



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Wrocław, dnia 28 listopada 2014 r.

Poz. 5100

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”

Na podstawie art. 12 pkt 11, art. 40 ust. 1 oraz art. 42 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r., o samorządzie powiatowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 595, poz. 645, Dz. U. z 2014 r., poz. 379, poz. 1072), w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a, ust. 3, art. 12 ust. 1 oraz art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 228, poz. 1368, z 2014 r. poz. 423, poz. 915) oraz art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r., Nr 197, poz. 1172, Nr 232, poz. 1378) Rada Powiatu Wrocławskiego uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu wrocławskiego” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Powiatu Wrocławskiego.

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

Przewodnicząca Rady Powiatu Wrocławskiego:
M. Wilk

Załącznik do uchwały nr XXX/245/14 Rady
Powiatu Wrocławskiego z dnia 7 listopada
2014 r.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU WROCŁAWSKIEGO

Spis treści

Wprowadzenie	
1. Ogólna charakterystyka obszaru objętego planem transportowym ze wskazaniem sieci komunikacyjnych na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	
1.1. Informacje ogólne	
1.2. Mapa sieci komunikacyjnej	
2. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem	
2.1. Układ drogowy	
2.2. Transport indywidualny	
2.3. Wpływ transportu na środowisko	
2.3.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego	
2.3.2. Emisja spalin	
2.3.3. Emisja hałasu	
2.3.4. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działanie poprawy stanu środowiska naturalnego	
3. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych	
3.1. Analiza stanu istniejącego zagospodarowania przestrzennego	
3.2. Lokalizacja większych obiektów użyteczności publicznej	
3.3. Analiza sfery społecznej i gospodarczej mieszkańców Powiatu Wrocławskiego	
3.4. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej	
3.5. Ciągi komunikacyjne z oznaczeniem linii	
4. Przewidywane finansowanie usług przewozowych, występujące obecnie i przewidywane źródła i formy finansowania	
5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	
6. Określenie zasad organizacji rynku przewozów	
6.1. Zadania organizatora	
6.2. Przewidywany tryb wyboru operatorów	
6.3. Rodzaj środków transportu	

7. Pożądany standard usług przewozowych	
8. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	
8.1. Obowiązki organizatora w zakresie zapewnienia informacji pasażerskiej wynikające z obowiązujących uregulowań prawnych	
8.2. Wytyczne dla Powiatu Wrocławskiego jako organizatora transportu publicznego w zakresie funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej.....	
8.2.1. Informacje przystankowe	
8.2.2. Informacja pasażerska w pojazdach	
8.2.3. Internet.....	
8.2.4. Stosowanie piktogramów w systemie informacji pasażerskiej.....	
9. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	
Spis tabel	
Spis rysunków.....	
Spis dokumentów strategicznych i planistycznych podlegających analizie	
Spis aktów prawnych powiązanych z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia.....	

Załączniki do opracowania:

1. Mapa linii komunikacyjnych w obecnych uwarunkowaniach
2. Mapa sieci komunikacyjnej
3. Stwierdzenie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska o niewymagalności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Wprowadzenie

Celem prac etapu 1 jest zestawienie informacji niezbędnych do opracowania właściwego dokumentu *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Wrocławskiego* (etap 2). Zawartość opracowania jest zgodna z umową i zawiera elementy zestawione w spisie treści.

Niniejszy plan dotyczy powiatu ziemskiego obejmującego 9 gmin. *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego* został poddany pod konsultacje społeczne i po uchwaleniu przez Radę Powiatu stanowić będzie akt prawa miejscowego dotyczącego stosownego obszaru. Rozwiązania (przebiegi linii, lokalizacje przystanków) pokazane dla sąsiednich jednostek terytorialnych (Miasto Wrocław) należy traktować jako propozycje wywodzące się z aktualnych, dobrze funkcjonujących uregulowań. Rozwiązania te nie mają charakteru obligatoryjnego, szczególnie w zakresie przebiegu linii i zasad zarządzania transportem na obszarze sąsiednich jednostek organizacyjnych. Linie komunikacyjne przebiegające przez sąsiednie powiaty będą uruchamiane na podstawie stosownych porozumień, a konkretne rozwiązania (numeracja linii, częstotliwości, trasa, przystanki, węzły) określone zostaną szczegółowo w drodze obustronnych porozumień. Podobnie, sposób organizacji przewozów, szczegółowe zasady rozliczeń itp. będą kształtowane na zasadzie porozumienia stron. Zapisy niniejszego planu obejmujące linie o charakterze „międzypowiatowym” wynikają ze specyfiki powiatu wrocławskiego i potrzeby dobrego skomunikowania jego mieszkańców z miastem Wrocławiem. Należy je traktować jako propozycje Powiatu Wrocławskiego, bez których zagrożone zostałoby funkcjonowanie aktualnych linii komunikacyjnych z powodu braku możliwości przekazywania operatorom środków z budżetu Państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych. Wypracowane wspólnie z miastem Wrocławiem sposoby integracji transportu publicznego oraz zarządzania transportem mogą być rozwijane w kolejnych etapach na obszarze następnych powiatów (np: Średzki, Trzebnicki) celem uzyskania jednolitych zasad na terenie aglomeracji.

Uzgodnienie wszystkich zasad współpracy pomiędzy samorządami aglomeracji wrocławskiej, pozwoli na ostateczną aktualizację niniejszego dokumentu, zgodną z wizją samorządów i potrzebami ich mieszkańców.

1. Ogólna charakterystyka obszaru objętego planem transportowym ze wskazaniem sieci komunikacyjnych na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

1.1. Informacje ogólne

W powiecie wrocławskim, nie występują linie autobusowe, których trasy przebiegu zawierają się wyłącznie w granicach wrocławskiego powiatu ziemskiego i jednocześnie wyjeżdżają poza obszar jednej gminy. Dla zdecydowanej większości linii komunikacyjnych przynajmniej jedna z końcówek znajduje się na obszarze miasta Wrocławia.

Zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi, linie autobusowe łączące Wrocław z obszarem powiatu wrocławskiego w ramach tej samej sieci komunikacyjnej mogą funkcjonować według jednego z trzech alternatywnych wariantów organizacyjnych.

W wariantcie I wszystkie linie łączące miasto Wrocław z miejscowościami położonymi na obszarze powiatu mogą być liniami komunikacji miejskiej obsługiwanyymi na podstawie porozumień międzygminnych. Wówczas całą różnicę pomiędzy kosztami obsługi tych linii a wpływami uzyskanymi z biletów pokrywają solidarnie samorządy gmin, uczestników porozumienia. W tym również koszty funkcjonowania wszelkich uprawnień do przejazdów ulgowych obciążać będą wyłącznie budżety samorządów lokalnych. W tym wariantcie, powiat wrocławski praktycznie nie będzie wykonywał większości zadań organizatora transportu publicznego.

Ten sam system linii komunikacyjnych, w wariantcie II, z racji że trasa każdej linii przekracza przynajmniej jedną granicę powiatu prawnie przynależy do wojewódzkiego systemu transportu publicznego zarządzanego przez województwo samorządowe. Marszałek Województwa Dolnośląskiego może być odpowiedzialny za organizację wszystkich linii łączących Wrocław z obszarem powiatu wrocławskiego. W projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie dolnośląskim” nie umieszczono żadnej z wyżej wymienionych linii. Znajdują się tam wyłącznie linie komunikacyjne przebiegające z Wrocławia do miast będących siedzibami powiatów w województwie, które tylko na trasach tranzytowo przebiegających przez obszar powiatu wrocławskiego mogą realizować zadania transportu publicznego. Koszty funkcjonowania biletów ulgowych wynikających z uregulowań ustawowych będą finansowane z budżetu Państwa. Dopłaty z tytułu stosowania tych ulg najczęściej stanowią od 15 do 30 % wartości wpływów ze sprzedaży biletów. W stosunku do linii opisanych w wariantcie II powiat wrocławski również nie wykonuje zadań organizatora transportu publicznego.

Z uwagi na fakt, że Województwo Dolnośląskie nie planuje uruchamiania linii transportu publicznego pomiędzy Wrocławiem i miejscowościami powiatu wrocławskiego i jednocześnie nie wszystkie gminy powiatu są zainteresowane pełnym finansowaniem kosztów komunikacji miejskiej (międzygminnej, na podstawie porozumień międzygminnych), dla umożliwienia przekazywania operatorom i przewoźnikom obsługującym te linie dopłat z budżetu centralnego do biletów ulgowych możliwe jest wprowadzenie rozwiązań opisanych jako wariant III, w którym miasto Wrocław oraz starostwo podpisują porozumienie w zakresie organizacji transportu publicznego łączącego miejscowości powiatu ziemskiego z Wrocławiem. Wówczas wszystkie linie przebiegające z obszaru miasta do powiatu będą mogły wejść w skład komunikacji powiatowej zarządzanej przez wskazanego w porozumieniu lidera porozumienia, który pełnił będzie rolę organizatora przewozów międzypowiatowych. Koszty funkcjonowania biletów ulgowych wynikających z uregulowań ustawowych będą finansowane z budżetu Państwa. Różnica pomiędzy kosztami obsługi linii komunikacyjnych a wpływami z biletów powiększonymi o dopłaty z budżetu centralnego z tytułu stosowana ulg ustawowych może być pokrywana przez partnerów porozumienia lub przez Gminy, które mogą udzielać pomocy publicznej powiatom na finansowanie komunikacji powiatowej przebiegającej przez obszar tych gmin.

W każdym z potencjalnych wariantów, linie komunikacyjne wybiegające poza obszar miasta i powiatu wrocławskiego należeć będą do wojewódzkiego lub krajowego systemu transportu publicznego. Porozumienia międzygminne mogą zawierać gminy położone w różnych powiatach. Porozumienie miasta i powiatu wrocławskiego w zakresie organizacji transportu publicznego można rozszerzać o pozostałe powiaty tworząc jednorodną strukturę zarządzania transportem publicznym we wrocławskim obszarze metropolitalnym.

Istnieje możliwość równoległego funkcjonowania na obszarze powiatu wrocławskiego linii komunikacyjnych zarządzanych według wszystkich wymienionych powyżej wariantów organizacyjnych, zaleca się wówczas dążyć do przyjęcia jednolitego systemu taryfowego przez wszystkich organizatorów i ustalenia zasad wzajemnych rozliczeń.

Plan transportowy zawiera sieć linii komunikacyjnych, w zakresie których będą obowiązywać opisane niżej priorytety w zakresie organizacji i finansowania.

