział finansowania publicznego transportu zbiorowego w latach 2021–2023

Gmina	2021	2022	2023
Miasto Dzierżoniów	34,57%	34,74%	34,73%
Pieszycy	15,86%	15,69%	15,67%
Piława Górna	5,06%	5,04%	5,05%
Niemcza	5,86%	5,79%	5,79%
Gmina Dzierżoniów	9,95%	9,97%	9,98%
Stoszowice	0,83%	0,82%	0,82%
Bielawa	27,87%	27,96%	27,96%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”.

Podział finansowania wynika z udziału procentowego w ilości wzm na terenie administracyjnym danej gminy.

Całkowite koszty poniesione na komunikację zbiorową zwiększyły się na przestrzeni lat 2021–2023 o 43,04%.

Jest to związane m.in. z koniecznością utrzymania rentowności taboru, kosztami napraw oraz z rosnącymi cenami paliw.

Tabela 13 Zestawienie kosztów i przychodów w latach 2021–2023

Rok	Koszt utrzymania komunikacji publicznej	Przychody ze sprzedaży biletów	Przychody z opłat dodatkowych
2021	12 905 275,69 zł	3 168 723,95 zł	17 902,97 zł
2022	16 184 889, 19 zł	3 908 143,82 zł	106 451,83 zł
2023	18 460 061,93 zł	4 769 944,46 zł	170 101,32 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”.

11.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej, którego organizatorem jest Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”, jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania nierentowny. Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiąganie zysku, nie jest

priorytetem dla Organizatora. **Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.**

Coraz wyższe wymagania jakościowe w publicznym transporcie zbiorowym pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik odpłatności linii. Ponadto rokrocznie wzrastają ceny paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych przez co również wzrasta koszt obsługi komunikacyjnej obszaru Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”

12. TARYFA PRZEWOZOWA

Taryfa przewozowa została określona Uchwałą Nr II/8/2024 Zarządu Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” z dnia 16 stycznia 2024 r. w sprawie ustalenia taryfy komunikacyjnej, zasad dotyczących ulgowych i bezpłatnych przejazdów w lokalnym publicznym transporcie zbiorowym

organizowanym przez Związek Powiatowo–Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”. Na obszarze Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” obowiązują 3 taryfy przewozowe dla biletów jednorazowych oraz 4 taryfy dla biletów miesięcznych. Na obszarze Związku dostępne są cztery typy biletów.

❖ Czasowe

Tabela 14 Bilety czasowe

	normalny	ulgowy
30 minut	4,80 zł	2,40 zł
60 minut	7,20 zł	3,60 zł
90 minut	8,40 zł	4,20 zł
24 godziny	11,00 zł	5,50 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie Uchwały Nr II/8/2024 Zarządu Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” z dnia 16 stycznia 2024.

❖ Jednorazowe

Tabela 15 Bilety jednorazowe

Taryfa	normalny	ulgowy 33%	ulgowy 49%	ulgowy 50%	ulgowy 51%
1	4,00 zł	2,68 zł	2,04 zł	2,00 zł	1,96 zł
2	5,40 zł	3,62 zł	2,75 zł	2,70 zł	2,65 zł
3	6,00 zł	4,02 zł	3,06 zł	3,00 zł	2,94 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie Uchwały Nr II/8/2024 Zarządu Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” z dnia 16 stycznia 2024.

33 % ulgi – nauczyciele przedszkoli publicznych lub niepublicznych oraz nauczyciele szkół podstawowych i szkół ponadpodstawowych – publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych na podstawie legitymacji nauczyciela lub zaświadczenia dyrektora placówki, nauczyciele akademicy; nauczyciele uczący języka polskiego, historii, geografii, kultury polskiej lub innych przedmiotów nauczanych w języku polskim w szkołach i sekcjach, prowadzonych przez organizacje społeczne za granicą zarejestrowanych w bazie prowadzonej przez

upoważnioną jednostkę podległą ministrowi właściwemu do spraw oświaty i wychowania.

49% – dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia szkoły podstawowej lub ponadpodstawowej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia.

50% ulgi – emeryt, rencista.

51% ulgi – studenci I i II stopnia oraz doktoranci, działacze opozycji antykomunistycznej oraz osoby represjonowane z powodów politycznych (ustawa z dnia 20 marca 2015 r. o działaczach opozycji antykomunistycznej oraz osobach represjonowanych z powodów politycznych) za okazaniem odpowiedniej legitymacji oraz kombatanci oraz niektórych osoby będące ofiarami represji wojennych i okresu

powojennego (ustawa o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego, za okazaniem odpowiedniej legitymacji; kombatanci, działacze opozycji komunistycznej, osoby represjonowane z powodów politycznych oraz niektóre osoby będące ofiarami represji wojennych i okresu powojennego.

