

**Plan zrównoważonego rozwoju  
publicznego transportu zbiorowego  
dla Gminy Kąty Wrocławskie**





## Spis treści

<b>1. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem.....</b>	<b>4</b>
1.1. Informacje ogólne o Gminie Kąty Wrocławskie .....	4
1.2. Demografia .....	4
1.3. Gospodarka .....	6
1.4. Sfera społeczna.....	7
<b>2. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem .....</b>	<b>7</b>
2.1. Komunikacja autobusowa w Gminie Kąty Wrocławskie .....	7
2.2. Regionalny osobowy transport kolejowy .....	9
2.3. Regionalny osobowy transport drogowy .....	10
<b>3. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem .....</b>	<b>11</b>
3.1. Zagospodarowanie przestrzenne .....	11
3.2. Publiczny transport zbiorowy w planach wyższego rzędu .....	12
3.3. Wpływ transportu na środowisko .....	13
3.3.1. Emisja spalin .....	13
3.3.2. Emisja hałasu .....	13
<b>4. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym .....</b>	<b>14</b>
4.1. Ocena potrzeb przewozowych .....	14
4.2. Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe.....	15
<b>5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu.....</b>	<b>17</b>
5.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową.....	17
<b>6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....</b>	<b>21</b>
<b>7. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....</b>	<b>22</b>
7.1. Gwarantowana dostępność gminnego transportu publicznego w czasie.....	23
7.2. Gwarantowany komfort podróży – wymagania taborowe .....	24
7.3. Dostępność infrastruktury dla osób niepełnosprawnych.....	25
7.4. Dostępność taboru dla osób niepełnosprawnych.....	27
7.5. Punktualność kursowania.....	28
7.6. Standard w zakresie ochrony środowiska .....	28
<b>8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym .....</b>	<b>30</b>



---

8.1.	Organizator transportu publicznego na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie i jego zadania .	30
8.2.	Wybór operatora transportu publicznego. ....	33
8.3.	Projektowanie rozkładów jazdy .....	35
8.4.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego .....	36
8.5.	Dystrybucja biletów przejazdowych.....	37
8.6.	Zarządzanie drogami, infrastrukturą przystankową i dworcową .....	38
<b>9.</b>	<b>Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów .....</b>	<b>39</b>
9.1.	Informacja pasażerska w pojazdach.....	39
9.2.	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem .....	39
<b>10.</b>	<b>Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....</b>	<b>40</b>
10.1.	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego .....	40
10.2.	Kształtowanie węzłów przesiadkowych .....	41
10.3.	Integracja taryfowa transportu publicznego .....	41
10.4.	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych .....	42
10.5.	Infrastruktura drogowa, przystankowa transportu publicznego i inna.....	42
	<b>Spis tabel.....</b>	<b>43</b>



## 1. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem

### 1.1. Informacje ogólne o Gminie Kąty Wrocławskie

Gmina Kąty Wrocławskie znajduje się w województwie dolnośląskim, w powiecie wrocławskim, w jego północno- zachodniej części. Od północy graniczy z Wrocławiem - miastem na prawach powiatu, od wschodu z Gminą Kobierzyce, od południa z Gminami Sobótka i Mietków. Te trzy gminy, również leżą w powiecie wrocławskim. Zachodnimi sąsiadami Gminy Kąty Wrocławskie są Gmina Kostomłoty oraz Gmina Miękinia leżące w powiecie średzkim. Dogodne położenie Gminy, w sąsiedztwie stolicy Dolnego Śląska oraz przy skrzyżowaniu dwóch autostrad (A4 i A8) sprawia że posiada ona wysoki potencjał rozwojowy.

Gmina ma dobrze rozwiniętą sieć połączeń drogowych. Przez centrum gminy, w osi wschód- zachód, przebiega autostrada A4. Krzyżuje się ona z autostradą A8 (Autostradowa Obwodnica Wrocławia) w węźle „Wrocław Południe”, który znajduje się na wschód od Nowej Wsi Wrocławskiej. Przez gminę (miejsowość Gniechowice) przechodzi również droga krajowa nr 35. Przez teren gminy przebiega ważna linia kolejowa nr 274 z Wrocławia do Wałbrzycha i Jeleniej Góry. Gmina od północnego wschodu bezpośrednio graniczy z lotniskiem im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu.

Gmina Kąty Wrocławskie prowadzi współpracę partnerską z czterema jednostkami samorządowymi. Są to Gmina Biblis w Niemczech, Gmina Mignaloux-Beauvoir we Francji, miasto Switłowodsk na Ukrainie, Gmina Żerków w województwie Wielkopolskim. Ponadto gmina jest członkiem – akcjonariuszem Agencji Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej, a także należy do stowarzyszeń Aglomeracja Wrocławska oraz Lider A4. Gmina wchodzi w skład Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT WrOF).

### 1.2. Demografia

Według danych z 2017 r. Gminę zamieszkiwało 24 021 osób, (z czego kobiety stanowiły – 12 230 os. , tj. 51 %), na obszarze 177 km<sup>2</sup> co daje gęstość zaludnienia na poziomie 136 osób/km<sup>2</sup> i jest niższa od średniej wojewódzkiej (146 osób/km<sup>2</sup>), wyższa od ogólnokrajowej (123 osób/km<sup>2</sup>). Miasto Kąty Wrocławskie wg danych z 2017 r. zamieszkiwało 6 846 mieszkańców, co daje gęstość zaludnienia na poziomie 795 osób/km<sup>2</sup>. Na pozostałych terenach gminy gęstość zaludnienia wynosi 102 osoby/km<sup>2</sup>.

Tab. 1.1. Zmiany demograficzne w gminie Kąty Wrocławskie

L.p.	Wskaźnik	2002	2006	2010	2014	2015	2016	2017
1.	Urodzenia	158	206	224	246	208	275	308
2.	Zgony	151	154	179	164	162	172	183
3.	Napływ ludności, w tym:	315	606	679	558	b.d.	611	897
4.	Odływ ludności, w tym:	184	321	265	309	b.d.	257	272
5.	Saldo	138	337	459	331	46*	457	750

Źródło: Bank Danych Lokalnych.



Tab. 1.2. Zmiany demograficzne w mieście Kąty Wrocławskie

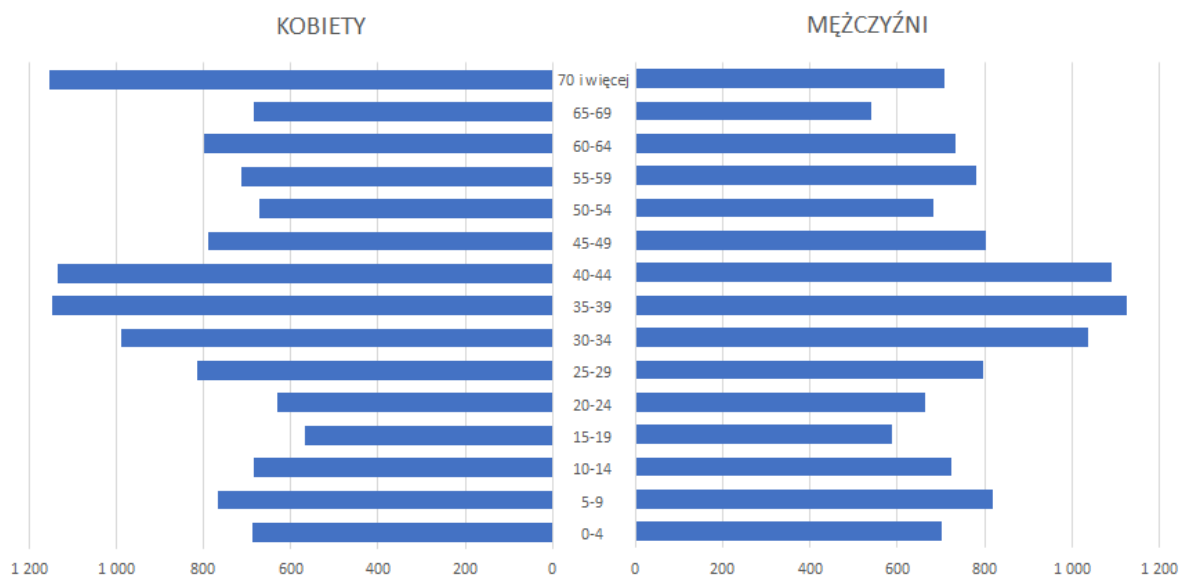
L.p.	Wskaźnik	2002	2006	2010	2014	2015	2016	2017
1.	Urodzenia	52	54	55	86	57	90	90
2.	Zgony	36	53	60	47	46	58	58
3.	Napływ ludności, w tym:	129	95	174	183	b.d.	123	188
4.	Odływ ludności, w tym:	60	105	83	84	b.d.	67	83
5.	Saldo	85	-9	86	138	11	88	137

Źródło: Bank Danych Lokalnych.

Tab. 1.3. Wskaźniki demograficzne gminy Kąty Wrocławskie na tle województwa dolnośląskiego.

L.p.	Wskaźnik	2006	2010	2012	2014	2017
1.	Ludność	18 052	21 045	21 892	22 614	24 021
	- w województwie dolnośląskim	2 882 317	2 917 242	2 914 362	2 908 457	2 902 547
2.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym (17 lat i mniej)	3 834	4 477	4 594	4 787	5 049
	-- w województwie dolnośląskim	531 839	507 291	495 714	488 422	490 609
3.	Osoby w wieku produkcyjnym	11 754	13 790	14 229	14 440	15 088
	-- w województwie dolnośląskim	1 897 543	1 916 259	1 887 089	1 846 755	1 776 051
4.	Osoby w wieku poprodukcyjnym	2 464	2 778	3 069	3 387	3 884
	-- w województwie dolnośląskim	452 935	493 692	531 559	573 280	635 887
5.	Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym [%]	5,6	3,1	3,5	2,6	1,5
	- w województwie dolnośląskim	9,7	7,8	8,3	6,6	3,9
6.	Przyrost naturalny [na 1000 ludności]	2,8	2,1	1,8	3,6	5,2
	-- w województwie dolnośląskim	-0,9	-0,1	-1,1	-0,9	-1,3
7.	Saldo migracji [na 1000 ludności]	16,1	19,9	16,6	11,1	26,1
	-- w województwie dolnośląskim	-1,3	0,5	0,3	0,2	0,9

Źródło: Bank Danych Lokalnych.



Rys. 1.1. Struktura wieku mieszkańców Gminy Kąty Wrocławskie według płci.

Źródło: Bank Danych Lokalnych.

### 1.3. Gospodarka

Dogodne położenie gminy stymuluje jej dynamiczny rozwój, a także otwiera perspektywy na dalszy wzrost nowych inwestycji i liczby nowych podmiotów gospodarczych oraz związanych z nimi przychodów budżetowych. W 2016 roku istniało 3 094 podmiotów gospodarczych<sup>1</sup>. Systematycznie również rośnie liczba mieszkańców, szczególnie w strefie najbliższej miasta Wrocławia. Konsekwencją powyższego stanu rzeczy jest rosnący popyt na usługi transportowe.

Głównymi obszarami działalności gospodarczej na terenie gminy są handel hurtowy i detaliczny, budownictwo, przetwórstwo przemysłowe oraz transport i łączność. Gmina Kąty Wrocławskie jest postrzegana przez inwestorów jako dobre miejsce do prowadzenia działalności. Motorem rozwoju jest bezpośrednio sąsiedztwo Wrocławia, a także bliskość ważnych węzłów komunikacyjnych (samochodowych, intermodalnych, lotniczych) obsługujących stolicę województwa. To właśnie przy węzłach komunikacyjnych można zauważyć szczególną aktywność różnych przedsięwzięć gospodarczych.

Głównym ośrodkiem społeczno- kulturalnym gminy jest miasto Kąty Wrocławskie. Stolica gminy, po Wrocławiu jest drugim celem podróży jej mieszkańców, skupiającym głównie sąsiednie miejscowości. Kolejnym ważnym ośrodkiem jest Smolec, który wraz z innymi miejscowościami najbliższymi położonymi Wrocławowi przechodzi fazę semiurbanizacji. Jest on istotnym źródłem podróży, ale również można zaobserwować dojazdy do pracy w Smolcu z obszaru Wrocławia. Strefy przemysłowe w rejonie Nowej Wsi Wrocławskiej i Pietrzykowic są również istotnym celem podróży dom - praca. Miejscowości w zachodniej i południowej części gminy raczej zachowały swój tradycyjny, wiejski charakter.

<sup>1</sup> Statystyczne Vademecum Samorządowca 2017



## 1.4. Sfera społeczna

Mieszkańcy gminy mają do dyspozycji placówki oświatowe mogące zapewnić wykształcenie na poziomie podstawowym. Ze względu na specyfikę położenia – w bliskości miasta wojewódzkiego – znaczna część uczniów kształci się w szkołach na terenie Wrocławia i sąsiednich gmin. Żłobki znajdują się w Kątach Wrocławskich, Smolcu, Mokronosie Górnym i Krzeptowie.

Tab. 1.4. Edukacja w Gminie Kąty Wrocławskie (stan na dzień 16.08.2018 r.)

Placówka	Liczba placówek [szt.]
Przedszkola	9
Szkoły podstawowe	9

Źródło: <http://www.katywroclawskie.pl>

Na terenie gminy można korzystać z usług medycznych przychodni znajdujących się w Kątach Wrocławskich, Smolcu i Gniechowicach. W tych miejscowościach znajdują się również apteki.