W zakresie linii komunikacyjnych, wskazanych w powiatowym planie transportowym, które jednocześnie zostaną wprowadzone do wojewódzkiego planu transportowego obowiązki organizatora przewozów i jednostki finansującej te linie dotyczyć będą samorządu województwa, natomiast w zakresie linii komunikacyjnych, wskazanych w powiatowym planie, które jednocześnie zawierać się będą we wrocławskim planie transportowym, w zakresie których organizacji i finansowania zawarte zostaną właściwe porozumienia międzygminne, właściwym ich organizatorem będzie gmina wskazana w porozumieniu.

W zakresie pozostałych linii, które nie zostaną ujęte w planie wojewódzkim oraz w planie wrocławskim Starosta Powiatu Wrocławskiego może podpisać porozumienie z Prezydentem Wrocławia w zakresie ich organizacji pod warunkiem uzgodnienia zasad ich finansowania.

W przypadku gdy wpływy ze sprzedaży biletów powiększone o dopłaty z budżetu centralnego z tytułu stosowania ulg ustawowych będą niższe od kosztów eksploatacji tych linii, ich uruchomienie przez organizatora nastąpi tylko w przypadku pozyskania wystarczającej pomocy publicznej z budżetów zainteresowanych gmin.

Projekt Planu Transportowego Województwa Dolnośląskiego ujmuje wyłącznie połączenia kolejowe oraz połączenia drogowe do niektórych miast powiatowych, dlatego w celu umożliwienia mieszkańcom powiatu prawa do korzystania z biletów ulgowych refundowanych z budżetu centralnego konieczna jest współpraca Prezydenta Wrocławia ze Starostą Powiatu Wrocławskiego w zakresie organizacji transportu publicznego.

1.2. Mapa sieci komunikacyjnej

Załącznik 1 do Planu Transportowego przedstawia mapę sieci komunikacyjnej Powiatu Wrocławskiego z uwzględnieniem dzisiejszych uwarunkowań oraz z rozróżnieniem rodzaju linii. Na mapie tej zaznaczono wszystkie miejscowości gmin Powiatu Wrocławskiego (z wyróżnieniem miast oraz siedzib Urzędów Gmin). Pokazano linie kolejowe i autobusowe (z rozróżnieniem na międzygminne organizowane przez gminy oraz wojewódzkie i inne obsługiwane przez przewoźników komercyjnych posiadających dofinansowanie z tytułu stosowania ulg ustawowych). Mapa ta ilustruje opis niniejszego rozdziału i stanowić będzie podstawę do wykonania mapy planowanych połączeń publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu wrocławskiego, które zilustrowano na mapie będącej załącznikiem nr 2 do niniejszego planu transportowego zawierającej docelowy układ linii oraz węzły przesiadkowe.

2. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

2.1. Układ drogowy

Podstawowy drogowy układ transportowy powiatu wrocławskiego, o zasięgu lokalnym, regionalnym, ponadregionalnym oraz międzynarodowym, tworzą:

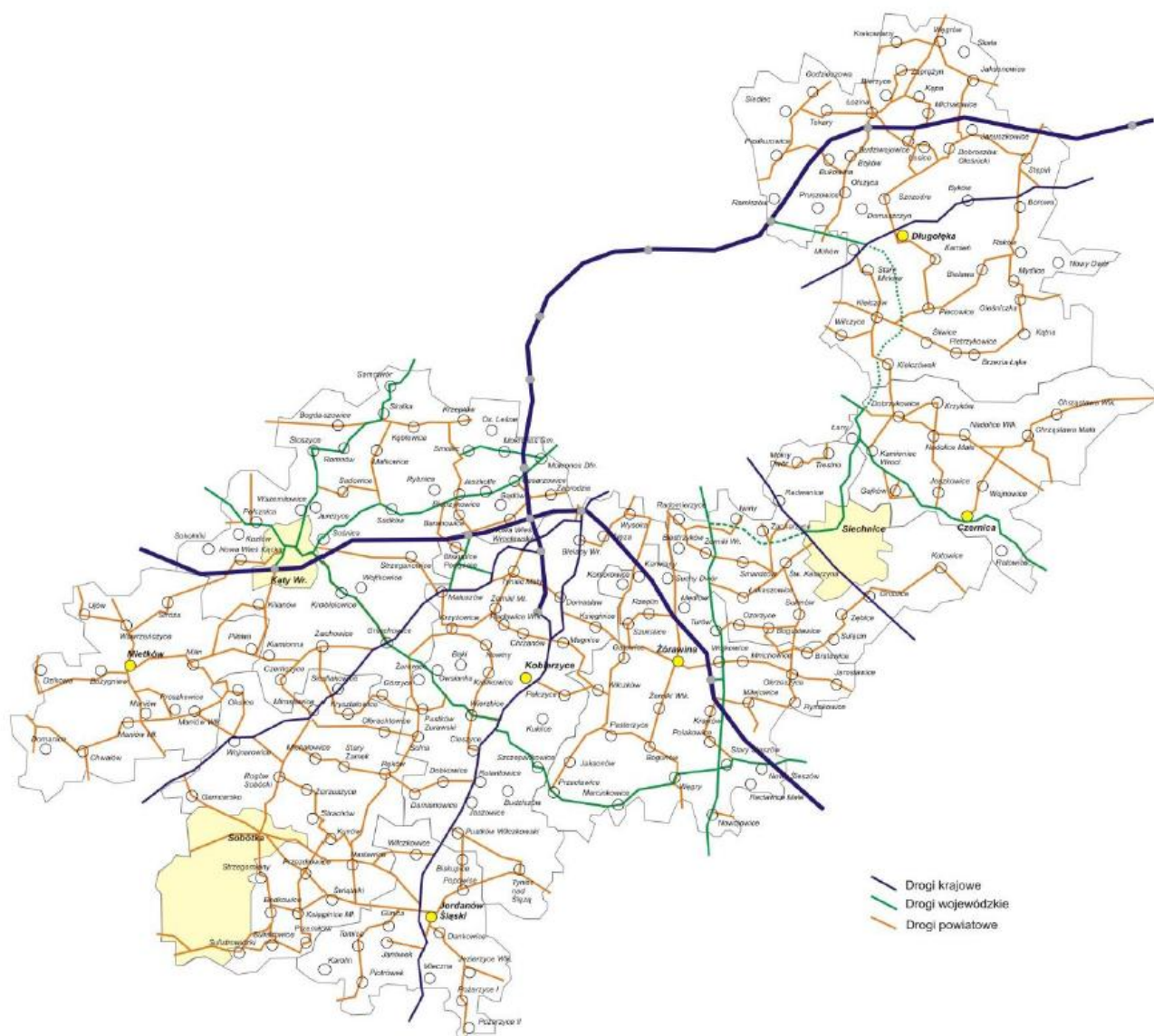
- autostrada A4 relacji: Zgorzelec (kontynuacja na terytorium Niemiec – autostrada A4 w kierunku Drezna) – Bolesławiec (autostrada A18, węzeł Krzyżowa) – Legnica – Wrocław (Autostradowa Obwodnica Wrocławia A8, węzeł Wrocław Południe – Opole

- Gliwice (autostrada A1, węzeł Gliwice Sośnica) – Katowice (DK 86, węzeł Katowice Murckowska) – Kraków – Tarnów – Rzeszów (dalej do przejścia granicznego z Ukrainą – Korczowa – Krakowiec),
- droga krajowa nr 8 (odcinkowo autostrada A8) relacji Kudowa-Słone (granica państwa) – Kłodzko – Ząbkowice Śl. – Wrocław – Oleśnica – Syców – Kępno – Wieluń – Bełchatów – Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka – Warszawa – Wyszaków – Ostrów Mazowiecka – Zambrów – Białystok – Augustów – Suwałki – Budzisko (granica państwa),
- droga krajowa 35 relacji Bielany Wrocławskie – Gniechowice – Świdnica – Świebodzice – Wałbrzych – Golińsk (granica państwa),
- droga krajowa nr 94 relacji Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Opole – Bytom – Sosnowiec – Kraków – Targowisko,
- droga krajowa 98 relacji droga krajowa 8 (węzeł Wrocław Psie Pole) – droga krajowa 5 (Wrocław),
- droga wojewódzka 336 relacji stacja kolejowa Brzezinka Średzka – Pisarzowice – Wilkszyn – Wrocław Marszowice – Wrocław Maślice (DW320),
- droga wojewódzka 342 relacji Wrocław Różanka – Szewce – Pęgów – Oborniki Śląskie – Strupina (DW 339),
- droga wojewódzka 344 relacji DW348 – ul. Koreańska,
- droga wojewódzka 346 relacji Środa Śląska – Kąty Wrocławskie – Gaj Oławski – Godzikowice,
- droga wojewódzka 347 relacji Wrocław Grabiszyn (DK5/DK94) – Wrocław Oporów – Mokronos Dolny – węzeł Wrocław Zachód (autostrada A8) – Pietrzykowice – Kąty Wrocławskie – węzeł Kąty Wrocławskie (autostrada A4),
- droga wojewódzka 348 relacji Małuszów (DK35) – węzeł Pietrzykowice (A4),
- droga wojewódzka 362 relacji Kąty Wrocławskie (DW347) – Wszemiłowice – Stoszyce – Romnów – Skalka – Wrocław Jerzmanów – Wrocław Żerniki – Wrocław Kuźniki (DW349),
- droga wojewódzka 370 relacji stacja kolejowa Smolec – Mokronos Dolny (DW347),
- droga wojewódzka 395 relacji Wrocław (DK98) – Wrocław Gaj – Wrocław Jagodno – Żerniki Wrocławskie – węzeł Wrocław Wschód (autostrada A4) – Strzelin – Ziębice – Chałupki (DW382),
- droga wojewódzka 440 relacji stacja kolejowa Borowa Oleśnicka – ul. Wrocławska,
- droga wojewódzka 446 relacji stacja kolejowa Długoleka – ul. Wrocławska,
- droga wojewódzka 455 relacji Wrocław Plac Grunwaldzki (DK98) – Wrocław Wojnów – Kamieniec Wrocławski – Czernica – Jelcz-Laskowice – Oława (DW396).

Tab. 2.1.1. Długość dróg kołowych na terenie powiatu wrocławskiego na tle województwa dolnośląskiego

Wyszczególnienie	Drogi powiatowe		Drogi gminne	
	Długość drogi [km]	Długość nawierzchni twardej [km]	Długość drogi [km]	Długość nawierzchni twardej [km]
powiat wrocławski	563,9	560,4	369,2	313,4
województwo dolnośląskie	8284,1	8126,8	6763,9	5707,5

Źródło: BDL, GUS 31.12.2012 r.