❖ Miesięczne imienne

Tabela 16 Bilety miesięczne imienne

Taryfa	normlany	ulgowy 33%	ulgowy 49%	ulgowy 50%	ulgowy 51%
1	103,20 zł	69,14 zł	52,63 zł	51,60 zł	50,57 zł
2	156,00 zł	104,52 zł	79,56 zł	78,00 zł	76,44 zł
3	163,20 zł	109,34 zł	83,23 zł	81,60 zł	79,97 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie Uchwały Nr II/8/2024 Zarządy Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” z dnia 16 stycznia 2024.

❖ Sieciowe imienne

Tabela 17 Bilety sieciowe imienne

Taryfa	normlany	ulgowy 33%	ulgowy 49%	ulgowy 50%	ulgowy 51%
4	175,00 zł	117,25 zł	89,25 zł	87,50 zł	85,75 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie Uchwały Nr II/8/2024 Zarządy Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” z dnia 16 stycznia 2024.

33% ulgi – studenci I i II stopnia oraz doktoranci Osoby które ukończyły studia pierwszego stopnia przysługuje to prawo do dnia 31 października roku, w którym ukończyły te studia.

49% ulgi – dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia szkoły podstawowej lub ponadpodstawowej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia.

50% ulgi – emeryt , rencista.

51% ulgi – studenci I i II stopnia oraz doktoranci.

Dodatkowo dostępny jest Bilet Zintegrowany Gmin Gór Sowich, wydany przez Koleje Dolnośląskie Spółka Akcyjna, ważny jest w okresie od godziny 18:00 dnia

roboczego poprzedzającego bezpośrednio następujące po sobie dni wolne od pracy, do godziny 06:00 pierwszego dnia roboczego następującego po dniach wolnych.

Pasażerowie podróżujący komunikacją powiatowo-gminną mają możliwość zakupu biletu w poniższy sposób:

- ❖ dwa punkty sprzedaży (jeden w Bielawie i jeden w Dzierżoniowie),
- ❖ w sklepach i kioskach,
- ❖ w biletomatach mobilnych (31 szt.),
- ❖ w biletomatach stacjonarnych (11szt.),
- ❖ aplikację MObilet,
- ❖ sprzedaż u kierowcy.

13. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW

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.

Informacja pasażerska powinna być dla pasażerów dostępna w momencie:



podróży



w trakcie oczekiwania na pojazd
komunikacji zbiorowej



w trakcie oczekiwania na pojazd
komunikacji zbiorowej

Informacja pasażerska powinna być dostępna w różnych kanałach informacyjnych oraz na każdym etapie

planowania podróży. Z perspektywy pasażera istotne treści powinny być publikowane:



na przystankach



w pojazdach
komunikacji zbiorowej



w Internecie



poprzez aplikacje
dedykowane dla
urządzeń mobilnych

Obecnie system informacji pasażerskiej składa się z dwóch części:

- ❖ 17 tablic systemu dynamicznej informacji pasażerskiej pokazujących rzeczywisty czas przyjazdu na przystanek autobusów komunikacji publicznej,
- ❖ wirtualny monitor na stronie zpgsa.bielawa.pl pozycjonowanie pojazdów w czasie rzeczywistym, każdy przystanek działa jak tablica systemu dynamicznej informacji pasażerskiej)

Dodatkowo na stronie internetowej <https://zpgsa.bielawa.pl/>, zamieszczane są wszystkie ważne informacje dotyczące objazdów, czy utrudnień w ruchu w komunikacji publicznej.

Rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy określa administrowanie systemem informacji dla pasażera jako zadanie organizatora, czyli Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”. Organizator może jednak postawić operatorowi przewozów powiatowych wymagania co do sposobu organizacji systemu informacji pasażerskiej zamieszczanej w pojazdach. Operator powinien zapewnić w pojeździe takie informacje jak: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informację o opłatach i ulgach oraz regulamin przewozu. Pojazdy powinny być również wyposażone w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom niewidomym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku oraz w czasie podróży umożliwiać zidentyfikowanie następnego przystanku i przystanku, na którym autobus się aktualnie znajduje.

Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” na swojej stronie internetowej powinien zmodernizować portal pasażera, tak aby zawierał takie informacje jak: bardziej czytelne rozkłady jazdy, mapa linii, informacja o połączeniach, taryfy opłat, uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, regulamin przewozów oraz możliwość zgłaszania skarg i uwag. Na stronie powinny być również umieszczane z wyprzedzeniem informacje o planowanych zmianach w ofercie przewozowej.. Odnośnik do portalu pasażera powinien zostać umieszczony w widocznym miejscu na głównej stronie internetowej Powiatu dzierzoniowskiego oraz każdej z gmin należących do Związku.