## 2. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem

Sieć komunikacyjna w gminie Kąty Wrocławskie opiera się na połączeniach kolejowych oraz autobusowych. Przewozy kolejowe realizowane są na linii kolejowej 274 łączącej Wrocław z Görlitz (Niemcy) przez Wałbrzych, Jelenią Górę i Zgorzelec. Na obszarze gminy Kąty Wrocławskie znajdują się trzy stacje pasażerskie Kąty Wrocławskie, Smolec i Sadowice Wrocławskie, ponadto realizowana jest budowa drugiej stacji w Smolcu (w sąsiedztwie tzw. Nowego Smolca, między Smolcem i Mokronosem Górnym) ze względu na zwieszającą się liczbę nowych budynków mieszkalnych.

Przewozy autobusowe umożliwiają dotarcie do większości miejscowości w gminie. Największa liczba połączeń realizowana jest między Kątami Wrocławskimi i Wrocławiem oraz Gniechowicami i Wrocławiem. Linie komunikacyjne obsługiwane są przez przewoźników prywatnych, w przewozach wykorzystywany jest głównie tabor klasy mini (przede wszystkim autobusy do 22 miejsc siedzących), na niektórych relacjach wzmacniany w godzinach szczytów przewozowymi autobusami typu midi i maxi.

### 2.1. Komunikacja autobusowa w Gminie Kąty Wrocławskie

Na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie funkcjonuje kilka podmiotów oferujących usługi publicznego transportu zbiorowego. Zdecydowana większość linii łączy miasto Wrocław z miejscowościami na terenie gminy, przebiegając różnymi drogami do stolicy gminy. Część z nich jest wydłużona i dojeżdża dodatkowo do miejscowości sąsiednich gmin. Przez Gniechowice przebiegają tranzytowo linie łączące Wrocław z miejscowościami gminy Sobótka oraz ze Świdnicą. Jedna linia łączy miasto Kąty Wrocławskie z miastem powiatowym Środa Śląska, jak również jedna linia łączy Kąty Wrocławskie z miejscowościami tej gminy położonymi przy granicy z gminą Sobótka. Ponadto na terenie gminy, na



podstawie porozumienia międzygminnego zawartego pomiędzy Gminą Kąty Wrocławskie a Wrocławiem w zakresie wspólnej organizacji komunikacji międzygminnej, funkcjonują 3 linie organizowane przez miasto Wrocław (609 do Samotworu, wariant linii 133 do Zabrodzia oraz linia 607 do kompleksu przemysłowego w Biskupicach Podgórnich). W poniższej tabeli przedstawiono przewoźników i prowadzone przez nich linie, wraz z podaniem relacji oraz obsługiwanych miejscowości na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie.

Tab. 2.1. Przewoźnicy obsługujący Gminę Kąty Wrocławskie

Przewoźnik/ operator	Nr linii	Relacja	Obsługiwane miejscowości na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie
Just Car Justyna Kruk		Udanin – Kostomłoty – Kąty Wrocławskie – Wrocław	Pełcznica, Kąty Wrocławskie, Sośnica, Sadków, Sadków, Baranowice, Pietrzykowice, Jaskotle, Cesarzowice, Mokronos Dolny
Marek Wierzbicki TRAKO Sp. z o.o.	502	Wrocław - Sobótka	Stary Dwór, Gniechowice, Zachowice, Prologis Park
Marek Wierzbicki TRAKO Sp. z o.o.	507	Wrocław - Prologis Park	Smolec, Mokronos Górny, Mokronos Dolny, Prologis Park, Krzeptów
Marek Wierzbicki TRAKO Sp. z o.o.	557	Wrocław - Kąty Wrocławskie	Smolec, Krzeptów, Kębłowice, Skałka, Bogdaszowice, Pełcznica, Kąty Wr.
Marek Wierzbicki TRAKO Sp. z o.o.	577	Wrocław - Krzeptów	Mokronos Dolny, Mokronos Górny, Smolec, Krzeptów
Marek Wierzbicki TRAKO Sp. z o.o.	57	Czerńczyce - Kąty Wrocławskie	Czerńczyce, Zachowice, Gniechowice Orleń, Krobielowice, Wojtkowice, Strzeganowice, Różaniec, Sośnica, Kąty Wr.
Marek Wierzbicki TRAKO Sp. z o.o.	N07	Wrocław - Kąty Wrocławskie	Smolec, Krzeptów, Mokronos Górny, Mokronos Dolny, Cesarzowice, Jaskotle, Pietrzykowice, Baranowice, Sadków, Sadków, Sośnica, Kąty Wr.
"POLBUS-PKS" Sp. z o.o.	512	Sobótka - Wrocław	Czerńczyce, Zachowice, Krzyżowice, Gniechowice, Stary Dwór
"POLBUS-PKS" Sp. z o.o.	522	Sobótka - Wrocław	Czerńczyce, Zachowice, Krzyżowice, Gniechowice, Stary Dwór
P.W.H.D. Przedsiębiorstwo Wielobranżowe		Świdnica - Wrocław	Gniechowice
Transport Osobowy "TARNOWSCY" - Anita Tarnowska-Kowal	01	Kąty Wrocławskie - Środa Śląska	Kąty Wr., Pełcznica
Transport Osobowy "TARNOWSCY" - Anita Tarnowska-Kowal	02	Wrocław - Kąty Wrocławskie	Mokronos Dolny, Cesarzowice, Jaskotle Kościół, Pietrzykowice, Baranowice skrzyż., Sadków, Sadków, Sośnica, Kąty Wr.
Transport Osobowy "TARNOWSCY" - Anita Tarnowska-Kowal	03	Wrocław - Maniów	Mokronos Dolny, Cesarzowice, Jaskotle, Pietrzykowice, Baranowice, Sadków, Sadków, Sośnica, Kąty Wr., Kilianów





Przewoźnik/ operator	Nr linii	Relacja	Obsługiwane miejscowości na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie
Transport Osobowy "TARNOWSCY" - Anita Tarnowska-Kowal	04	Chwałów - Wrocław	Kilianów skrzyż., Kąty Wr., Sośnica, Sadkówek, Sadków, Baranowice, Pietrzykowice, Jaskotle, Cesarzowice, Mokronos Dolny
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu	133	Zabrodzie - Wrocław	Zabrodzie
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu	607	Biskupice Podgórne - Wrocław	Pietrzykowice, Jaskotle, Cesarzowice, Mokronos Dolny
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. we Wrocławiu	609	Samotwór - Wrocław	Samotwór

Źródło: opracowanie własne.

Linie 507, 557, 577 przewoźnika Marek Wierzbicki TRAKO Sp. z o.o., linie 01, 02, 03, 04 przewoźnika Transport Osobowy "TARNOWSCY" - Anita Tarnowska-Kowal mają przede wszystkim charakter komunikacji międzygminnej realizującej przewóz osób wewnątrz gminy Kąty Wrocławskie oraz do Wrocławia. Z wyżej wymienionych linii, jedynie linie 507 i 577 mają przystanki zlokalizowane wyłącznie w gminie Kąty Wrocławskie oraz we Wrocławiu. Pozostałe linie kończą bieg w sąsiednich gminach. Głównym zadaniem powyższych linii jest skomunikowanie miejscowości gminy z centrum Wrocławia oraz węzłami przesiadkowymi wrocławskiej komunikacji miejskiej. Przystanki przesiadkowe komunikacji autobusowej z gminy Kąty Wrocławskie na terenie Wrocławia to: ul. Mińska „Muchobór Wielki”, skrzyżowanie ul. Wiejskiej z Solskiego, skrzyżowanie ul. Grabiszyńskiej z Klecińską „FAT”, skrzyżowanie ulicy Grabiszyńskiej z Zaporoską, Plac Legionów, przystanek na ulicy Swobodnej „EPI”, przystanek „Dawida” w pobliżu ulicy Dyrekcyjnej.

Linia Środa Śląska – Kąty Wrocławskie jest linią łączącą stolicę sąsiedniego powiatu średzkiego z Kątami Wrocławskimi, jednocześnie umożliwia dojazd do tych miast z miejscowości pomiędzy nimi.

Linia nr 57 ma charakter gminny. Jej zadaniem jest połączenie ze stolicą gminy miejscowości peryferyjnych leżących na południu gminy takich jak Czerńczyce, Zachowice, Gniechowice, Krobielowice, Strzegalowice i Wojtkowice z uwagi na brak innych możliwości dojazdu.

Ze względu na swoją lokalizację w ciągu drogi krajowej nr 35, Gniechowice są dobrze skomunikowane z Wrocławiem dzięki dużej liczbie linii tranzytowych (głównie z Sobótki i Świdnicy).

Samorząd gminy Kąty Wrocławskie dofinansowuje kursy linii 57, 507, 577, N07, 133 i 609. Pozostałe linie funkcjonują komercyjnie, co oznacza, że finansowane są wyłącznie z przychodów ze sprzedaży biletów oraz ewentualnych rekompensat za utracone przychody w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych.

## 2.2. Regionalny osobowy transport kolejowy



Przez obszar Gminy Kąty Wrocławskie przebiega linia kolejowa nr 274. Łączy ona ważne ośrodki w województwie, między innymi Wrocław z Wałbrzychem, Jelenią Górą i Szklarską Porębą. Linia pełni ważną rolę w dowożeniu ludności Gminy do miasta Wrocławia. Na linii kolejowej 274 operują Koleje Dolnośląskie S.A. oraz Przewozy Regionalne sp. z o.o., zapewniając transport pasażerski na wszystkich czynnych przystankach i stacjach kolejowych w Gminie. Dodatkowo na trasie Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra przewozy pasażerskie prowadzone są także przez PKP Intercity S.A., jednakże przewoźnik ten nie zatrzymuje się na stacjach zlokalizowanych na obszarze gminy Kąty Wrocławskie.

Tab. 2.2. Liczba par kursów w przewozach kolejowych na liniach przebiegających przez obszar gminy Kąty Wrocławskie

Przewoźnik	Nr linii	Trasa	Liczba par kursów			
			Roboczy szkolny	Roboczy wakacyjny	Sobota	Niedziela
Koleje Dolnośląskie	D6	Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra - Szklarska Poręba	17	17	12	12
Koleje Dolnośląskie	D16	Wrocław - Jaworzyna Śląska - Dzierżoniów Śląski	6	6	5	5
Przewozy Regionalne		Poznań - Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra - Szklarska Poręba	1	1	1	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie kolejowych rozkładów jazdy

W Gminie Kąty Wrocławskie stacje znajdują się w Kątach Wrocławskich, Smolcu i Sadowicach Wrocławskich. W zasięgu dościa pieszego do stacji (do 3 km) znajdują się miejscowości takie jak Kąty Wrocławskie, Smolec, Sadków, Sadowice, Nowa Wieś Kącka oraz Pełcznica. Stan infrastruktury na odcinku Wrocław Główny – Kąty Wrocławskie jest oceniany jako dobry, a czas dojazdu do Wrocławia Głównego z Kątów Wrocławskich, Sadowic Wrocławskich i Smolca wynosi średnio odpowiednio 19-22, 15-18 i 12-15 minut. Stan infrastruktury kolejowej na terenie gminy ulega systematycznej poprawie. Plan transportowy Województwa Dolnośląskiego przewiduje uruchamianie minimum 16 par połączeń w dzień roboczy i 14 par w dzień wolny od pracy (na odcinku Jaworzyna Śląska – Wrocław, do Wałbrzycha 12 par w ciągu dnia roboczego i 10 w dniu wolnym) – obecnie postulaty te są zrealizowane.

### 2.3. Regionalny osobowy transport drogowy

Regionalne połączenia autobusowe przebiegają tranzytowo autostradą A4 lub drogą krajową nr 35 (Wrocław – Świdnica – Wałbrzych przez Gniechowice).



### 3. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

#### 3.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Gmina Kąty Wrocławskie charakteryzuje się zróżnicowanym zagospodarowaniem przestrzennym. Można zatem wyróżnić kilka charakterystycznych obszarów ze względu na użytkowanie<sup>2</sup>. Większość terenów gminy przeznaczonych jest pod produkcję rolną. Zgodnie z założeniami studium zagospodarowania przestrzennego, terenów, dla których nie wyznaczono innego sposobu zagospodarowania niż rolny, zakazuje się wyłączenia z produkcji rolnej i leśnej.

Na terenie gminy można wyróżnić 3 centra o szczególnym natężeniu zabudowy (istniejącej lub planowanej) w funkcji aktywności gospodarczej (produkcyjnej, usługowej, składowo-magazynowej). Największe zagęszczenie tego rodzaju zagospodarowania terenu znajduje się w łuku ciągnącym od Pietrzykowic, dalej na północ od miejscowości Baranowice do autostrady A4, następnie wzdłuż autostrady A4 i Autostradowej Obwodnicy Wrocławia oraz od AOW na wschód do granic gminy (z wyłączeniem terenów miejscowości Mokronos Dolny i Zabrodzie.) Drugim ważnym ośrodkiem aktywności gospodarczej znajduje się na przedmieściach Kątów Wrocławskich w bezpośredniej okolicy węzła autostradowego „Kąty Wrocławskie” i „Sośnica”. Kolejnym miejscem o takim charakterze są tereny na północ od Samotworu. Rozmieszczenie tego typu stref, w niewielkiej odległości od ważnych węzłów drogowych, daje podwaliny do najefektywniejszego wykorzystania obecności drogi o znaczeniu międzynarodowym (E40), a także stanowi często bufor między szkodliwym wpływem ruchu samochodowego na autostradzie a zabudową typowo mieszkalną.