Rys. 2.1.1. Układ drogowy powiatu wrocławskiego

Źródło: opracowanie własne

2.2. Transport indywidualny

Najwygodniejszą formę transportu na obszarach o rozproszonym osadnictwie stanowi samochód osobowy. Jednak ze względu na ograniczoną przepustowość układu dróg (szczególnie we Wrocławiu i na drogach dojazdowych do Wrocławia), ze względu na ograniczone możliwości wyznaczenia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych, realizacja wszystkich podróży w oparciu o transport indywidualny nie jest możliwa. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju należy kreować przywileje dla transportu publicznego poprzez uzyskanie wysokiego udziału transportu publicznego, dzięki czemu można osiągnąć zmniejszenie zatłoczenia podstawowego układu drogowego.

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie wrocławskim na przestrzeni 3 lat wzrosła o 13%.

Tab. 2.2.1. Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie wrocławskim w latach 2010-2012

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych
2010	79 096
2011	85 579
2012	89 392

Źródło: BDL, GUS

Wzrost liczby samochodów skutkuje decyzjami o rozbudowie sieci drogowej oraz infrastruktury w miastach (m.in. większa liczba parkingów), co pozornie ułatwia poruszanie się samochodem po drogach, natomiast wywołuje zwiększony popyt na indywidualny transport samochodowy, który wpływa na zwiększenie zagęszczenia ruchu na drogach.

2.3. Wpływ transportu na środowisko

2.3.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

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 oraz kolejowy.

Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza, stanowiących zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, zdrowia, a nawet życia człowieka.

Wskutek spalania paliw w silnikach pojazdów do powietrza trafiają: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory, w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne oraz cząstki stałe i metale ciężkie.

Oddziaływanie transportu kolejowego na środowisko sprowadza się przede wszystkim do emisji hałasu i drgań oraz zanieczyszczeń (z pojazdów o napędzie spalinowym), na trasach o intensywnym ruchu pasażerskim oddziaływanie te są nieporównywalnie mniejsze niż w przypadku transportu drogowego.

Wielkość emisji spalin, wygenerowanej przez transport, określa wartość liniowej emisji gazów i cząstek stałych. Udział transportu jest drugim co do wielkości źródłem zanieczyszczeń po procesach spalania poza przemysłem (głównie gospodarstwa domowe). Transport jest także odpowiedzialny za emisję większości tlenków azotu, przy czym wskaźnik ten wzrasta na obszarach silnie zurbanizowanych oraz o największym zagęszczeniu drogowych szlaków komunikacyjnych.

2.3.2. Emisja spalin

W granicach powiatu wrocławskiego znajduje się sieć dróg i systemów komunikacyjnych, których najważniejszymi elementami są: autostrady A4 i A8 oraz drogi krajowe nr 8, 35, 94 oraz 98. Skutkuje to zanieczyszczeniami komunikacyjnymi, które mają duży wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen oraz pyły.

Na podstawie „Raportu o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2012 roku”, na obszarze powiatu wrocławskiego, będącego częścią strefy dolnośląskiej (obejmującej wszystkie powiaty województwa dolnośląskiego z wyjątkiem miast: Wrocław, Legnica i Wałbrzych), w której dokonano pomiaru zanieczyszczeń, wymaga wdrożenia naprawczych programów ochrony powietrza z uwagi na występowanie na obszarze jej przekroczenia średniodobowej wartości dopuszczalnej pyłu zawieszonego PM 10 z ponadnormatywną częstością oraz rocznej wartości dopuszczalnej (klasa C). Podobne przekroczenia dotyczą benzo(a)pirenu oraz ozonu (w kryterium ochrony roślin oraz zdrowia ludzi). Pozostałe ww. substancje zostały zakwalifikowane do klasy A, w której poziom stężeń zanieczyszczeń nie przekraczał poziomów dopuszczalnych. Zanieczyszczenia gazowe objęte programem badań na terenie województwa dolnośląskiego w roku 2012, tj. dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, ołów, benzen i pył zawieszony PM 2,5 oraz dwutlenek siarki i dwutlenek azotu (w kryterium ochrony roślin) osiągały niskie wartości stężeń. Nie stwierdzono przekroczeń obowiązujących dla tych substancji wartości kryterialnych w powietrzu, zarówno ze względu na ochronę zdrowia, jak i ochronę roślin. Pozwoliło to na zakwalifikowanie wszystkich stref z terenu województwa dolnośląskiego pod względem zanieczyszczenia powietrza tymi substancjami, dla obu kryteriów do klasy A.

Tab. 2.3.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy dolnośląskiej dla wybranych substancji.

Lp.	Nazwa zanieczyszczenia	Symbol klasy wynikowej dla zanieczyszczenia w strefie dolnośląskiej	Poziom stężeń zanieczyszczenia	Wymagane działania
1	Dwutlenek azotu NO ₂	A	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego	- utrzymanie stężeń zanieczyszczenia poniżej poziomu dopuszczalnego oraz próba utrzymania najlepszej jakości powietrza zgodnej ze zrównoważonym rozwojem
2	Tlenek węgla CO			
3	Dwutlenek siarki SO ₂			
4	Ołów			
5	Benzen			
6	Pył PM 2,5			
7	Pył zawieszony PM10	C	powyżej poziomu dopuszczalnego	- określenie obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego oraz poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji - opracowanie programu ochrony powietrza POP w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego w wyznaczonym terminie
8	Ozon			
9	Benzo(a)piren			

Źródło: Raport o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2012 roku, WIOŚ Wrocław.

Na terenie powiatu wrocławskiego zlokalizowany jest jeden zakład przemysłowy – Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich „Kogeneracja” S.A. EC „Czechnica” w Siechnicach – znajdujący się wśród 15 największych emitentów zanieczyszczeń do atmosfery w województwie dolnośląskim. Elektrociepłownia odpowiada za 2,4% zanieczyszczeń gazowych oraz 1,5% zanieczyszczeń pyłowych generowanych na obszarze województwa, jednakże – jak wynika z przedstawionej klasyfikacji strefy dolnośląskiej – jej praca nie powoduje przekroczenia dopuszczalnych wartości szkodliwych substancji.

W poniższej tabeli zestawiono określone europejskim standardem emisji spalin dopuszczalne wartości emisji do atmosfery: tlenków azotu (NO_x), węglowodorów(HC), tlenków węgla(CO) oraz cząstek stałych (PM). Standardy te dotyczą nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych

i ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych.

Tab. 2.3.2.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.

[g/km]	Pojazdy z silnikiem benzynowym						Pojazdy z silnikiem wysokoprężnym						Pojazdy dwukołowe		
	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	EURO 1	EURO 2	EURO 3
CO	2,72	2,2	2,3	1	1	1	3,16	1	0,64	0,5	0,5	0,5	13	5,5	2
HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	-	0,15	0,06	0,05	0,05	0,09	3	1	0,3
NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	-	0,55	0,5	0,25	0,18	0,08	0,3	0,3	0,15
HC+NO _x	0,97	0,5	-	-	-	-	1,13	0,7	0,56	0,3	0,23	0,17	-	-	-
PM	-	-	-	-	0,005	0,005	0,14	0,08	0,05	0,009	0,005	0,005	-	-	-

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>.

W ostatnich latach coraz większą popularność zdobywają autobusy z napędami alternatywnymi, do których można zaliczyć m.in. pojazdy zasilane CNG i LNG, pojazdy elektryczne, a także hybrydowe. Niskie wielkości emisji zanieczyszczeń przekładają się na niższe niż w przypadku zasilania pojazdów olejem napędowym koszty korzystania ze środowiska, zgodnie bowiem z art. 274 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska¹ wysokość tych kosztów uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza. Jednostkowe stawki opłat określane są w corocznie wydawanych obwieszczeniach Ministra Środowiska.

Należy zaznaczyć jednak, iż zakupy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi (szczególnie CNG, LNG) wiążą się z dużymi inwestycjami w infrastrukturę przewoźnika (bardzo kosztowne stacje paliw, specjalne hale, warsztaty a nawet kanały przeglądowe i wyskospecjalizowane narzędzia). Koszty zmiany technologii sięgają wielomilionowych nakładów a oszczędności wynikające z eksploatacji i zmniejszonych opłat za korzystanie ze środowiska są wyłącznie teoretyczne. Dodatkowo, w przypadku linii autobusowych regionalnych i podmiejskich charakteryzujących się znaczne wyższymi przebiegami dobowymi (powyżej 400 km na pojazd), może okazać się, że zasięg tych pojazdów na jednym tankowaniu (lub ładowaniu akumulatorów) będzie zbyt krótki.

2.3.3. Emisja hałasu

W powiecie wrocławskim głównym źródłem hałasu jest przemysł oraz transport. W przypadku tego drugiego, hałas jest emitowany przede wszystkim przez ruch drogowy oraz w mniejszym stopniu kolejowy. Przebieg przez obszar powiatu autostrad A4 i A8,

¹ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1232.).

skupiających ruch tranzytowy, wpływa na obniżenie poziomu hałasu na obszarach zurbanizowanych, lecz generuje ten czynnik wzdłuż tras przebiegu wspomnianych dróg. Źródłem hałasu są także charakteryzujące się dużym natężeniem ruchu drogi krajowe nr 5, 8, 35 i 94.

Tab. 2.3.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu

L.p.	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB]			
		Drogi oraz linie kolejowe		Starty, lądowania i przeloty statków powietrznych	
		LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h	LAeq D dzień T=16 h	LAeq N noc T=8 h
1.	a) Strefa ochronna "A" uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	55	45
2.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży * c) Tereny domów opieki d) Tereny szpitali w miastach	61	56	60	50
3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno – wypoczynkowe * d) Tereny mieszkaniowo – usługowe	65	56	-	-
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców **.	68	60	-	-

* – w przypadku niewykorzystywania tych terenów zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu określony dla pory nocy. ** – strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren ze zwartej zabudowy mieszkaniowej i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 października 2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2012 r., poz. 1109).

W 2011 roku dokonano oceny stanu klimatu akustycznego na drogach powiatu wrocławskiego. Pomiarami objęto 14 lokalizacji. We wszystkich punktach pomiarowych stwierdzony równoważny poziom hałasu L_{Aeq} w porze dziennej przekraczał dopuszczalne normy. Oszacowano, że w strefie narażonej na ponadnormatywny hałas znajduje się 450 budynków mieszkalnych zamieszkiwanych przez 1091 osób, tj. około 1% mieszkańców powiatu.

Tab. 2.3.3.2. Wyniki pomiaru hałasu na terenie powiatu wrocławskiego w 2011 r.