Na integrację pomiędzy różnymi środkami transportu publicznego, w tym komercyjnego, wpływa również integracja rozkładów jazdy – szczególnie autobusów i kolei oraz integracja taryfowo – biletowa. Ważnym elementem koordynującym są węzły przesiadkowe dające możliwość wielu przesiadek na inne linie oraz inne środki transportu. Integracja podnosi atrakcyjność, a co za tym idzie i konkurencyjność transportu publicznego w stosunku do transportu indywidualnego.

Warto również wprowadzić integrację rozkładu jazdy z aplikacjami zewnętrznymi (np. Jak dojadę) ułatwiającymi planowanie podróży komunikacją publiczną.

Regulamin przewozu osób powinien określać podstawowe zasady relacji pomiędzy pasażerem a organizatorem i operatorem. Regulamin jest tworzony w oparciu o Prawo przewozowe oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej. Regulamin powinien być udostępniony do wglądu pasażerom w każdym pojeździe oraz siedzibie i na stronie internetowej organizatora i operatora.

13.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach

Miejsce udostępniania informacji	Sposób udostępniania informacji pasażerskiej
Przystanki komunikacyjne	❖ Nazwa i numer przystanku. ❖ 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: • 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.
Węzły przesiadkowe i dworce	❖ Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. ❖ Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących obszar Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”. ❖ Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy – zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń.

13.2. Informacja pasażerska w pojazdach

Miejsce udostępniania informacji	Sposób udostępniania informacji pasażerskiej
Pojazdy komunikacji zbiorowej	❖ Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi 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.

14. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem Organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, miejskiej polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego

i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Cel zrównoważonego rozwoju zostanie osiągnięty dzięki dążeniu do osiągnięcia względnej równowagi w podziale zadań przewozowych, tj. pomiędzy transportem indywidualnym a transportem zbiorowym, z naciskiem na nadawanie priorytetów dla transportu zbiorowego.



Rysunek 14 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”.

Źródło: opracowanie własne.

Jednakże należy pamiętać, iż punktem wyjścia do planowanych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest ocena możliwości finansowych członków Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”. Ograniczenia budżetowe mają bezpośredni wpływ na realne wdrożenie założonych

celów. Ponadto należy pamiętać, iż proces wdrożenia i rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest procesem ciągłym, charakteryzującym się złożonością, zatem jakiegokolwiek zmiany mogą pośrednio lub bezpośrednio wpłynąć na inne dziedziny życia mieszkańców gmin należących do Związku.

14.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

Podstawowym kierunkiem rozwoju na terenie Związku powinna być integracja różnych środków transportu. Integracja rozumiana jako wspólna taryfa z różnymi gałęziami transportu np. kolej – bus. Istotnym elementem integracji jest również budowa parkingów „Park & Ride” oraz „Bike & Ride”, a stworzenie punktów styku różnych środków transportu pozwalających przesiąść się na transport publicznych zachęci mieszkańców do zmiany nawyków transportowych. Istotnym aspektem jest również synchronizacja rozkładów jazdy w celu zapewnienia możliwości przesiadki mieszkańców pomiędzy różnymi środkami transportu w punktach przesiadkowych oraz węzłach integracyjnych. Należy dążyć do jak najbardziej zunifikowanej informacji pasażerskiej oraz identyfikacji wizualnej środków transportu.

Kierunkiem rozwoju jest również integracja z organizatorami PTZ z poza Związku w celu zapewnienia łatwych podróży międzypowiatowych.

Dla komunikacji autobusowej bardzo istotne jest, aby z biegiem czasu zwiększać ofertę przewozową dla pasażerów, rozumie się to poprzez:

- ❖ zwiększenie liczby tras komunikacji autobusowej,
- ❖ zwiększenie częstotliwości na liniach – w miarę możliwości finansowych,
- ❖ organizację systemów dowozowych do punktów przesiadkowych Park&Ride oraz Bike&Ride,
- ❖ promocję usług transportu publicznego.

Należy mieć na uwadze, że planowanie transportu ma duży wpływ na jakość życia mieszkańców, a co za tym idzie na rozwój społeczny regionu. Ograniczenie transportu indywidualnego samochodowego spowoduje spadek liczby wypadków komunikacyjnych, zmniejszenie zatłoczenia ulic, polepszy się jakość powietrza oraz spadną koszty utrzymania infrastruktury.