W każdej miejscowości gminy przeznaczono tereny na dodatkową zabudowę o charakterze mieszkalnym lub mieszkalno-usługowym. W związku z oddziaływaniem miasta Wrocławia na charakter gminy, najdynamiczniej rozwija się północno - wschodnia część gminy. Miejscowości takie jak Smolec, Krzeptów, Mokronos Dolny, Mokronos Górny, Cesarzowice, Gądów, Jaskotle czy Pietrzykowice przechodzą intensywnie proces suburbanizacji. Zabudowa typu podmiejskiego w większym bądź mniejszym stopniu pojawia się w Kątach Wrocławskich i innych miejscowościach gminy, lecz nie jest to przyrost tak dynamiczny jak na terenach północnych, położonych najbliżej granic Wrocławia i przy dogodnych trasach dojazdowych do tego miasta.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Kąty Wrocławskie w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej wykazuje:

- planowany przebieg nowego odcinka drogi łączącego DW347 z DK35 oraz z planowanym węzłem Strzeganowice na autostradzie A4 przez obręb Strzeganowice,
- przewidywane północne obejście miejscowości Gniechowice na przebiegu drogi krajowej nr 35,

<sup>2</sup> Uchwała nr VI/48/15 w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kąty Wrocławskie



- planowaną modernizację do klasy głównej G 1/2 lub głównej przyspieszonej GP 1/2, w uzasadnionych przypadkach 2/2 wraz z obejściami drogowymi Gniechowic, Kątów Wrocławskich i Pełcznicy na drodze wojewódzkiej nr 346,
- planowaną modernizację do klasy głównej G 1/2 lub głównej przyspieszonej GP 1/2, w uzasadnionych przypadkach o przekroju 2/2 wraz z obejściami drogowym Pietrzykowic i Kątów Wrocławskich na drodze wojewódzkiej nr 347,
- planowaną modernizację do klasy głównej G 1/2, w uzasadnionych przypadkach G 2/2 na drodze wojewódzkiej nr 348,
- planowaną modernizację do klasy zbiorczej Z 1/2 lub głównej G 1/2 na drodze wojewódzkiej nr 362,
- planowaną modernizację do klasy głównej Z 1/2 lub głównej G 1/2 na drodze wojewódzkiej nr 370,
- budowę obejść w ciągach dróg powiatowych: obejście drogowe wsi Małkowice na przebiegu drogi 2018D, obejście drogowe wsi Bogdaszowice na przebiegu drogi 2020D,
- poprawę jakości obecnych dróg poprzez ich modernizację ich stanu technicznego (nawierzchni, nośność) jak i poprawienie parametrów (szerokości dróg, ilości pasów, itp.),
- budowę nowych obejść miejscowości i łączników drogowych, w zależności od potrzeb lokalnych,
- planowaną budowę tras rowerowych: przebiegającej przez miejscowości: Samotwór (od granicy z m. Wrocław) – Skałka – Bogdaszowice – Stoszyce – Wszemiłowice - Kąty Wrocławskie – Nowa Wieś Kącka – granica gminy (kierunek Mietków), oraz dwóch krótszych łączących Smolec z granicą m. Wrocław oraz Mokronos Dolny z granicą m. Wrocław,
- przewidywane połączenie większości miejscowości z siedzibą gminy, przy pomocy tras rowerowych, biegnących wzdłuż dróg ruchu samochodowego lub będących ich częścią.

Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Dolnośląskiego<sup>3</sup> dla gmin w aglomeracji Wrocławskiej proponuje przede wszystkim wzmocnienie funkcji metropolitalnych Wrocławia oraz rozwój Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego. Ponadto planuje się:

- budowę łącznika od ulicy Żwirki i Wigury do alei Prezydenta Narutowicza we Wrocławiu,
- istnieje koncepcja skomunikowania A4 z S5 wraz z obwodnicą Obornik Śląskich, w ramach którego planowana jest obwodnica Kątów Wrocławskich od rejonu „węzła Kąty Wrocławskie” do rejonu miejscowości Pełcznica.

### **3.2. Publiczny transport zbiorowy w planach wyższego rzędu**

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wrocławskiego<sup>4</sup> wskazano Kąty Wrocławskie oraz Gniechowice jako lokalizacje węzłów przesiadkowych.

W Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego<sup>5</sup> w gminie Kąty Wrocławskie wyszczególniono wyłącznie miasto Kąty Wrocławskie jako

<sup>3</sup> PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO PERSPEKTYWA 2020

Załącznik nr 1 do UCHWAŁY NR XLVIII/1622/2014 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO z dnia 27 marca 2014 r.

<sup>4</sup> UCHWAŁA NR XXX/245/14 RADY POWIATU WROCŁAWSKIEGO z dnia 7 listopada 2014 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wrocławskiego”.

<sup>5</sup> UCHWAŁA NR LV/2107/14 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO z dnia 30 października 2014 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego”



generator ruchu. Przewozy pasażerskie uwzględnione są w postaci przewozów kolejowych na linii 274 oraz autobusowych na trasie Wrocław – Świdnica przez Gniechowice.

### 3.3. Wpływ transportu na środowisko

Transport, obok działalności przemysłowej, jest znaczącym źródłem uciążliwości i problemów dla środowiska naturalnego oraz człowieka. Negatywny wpływ transportu związany jest przede wszystkim z emisją spalin, drgań oraz hałasu. Głównymi źródłami wspomnianych szkodliwych czynników jest transport drogowy, kolejowy oraz lotniczy.

#### 3.3.1. Emisja spalin

Do najważniejszych dróg na obszarze gminy Kąty Wrocławskie należą: autostrada A4, droga krajowa nr 35 oraz drogi wojewódzkie nr 346, 347, 348, 362 i 370. Ich obecność skutkuje emitowaniem przez środki transportu zanieczyszczeń komunikacyjnych, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły.

Na podstawie „Raportu o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2015 roku”, na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie, będącej częścią strefy dolnośląskiej (obejmującej wszystkie powiaty województwa dolnośląskiego z wyjątkiem miast: Wrocław, Legnica i Wałbrzych), w której dokonano pomiaru zanieczyszczeń, stwierdzono występowanie przekroczenia średniodobowej wartości dopuszczalnej pyłu zawieszonego PM 10 i PM 2,5 z ponadnormatywną częstością oraz rocznej wartości dopuszczalnej – w związku z czym zalecane jest wdrożenie naprawczych programów ochrony powietrza – oraz przekroczenie dopuszczalnego poziomu benzo(a)pirenu, arsenu, ozonu (w kryterium ochrony roślin oraz zdrowia ludzi). Zanieczyszczenia gazowe objęte programem badań na terenie województwa dolnośląskiego w roku 2015, tj. dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, ołów, benzen oraz dwutlenek siarki i dwutlenek azotu (w kryterium ochrony roślin) osiągały niskie wartości stężeń, nie przekraczające wartości dopuszczalnych.

#### 3.3.2. Emisja hałasu

W Gminie Kąty Wrocławskie głównym źródłem hałasu jest transport. Emitowany jest on przede wszystkim przez ruch drogowy oraz w pewnym stopniu kolejowy. Największymi generatorami hałasu są przebiegające przez obszar gminy: autostrada A4 (E40), droga krajowa nr 35, a także drogi wojewódzkie, w szczególności drogi biegnące w kierunku Wrocławia.

W 2015 roku dokonano oceny stanu klimatu akustycznego na drogach powiatu wrocławskiego. Pomiarami objęto cztery lokalizacje na terenie Gminy Kąty Wrocławskie. W obu punktach pomiarowych stwierdzony równoważny poziom hałasu  $L_{Aeq}$  w porze dziennej przekraczał dopuszczalne normy<sup>6</sup>.

6 Dopuszczalny równoważny poziom hałasu  $L_{Aeq}$  pochodzącego od dróg kołowych i linii kolejowych w porze dziennej wynosi:

- 50 dB w strefie ochronnej „A” uzdrowiska oraz na terenach szpitali poza miastem,
- 61 dB na terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, terenach związanych ze stałym lub czasowym przebywaniem dzieci i młodzieży, na terenach domów opieki oraz szpitali w miastach,
- 65 dB na terenach zabudowy wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, terenach zabudowy zagrodowej, terenach rekreacyjno-wypoczynkowych oraz terenach mieszkaniowo-usługowych.



Tab. 3.1. Badania klimatu akustycznego na terenie gminy Kąty Wrocławskie dolnośląskiego w latach 2011–2015

L.p.	Lokalizacja punktów pomiarowych	LAeq D dzień T=16 h
1.	Kąty Wrocławskie, ul. 1 Maja, DW nr 346	69,9
2.	Kąty Wrocławskie, ul. Wrocławska, DW nr 347	70,6
3.	Pietrzykowice, ul. Wrocławska, DW nr 347	67,6
4.	Gniechowice, DK nr 35	73

Źródło: Raport o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2015 roku, WIOŚ Wrocław.

Narastający ruch samochodowy oraz powyższe dane, wskazują na słuszność postulatów zawartych w planie zagospodarowania przestrzennego gminy, związanych z budową obejść drogowych miejscowości oraz koniecznością uzupełnienia liczby ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż autostrady. Dobra oferta transportu zbiorowego wpływać może na zmniejszenie liczby podróży samochodami prywatnymi, co przełoży się na zmniejszenie emisji szkodliwych pyłów i hałasu.

## 4. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym

### 4.1. Ocena potrzeb przewozowych

Potrzeby przewozowe na obszarze objętym niniejszym Planem kształtowane są przede wszystkim potrzebami transportowymi uczniów oraz pracowników dojeżdżających do miejsc pracy (głównie we Wrocławiu). Dodatkowo, duży wpływ na przemieszczanie się pasażerów, ma bliskość miasta Wrocław, które jest ważnym ośrodkiem gospodarczym i akademickim regionu.

Gmina Kąty Wrocławskie jest atrakcyjnym miejscem do zamieszkania. W ostatnich latach, na obszarach sąsiadujących z Wrocławiem (Smolec, Krzeptów, Mokronos Dolny, Mokronos Górny), obserwuje się wyraźny trend do osiedlania się jego mieszkańców, którzy mają ze stolicą województwa silne powiązanie zawodowe, edukacyjne, społeczne i kulturalne. Efektem jest proces suburbanizacji, którego negatywnym skutkiem jest znaczne rozproszenie ludności, a przez to znaczne utrudnienia w prawidłowej obsłudze komunikacyjnej. Ważnymi ośrodkami społecznymi na terenie gminy są Kąty Wrocławskie i Smolec.

W 2018 roku przeprowadzone zostały badania w ramach analizy stanu istniejącego komunikacji lokalnej w Gminie Kąty Wrocławskie. W ramach badań zbadano liczbę pasażerów poruszających się pojazdami komunikacji publicznej, ze szczególnym uwzględnieniem linii dotowanych przez Gminę. W dni robocze autobusami i pociągami przemieszczało się 3,22 tys. pasażerów (w tym 1,28 tys. koleją), w

Źródło: Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. Nr 112).



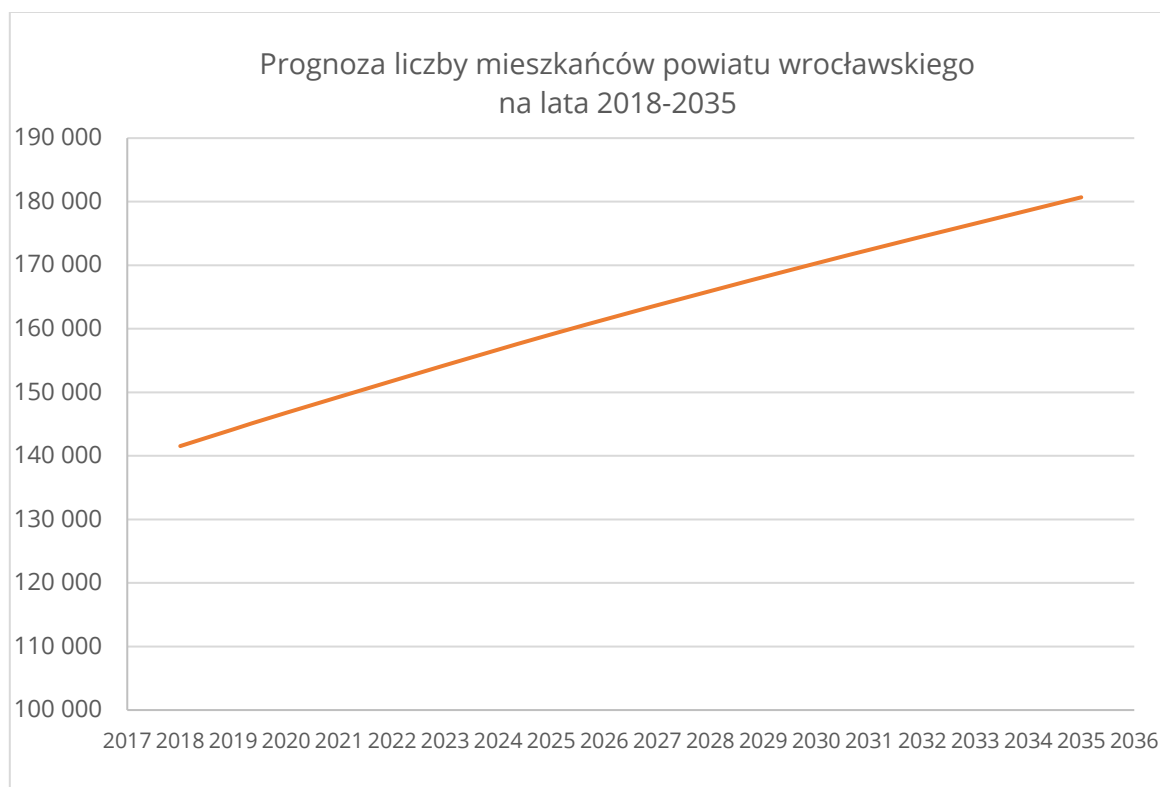
soboty 1,38 tys. ( w tym 0,68 tys. koleją), natomiast w niedzielę 0,94 tys. (w tym 0,23 tys. koleją). Liniami 57, 507, 577, N07 w dzień roboczy podróżowały 322 osoby, w soboty 78 osób, w niedzielę 97 osób.