L.p.	Lokalizacja punktów pomiarowych	LAeq D dzień T=16 h
1.	Czernica, ul. Wrocławska	70,2
2.	Kąty Wrocławskie, ul. 1. Maja	70,5
3.	Kąty Wrocławskie, ul. Wrocławska	69,9
4.	Pietrzykowice, ul. Wrocławska	70,1
5.	Siechnice, ul. Opolska	73,7
6.	Sobótka, ul. Świdnicka	65,0
7.	Sobótka, ul. Wrocławska	67,3
8.	Św. Katarzyna, ul. Główna	67,6
9.	Tyniec Mały, ul. Świdnicka/Parkowa	67,2
10.	Żerniki Wrocławskie, ul. Strzebińska	68,2
11.	Gniechowice, droga krajowa nr 35	73,7
12.	Bielany Wrocławskie 11	69,5
13.	Nowojowice, droga wojewódzka nr 395	72,0
14.	Żórawina, al. Niepodległości	66,6

Źródło: Raport o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2011 roku, WIOŚ Wrocław.

Stan klimatu akustycznego wokół dróg krajowych i wojewódzkich w powiecie wrocławskim ulega ciągłym zmianom, spowodowanych ogólnym wzrostem liczby pojazdów samochodowych, a co za tym idzie wzrostem natężenia ruchu, co pogarsza sytuację akustyczną przyległych terenów. Równocześnie zauważalny jest znaczny postęp prac związany z budową nowych odcinków dróg, odnowy nawierzchni, jak również budowy elementów ochrony środowiska ograniczających propagację hałasu (ekrany akustyczne).

W programie ochrony środowiska dla powiatu wrocławskiego² zapisano szereg inwestycji, mających wpływ na ochronę przed hałasem, obejmujących przebudowy dróg kołowych bądź ich nawierzchni. Alternatywą dla wzrastającego ruchu samochodowego, może być racjonalny rozwój transportu zbiorowego. Sprawnie funkcjonująca sieć połączeń w publicznym transporcie zbiorowym może spowodować zmianę zachowań społecznych, polegającą na wyborze środków komunikacji zbiorowej zamiast samochodu. Taka zmiana

² Aktualizacja Programu ochrony środowiska dla Powiatu Wrocławskiego na lata 2009-2012 z perspektywą 2013-2016, Wrocław 2009

przełoży się na zmniejszenie ruchu samochodowego, zanieczyszczenia powietrza oraz spadku poziomu hałasu.

Z chwilą wstąpienia Polski w struktury Unii Europejskiej, zobowiązała się ona do respektowania i przestrzegania jej norm i wymogów prawnych, w tym również tych związanych z ochroną środowiska. Zrównoważony rozwój, którego założeniem jest zaspokajanie potrzeb jednego pokolenia, bez umniejszania szans na zaspokajanie potrzeb kolejnych pokoleń, stanowi fundament, na którym opierać się powinny krajowe oraz lokalne dokumenty strategiczne w kontekście wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju, jak i poszczególnych jego regionów. W szczególności realizacja zasady zrównoważonego rozwoju istotna jest dla obszarów, na których poprawa stanu środowiska naturalnego znacząco wpłynie na polepszenie warunków życia, co pozwoli w dłuższej perspektywie na zatrzymanie odpływu ludności, trwały rozwój i postęp społeczny.

2.3.4. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu jako najważniejsze działanie poprawy stanu środowiska naturalnego

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy, ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość dla życia mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że standardowy autobus regionalny może przewieźć 50 pasażerów, oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,2 osoby można założyć, że na jeden autobus przypadają 42 samochody osobowe. O tyle samochodów można teoretycznie zmniejszyć ruch do miejsc pracy, czy też do innych generatorów ruchu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska.

Zatem najważniejszym działaniem powinno być wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemyślane ograniczenia dla transportu indywidualnego, żeby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z transportu publicznego.

Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego.

Zalecane w planie kierunki działań promujących transport zbiorowy wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju to:

- wprowadzanie przywilejów w ruchu dla środków publicznego transportu zbiorowego,
- tworzenie przyjaznych dla pasażerów zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych,
- prowadzenie kampanii edukacyjno-promocyjnych zachęcających do korzystania z transportu publicznego oraz innych, niskoemisyjnych form przemieszczania się.

Działania te przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy, dodatkowo wpływają na wzrost atrakcyjności życia mieszkańców.

3. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

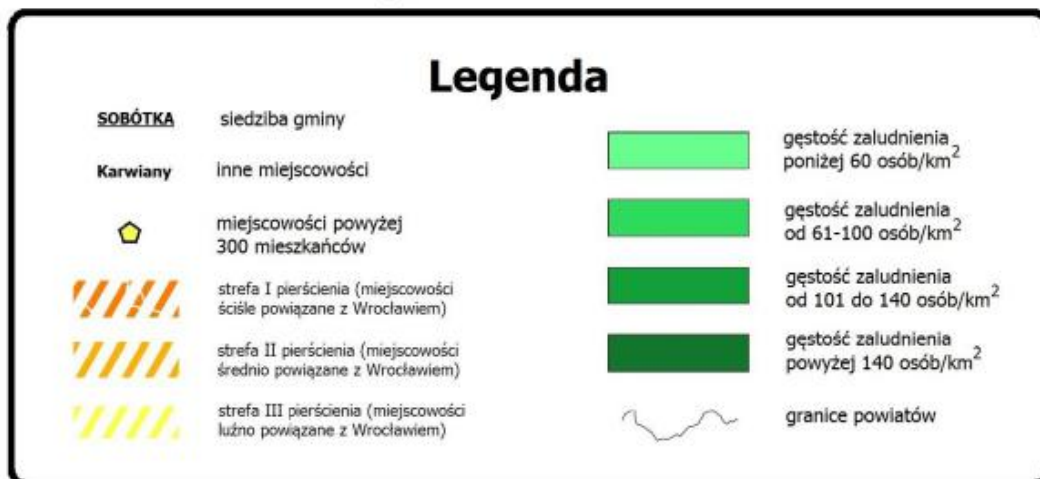
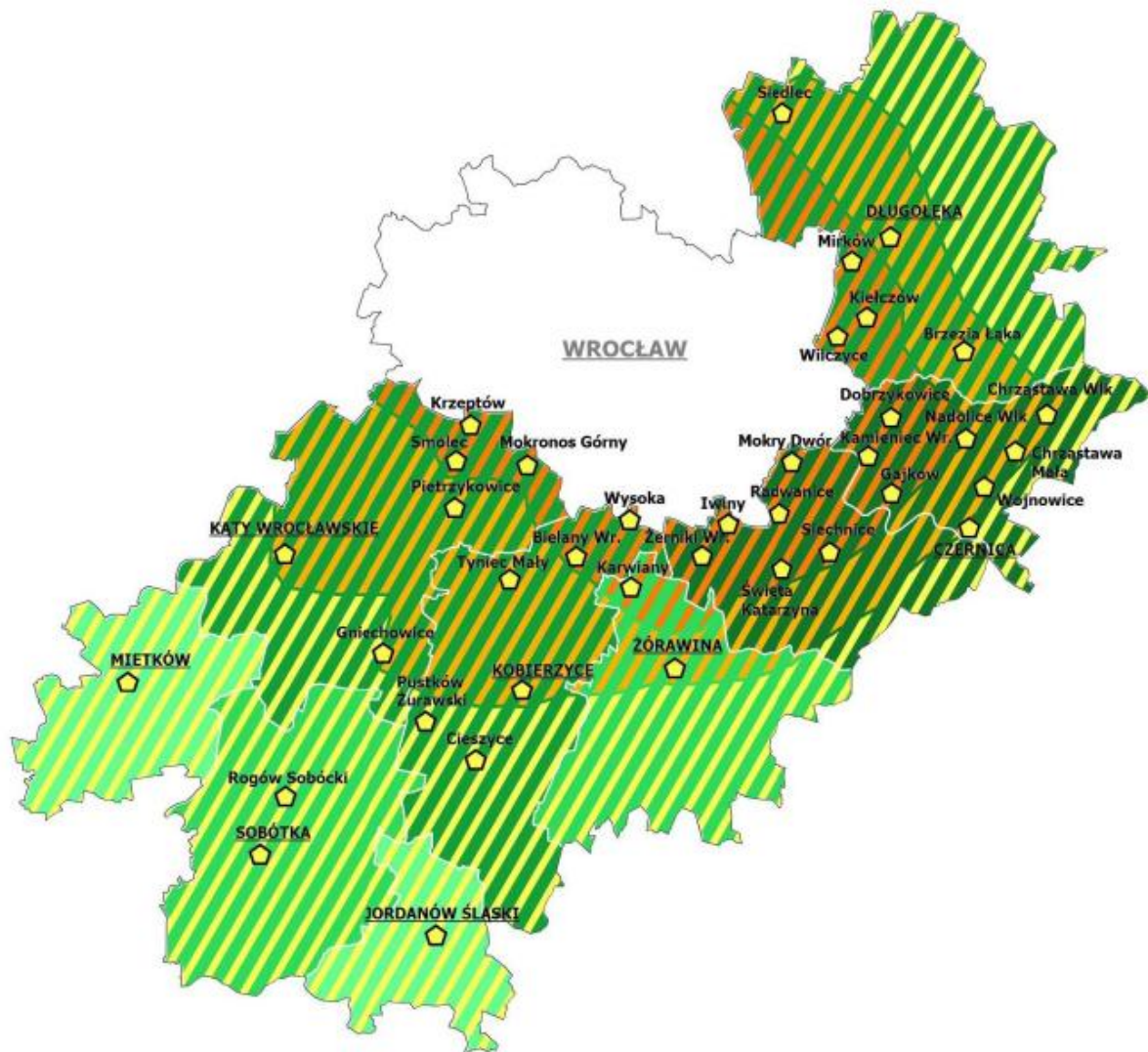
3.1. Analiza stanu istniejącego zagospodarowania przestrzennego

Z uwagi na sąsiedztwo miasta Wrocławia, gminy położone na granicy Powiatu Wrocławskiego z Wrocławiem stały się atrakcyjnym miejscem rozwoju osiedli mieszkaniowych. W ostatnich latach na ich obszarach osiedlają się również mieszkańcy Wrocławia mający z miastem bezpośrednie powiązanie zawodowe, edukacyjne, społeczne i kulturalno – edukacyjne.

Na terenie Powiatu Wrocławskiego dominuje zabudowa:

- na terenach pozamiejskich niska, jednorodzinna,
- na terenach miejskich mieszana: wielorodzinna w obszarach centrum miejscowości i jednorodzinna głównie na obrzeżach miast.

Na rysunku poniżej zostały przedstawione miejscowości z liczbą ludności powyżej 300 osób oraz została pokazana gęstość zaludnienia w każdej z gmin z terenu Powiatu Wrocławskiego. Powiat został podzielony na 3 strefy ze względu na oddziaływanie Miasta Wrocław.