Rozwój transportu publicznego ma również bardzo duży wpływ na zmniejszenie wykluczenia społecznego, gdyż dobrze zorganizowana sieć transportu publicznego zapewni dostęp do miejsc pracy oraz szkół co przełoży się bezpośrednio na możliwości rozwojowe społeczeństwa.

Do osiągnięcia powyższych celów koniecznym jest racjonalny podział zadań pomiędzy transportem zbiorowym a indywidualnym. 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 Związku 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.

14.2. Kształtowanie węzłów przesiadkowych

Ważnym elementem linii w głównym korytarzu komunikacyjnym są węzły przesiadkowe dające możliwość wielu przesiadek na inne linie oraz inne środki transportu. Rozwiązania lokalizacyjne i infrastrukturalne takich miejsc powinny w optymalny sposób łączyć dążenie do maksymalnej przepustowości i łatwą dostępność dla pasażerów.

Poprawnym działaniem Związku jest kierowanie wszystkich linii autobusowych w Mieście Dzierżoniów na Sowiogórskim Centrum Komunikacyjnym, co umożliwia przesiadanie się z transportu autobusowego na transport kolejowy. Podobna sytuacja ma miejsce w Bielawie gdzie

wybrane kursy przejeżdżają przez Stację Zachodnią co umożliwia pasażerom korzystanie z połączeń w kierunku Wrocławia, Świdnicy, Ząbkowic.

Uwzględniając aktualną i przewidywaną sieć komunikacyjną wskazuje się na miejscowość Niemcza oraz Piława Górna, jako kluczowe węzły przesiadkowe uzupełniające z punktu widzenia pasażera, po uruchomieniu linii kolejowej nr 310.

Sugeruje się, aby obecne i planowane linie komunikacji powiatowo-gminnej zostały dostosowane do wskazanych powyżej węzłów przesiadkowych.

14.3. Integracja taryfowa transportu publicznego

Integracja systemów transportu publicznego na różnym szczeblu obejmującym przewozy powiatowe, gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie, ma na celu stworzenie jednolitego, funkcjonalnego systemu. To podejście podnosi atrakcyjność transportu publicznego i zwiększa jego konkurencyjność w porównaniu do transportu indywidualnego. Integracja systemów transportowych powinna obejmować trzy główne obszary:

- ❖ wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego,
- ❖ koordynację rozkładów jazdy,

❖ tworzenie węzłów przesiadkowych.

Obecnie w ramach podpisanej umowy z Kolejami Dolnośląskimi na obszarze Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” funkcjonuje weekendowy bilet zintegrowany obowiązujący od piątku od godziny 18:00 do poniedziałku do godziny 06:00.

Należy podjąć działanie zmierzające do rozszerzenia oferty zintegrowanego systemu biletowego z Kolejami Dolnośląskimi o pełny wymiar czasowy.

15. WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU TRANSPORTOWEGO

15.1. Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego

W okresie planowania (do 2030 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

- ❖ Plan zrównoważonego transportu rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Powiatowo-Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ prowadzenie badań marketingowych, co około 5 lat, dotyczących:
 - wielkości popytu,
 - przekrojowej struktury popytu,
- ❖ prowadzenie badań dotyczących wielkości popytu (nappełnień pojazdów) w okresie wakacyjnym,
- ❖ rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów,

będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych,

W przypadku nowych, rozwijających się rejonów Związku korytarze główne i podstawowe komunikacji publicznej wraz z lokalizacją przystanków powinny być przewidziane w planie zagospodarowania przestrzennego. Zaplanowane powinny być również odpowiednie pętle autobusowe, umożliwiające bezpieczne manewrowanie oraz postój autobusów. Wytyczane w korytarzach głównych ulice powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów oraz stwarzać możliwość zorganizowania ścieżek rowerowych wzdłuż ulic.

15.2. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

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 Związku Powiatowo-Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”.

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 Zgromadzenie Związku.