Najważniejsze cechy systemu publicznego transportu zbiorowego w gminie Kąty Wrocławskie to:

- większość podróży mieszkańców Gminy Kąty Wrocławskie realizowanych transportem publicznym odbywa się komunikacją autobusową obsługującą obszar gminy,
- wszystkie miejscowości powyżej 300 mieszkańców mają dostęp do komunikacji zbiorowej,
- część mieszkańców miasta Kąty Wrocławskie, Smolca, Sadkowa i Sadowic Wrocławskich położonych w zasięgu dojścia pieszego do stacji korzysta z komunikacji kolejowej,
- przewozy uczniów do szkół z miejscowości obsługiwanych liniami regularnymi, w szczególności do Wrocławia i Środy Śląskiej są realizowane przez te linie, natomiast przewozy do szkół podstawowych na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie realizowane są wyłącznie jako transport szkolny przez operatora gminnych przewozów szkolnych.

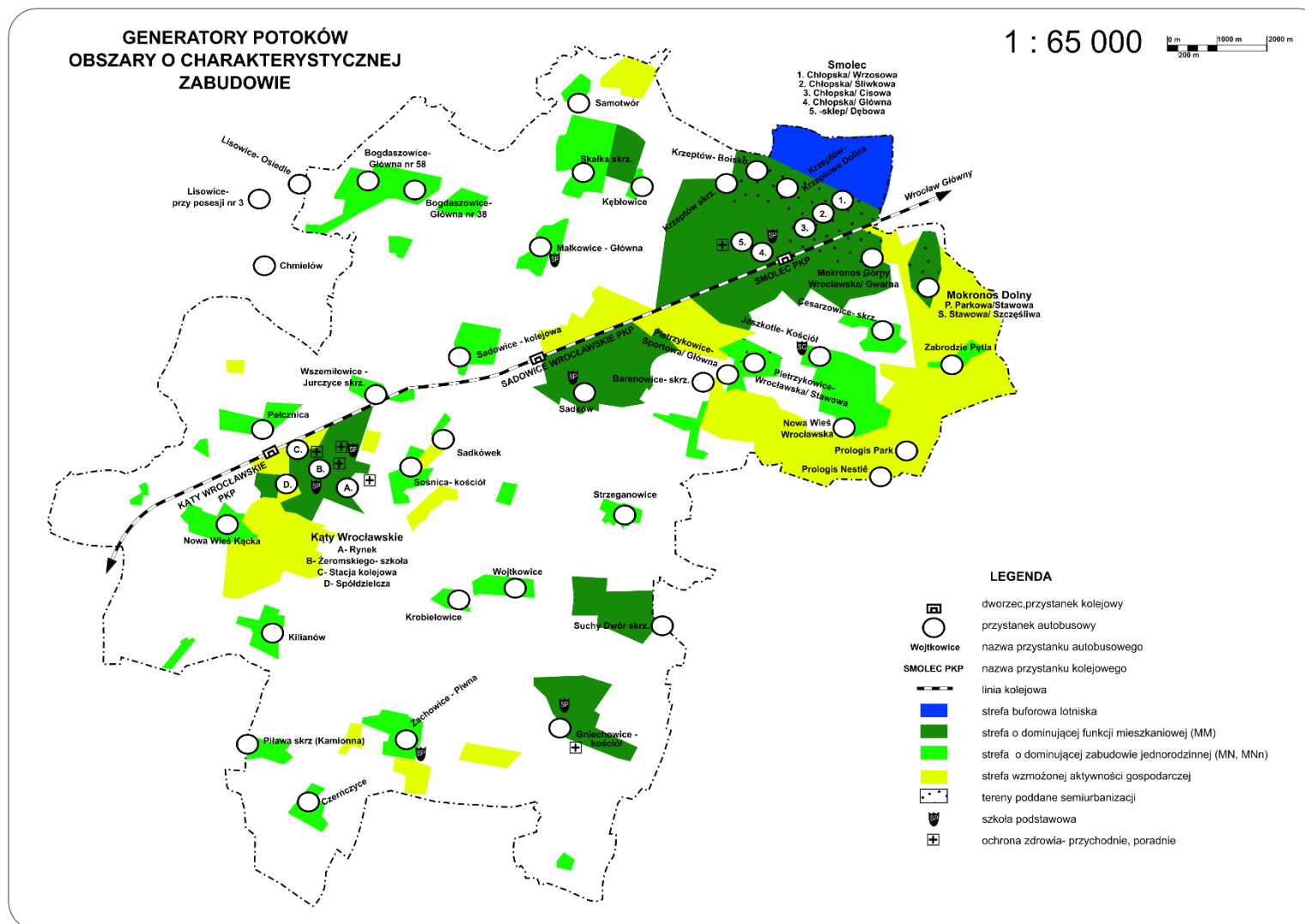
#### 4.2. Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe

Na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie można zauważyć stały wzrost liczby ludności, spowodowany napływem nowych mieszkańców oraz korzystnym bilansem urodzeń i zgonów. Prognoza liczby ludności przewiduje wzrost liczby mieszkańców powiatu wrocławskiego o ok. 40 000 osób w przeciągu najbliższych 17 lat. Skutkiem wzrostu liczby ludności będzie wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe, w szczególności na ciągach łączących Wrocław z Kątami Wrocławskimi oraz ze Smolcem. Wzrośnie także zapotrzebowanie na transport wewnątrzgminny, w szczególności do stref o wzmożonej aktywności gospodarczej, szkół oraz placówek medycznych (Rys. 4.2).



Rys. 4.1. Prognoza liczby mieszkańców powiatu wrocławskiego na lata 2018-2035.

Źródło: Bank Danych Lokalnych.



Rys. 4.2. Generatory potoków i obszary o charakterystycznej zabudowie.

Źródło: Opracowanie własne





## 5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu

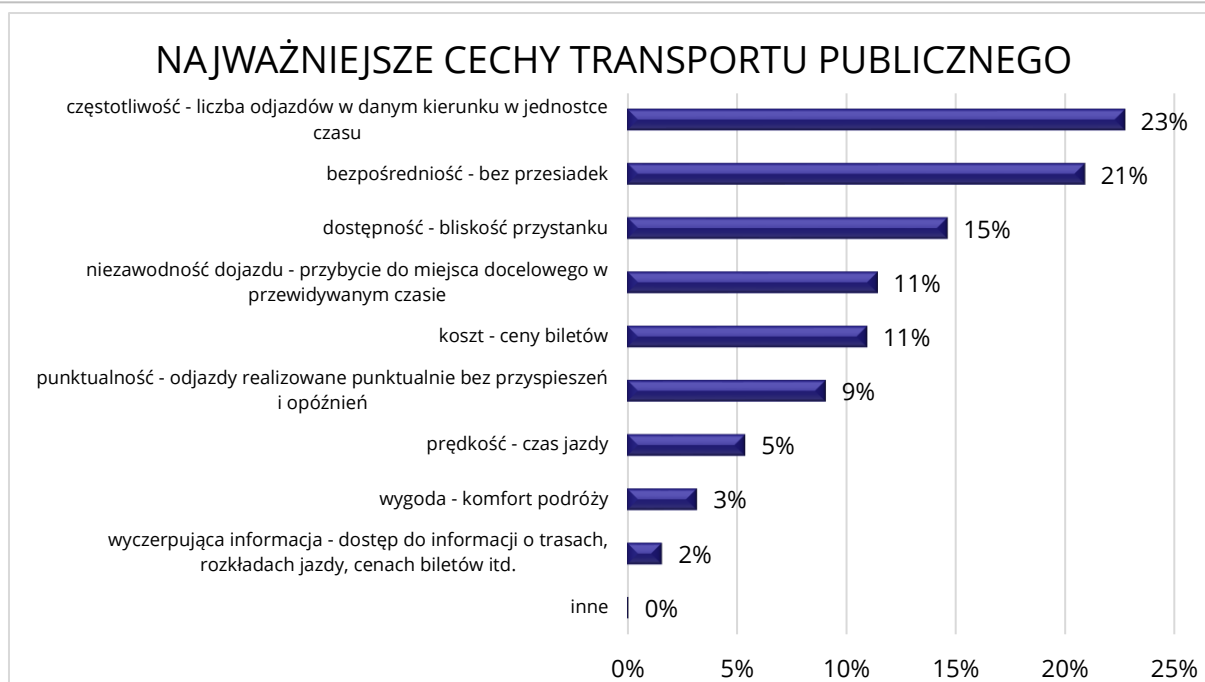
### 5.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową

Planując podróż każdy pasażer dokonuje wyboru środka transportu w oparciu o indywidualną ocenę dostępnych środków transportowych. Zdarzają się sytuacje, w których niektóre rodzaje środków transportu zbiorowego mogą być niedostępne na pewnych obszarach lub nawet, w skrajnych przypadkach – mieszkańcy mogą być zmuszeni do podróżowania wyłącznie transportem indywidualnym (samochód osobowy, rower itp.). Brak dostępności transportu zbiorowego sprzyja prowadzeniu polityki transportowej pro-motoryzacyjnej, która ogranicza lub minimalizuje potoki pasażerskie w transporcie zbiorowym, co może skutkować zredukowaniem oferty przewozowej lub jej całkowitą likwidacją na danych obszarach. Powstrzymanie tego typu tendencji leży w interesie publicznym i może być osiągnięte poprzez wprowadzenie odmiennej polityki transportowej bazującej na strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, mającej na celu zastosowanie rozwiązań i narzędzi, które ograniczą natężenie ruchu w komunikacji indywidualnej, oraz podniosą atrakcyjność systemu publicznego transportu zbiorowego.

Podróżny dokonuje wspomnianego wyboru środka transportu na podstawie mierników jakości, które w porównaniu z indywidualnymi postulatami przewozowymi podróżnego, służą do oceny poszczególnych środków transportu pod kątem najefektywniejszego odbycia podróży. Najważniejsze z nich to:

- bezpośredniość połączeń,
- częstotliwość,
- dostępność,
- informacja,
- koszt,
- niezawodność funkcjonowania,
- czas podróży,
- prędkość,
- punktualność,
- rytmiczność,
- komfort podróży,
- dostępność dla osób o ograniczonej mobilności.

W ramach badań ankietowych dotyczących preferencji komunikacyjnych, przeprowadzonych w 2018 r. wśród mieszkańców Gminy Kąty Wrocławskie, poproszono respondentów o najistotniejszych cech charakteryzujących transport publiczny. Wyniki badań (Rys. 5.1) potwierdzają, że dla mieszkańców Gminy Kąty Wrocławskie najistotniejsze cechy to częstotliwość, bezpośredniość połączeń oraz dostępność (rozumiana jako bliskość przystanków).



Rys. 5.1. Najważniejsze cechy transportu publicznego .