Rys. 3.1.1. Gęstość zaludnienia i zabudowa mieszkaniowa na terenie Powiatu Wrocławskiego

Źródło: opracowanie własne

W szczególności, intensywny rozwój mieszkalnictwa występuje w miejscowościach położonych przy granicy z Wrocławiem, które pełnią rolę „sypialni miejskich” strefa I (na rysunku zaznaczone kolorem pomarańczowo - zielonym). Miejscowości zlokalizowane w dalszej odległości od Wrocławia w strefie II to obszar mieszany wiejsko-osiedlowy, z których część ludności na trwałe związana jest z Wrocławiem, natomiast pozostała część zajmuje się działalnością rolniczą i ukierunkowanymi na nią usługami. W trzecim obszarze najdalej oddalonym od Miasta Wrocław występuje przewaga miejscowości o charakterze wiejskim, w których większość mieszkańców w wieku produkcyjnym związana jest z działalnością rolniczą i usługami realizowanymi na potrzeby okolicznych obszarów wiejskich³.

3.2. Lokalizacja większych obiektów użyteczności publicznej

Lokalizacja większych obiektów użyteczności publicznej, takich jak: obiekty handlowe, placówki służby zdrowia, urzędy, szkoły, obiekty sportowe, została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tab. 3.2.1. Główne obiekty użyteczności publicznej na terenie Powiatu Wrocławskiego

Nazwa obiektu	Adres obiektu
<u>GŁÓWNE OBIEKTY HANDLOWE NA TERENIE POWIATU WROCLAWSKIEGO</u>	
<u>Gmina Kobierzyce</u>	
Auchan Bielany Park Handlowy	ul. Francuska 6, 55-040 Kobierzyce
Bielany Park Handlowy	ul. Czekoladowa 11, 55-040 Kobierzyce
Decathlon	ul. Francuska 2, 54-050 Kobierzyce
OBI	ul. Czekoladowa 5, 54-050 Kobierzyce
Makro	ul. Tyniecka 3, 54-050 Kobierzyce
IKEA Bielany Park Handlowy	ul. Czekoladowa 9, 54-050 Kobierzyce
Castorama	ul. Czekoladowa 3, 54-050 Kobierzyce
<u>PLACÓWKI SŁUŻBY ZDROWIA NA TERENIE POWIATU</u>	
<u>Gmina Czernica</u>	
Przychodnia Kamieniecka	Cichy Kądek 16, 55-002 Kamieniec Wrocławski

<u>Gmina Długoleka</u>	
DONMED – PRZYCHODNIA RODZINNA	Brzezia Łąka, ul. Krótka 3, Borowa, ul. Parkowa 2, 55-093 Kiełczów
CITODENT RODZINNY Spółka jawna Furtak – Pobrotyn i s-ka	ul. Wroclawska 24, 55-095 Mirków
SALUS Tomasz Grześkowiak	Siedlec, ul. Wroclawska 8, 55-095 Mirków
SALUS Tomasz Grześkowiak	Łozina, ul. Milicka 16, 55-095 Mirków
NZOZ PRAKTYKA LEKARZA RODZINNEGO	ul. Wilczycka 14, 55-093 Kiełczów
<u>Gmina Jordanów Śląski</u>	
NZOZ PRZYCHODNIA RODZINNA "KAJDEROWICZ i BILIŃSKI"	ul. Pocztowa 4, 55-065 Jordanów Śląski
<u>Gmina Kąty Wrocławskie</u>	
NZOZ Firma Lekarska KAMA	ul. 1 Maja 78, 55-080 Kąty Wrocławskie
NZOZ Praktyka Lekarza Rodzinnego Grażyna Sałaga - Rafajłowicz	ul. Kątecka 50, 55-042 Gniechowice
NZOZ Praktyka Lekarza Rodzinnego Elżbieta Młyńczyk - Pokutycka	ul. Barlickiego 3-5, 55-080 Kąty Wrocławskie
Zespół Lecznictwa Ambulatoryjnego sp. z o.o. w Kątach Wrocławskich	ul. Staszica 9, 55-080 Kąty Wrocławskie
SALUS Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Brzozowa 8, 55-080 Kąty Wrocławskie
NZOZ Praktyka Lekarza Rodzinnego Joanna Rakszewska - Pyrtak	ul. Wierzbowa 9, 55-080 Smolec
<u>Gmina Kobierzyce</u>	
Praktyka Lekarzy Rodzinnych "NZOZ WYSOKA"	ul. Konna 4E, 52-100 Wysoka
<u>Gmina Mietków</u>	
Gminny Ośrodek Zdrowia w Mietkowie	ul. Kolejowa 27, 55-081 Mietków
Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Kolejowa 37, 55-081 Mietków
<u>Gmina Sobótka</u>	
Ośrodek Medycyny Rodzinnej Sp. z o.o.	ul. Strzelców 2, 55-050 Sobótka
OMR sp. z o.o. – Wiejski Ośrodek w Rogowie Sobóckim	Wroclawska 77, 55-050 Rogów Sobócki
NZOZ „Przychodnia Rodzinna” Kajderowicz i Biliński	Pl. Wolności 1, 55-050 Sobótka

<u>Gmina Siechnice</u>	
Ośrodek Zdrowia w Świętej Katarzynie	ul. Żeromskiego 1, 55-010 Święta Katarzyna
Ośrodek Zdrowia w Siechnicach (filia)	ul. Kolejowa 15, 55-011 Siechnice
<u>Gmina Żórawina</u>	
Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Urzędnicza 11, 55-020 Żórawina
Klinika Stomatologiczno-Lekarska Centrum Implantologiczno-Ortodontyczne	Wojkowice, ul. Zdrowa 6, 55-020 Żórawina
URZĘDY	
<u>Gmina Czernica</u>	
Urząd Gminy Czernica	ul. Kolejowa 3, 55-003 Czernica
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Wrodawska 78, 55-003 Czernica
<u>Gmina Długołęka</u>	
Urząd Gminy Długołęka	ul. Robotnicza 12, Długołęka, 55-095 Mirków
Komisariat Policji w Długołęce	ul. Robotnicza 42, Długołęka, 55-095 Mirków
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Szkolna 40 a, Długołęka, 55-095 Mirków
Zespół Obsługi Ekonomiczno-Administracyjnej Jednostek Oświatowych	ul. Wiejska 23, Długołęka, 55-095 Mirków
<u>Gmina Jordanów Śląski</u>	
Urząd Gminy Jordanów Śląski	ul. Wrodawska 55, 55-065 Jordanów Śląski
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Jordanowie Śląskim	ul. Pocztowa 4, 55-065 Jordanów Śląski
<u>Gmina Kąty Wrocławskie</u>	
Urząd Miasta i Gminy Kąty Wrocławskie	Rynek-Ratusz 1, 55-080 Kąty Wrocławskie
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Kątach Wrocławskich	ul. Nowowiejska 4, 55 - 080 Kąty Wrocławskie
Zakład Gospodarki Mieszkaniowej	ul. Kościuszki 16a, 55 - 080 Kąty Wrocławskie
<u>Gmina Kobierzyce</u>	
Urząd Gminy Kobierzyce	al. Pałacowa 1, 55-040 Kobierzyce
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Witosa 18, 55-040 Kobierzyce
<u>Gmina Mietków</u>	
Urząd Gminy Mietków	ul. Kolejowa 35, 55-081 Mietków
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Mietkowie	ul. Kolejowa 22a, 55-081 Mietków

<u>Gmina Sobótka</u>	
Urząd Miasta i Gminy Sobótka	ul. Rynek 1, 55-050 Sobótka
Ośrodek Pomocy Społecznej w Sobótce	ul. Strzelców 2/1, 55-050 Sobótka
<u>Gmina Siechnice</u>	
Urząd Miejski w Siechnicach	ul. Jana Pawła II 12, 55-011 Siechnice
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	
Straż Miejska w Siechnicach	ul. Żernicka 17, 55-010 Święta Katarzyna
Jednostka Obsługi Szkół	
Zakład Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o.	
<u>Gmina Żórawina</u>	
Urząd Gminy Żórawina	ul. Kolejowa 6, 55-020 Żórawina
Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Żórawinie	Al. Niepodległości 17, 55-020 Żórawina
<u>SZKOŁY</u>	
<u>Gmina Czernica</u>	
<i>Szkoły podstawowe</i>	
Szkoła Podstawowa w Dobrzykowicach	ul. Szkolna 1, 55-002 Kamieniec Wr.
Szkoła Podstawowa im. B. Krzywoustego w Kamieńcu Wrocławskim	ul. Kolejowa 8, 55-002 Kamieniec Wr.
Szkoła Podstawowa w Ratowicach	ul. Wrocławska 36, 55-003 Czernica
Zespół Szkół w Chrzęstawie Wielkiej	ul. Wrocławska 19, 55-003 Czernica
<i>Gimnazja</i>	
Publiczne Gimnazjum Nr 1 w Czernicy	ul. św. Brata Alberta Chmielowskiego 9 55-003 Czernica
Publiczne Gimnazjum Nr 2 w Kamieńcu Wrocławskim	ul. Kolejowa 8, 55-002 Kamieniec Wr.
<u>Gmina Długołęka</u>	
<i>Szkoły podstawowe</i>	
Szkoła Podstawowa	ul. Miłicka 10, 55-095 Łozina
Szkoła Podstawowa w Brzeziej Łące	ul. Szkolna 10, 55-093 Brzezia Łąka
Szkoła Podstawowa w Kiełczowie	ul. Szkolna 3, 55-093 Kiełczów
Szkoła Podstawowa w Węgrowie	Węgrów 31, 55-095 Węgrów
Szkoła Podstawowa w Długołęce	ul. Szkolna 40, 55-095 Długołęka