16. SPIS TABEL, RYSUNKÓW I WYKRESÓW

16.1. Spis tabel

Tabela 1 Podmioty gospodarcze według wielkości w gminach należących do Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”	18
Tabela 2 Linie komunikacyjne na terenie Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”	23
Tabela 3 Dni kursowania autobusów na poszczególnych liniach komunikacyjnych	27
Tabela 4 Wykaz taboru należącego do operatora publicznego transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”	28
Tabela 5 Planowa liczba wozokilometrów w latach 2021–2023	29
Tabela 6 Liczba przewiezionych pasażerów przez autobusy kursujące na poszczególnych liniach komunikacyjnych	30
Tabela 7 Wykaz dróg powiatowych na terenie gmin należących do Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”	38
Tabela 8 Średni dobowy ruch roczny (SDRR) na obszarze Związku w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich	44
Tabela 9 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych z terenu Powiatu dzierzoniowskiego w latach 2013–2022.	48
Tabela 10 Klasyfikacja wyników zanieczyszczeń powietrza	49
Tabela 11 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem	74
Tabela 12 Podział finansowania publicznego transportu zbiorowego w latach 2021–2023	78
Tabela 13 Zestawienie kosztów i przychodów w latach 2021–2023	78
Tabela 14 Bilety czasowe	79
Tabela 15 Bilety jednorazowe	79
Tabela 16 Bilety miesięczne imienne	80
Tabela 17 Bilety sieciowe imienne	80

16.2. Spis rysunków

Rysunek 1 Położenie Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”	14
Rysunek 2 Sieć połączeń kolejowych przebiegających przez obszar objęty planem	22
Rysunek 3 Linie komunikacyjne składające się na obecną sieć połączeń autobusowych, których organizatorem jest Związek Powiatowo – Gminny „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”	26
Rysunek 4 Potoki pasażerskie występujące w dniu nauki szkolnej między poszczególnymi miejscowościami.	32
Rysunek 5 Potoki pasażerskie występujące w sobotę między poszczególnymi miejscowościami	33
Rysunek 6 Potoki pasażerskie występujące w niedzielę między poszczególnymi miejscowościami	33
Rysunek 7 Etapy realizacji obwodnicy Dzierżoniowa	37
Rysunek 8 Sieć dróg na terenie gmin należących do Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”	40
Rysunek 9 Izochrony dostępności do przystanków w autobusowych w gminach należących do Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”. Izochrona 500m i 1000m	42
Rysunek 10 Lokalizacja punktowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa dolnośląskiego	49

Rysunek 11 Lokalizacja liniowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa dolnośląskiego	50
Rysunek 12 Najważniejsze generatory ruchu na terenie Związku	57
Rysunek 13 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	58
Rysunek 14 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY”.	84

16.3. Spis wykresów

Wykres 1 Zmiany liczby ludności Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” w latach 2013–2023	15
Wykres 2 Zmiany struktury ludności Związku Powiatowo – Gminnego „SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY” w latach 2013–2023	17
Wykres 3 Liczba przewiezionych pasażerów przez autobusy kursujące na poszczególnych liniach komunikacyjnych”.	30
Wykres 4 Liczba pasażerów w poszczególnych typach dni”	30
Wykres 5 Średnia liczba pasażerów przewożonych jednym kursem w dzień roboczy	31
Wykres 6 Średnia liczba pasażerów przewożonych jednym kursem w sobotę	31
Wykres 7 Średnia liczba pasażerów przewożonych jednym kursem w niedzielę.	32
Wykres 8 Wskaźnik motoryzacji w latach 2013–2022	43
Wykres 9 Prognozowany spadek liczby ludności w Powiecie dzierżoniowskim do 2060 r.	52
Wykres 10 Wiek respondentów	59
Wykres 11 Wykształcenie respondentów.	60
Wykres 12 Status zawodowy respondentów	60
Wykres 13 Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży?	61
Wykres 14 Pytanie: Jak często podróżuje Pan/i komunikacją autobusami ZPGSA (ZKM)?	62
Wykres 15 Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją zbiorową?	62
Wykres 16 Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji zbiorowej ZPGSA (ZKM)?	62
Wykres 17 Średnia ocena zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji autobusowej ZPGSA (ZKM)	63
Wykres 18 Pytanie: Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji zbiorowej ZPGSA (ZKM)?	63
Wykres 19 Pytanie: W jakich godzinach lub dniach liczba połączeń autobusowych ZPGSA (ZKM) jest niewystraszająca?	64



Legenda

Granice administracyjne powiatu dzierzoniowskiego należącego do Związku Powiatowo-Gminnego "SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY"

Granice administracyjne gmin należących do Związku Powiatowo-Gminnego "SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY"

Linie kolejowe

eksploatowane

planowane do eksploatacji

Sieć komunikacyjna, na której planowana będzie dalsza realizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem jest Związek Powiatowo-Gminny "SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY"

Planowane węzły uzupełniające

Zintegrowany węzeł przesiadkowy

Kierunki rozwoju sieci komunikacyjnej, na której planowana będzie nowa realizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem jest Związek Powiatowo-Gminny "SOWIOGÓRSKIE AUTOBUSY"

Skala 1:150 000

0 2,5 5 7,5 10 km