Źródło: Opracowanie własne

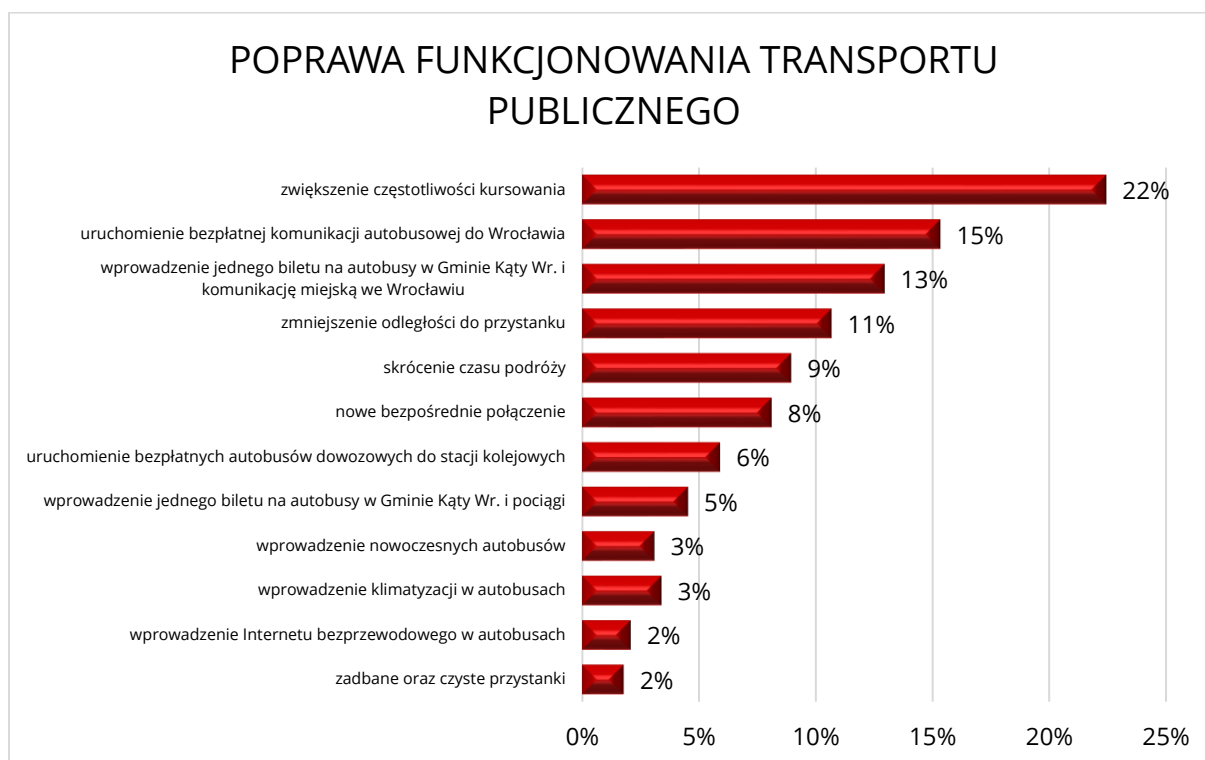
Poniżej zostały przedstawione czynności, które wchodzi w skład strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Celem realizacji tego typu działań jest lepsze ocenianie transportu zbiorowego przez podróżnych, a tym samym – ulepszanie jego jakości i potencjału oraz umożliwienie wzrostu liczby podróży dokonywanych komunikacją zbiorową:

- poprawa oferty przewozowej (zwiększenie liczby kursów, lepsze dopasowanie oferty do potrzeb przewozowych),
- zwiększenie liczby przystanków komunikacyjnych,
- układ linii autobusowych o czytelnych przebiegach,
- oznaczenia handlowe linii komunikacyjnych ułatwiające identyfikację połączeń,
- rozkłady jazdy o prostym do zapamiętania stałoodstępowym takcie zależnym od rodzaju linii i pory dnia,
- synchronizacja godzin odjazdów kursów pomiędzy liniami komunikacyjnymi kursującymi wspólnie na głównych odcinkach komunikacyjnych,
- dopasowywanie podaży miejsc do popytu na usługi przewozowe, unikanie przepełnień pojazdów,
- dogodna dla pasażerów lokalizacja przystanków – jak najbliżej celów i źródeł podróży (może się to łączyć ze zmianą lokalizacji istniejącego przystanku bądź stworzeniem nowego),
- infrastruktura przystankowa poprawiająca warunki oczekiwania na przyjazd autobusu, np.: wiaty z oświetleniem, podwyższone perony do poziomu podłogi w autobusach,
- pełna i czytelna informacja pasażerska o sieci publicznego transportu zbiorowego, przebiegach tras, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadkowych, co najmniej na zintegrowanych węzłach przesiadkowych i ważniejszych przystankach, w tym również zastosowanie dynamicznej informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym,
- łatwość zakupu każdej pozycji taryfy biletowej – możliwość zakupu biletu u osoby prowadzącej pojazd, szeroki dostęp do punktów sprzedaży biletów, uzupełniony o możliwość zakupu przez telefon komórkowy,



- nowoczesny tabor przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych,
- tabor z niską emisją spalin,
- dbałość o stan techniczny i czystość taboru, aby zapewnić komfortowe warunki jazdy,
- integracja wszystkich rodzajów środków publicznego transportu zbiorowego (wspólny bilet, zintegrowane węzły przesiadkowe).

Wśród aspektów wymagających poprawy w transporcie publicznym, mieszkańcy Gminy Kąty Wrocławskie wskazali przede wszystkim na konieczność zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów, następnie uruchomienie bezpłatnej komunikacji autobusowej do Wrocławia, wprowadzenie jednego biletu zintegrowanego na komunikację miejską we Wrocławiu i w Gminie Kąty Wrocławskie czy zmniejszenie odległości do przystanku (Rys. 5.2).



Rys. 5.2. Cechy funkcjonowania transportu publicznego do poprawy.

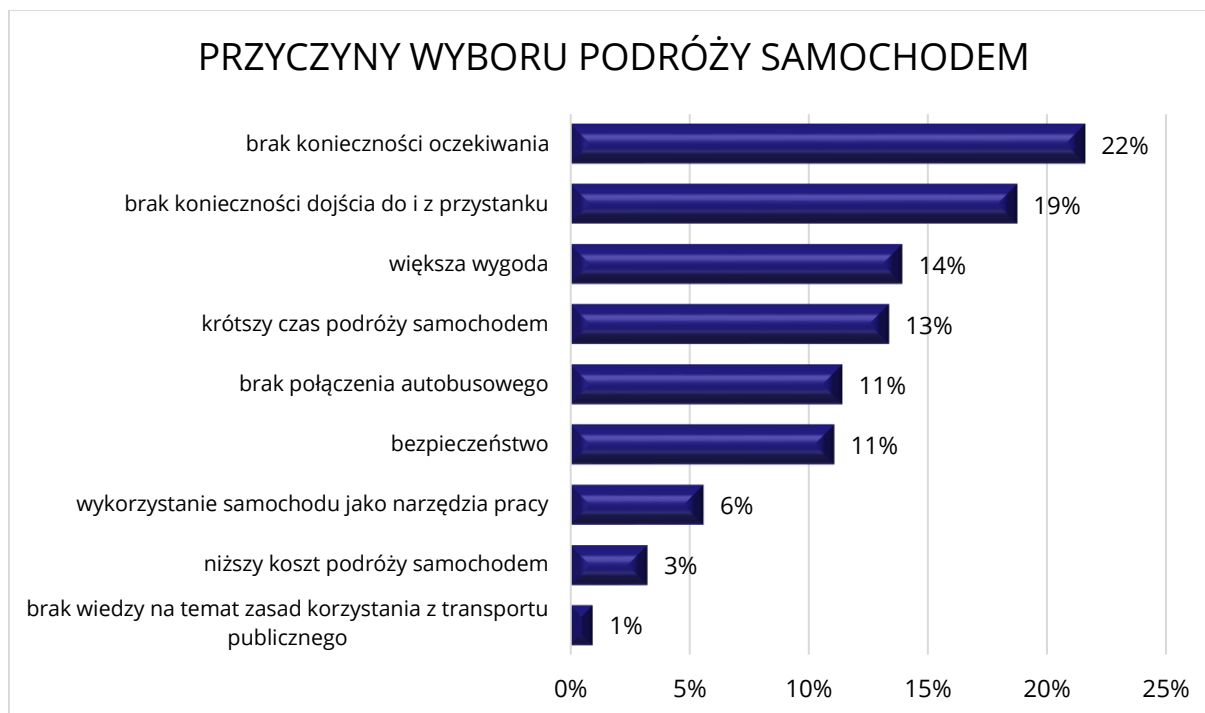
Źródło: Opracowanie własne

Brak realizacji wymienionych powyżej działań może skutkować niekontrolowanym wzrostem samochodów użytkujących układ drogowy, który może doprowadzić do degradacji systemu transportowego, a co za tym idzie transport indywidualny stanie się dla mieszkańców jeszcze atrakcyjniejszy niż obecnie. Konsekwencją tego zjawiska będzie wzrost kongestii oraz pogorszenie warunków ruchu na drogach. Wprowadzenie kompleksowych rozwiązań z zakresu planowania, organizowania i zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego przedstawionych w niniejszym dokumencie, może przynieść korzyści poprzez zrównoważenie układu transportowego, zwiększając rolę i wykorzystanie środków komunikacji zbiorowej. W rezultacie zredukuje to natężenie ruchu samochodów indywidualnych i podniesie płynność ruchu.

Z polskiej specyfiki transportu pasażerskiego wynika, że osoby mieszkające w zasięgu komunikacji zbiorowej dokonują wyboru środka transportu przede wszystkim na podstawie bezpośredniości,



punktualności i niezawodności. Na dalszym planie stawiane są koszty i wygoda podróży. Dlatego też najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu jest samochód osobowy. Odpowiedzi mieszkańców Gminy potwierdzają prawdziwość powyższych stwierdzeń (Rys. 5.3) – najistotniejsze przyczyny wyboru samochodu osobowego to brak konieczności oczekiwania na pojazd oraz brak konieczności dojścia do i z przystanku (pewność dojazdu autem, bezpośredniość połączenia).



Rys. 5.3. Przyczyny wyboru podróży samochodem.

Źródło: Opracowanie własne

Postulaty transportowe należy rozpatrywać nie tylko wewnątrz sieci komunikacji zbiorowej, ale również pomiędzy systemami transportowymi. Integracja rozkładów jazdy, taryf przewozowych, ułatwianie przesiadek pomiędzy systemami (m.in. poprzez tworzenie parkingów systemu "Park and Ride,, "Bike and Ride") oraz realizacja przedstawionych powyżej postulatów komunikacyjnych powinny wyznaczać kierunki zmian, których efektem będzie zwiększenie udziału podróży wykonywanych transportem zbiorowym.

Spośród osób nieposiadających prawa jazdy oraz nieposiadających własnego środka lokomocji najważniejszym kryterium wyboru środka lokomocji to bliskość przystanku, liczba kursów realizowanych przed dany rodzaj transportu oraz możliwość zapewnienia bezpośredniego połączenia źródło – cel podróży. Coraz większą rolę zaczyna odgrywać również szybkość podróży i niewrażliwość na zakłócenia powodowane przez rosnącą kongestję na drogach dojazdowych do Wrocławia.

Mieszkańcy Gminy Kąty Wrocławskie mogą zaspokajać potrzeby transportowe korzystając z komunikacji indywidualnej (samochód osobowy, rower, motocykl itp.) i zbiorowej, realizowanej przez linie autobusowe (o znaczeniu gminnym i tranzytowym) lub kolejowe (na stacjach w Kątach Wrocławskich, Smolcu oraz między Sadkowem a Sadowicami Wrocławskimi).



## 6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

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

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

- 1) opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 2) rekompensaty z tytułu:
  - a) utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
  - b) 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.

Dopuszcza się dofinansowanie linii komunikacyjnych organizowanych przez innego organizatora (gmina, powiat, województwo, kraj, związki samorządów itp.), jeżeli realizują one cele niniejszego Planu.

Źródłami finansowania transportu publicznego moga 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.

Wielkość generowanych kosztów zależy głównie od wymiaru pracy eksploatacyjnej, finansowanej przede wszystkim z wpływów ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz budżetowych dopłat jednostek samorządu terytorialnego. Rekompensata przysługuje operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów ulgowych) i poniesione koszty (w związku ze świadczeniem usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej).

Gmina Kąty Wrocławskie nie przewiduje dopłat do linii tranzytowych kolejowych i autobusowych, których podstawowym celem jest obsługa obszarów innych miast i gmin.



## 7. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu publicznego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu efektywnego. Z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje jednak sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów, należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej gminy, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku niskiej atrakcyjności, a przez to do kongestii układu drogowego na skutek niekontrolowanego wzrostu liczby samochodów osobowych. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona przede wszystkim od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży. Znaczne zmniejszanie poziomu usług przewozowych poza okresami szczytów prowadzi również do dynamicznego wzrostu kosztów jednostkowych (finalnie ceny wozokilometra) operatora.

Precyzyjne zdefiniowanie zasad dostępności do usług przewozowych jako minimalnego, dopuszczalnego poziomu usług przewozowych dla poszczególnych grup mieszkańców gminy, pozwoli na w miarę sprawiedliwą dystrybucję świadczeń – dotowanych ze środków publicznych oraz zachowanie ogólnej dostępności do usług transportu zbiorowego według przyjętych standardów, zróżnicowanych w zależności od pory dnia oraz rodzaju dnia tygodnia. Standard ten wyznaczany jest z uwzględnieniem:

- potrzeb przewozowych,
- możliwości finansowych budżetu gminy.

Miarą standardu dostępności transportu publicznego dla potencjalnych użytkowników w poszczególnych rejonach gminy jest odległość przystanku od źródła (celu) podróży oraz liczba kursów realizowanych z najbliższego przystanku.

Odległość przystanku od źródła (celu podróży), z uwagi na znaczne obszarowe rozproszenie różnych źródeł i celów podróży, została zamieniona na parametr odległości od trasy komunikacji zbiorowej. Dopiero na etapie szczegółowego projektowania systemu transportowego, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i wagi poszczególnych celów podróży, wyznaczane będą dokładne lokalizacje przystanków. Przy założeniu maksymalnego zasięgu obsługi przystanku wynoszącego 500 m, odpowiadającemu czasowi dojścia ok. 6-7 minut, obszar Gminy Kąty Wrocławskie jest obsługiwany dostatecznie.

**Wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Gminę Kąty Wrocławskie planowane jest na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie oraz na trasach w kierunku głównych celów podróży mieszkańców gminy położonych poza jej obszarem. Gmina Kąty Wrocławskie jest jednostką gminną o charakterze miejsko – wiejskim, w związku z czym zgodnie z treścią art. 4 pkt 1 ust. 4 lit. a Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przewozy organizowane przez Gminę Kąty Wrocławskie, będą przewozami o charakterze komunikacji miejskiej.**

W celu zapewnienia maksymalnej dostępności transportu publicznego konieczne jest objęcie każdego sołectwa przewozami o charakterze użyteczności publicznej. Przewozy te powinny umożliwiać dojazd co najmniej do Wrocławia i Kątów Wrocławskich, warunkowo tylko do Wrocławia. Na obszarze



Wrocławia należy zapewnić dojazd do miejsc umożliwiających przesiadkę na inne środki komunikacji miejskiej we Wrocławiu, głównie szynowe (np. przystanki tramwajowe).

Dopuszcza się obsługę miejscowości liniami dowozowymi do przystanków lub stacji kolejowych, jeśli takowe połączenia będą dawały wymierne korzyści czasowe przy podróżach do centrum Wrocławia w porównaniu do innych środków transportu, w szczególności transportu indywidualnego.

### 7.1. Gwarantowana dostępność gminnego transportu publicznego w czasie

W odniesieniu do obecnie występujących oraz prognozowanych potrzeb przewozowych w gminie Kąty Wrocławskie można wyróżnić pięć kategorii częstotliwości obsługi przystanków w miejscowościach objętych komunikacją gminną. Kategorie wyznacza się na podstawie potencjału demograficznego miejscowości (z wyłączeniem Kątów Wrocławskich) znajdujących się na trasie pojedynczej linii komunikacyjnej.

Tab. 7.1. Kategoryzacja linii na podstawie potencjału demograficznego.

Przedział liczby mieszkańców na trasie pojedynczej linii komunikacyjnej	Kategoria linii
Powyżej 4 000	I
Między 3 000, a 4 000	II
Między 2 500, a 3 000	III
Poniżej 1 500	IV

Źródło: Opracowanie własne.

Tab. 7.2. Wykaz stosowanych kategorii częstotliwości obsługi przystanków w miejscowościach Gminy Kąty Wrocławskie

Kategoria	Godziny szczytu w dni robocze		W dni robocze, poza szczytem		Dni wolne od pracy	
	Minimalne	Zalecane	Minimalne	Zalecane	Minimalne	Zalecane
I	30 min	30 min	60 min	60 min	120 min lub 6 par kursów	120 min
II	60 min	60 min	2 pary kursów od 8:00 do 14:00 i 1 para wieczorem	120 min (wieczorem 240 min)	4 pary kursów	240 min



Kategoria	Godziny szczytu w dni robocze		W dni robocze, poza szczytem		Dni wolne od pracy	
	Minimalne	Zalecane	Minimalne	Zalecane	Minimalne	Zalecane
III	2 pary kursów rano i 2 pary popołudniu	60 min	2 pary kursów od 8:00 do 14:00 i 1 para wieczorem	240 min	3 pary kursów w soboty, (niedziela - dopuszcza się brak obsługi)	240 min (niedziela - dopuszcza się brak obsługi)
IV	1 para kursów rano i 1 para popołudniu	120 min	1 para kursów od 8:00 do 14:00 i 1 para wieczorem	240 min	brak obowiązku utrzymania kursowania	240 min (niedziela - dopuszcza się brak obsługi)
V	Minimum 3 pary kursów w dobie	2 pary kursów w szczycie porannym + 2 pary kursów w szczycie popołudniowym	Minimum 3 pary kursów w dobie	1 para kursów między szczytami	brak obowiązku utrzymania kursowania	brak obowiązku utrzymania kursowania

Źródło: Opracowanie własne.

**Częstotliwości oraz liczby kursów wynikające z powyższych standardów na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie wyznaczają zalecany – minimalny, gwarantowany przez samorząd poziom usług transportowych o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji gminnej w poszczególnych porach dnia i w dniach tygodnia.** Organizator transportu ma możliwość decydowania o zastosowaniu innych niż wskazane odstępy w odjazdach środków publicznego transportu zbiorowego i uruchamianiu dodatkowych kursów, gdy występować będzie zwiększone zapotrzebowanie na usługi przewozowe, nadmierne napełnienia pojazdów albo w celu działań marketingowych podwyższających jakość obsługi mieszkańców.. Jeżeli liczba połączeń z danego przystanku realizowanych przez linie niepubliczne albo linie przebiegające tranzytowo jest równa lub wyższa od liczby wynikającej z Planu, to Gmina Kąty Wrocławskie może zaniechać organizowania przewozów gminnych z tych przystanków, pod warunkiem, że wszystkie kursy zostaną obsłużone taborem niskopodłogowym lub niskowejściowym, przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych.

## 7.2. Gwarantowany komfort podróży – wymagania taborowe

Autobusy powinny być dostosowane do popytu występującego w danych godzinach. Niedopuszczalne jest, aby Podróżni nie mogli skorzystać z oferty transportu autobusowego z powodu przepełnionego środka transportu. W tym celu należy przyjąć wskaźniki komfortu podróży jako stopień zapełnienia pojazdów nie większy niż 100% zajętych wszystkich miejsc siedzących przewidzianych przez producenta oraz 50% zajętych miejsc stojących (w przypadku pojazdów wyposażonych w takie





miejsca). Kursy o wyższej frekwencji winny być obsługiwane autobusami o odpowiednio większej pojemności.

Zakłada się eksploatację pojazdów w trzech standardowych grupach pojemnościowych:

- klasa A - pojazdy typu maxi o długości od 11 do 13 m i pojemności około 80 osób łącznie (w tym co najmniej 40 miejsc siedzących) przeznaczone do obsługi kursów szczytowych,
- klasa B - pojazdy typu midi o pojemności około 40 miejsc łącznie (w tym co najmniej 20 miejsc siedzących), przeznaczone do obsługi kursów poza szczytami oraz kursów mniej obciążonych i uzupełniających w godzinach szczytu,
- klasa C – pojazdy typu mini o pojemności około 20 miejsc (dopuszczane do eksploatacji na trasach peryferyjnych oraz na pozostałych trasach w godzinach wczesno porannych oraz wieczornych jak również w niedziele i święta).

Preferowane będą pojazdy z możliwością przewozu osób niepełnosprawnych, wózków dziecięcych i większego bagażu ręcznego oraz pojazdy wyposażone w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej.

Przekroczenie wskaźników komfortu przez co najmniej 2 dni w tygodniu na tym samym kursie obliguje do zastosowania pojazdu o większej pojemności lub wprowadzenia dodatkowego („bisowego”) pojazdu obsługującego ten sam kurs lub jego fragment.

### **7.3. Dostępność infrastruktury dla osób niepełnosprawnych**

Aby umożliwić osobom o ograniczonej mobilności samodzielne korzystanie z usług transportu publicznego należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych maksymalnie do poziomu jezdni,
- skracanie przejścia przez szerokie ulice poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
- lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży, szczególnie w miejscach o znaczącym zapotrzebowaniu społecznym,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawężniach peronowych przystanków,
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,

a ponadto:

- prowadzenie szkoleń kierowców w zakresie obsługi pasażerów z ograniczoną zdolnością ruchową.

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych przystanków komunikacji zbiorowej poza ogólnymi harmonogramami modernizacji układu drogowego miasta. W pierwszej kolejności należy dążyć do modernizacji przystanków w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach:



- w centrum miasta,
- przy urzędach i instytucjach,
- przy ośrodkach kulturalno-oświatowych,
- przy szkołach,
- przy centrach handlowych,
- przy szpitalach, przychodniach i pozostałych ośrodkach zdrowia,
- przy cmentarzach,
- na ważniejszych przystankach autobusowych.

Poniżej przedstawiono przykłady dobrych praktyk kształtowania elementów infrastruktury przystankowej w zakresie dostosowywania ich do potrzeb niepełnosprawnych.

Dla zachowania niewielkiej odległości umożliwiającej bezpośredni wjazd wózka z peronu do autobusu niezwykle ważne jest właściwe ukształtowanie krawędzi peronowej.



*Rys. 7.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.*

*Źródło: opracowanie własne.*

Takie ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie autobusu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem autobusu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie.



Rys. 7.2. Przerwa między peronem przystankowym a autobusem.

Źródło: opracowanie własne.

Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na pierwsze drzwi autobusu, przeznaczone do wsiadania.



Rys. 7.3. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu.

Źródło: opracowanie własne.

#### 7.4. Dostępność taboru dla osób niepełnosprawnych

W toku zawierania kolejnych umów z operatorami, należy dążyć do zwiększenia liczby kursów i tras obsługiwanych przez pojazdy niskopodłogowe lub częściowo niskopodłogowe, aby zapewnić pełen dostęp do usług transportu publicznego jak największej liczbie mieszkańców Gminy.

Oprócz stosowania pojazdów z obniżonym poziomem podłogi, należy stosować także inne usprawnienia ułatwiające osobom niepełnosprawnym korzystanie z komunikacji autobusowej, w szczególności:



- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- w fabrycznie nowych pojazdach – przykłąk uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi – jako obowiązujący standard (nie dotyczy minibusów),
- przyciski sygnalizacyjne.

Przyjmuje się, że **od roku 2022** wszystkie pojazdy obsługujące komunikację gminną będą niskopodłogowe lub częściowo niskopodłogowe, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to kursów dowożących uczniów do szkół.

Przyjmuje się jednocześnie, iż w przypadku obsługi linii o charakterze użyteczności publicznej przez operatorów na podstawie umów koncesji na usługi, powyższe standardy nie obowiązują. Jednocześnie, jeżeli wspomniani operatorzy będą kierowcą do obsługi swoich linii pojazdy z obniżonym poziomem podłogi, będą dodatkowo promowani.

#### **7.5. Punktualność kursowania**

Za odjazd punktualny autobusu przyjmuje się odjazd nie później niż 5 minut i nie wcześniej niż 1 minutę w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy.

Za odjazd niepunktualny autobusu przyjmuje się spóźnienie większe niż 5 minut i mniejsze niż 30 minut od czasu ustalonego w rozkładzie jazdy lub spóźnienie większe niż interwał wynikający z częstotliwości kursowania linii.

Za odjazd niezrealizowany rozumie się każdy pozostały odjazd nie określony jako punktualny lub niepunktualny.

#### **7.6. Standard w zakresie ochrony środowiska**

Polska od chwili wstąpienia w struktury Unii Europejskiej, tj. od maja 2004 roku, zobowiązała się m.in. do wypełniania jej wymogów prawnych, szczególnie tych z zakresu ochrony środowiska. Na ten fakt wskazuje art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: *Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Zrównoważony rozwój jest fundamentem, na którym powinny opierać się krajowe i lokalne dokumenty strategiczne w odniesieniu do wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast, w których poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie znacząco na poprawę warunków życia ich mieszkańców, co w konsekwencji spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji oraz rozwoju.

Oprócz stosowania pojazdów z ekologicznymi silnikami, należy preferować nisko- i bezemisyjne sposoby poruszania się, takie jak podróże piesze, rowerowe, przy użyciu pojazdów elektrycznych czy na ogniwa paliwowe.



Do obsługi transportu w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w przypadku pojazdów fabrycznie nowych zakłada się satysfakcjonujący poziom ograniczenia emisji spalin silników autobusów o co najmniej normie Euro 6. Do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dopuszcza się dwa rodzaje pojazdów:

- w przypadku zakupu / eksploatacji taboru używanego, dopuszcza się autobusy spełniające warunki nie niższe niż norma Euro 4.
- w przypadku zakupu pojazdów fabrycznie nowych muszą one spełniać normę emisji spalin nie niższą niż Euro 6.

Przyjmuje się, że od roku 2022 wszystkie pojazdy obsługujące komunikację gminną będą spełniały co najmniej normę Euro 5.



## 8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

### 8.1. Organizator transportu publicznego na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie i jego zadania

Podstawowym aktem prawnym regulującym transport publiczny jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym*, która określa zasady organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego rozumianego jako regularny, powszechnie dostępny, przewóz osób wykonywany według określonego, upublicznionego rozkładu jazdy. Innymi aktami prawnymi regulującymi możliwości wykonywania przewozu osób przez przewoźnika lub operatora transportu publicznego są:

- ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. – Dz.U. 2018 poz. 181),
- ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (t.j. – Dz.U. 2017 poz. 2128),
- ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. – Dz.U. 2017 poz. 2200),
- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. – Dz.U. 2017 poz. 2117),
- ustawa z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (t.j. – Dz.U. 2018 poz. 646),
- ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (t.j. – Dz.U. 2016 poz. 66).

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publiczny w danym regionie są:

- organizator – tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze,
- operator – mogą nim być samorządowe zakłady budżetowe lub przedsiębiorca posiadający niezbędne zezwolenia do prowadzenia regularnego przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej. Operator świadczy przewozy o charakterze użyteczności publicznej czyli powszechnie dostępny transport osób wykonywany w sposób nieprzerwany, mający na celu zaspokojenie lokalnych potrzeb przewozowych,
- przewoźnicy – przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest<sup>7</sup>:

- gmina:
  - w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, albo
  - której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,
- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- powiat:

<sup>7</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (tekst jednolity: Dz.U. 2017 poz. 2136), art. 7.



- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, albo
- któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie,
- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,
- związek metropolitalny:
  - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,
  - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia z jednostką samorządu terytorialnego
- województwo:
  - na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz transporcie morskim,
  - właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
  - któremu na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu.
- minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów osobowych.