Szkoła Podstawowa w Borowej	Parkowa 2/4, 55-095 Borowa
Szkoła Podstawowa w Dobroszowie	55-095 Dobroszów Oleśnicki 17
Szkoła Podstawowa w Szczodrem	Trzebnicka 42, 55-095 Szczodre
Szkoła Podstawowa w Zespole Szkół w Siedlcu	Wrocławska 22, 55-095 Siedlec
Zespół Szkół w Brzeziej Łące	Szkolna 10, 55-093 Brzezia Łąka
<u>Gmina Jordanów Śląski</u>	
<i>Szkoły podstawowe</i>	
Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Jordanowie Śl.	ul. Wrocławska 55, 55-065 Jordanów Śląski
<i>Gimnazja</i>	
Publiczne Gimnazjum w Jordanowie Śląskim	ul. Wrocławska 55, 55-065 Jordanów Śląski
<u>Gmina Kąty Wrocławskie</u>	
<i>Szkoły podstawowe</i>	
Szkoła Podstawowa nr 1 im. kard. Bolesława Kominka	ul.1 Maja 59, 55-080 Kąty Wr.
Szkoła Podstawowa nr 2	ul. Brzozowa 6, 55-080 Kąty Wr.
Szkoła Podstawowa w Gniechowicach	ul. Szkolna 4 Gniechowice, 55-080 Kąty Wr.
Szkoła Podstawowa w Małkowicach	ul. Szkolna 3 Małkowice, 55-080 Kąty Wr.
Szkoła Podstawowa w Sadkowie	ul. Szkolna 9 Sadków, 55-080 Kąty Wr.
<i>Gimnazja</i>	
Gimnazjum im. Mikołaja Kopernika w Kątach Wrocławskich	ul. Brzozowa 6, 55-080 Kąty Wr.
Gimnazjum w Jaskotlu	Jaskotle 27, 55-080 Kąty Wr.
<u>Gmina Kobierzycy</u>	
<i>Szkoły podstawowe</i>	
Gminny Zespół Szkół w Bielanych Wrocławskich	Bielany Wrocławskie, ul. Akacja 1, 55-040 Kobierzycy
Szkoła Podstawowa w Tyńcu Małym	Tyniec Mały, ul. Domasławska 10, 55-040 Kobierzycy
Szkoła Podstawowa w Kobierzycach	ul. Parkowa 7, 55-040 Kobierzycy
Szkoła Podstawowa w Pustkowie Żurawskim	Pustków Żurawski, ul. Kolejowa 46, 55-040 Kobierzycy
Szkoła Podstawowa w Pustkowie Wilczkowski	Pustków Wilczkowski, ul. Kłodzka 2, 55-040

Kobierzyce	
<i>Gimnazja</i>	
Gimnazjum w Kobierzycach	ul. Parkowa 7, 55-040 Kobierzyce
<u>Gmina Mietków</u>	
<i>Szkoły podstawowe</i>	
Szkoła Podstawowa im. Ojca Świętego Jana Pawła II w Mietkowie	ul. Kolejowa 28, 55-081 Mietków
<i>Gimnazja</i>	
Gimnazjum w Mietkowie	ul. Kolejowa 28c, 55-081 Mietków
<u>Gmina Sobótka</u>	
<i>Szkoły podstawowe</i>	
Szkoła Podstawowa Nr 1 im. J. Korczaka	ul. Świdnicka 20, 55-050 Sobótka
Szkoła Podstawowa Nr 2 im. M. Skłodowskiej Curie	ul. M. Skłodowskiej-Curie 21, 55-050 Rogów Sobócki
Szkoła Podstawowa w Rogowie Sobóckim im. M. Konopnickiej	ul. Szkolna 7, 55-050 Rogów Sobócki
Szkoła Podstawowa w Świątnikach	ul. Parkowa 6, 55-050 Świątniki
<i>Gimnazja</i>	
Gimnazjum Gminne w Sobótce	ul. Świdnicka 16, 55-050 Sobótka
Publiczne Gimnazjum Specjalne	ul. Zamkowa 13, 55-050 Sobótka
Gimnazjum Nr 3	ul. Słoneczna 31, 55-050 Sobótka
<u>Gmina Siechnice</u>	
<i>Szkoły podstawowe</i>	
Szkoła Podstawowa im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego Prymasa Tysiąclecia	ul. Główna 94, 55-010 Święta Katarzyna
Szkoła Podstawowa im. Mikołaja Kopernika w Siechnicach	ul. Szkolna 4, 55-011 Siechnice
Szkoła Podstawowa im. Jana Brzechwy w Radwanicach	ul. Szkolna 14a, 55-015 Radwanice
Szkoła Podstawowa im. Św. Jadwigi Śląskiej w Żernikach Wrocławskich	ul. Kolejowa 4, 55-012 Żerniki Wr.
Katolicka Szkoła Podstawowa "Caritas" Archidiecezji Wrocławskiej im. Ks. Jana Twardowskiego w Katowicach	ul. Podwalna 1, 55-010 Św. Katarzyna
<i>Gimnazja</i>	
Gimnazjum im. Ks. Anny z Przemysławów	ul. Świerczewskiego 40, 55-011 Siechnice

w Siechnicach	
Oddział gimnazjum im. Ks. Anny z Przemysławów w Świętej Katarzynie	ul. Główna 94, 55-010 Święta Katarzyna
<u>Gmina Żórawina</u>	
<i>Szkoły podstawowe</i>	
Szkoła Podstawowa im. Bolesława Chrobrego w Żórawinie	ul. Kopernika 15, 55-020 Żórawina
Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Wilczkowie	Wilczków, ul. Kopernika 29, 55-020 Żórawina
Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Rzeplinie	Al. Lipowa 26, Rzeplin, 55-020 Żórawina
Szkoła Podstawowa im. Janusza Kusocińskiego w Polakowicach	ul. Szkolna 5, Polakowice, 55-020 Żórawina
Szkoła Podstawowa w Węgrach	Węgry, ul. Szkolna 3, 55-020 Żórawina
<i>Gimnazja</i>	
Gimnazjum im. Armii Krajowej w Żórawinie	ul. Kopernika 14, 55-020 Żórawina
OBIEKTY SPORTOWE I KULTURALNE	
<u>Gmina Czernica</u>	
Gminna Biblioteka Publiczna w Czernicy	ul. Wojska Polskiego 8, 55-003 Czernica
<u>Gmina Długoleka</u>	
Gminny Ośrodek Kultury w Długolece	Długoleka, ul. Wiejska 23, 55-095 Mirków
Gminna Biblioteka Publiczna w Długolece	Długoleka, ul. Szkolna 40a, 55-095 Mirków
<u>Gmina Jordanów Śląski</u>	
Biblioteka Publiczno-Szkolna	ul. Wrocławska 55a, 55-065 Jordanów Śląski
Klub Sportowy „NEFRYT” Jordanów Śląski	ul. Wrocławska 55, 55-065 Jordanów Śląski
Uczniowski Klub Sportowy „MŁODZIK”	ul. Wrocławska 55, 55-065 Jordanów Śląski
<u>Gmina Kąty Wrocławskie</u>	
Gminny Ośrodek Kultury i Sportu w Kątach Wrocławskich	ul. Zwycięstwa 23, 55-080 Kąty Wrocławskie
<u>Gmina Kobierzyce</u>	
Gminne Centrum Kultury i Sportu	ul. Szkolna 23, 55-040 Tyniec nad Ślężą
Gminne Centrum Kultury	ul. Ludowa 7, 55-040 Kobierzyce
<u>Gmina Mietków</u>	
Gminny Ośrodek Kultury w Mietkowie	ul. Spółdzielcza 1, 55-081 Mietków

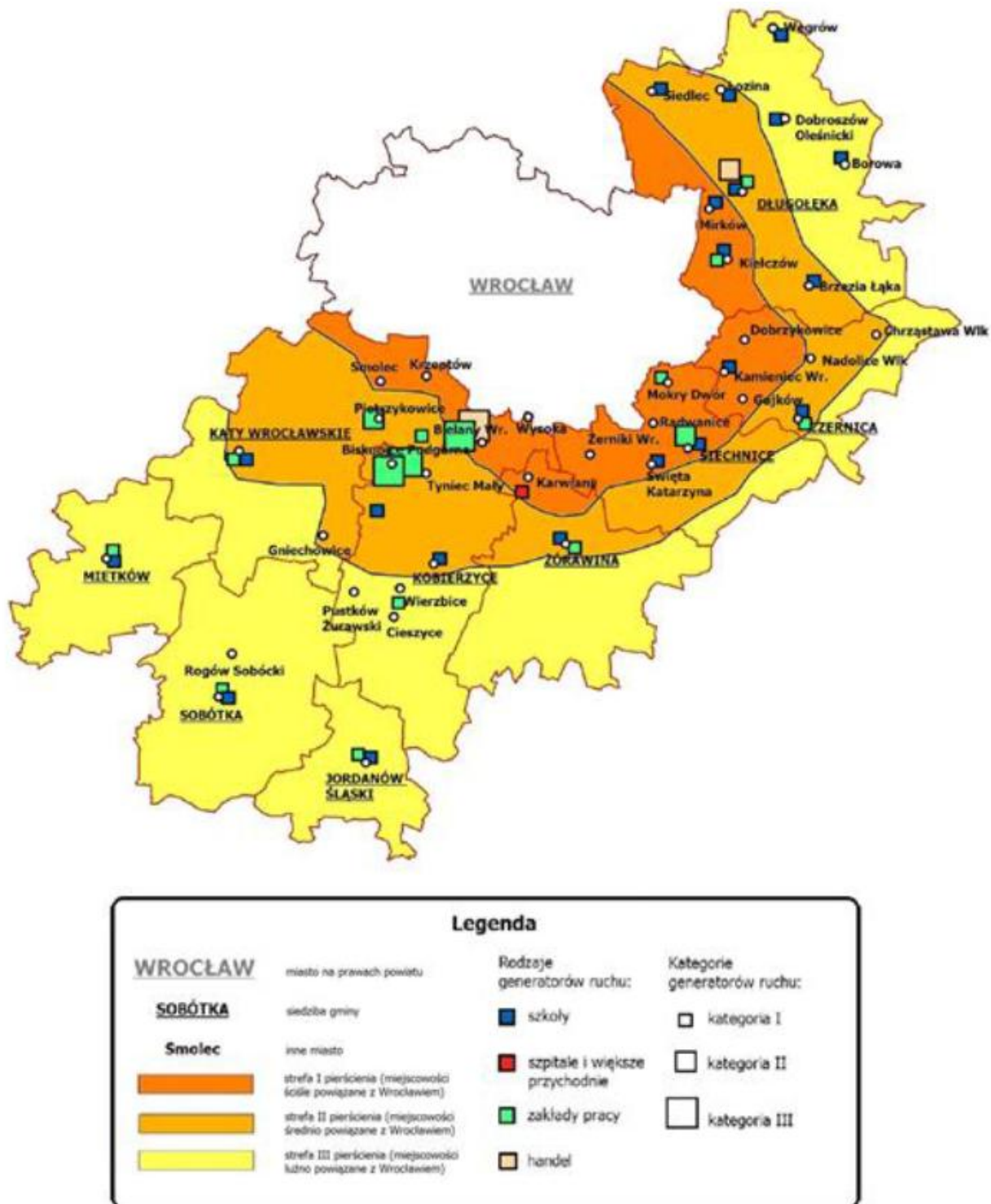
Gminna Biblioteka Publiczna w Mietkowie	ul. Spółdzielcza 6, 55-081 Mietków
<u>Gmina Sobótka</u>	
Ślęzański Ośrodek Kultury, Sportu i Rekreacji	ul. Fryderyka Chopina 25, 55-050 Sobótka
Stadion	Aleja Św. Anny 12, 55-050 Sobótka
Biblioteki	ul. Świdnicka 20 a, 55-050 Sobótka
Muzeum Ślęzańskie im. Stanisława Dunajewskiego w Sobótce	ul. św. Jakuba 18, 55-050 Sobótka
<u>Gmina Siechnice</u>	
Gminne Centrum Kultury (GCK)	ul. Fabryczna 15, 55-011 Siechnice
Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji	ul. Świerczewskiego 40, 55-011 Siechnice
<u>Gmina Żórawina</u>	
Gminne Centrum Kultury	Al. Niepodległości 6, 55-020 Żórawina
Muzeum Powozów Galowice	ul. Leśna 5, 55-020 Galowice

Źródło: opracowanie własne

Na rysunku poniżej zostały przedstawione większe skupiska wyżej wymienionych generatorów ruchu oraz obszary przemysłowe (które nie zostały uwzględnione w tabeli powyżej) na terenie Powiatu Wrocławskiego.

Obiekty podzielono na 4 rodzaje i 3 kategorie od 1 do 3 w zależności od szacowanej średniej dobowej wielkości generowanego ruchu. W przypadku obiektów aktywności sezonowej przyjęto średnie wartości maksymalne.

- Do kategorii 1 zaliczono obiekty generujące średni ruch od 100 do 1000 osób dziennie.
- Do kategorii 2 zaliczono obiekty generujące średni ruch od 1001 do 2000 osób dziennie.
- Do kategorii 3 zaliczono obiekty generujące średni ruch ponad 2000 osób dziennie.



Rys. 3.2.1. Rozmieszczenie głównych generatorów ruchu na terenie Powiatu Wrocławskiego

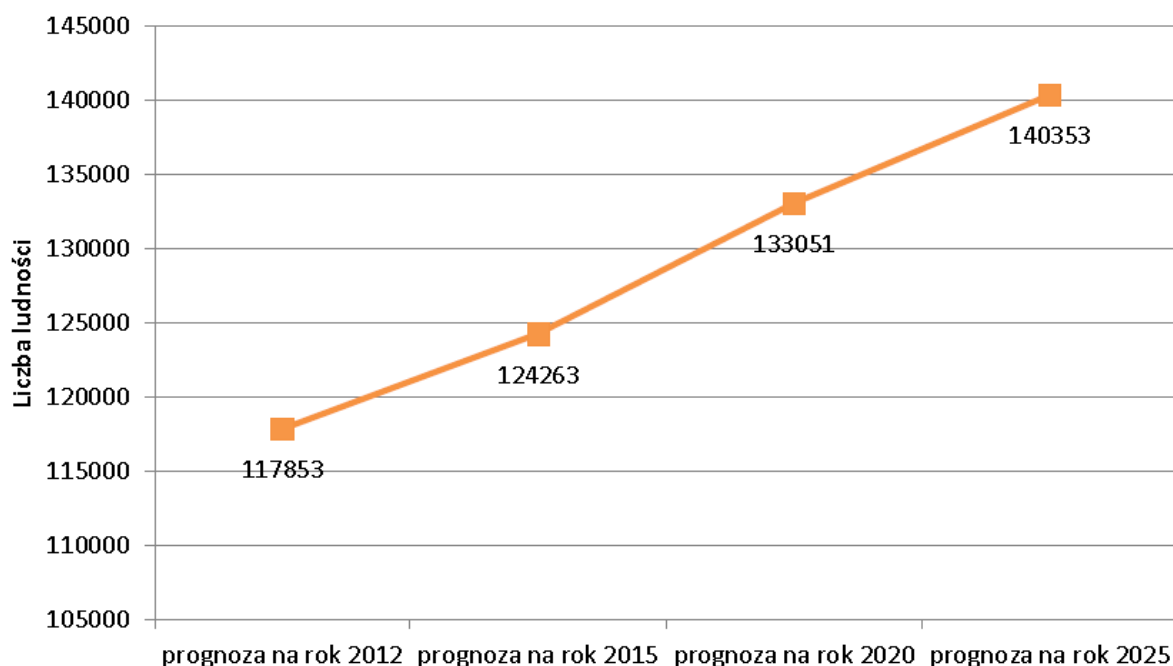
Źródło: opracowanie własne

Generatorami ruchu na terenie Powiatu Wrocławskiego, oprócz rozwijającego się osadnictwa mieszkaniowego i generatorów wymienionych powyżej w tabeli, są także obszary przemysłowe. Największym obszarem przemysłowym zlokalizowanym w Powiecie Wrocławskim są tereny fabryk grupy kapitałowej „LG” w miejscowości Biskupice Podgórne.

W węźle bielańskim wykształcił się znacznej wielkości ośrodek usługowy o specjalizacji handlowej, nazywany w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia Biegunem Południowym, który jako jeden z trzech wielkich obszarów koncentracji handlu i usług, należy do najważniejszych generatorów ruchu. W nieco mniejszym zakresie, koncentracja handlu i usług na obszarach podmiejskich występuje wzdłuż dawnej drogi nr 8 na terenie gminy Długołęka.

Obszary przemysłowe rozwinęły się w sąsiedztwie centrów handlowo-usługowych w wyżej wymienionych gminach oraz pojedynczo w największych miejscowościach gmin: Kąty Wrocławskie, Siechnice, Żórawina, Kobierzyce (Wierzbice), jak również w miejscowościach zlokalizowanych wzdłuż głównych dróg i autostrad (Nowa Wieś Wrocławska, Pietrzykowice).

3.3. Analiza sfery społecznej i gospodarczej mieszkańców Powiatu Wrocławskiego



Rys. 3.3.1. Prognoza ludności dla Powiatu Wrocławskiego na lata 2012 do 2025r.

W Powiecie Wrocławskim należy spodziewać się dynamicznego przyrostu liczby mieszkańców, szczególnie w gminach położonych bezpośrednio przy granicy z Miastem Wrocław.

W gminie Długołęka prognozuje się szybki rozwój w obrębie miejscowości położonych najbliżej Wrocławia: Kiełczowa, Piecowic, Mirkowa, Długołęki, Szczodrego, Domaszczyna, Pruszwic i Ramiszowa. Planowane jest również powstanie nowych obszarów aktywności

gospodarczej (w okolicach miejscowości Łozina na obszarach sąsiadujących z drogą S8 i w okolicach Kiełczowa i Kiełczówka przy planowanej obwodnicy wschodniej) oraz dalszego rozwoju obszarów na granicy z Wrocławiem w sąsiedztwie ul. Bierutowskiej.

W gminie Czernica prognozuje się dalszy dynamiczny przyrost liczby mieszkańców spowodowany rozwojem budownictwa jednorodzinnego szczególnie w miejscowościach: Kamieniec Wrocławski, Gajków, Jeszkowice, Dobrzykowice, Nadolice Wielkie, Nadolice Małe i Chrząstawa Mała. Na obszarach przyległych do obwodnicy wschodniej w obrębie miejscowości Kamieniec Wrocławski i Dobrzykowice przy granicy z miastem Wrocław zaplanowano nową strefę aktywności gospodarczej.

Na obszarze miasta i gminy Kąty Wrocławskie najsilniejszy rozwój osadnictwa prognozuje się w obrębie miejscowości: Smolec, Krzeptów, Mokronos Górny i Mokronos Dolny. Natomiast aktywność gospodarcza rozwija się intensywnie w okolicach miejscowości Nowa Wieś Wrocławska, Pietrzykowice oraz w paśmie aktywności gospodarczej przylegającym bezpośrednio do wrocławskiego, południowego pasma aktywności gospodarczej. Planuje się również rozwój aktywności gospodarczej w obrębie miejscowości: Kąty Wrocławskie, Gniechowice i Zachowice.

Na obszarze gminy Kobierzyce, w węźle bielańskim, przy granicy z Miastem Wrocław, zlokalizowane jest największe w województwie dolnośląskim centrum aktywności gospodarczej związanej z handlem wielkopowierzchniowym oraz usługami. Centrum to jest wciąż rozbudowywane. Obok niego znajdują się zakłady produkcyjne. Drugim obszarem aktywności gospodarczej są zakłady grupy kapitałowej LG w Biskupicach Podgórnym. Na obszarze gminy w miejscowościach najbliższych względem Wrocławia prognozuje się dalszy szybki postęp rozwoju mieszkalnictwa; w Bielanych Wrocławskich oraz w Wysokiej rozwija się również budownictwo wielorodzinne.

Podobne procesy zachodzą w gminie Siechnice, gdzie największą dynamikę przyrostu mieszkańców zanotowano w miejscowościach: Siechnice, Radwanice oraz Żerniki Wrocławskie. W Siechnicach rozwija się Gminna Strefa Aktywności Gospodarczej (GSAG), która jest wydzielonym obszarem w mieście Siechnice, przeznaczonym pod inwestycje produkcyjne, usługowe i handlowe.

Gmina Żórawina nie graniczy bezpośrednio z Wrocławiem, jednak miejscowości w jej północnej części położone są stosunkowo blisko Wrocławia, dlatego też występuje tam intensywny rozwój budownictwa mieszkaniowego. Nieliczne zakłady pracy znajdują się jedynie w miejscowościach Żórawina oraz Węgry. Okolice węzła autostradowego Krajków posiadają potencjał rozwojowy jako obszar aktywności gospodarczej. Na obszarze gminy panują bardzo dogodne warunki dla działalności rolniczej.