Według ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* wyróżnia się następujące rodzaje przewozów osób:

- gminne – wykonywane na terenie jednej gminy lub kilku gmin sąsiadujących ze sobą, które zawarły porozumienie międzygminne lub utworzyły związek międzygminny. W tym rodzaju przewozów osób sklasyfikowana jest również komunikacja miejska, czyli przewóz osób wykonywany w granicach miasta (lub miasta i gminy wykonywany w granicach jednej jednostki samorządu terytorialnego) albo w granicach miast i gmin sąsiadujących (w tym przypadku dokumentem regulującym organizację transportu jest porozumienie międzygminne lub stworzony związek międzygminny),
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza teren powiatu) lub w granicach co najmniej 2 powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy,
- powiatowo-gminne – wykonywane w granicach gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,



- metropolitalne przewozy pasażerskie – wykonywane w granicach związku metropolitalnego, inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów (ale nie wykraczające poza województwo); w przypadku przewozów kolejowych w tej kategorii zawarte są również połączenia kolejowe wykonywane do pierwszej stacji w województwie sąsiadującym, na którym możliwe jest dokonanie przesiadki na skład jadący dalej. Ponadto województwo jest organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich czyli przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie,
- międzywojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i wojewódzkie, w transporcie kolejowym organizowane przez ministra właściwego do spraw transportu.

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku<sup>8</sup>:

- gmin – przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta,
- związków międzygminnych – przez zarząd związku międzygminnego,
- miast na prawach powiatu – przez prezydenta miasta,
- powiatów – przez starostę,
- związków powiatów – przez zarząd związku powiatów,
- związków powiatowo-gminnych – przez zarząd związku powiatowo-gminnego,
- związku metropolitalnego – zarząd związku metropolitalnego,
- województw – przez marszałka województwa.

Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy<sup>9</sup> organizowanie transportu, bieżące zarządzanie nim oraz planowanie jego rozwoju, czyli w szczególności:

- kształtowanie polityki transportowej i opracowywanie planów w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego i jego promocji,
- planowanie zadań przewozowych, w tym organizacja i prowadzenie postępowań na wykonywanie usług w publicznym transporcie zbiorowym,
- badania i analizy popytu oraz podaży usług przewozowych, opracowywanie koncepcji nowych rozwiązań oraz przygotowywanie propozycji zmian w publicznym transporcie zbiorowym,
- opracowanie i prowadzenie strategii informacyjnej, współpraca ze środkami masowego przekazu oraz z organizacjami pozarządowymi, instytucjami i przedstawicielami samorządu lokalnego w zakresie promocji transportu publicznego,
- realizacja projektów rozwojowych w oparciu o środki finansowe z zewnętrznych programów pomocowych, np. Unii Europejskiej.

Organizacja publicznego transportu zbiorowego odbywa się na trzech poziomach:

- politycznym – realizowanym przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego lub ministra właściwego do spraw transportu w zakresie określania celów oraz zasad ich finansowania,

---

<sup>8</sup> *Ibidem*

<sup>9</sup> *Ibidem*, art. 8.





- planistyczno-organizacyjnym – realizowanym przez wyspecjalizowane struktury, utworzone przez właściwe jednostki poziomu politycznego dla wypracowania zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i ustalania zadań ukierunkowanych na osiągnięcie ustalonych celów,
- wykonawczym – realizowanym przez operatorów, przewoźników oraz inne podmioty gospodarcze, realizujące ustalone zadania w transporcie publicznym.

W przypadku, gdy powiat wrocławski, miasto na prawach powiatu Wrocław lub stosowny związek powiatów lub związek powiatów i gmin ukonstytuują się jako organizator transportu publicznego powiatowego lub gminnego obejmującego Gminę Kąty Wrocławskie, to gmina Kąty Wrocławskie będzie mogła przystąpić do związku lub powierzyć wyznaczonemu organizatorowi organizację linii autobusowych na trasach pomiędzy gminą Kąty Wrocławskie a gminami sąsiednimi, jak również na obszarze gminy Kąty Wrocławskie. W przypadku samodzielnej organizacji transportu przez gminę, organizacja transportu publicznego na liniach międzygminnych powinna być przekazana gminie na podstawie stosownego porozumienia.

## 8.2. Wybór operatora transportu publicznego.

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika, spełniających określone warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób<sup>10</sup>.

Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania w celu dokonania wyboru operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych należy do organizatora publicznego transportu zbiorowego<sup>11</sup>. Wyboru operatora dokonuje on w trybie<sup>12</sup>:

- ustawy Prawo zamówień publicznych,
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy<sup>13</sup>:
  - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych albo
  - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. kilometrów) albo
  - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o wymienione wyżej ustawy (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące), albo
  - umowa dotyczy transportu kolejowego.

<sup>10</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – op. cit., art. 6

<sup>11</sup> *Ibidem*, art. 15.

<sup>12</sup> *Ibidem*, art. 19.

<sup>13</sup> *Ibidem*, art. 22 ust. 1.



Umowa może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, kilku linii albo całej sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat<sup>14</sup>. W umowie określa się w szczególności jej przedmiot (zgodny z opisem przedmiotu zamówienia w specyfikacji istotnych warunków zamówienia)<sup>15</sup>:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczba i rodzaj środków transportu (przystosowanych do przewozu osób i odpowiadających warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu), niezbędnych do realizacji usług przewozowych, wyposażenie tych środków w rozwiązania techniczne służące ochronie środowiska i ułatwiające pasażerom, zwłaszcza osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych, korzystanie z komunikacji, oznakowanie tych środków itp.,
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów,
- wymóg składania sprawozdań z realizacji świadczonych usług przewozowych oraz ich zakresu<sup>16</sup>,
- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych, oraz sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007), w jaki obliczana jest rekompensata,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
  - rozkładów jazdy,
  - cenników opłat przejazdowych,
  - regulamin przewozu osób,
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- w przypadku, gdy organizator używa swoje środki transportu – warunki korzystania z tych środków,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług przewozowych,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Operator przewozów organizowanych przez Gminę Kąty Wrocławskie będzie mógł być wybierany w trybie:

- ustawy Prawo zamówień publicznych,

---

<sup>14</sup> *Ibidem*, art. 25 ust. 2.

<sup>15</sup> *Ibidem*, art. 25 ust. 3.

<sup>16</sup> Art. 48 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym obowiązuje operatorów i przewoźników do przekazywania organizatorowi, w terminie do 31 marca, informacji o skargach i reklamacjach składanych przez pasażerów w roku poprzednim oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.



- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- bezpośredniego zawarcia umowy:
  - z podmiotem wewnętrznym,
  - na przewozy bagatelne, dla umów o rocznej wartości mniejszej niż 1 mln euro lub o pracy eksploatacyjnej mniejszej niż 300 tys. wozokilometrów (wartości dwukrotnie wyższe przy umowie z operatorem posiadającym maksymalnie 23 pojazdy),
  - w sytuacjach awaryjnych, wiążących się z zagrożeniem zapewnienia ciągłości świadczonych usług transportowych o charakterze użyteczności publicznej.

### 8.3. Projektowanie rozkładów jazdy

Rozkład jazdy linii komunikacji zbiorowej jest produktem przeznaczonym dla pasażera – klienta transportu publicznego, dlatego powinien być możliwie prosty i czytelny oraz łatwy do zapamiętania dzięki stosowaniu powtarzalnych w każdej kolejnej godzinie minut odjazdów.

Rozkład jazdy jest zależny od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz zaprojektowanej przez organizatora transportu atrakcyjności produktu (częstotliwości kursowania). Z uwagi na zmienność popytu na usługi przewozowe, dla każdego z typowych dni tygodnia przygotować należy inny rozkład jazdy, którego godziny odjazdów powinny być umieszczane w odrębnych tabelach. Standardem powinny być trzy kolumny (lub wiersze):

- dla dnia roboczego,
- dla sobót,
- dla niedziel i świąt.

W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest wprowadzanie dodatkowo:

- rozkładów jazdy dla dni roboczych w okresie letnich wakacji szkolnych,
- specjalnych rozkładów jazdy na święta: Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie i Nowy Rok, Wielkanoc lub na czas trwania różnego rodzaju imprez lub tym podobnych wydarzeń.

Zmiany rozkładu jazdy dopuszczalne są nie częściej niż 4 razy w roku. Częstsze zmiany mogą być wyłącznie podyktowane okolicznościami niezależnymi od organizatora (np. remonty dróg czy trwałe wzrost liczby przewożonych pasażerów przekraczający pojemność pojazdu). Dopuszcza się stosowanie całorocznego rozkładu jazdy z odpowiednimi oznaczeniami kursów. Należy stosować jeden wzór rozkładów jazdy dla całej sieci komunikacyjnej.

Częstotliwości kursowania linii w rozkładzie jazdy należy dobierać tak, aby zachować równe odstępy pomiędzy kolejnymi odjazdami oraz powtarzalność minut odjazdów po każdej kolejnej godzinie. Stosowane częstotliwości powinny być dzielnikami lub wielokrotnościami liczby 60. Odstępstwa od powyższych zasad mogą być akceptowane jedynie w celu dostosowania rozkładu do przejazdów do szkół i zakładów pracy oraz w celu lepszego dopasowania oferty przewozowej do zapotrzebowania – popytu.

Na wspólnych ciągach komunikacyjnych, którymi kursuje kilka linii w tych samych kierunkach, należy stosować jednakowe częstotliwości kursowania lub ich wielokrotności oraz wzajemną synchronizację godzin odjazdów pomiędzy poszczególnymi liniami, tak aby nie dopuścić do zgrupowań odjazdów w tym samym czasie (tzw. „stad autobusów”) oraz ograniczyć występowanie długich przerw pomiędzy



odjazdami poszczególnych linii. Stosowanie równoodstępowych, cyklicznych odjazdów autobusów ułatwia również planowanie połączeń przesiadkowych.

#### 8.4. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów – użytkowników tego transportu w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno-społecznym organizatora publicznego transportu zbiorowego, polegającym na określaniu cen za usługę przewozową w sposób sprawiający, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie korzystniejszy w porównaniu z przejazdem:

- transportem indywidualnym, a także
- środkiem transportu komercyjnego przedsiębiorcy, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo-biletowym.

Społeczny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo-biletowym wachlarza ulg przysługujących różnym grupom społecznym, a także bonifikat, stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres niezależnie od liczby przejazdów<sup>17</sup>.

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznej – wynikającej z konieczności pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego i skutkującej podjęciem decyzji o zmianie cen biletów przejazdowych,
- społecznej – wynikającej ze zmiany sposobu realizowania usług przewozowych wskutek uruchomienia nowych tras komunikacyjnych, wzrostu poziomu jakościowego usług, wprowadzenia nowych rodzajów biletów jako reakcji na społeczne oczekiwania, wprowadzenia nowoczesnych form realizowania płatności itp.; w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo-biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględnić jego aspekt przedmiotowy (nośniki) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do uproszczenia i podniesienia atrakcyjności systemu taryfowo-biletowego. Wszelkie zmiany związane z likwidacją lub wprowadzaniem nowych rodzajów biletów nie powinny powodować wzrostu kosztów podróży komunikacją zbiorową. Założenia do taryfy biletowej powinny być zgodne z polityką wyznaczania tras linii komunikacji zbiorowej.

Asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych,

<sup>17</sup> Mogą to być np. bilety czasowe (ważne od momentu skasowania przez określony czas niezależnie od liczby przejazdów), weekendowe (ważne w weekendy niezależnie od liczby przejazdów), rodzinne (dla określonej grupy osób, uprawniające nieraz także do przewozu roweru czy psa), turystyczne (oprócz przejazdów pozwalają na zwiedzanie miejskich muzeów, czy uprawniają do rabatów w restauracjach i sklepach, np. Krakowska Karta Turystyczna). Mogą to być także bilety wstępu na imprezy sportowe i kulturalne, uprawniające również do dojazdów na te imprezy środkami komunikacji miejskiej (patrz: Wrocław).



- biletów okresowych (np. 7-, 30-dniowych).

Rada Gminy Kąty Wrocławskie, przed podpisaniem umowy z operatorem podejmie uchwałę o taryfie opłat obowiązującej na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie określając maksymalną wysokość cen biletów. Zmiany maksymalnej wysokości opłat za przejazdy nie powinny następować w trakcie obowiązywania jednej umowy z operatorem, o ile umowa ta zawarta jest na okres nie dłuższy niż 4 lata a w okresie tym roczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług (liczony za dany rok do roku poprzedniego) i nie przekroczył wartości 4 % .

Przewiduje się również utworzenie ofert zintegrowanych z operatorem przewozów w pasażerskiej komunikacji kolejowej oraz MPK Wrocław, a także, w dłuższej perspektywie czasowej, z innymi operatorami i przewoźnikami.

## 8.5. Dystrybucja biletów przejazdowych

Jednym z głównych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. Emisja i dystrybucja biletów będzie cedowana na operatora usług przewozowych.

Bilety przejazdowe mogą być sprzedawane poprzez:

- stałe punkty sprzedaży,
- osoby prowadzące pojazdy transportu publicznego,
- urządzenia mobilne,
- a także dodatkowo przez stacjonarne automaty biletowe (płatności kartą) i Internet.

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

- gotówka,
- elektroniczna karta płatnicza,
- dedykowana aplikacja na urządzenie mobilne,
- przelew komputerowy dokonany przez Internet.

Realizacja zasady powszechnego dostępu do biletów wyznacza podstawowe zasady organizacji sieci sprzedaży:

- należy utrzymywać możliwie dużą liczbę stałych punktów sprzedaży usytuowanych na osiedlach mieszkalnych, w pobliżu miejsc pracy, w punktach handlowych, również w biurach organizatora i operatorów, o ile istnieje taka możliwość,
- na ważnych przystankach komunikacji, tam gdzie rozpoczyna się najwięcej podróży oraz na węzłach przesiadkowych, należy instalować stacjonarne automaty biletowe,
- w pojazdach bilety powinna sprzedawać osoba prowadząca pojazd.

Zaleca się, aby w stałych punktach sprzedaży sprzedawane były wszystkie rodzaje biletów przejazdowych. Telefony komórkowe powinny docelowo służyć do zakupu wszystkich rodzajów biletów przejazdowych.

Przyjmuje się, że od roku 2022 będzie funkcjonował co najmniej jeden z powyższych sposobów elektronicznej dystrybucji biletów.



## 8.6. Zarządzanie drogami, infrastrukturą przystankową i dworcową

Na system zarządzania infrastrukturą transportową składa się zarządzanie:

- drogami (w oparciu o Ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych) oraz ruchem na nich (w oparciu o Ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym);
- infrastrukturą przystankową rozumianą jako wyposażenie przystanków: wiaty, informacyjne urządzenia przystankowe;
- dworcami autobusowymi, zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi, punktami obsługi pasażera i sprzedaży biletów,
- pętlami autobusowymi wraz z infrastrukturą socjalną dla kierujących pojazdami.

Drogi publiczne na terenie Gminy Kąty Wrocławskie dzielą się na trzy kategorie i są zarządzane odpowiednio:

- drogi wojewódzkie – przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego, przy pomocy jednostki organizacyjnej – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei;
- drogi powiatowe – przez Zarząd Powiatu Wrocławskiego;
- drogi gminne – przez Burmistrza Gminy Kąty Wrocławskie

Przystanek komunikacji autobusowej jest elementem drogi, służącym zatrzymaniu pojazdów wykonujących regularny przewóz osób. Przystanek musi być oznaczony znakiem drogowym D-15. Zarząd nad przystankami komunikacyjnymi na terenie Gminy Kąty Wrocławskie, położonymi w pasie drogowym sprawują poszczególni zarządcy dróg wymienieni powyżej.

Art. 15 ust. 1 pkt. 3 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym określa, że jednym z zadań organizatora jest „zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego”. W przytoczonym punkcie zapisano trzy szczególne zakresy działania organizatora dotyczące infrastruktury przystankowej:

- a) zapewnienie odpowiednich standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców;
- b) zapewnienie warunków korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców;
- c) zapewnienie funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Zgodnie z zapisami przytoczonej Ustawy, Rada Gminy Kąty Wrocławskie określiła, w drodze odpowiedniej uchwały, wykaz przystanków komunikacyjnych i dworców, których jest właścicielem lub zarządcą jest Gmina Kąty Wrocławskie oraz zasady korzystania z nich.

Dodatkowo, art. 18 pkt 2 wspomnianej Ustawy uznał za zadanie własne gminy, w zakresie publicznego transportu zbiorowego, budowę, przebudowę i remont wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.

Sprawne, skoordynowane zarządzanie całością infrastruktury transportowej pozwala na właściwą realizację regionalnej polityki transportowej, a to z kolei będzie sprzyjać zrównoważonemu rozwojowi systemu transportowego.



## 9. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy określa informacje rozkładowe, jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych. W przypadku przystanków są to odjazdy środków transportowych bądź określona w minutach częstotliwość kursowania. Dodatkowo przy każdym z kursów należy podać terminy kursowania (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie). Przytoczone Rozporządzenie reguluje także kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy. Zarówno operatorzy, jak i przewoźnicy w transporcie publicznym zobowiązani są do:

- umieszczenia swoich rozkładów jazdy na stronach internetowych (o ile takowe posiadają),
- przekazywania organizatorowi publicznego transportu zbiorowego danych związanych z rozkładem jazdy w celu zamieszczenia ich na przystankach, dworcach oraz w systemach informacji pasażerskiej.

Nośnikami informacji o ofercie przewozowej są:

- tablice z nazwą, numerem przystanku oraz nazwami handlowymi linii komunikacyjnych o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu,
- rozkłady jazdy wywieszane będą na przystankach przez operatora, któremu zostanie powierzona realizacja przewozów na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie, oraz innych przewoźników i operatorów realizujących przewozy tranzytowe przez obszar gminy,
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach (na najważniejszych przystankach).

Zarządca drogi jest zobowiązany do utrzymania w należytym stanie urządzeń przystankowych (słupów przystankowych, wiat, gablot przeznaczonych do wywieszania rozkładów jazdy) oraz do utrzymania czytelności zamieszczonych tam rozkładów jazdy.

### 9.1. Informacja pasażerska w pojazdach

Elementami systemu informacji pasażerskiej, funkcjonującej w pojazdach, powinny być:

- oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunku jazdy na wyświetlaczach zewnętrznych lub tablicach z przodu i z prawego boku pojazdu,
- informacje na temat taryfy biletowej, uprawnień do ulgowych przejazdów, regulaminu przewozów i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- oznaczenia operatora.

### 9.2. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego, czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego winien być portal



internetowy, który przede wszystkim powinien umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat. Zaleca się również stworzenie ogólnodostępnej możliwości sprawdzania rzeczywistej lokalizacji pojazdów. Odnośnik do portalu powinien zostać umieszczony w widocznym miejscu na głównym portalu internetowym Gminy Kąty Wrocławskie.

## 10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

### 10.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, miejskiej polityki mobilności, 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.

Do zadań wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego należy m. in.:

- przygotowywanie strategicznych dokumentów tego rozwoju (w tym planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego),
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki mobilności miejskiej (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach miejskich) oraz polityki ekologicznej (w zakresie działań związanych ze zmniejszaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne),
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz na przemieszczanie się osób, ocena projektów organizacji ruchu pod kątem zastosowania priorytetów i rozwiązań dla komunikacji gminnej oraz zgodności z ustaleniami niniejszego planu,
- dążenie do integracji komunikacji gminnej z komunikacją kolejową wykonywaną w kierunku Wrocławia, dalsze uczestnictwo w pracach nad projektami nowych, zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- wyznaczanie standardu jakościowego transportu publicznego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów,
- poszerzanie rozmiaru usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb niepełnosprawnych,
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika), dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (przewoźnikach, operatorach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo-biletowym, uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów itp.).

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą to proces wieloletni i kosztochłonny, wymagający zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami. Skutki podjętych decyzji w procesie przygotowania i realizacji inwestycji będą oddziaływać korzystnie lub niekorzystnie na funkcjonowanie transportu przez wiele następnych lat.





Biorąc powyższe pod uwagę, ważnym elementem całego procesu jest udział w jego realizacji organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem będzie weryfikacja przedsięwzięć na etapie projektowania, a także na etapie realizacji, aby inwestycje w układzie komunikacyjnym Gminy Kąty Wrocławskie były zgodne z przyjętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zapewniając mu odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży w mieście i regionie.

## 10.2. Kształtowanie węzłów przesiadkowych

W gminie Kąty Wrocławskie sugerowane jest funkcjonowanie trzech rodzajów zintegrowanych węzłów przesiadkowych:

- węzłów przesiadkowych umożliwiających dokonywanie przesiadek pomiędzy autobusami gminnymi oraz dworcami kolejowymi, zlokalizowanych:
  - w Kątach Wrocławskich: dogodniejsze dojście z przystanku autobusów gminnych na peron kolejowy, doposażenie węzła o parkingi dla rowerów i samochodów (B+R i P+R)
  - w Gniechowicach: prowadzenie działań mających na celu poprawienie bezpieczeństwa pieszych i uspokojenia ruchu tranzytowego w obrębie węzła,
  - w Smolcu – ukształtowanie w przyszłości węzła w celu usprawnienia warunków przesiadania się z pociągów na autobusy (i odwrotnie), doposażenie węzła o parkingi dla rowerów i samochodów (B+R i P+R).
- węzłów przesiadkowych systemu „Bike and ride” (B+R), umożliwiających pozostawienie roweru w niedalekiej odległości od przystanku (w obrębie węzła przesiadkowego), w celu kontynuacji dalszej podróży środkami transportu zbiorowego. Sugerowana lokalizacje podano w rozdziale 10.5
- węzłów przesiadkowych systemu „Park and ride” (P+R), umożliwiających pozostawienie samochodu w niedalekiej odległości od przystanku (w obrębie węzła przesiadkowego), w celu kontynuacji dalszej podróży środkami transportu zbiorowego.

## 10.3. Integracja taryfowa transportu publicznego

Integracja różnych systemów transportu publicznego (miejskiego, podmiejskiego regionalnego i dalekobieżnego), to łączenie ich w jeden zintegrowany system funkcjonalny (obejmujący wszystkie środki lokomocji) podnoszący atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integrację systemów transportowych prowadzić należy na trzech poziomach:

- taryfowym – poprzez wprowadzanie jednolitych systemów taryfowych,
- rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych,
- infrastrukturalnym – poprzez koncentrację przystanków i peronów w ramach planowanego węzła przesiadkowego.

Wskazane jest wypracowanie zasad współdziałania różnych organizatorów transportu i operatorów w celu umożliwienia honorowania biletów w różnych środkach transportu na terenie Gminy Kąty Wrocławskie, Powiatu Wrocławskiego i Aglomeracji Wrocławskiej.



Proponowane jest tworzenie połączeń (bezpłatnych lub z atrakcyjnymi rozwiązaniami taryfowymi) dowozowych do stacji i przystanków kolejowych, rozszerzających zasięg i dostępność kolei.

#### **10.4. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych**

Dla umożliwienia niepełnosprawnym samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych maksymalnie do poziomu jezdni,
- skracanie przejścia przez szerokie jezdnie poprzez wydzielanie azyli dla pieszych,
- lokalizacje nowych przystanków jak najbliżej źródeł i celów podróży,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,

Zasady te należy przyjąć, jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej.

#### **10.5. Infrastruktura drogowa, przystankowa transportu publicznego i inna**

Proponowane jest przeprowadzenie następujących inwestycji w zakresie infrastruktury wykorzystywanej przez komunikację gminną:

- montaż wiat na przystankach o największej frekwencji podróźnych
- montaż dodatkowych stojaków rowerowych przy stacjach kolejowych w Kątach Wrocławskich, Sadowicach Wrocławskich, Smolcu przy pomocy zarządcy infrastruktury kolejowej. Wskazane jest zadaszenie stojaków oraz objęcie ich monitoringiem,
- montaż stojaków rowerowych (zalecane u-kształtne), przede wszystkim przy przystankach autobusowych w: Kątach Wrocławskich - przystanek rynek i szkoła, Jaskotlu, Pietrzykowicach, Cesarzowicach, Małkowicach, Mokronosie Dolnym, Mokronosie Górnym, w Smolcu przy ośrodku zdrowia oraz w okolicy przystanku Chłopska/Wrzosowa, przy przystanku znajdującym się w pobliżu skrzyżowania DW 347 i drogi na Baranowice oraz innych miejscach gdzie wystąpi takie zapotrzebowanie.



## Spis tabel

Tab. 1.1. Zmiany demograficzne w gminie Kąty Wrocławskie .....	4
Tab. 1.2. Zmiany demograficzne w mieście Kąty Wrocławskie .....	5
Tab. 1.3. Wskaźniki demograficzne gminy Kąty Wrocławskie na tle województwa dolnośląskiego. ....	5
Tab. 1.4. Edukacja w Gminie Kąty Wrocławskie (stan na dzień 16.08.2018 r.).....	7
Tab. 2.1. Przewoźnicy obsługujący Gminę Kąty Wrocławskie.....	8
Tab. 2.2. Liczba par kursów w przewozach kolejowych na liniach przebiegających przez obszar gminy Kąty Wrocławskie .....	10
Tab. 3.1. Badania klimatu akustycznego na terenie gminy Kąty Wrocławskie dolnośląskiego w latach 2011–2015.....	14
Tab. 7.1. Kategoryzacja linii na podstawie potencjału demograficznego. ....	23
Tab. 7.2. Wykaz stosowanych kategorii częstotliwości obsługi przystanków w miejscowościach Gminy Kąty Wrocławskie.....	23

## Spis rysunków

Rys. 1.1. Struktura wieku mieszkańców Gminy Kąty Wrocławskie według płci.....	6
Rys. 4.1. Prognoza liczby mieszkańców powiatu wrocławskiego na lata 2018-2035.....	15
Rys. 4.2. Generatory potoków i obszary o charakterystycznej zabudowie.....	16
Rys. 5.1. Najważniejsze cechy transportu publicznego . ....	18
Rys. 5.2. Cechy funkcjonowania transportu publicznego do poprawy. ....	19
Rys. 5.3. Przyczyny wyboru podróży samochodem.....	20
Rys. 7.1. Zalecane ukształtowanie krawędzi peronowej.....	26
Rys. 7.2. Przerwa między peronem przystankowym a autobusem.....	27
Rys. 7.3. Strefa wejściowa – inny rodzaj nawierzchni naprzeciwko pierwszych drzwi autobusu. ....	27