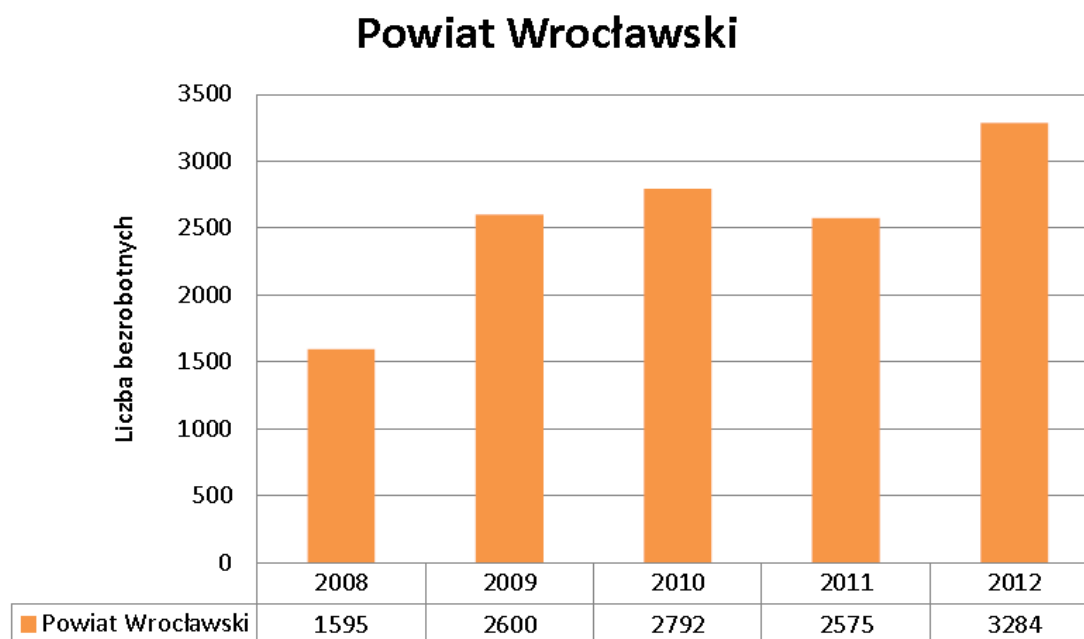
Gmina Mietków graniczy z gminami Kąty Wrocławskie i Sobótka oraz powiatami średzkiem i świdnickim, na terenie gminy w najbliższych latach nie prognozuje się dużego wzrostu liczby mieszkańców. Gmina posiada charakter rolniczy, na terenie gminy wydobywa

się kruszywa i żwiry dla budownictwa oraz znajdują się tam sztuczne zbiorniki „Mietków” i „Proszkowice”. W Gminie Mietków prognozuje się rozwój turystyczno- rekreacyjny.

Gmina Sobótka jest położona około 35 km od Wrocławia. Sąsiaduje z gminami Mietków, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce i Jordanów Śląski oraz powiatami świdnickim i dzierzoniowskim. W najbliższych latach nie prognozuje się dynamicznego wzrostu liczby mieszkańców. Należy jednak spodziewać się zainteresowaniem zamieszkania w mieście Sobótka oraz w miejscowościach otaczających górę Ślęza, które cieszą się wysokimi walorami krajobrazowymi. Gmina ma charakter rolniczy.

Gmina Jordanów Śląski graniczy z gminami Sobótka, Kobierzyce oraz powiatami dzierzoniowskim i strzelińskim. Przez gminę przechodzi droga krajowa nr 8. Gmina podobnie jak gminy Sobótka i Mietków posiada charakter rolniczy. Na terenie gminy nie występują większe zakłady pracy. Nie prognozuje się znaczącego wzrostu liczby ludności na terenie gminy.

Na wykresie poniżej została przedstawiona tendencja zmian liczby osób bezrobotnych w latach 2008 – 2012 według danych GUS.



Rys. 3.3.2. Liczba bezrobotnych na terenie Powiatu Wrocławskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS 2011r.

Na terenie Powiatu Wrocławskiego nie prognozuje się znaczącego wzrostu liczby bezrobotnych w najbliższych latach.

Ze względu na zdecydowanie mniejszą gęstość zaludnienia obszarów podmiejskich oraz większe rozproszenie źródeł i celów podróży, w przejazdach międzygminnych, dominującym

środkiem lokomocji pozostaje samochód osobowy, co wpływać będzie na wysokie natężenia ruchu szczytowego na drogach w Powiecie Wrocławskim w szczególności na drogach dolotowych do Wrocławia.

3.4. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej

Obowiązek zapewnienia osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej dostępu do transportu publicznego jest jednym z podstawowych zadań stawianych przed organizatorem transportu publicznego. Powyższe zadanie zrealizować można wyłącznie poprzez stosowanie odpowiedniego taboru oraz przez stopniową modernizację peronów przystankowych w zakresie dostosowywania ich do wysokości podłogi w autobusach.

W przewozach o charakterze powiatowym, dotychczas eksploatuje się niewiele pojazdów dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Tendencja powyższa wymaga wprowadzenia zmian w celu przeciwdziałania wykluczeniu tych osób z grona konsumentów usług publicznych, szczególnie z uwagi na fakt, że większość z tych osób nie posiada jednocześnie możliwości samodzielnego korzystania z komunikacji indywidualnej.

Podstawowym wymogiem dla pojazdu transportu publicznego w przewozach powiatowych powinno być posiadanie przestrzeni obniżonej podłogi dostępnej bez dodatkowych stopni dla osoby niepełnosprawnej w sąsiedztwie co najmniej jednych drzwi wejściowych. Wielkość powierzchni o obniżonej podłodze umożliwiać powinna przewóz przynajmniej jednej osoby na wózku inwalidzkim lub przewóz jednego wózka dziecięcego bez utrudniania przemieszczania się pozostałym podróżnym.

Proces wymiany taboru obsługującego połączenia o charakterze powiatowym ze względu na znaczne koszty nowych autobusów powinien przebiegać stopniowo, tak aby w perspektywie 15 lat możliwe było całkowite wyeliminowanie pojazdów niedostosowanych do potrzeb niepełnosprawnych. Na liniach komunikacyjnych o długości powyżej 50 km, dopuścić można pojazdy wysokopodłogowe z przestrzenią bagażową pod podłogą wyposażone w windę dla osób niepełnosprawnych.

Należy dążyć do zapewnienia obsługi przynajmniej 50 % kursów na każdej z linii (o długości do 50 km) taborem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych, przy czym umowy zakładające konieczność wprowadzenia tego rodzaju taboru nie powinny być zawierane na okres krótszy niż 3 lata. W początkowym okresie można wymagać stosowania taboru przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych przynajmniej na 30% kursów realizowanych na każdej z linii.

Obniżona podłoga w pojazdach nie oznacza zrealizowania obowiązku zapewnienia tym osobom otwartego dostępu do usług publicznego transportu zbiorowego. W tym celu

konieczne jest kształtowanie infrastruktury przystankowej - modernizacja peronów przystankowych poprzez podniesienie ich poziomu do wysokości podłogi w pojazdach oraz zapewnienie bezpiecznych dróg dojść do tych peronów (w tym odpowiednie nachylenia podjazdów). Należy zaprojektować wzorzec przystanku, który zabezpieczać będzie również pojazdy przed uszkodzeniem ich konstrukcji o krawędź peronu oraz wprowadzić na obszarze Powiatu Wrocławskiego obowiązek stosowania tego wzorca przy okazji każdej modernizacji i przebudowy układu drogowego, szczególnie w pobliżu stref zamieszkania. Rysunki nr 3.4.1. i 3.4.2. przedstawiają przykład przystanku dostępnego dla osób niepełnosprawnych w Dreźnie. W pierwszej kolejności realizować należy budowę podwyższonych peronów przystankowych w planowanych węzłach przesiadkowych, przy szpitalach i ośrodkach zdrowia, oraz w sąsiedztwie obiektów handlowych i urzędów samorządów lokalnych. Modernizacje infrastruktury według wskazanych wzorców powinny być inspirowane przez organizatora transportu i realizowane wspólnie przez gminy i zarządców dróg z wykorzystaniem środków pomocowych Unii Europejskiej w najbliższej perspektywie programowania.



Rys. 3.4.1. Kształt krawędzi peronowej przystanku dostosowanego do wysokości podłogi w pojazdach



Rys. 3.4.2. Wymagany efekt wprowadzenia peronów podwyższonych do poziomu podłogi w pojazdach

3.5. Ciągi komunikacyjne z oznaczeniem linii

W początkowym okresie zaleca się utrzymanie istniejącej w otoczeniu Wrocławia tradycji numeracji linii, trzycyfrowej, z wyróżnieniem pierwszej cyfry: 5, 8 lub 9.

W przyszłości, w miarę uściślenia integracji proponuje się ujednoczyć system numeracji i stosować jako pierwszą cyfrę wyłącznie 8 dla linii organizowanych w ramach przewozów powiatowych i ewentualnie cyfry 9 dla linii organizowanych w ramach komunikacji miejskiej.

Proponuje się utrzymywać częściowo już stosowane zasady numeracji, według których, w zależności od ostatniej cyfry w numerze linii, porządkowane są linie w zależności od ich tras wyjazdu z Wrocławia⁴.

Dla obszaru Powiatu Wrocławskiego wyróżniono 8 tras wylotowych z Wrocławia (o numerach od 0 do 7). Numery: 8 i 9 zarezerwowano dla pozostałych kierunków wyjazdowych z Wrocławia, przeważnie w kierunku do powiatów: trzebnickiego (8) i średzkiego (9).

Ostatnia cyfra numeru linii mówi o jej przynależności do jednej z poniższych grup:

- Grupa 0 (wyjazd Buforową albo Krakowską w kierunku gminy Siechnice),
- Grupa 1 (wyjazd Kochanowskiego w kierunku gminy Długołęka),
- Grupa 2 (wyjazd Karkonoską w kierunku gminy Kobierzyce),

⁴ ZAŁOŻENIA INTEGRACJI KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ W AGLOMERACJI WROCEAWSKIEJ, Wrocław 2013

- Grupa 3 (wyjazd Borowską w kierunku gminy Żórawina),
- Grupa 4 (wyjazd Krzywoustego w kierunku gminy Długołęka),
- Grupa 5 (wyjazd Mickiewicza w kierunku gminy Czernica),
- Grupa 6 (dodatkowa rezerwowa),
- Grupa 7 (wyjazd Grabiszyńską w kierunku gminy Kąty Wrocławskie),
- Grupa 8 (wyjazd Trzebnicką lub Reymonta w kierunku gminy Wisznia Mała),
- Grupa 9 (wyjazd Średzką w kierunku gminy Miękinia).

W związku z powyższymi zmianami, linie docierające do miejscowości Powiatu Wrocławskiego Ziemskiego będą, podobnie jak to ma miejsce aktualnie wyróżnione ostatnią cyfrą od 0 do 7, a pozostałe linie wyjeżdżające z Wrocławia w kierunku powiatu średzkiego i trzebnickiego ostatnią cyfrą 8 lub 9.

Druga cyfra numeru rozróżnia trasę dalszego przejazdu po opuszczeniu Wrocławia na obszarze gmin sąsiednich.

Zasadę numerowania linii przedstawiono w tabeli 3.5.1. Linie o istotnie zmienionej numeracji wyróżniono na czerwono (pierwszą cyfrę podano alternatywnie jako 8 lub 9, w zależności od przynależności do systemu komunikacji miejskiej Wrocławia (9) albo do komunikacji powiatowej (8)). Wyszpecyfikowano także linie wewnątrzgminne funkcjonujące obecnie na terenie gmin powiatu.

Tab. 3.5.1. Zasady numerowania linii

Gmina	Obecny numer	Przyszły numer
Czernica	845	845 lub 945
	855	855 lub 955
Długołęka	904	804 lub 904
	911	811 lub 911
	914	814 lub 914
	921	821 lub 921
	931	831 lub 931
	934	834 lub 934
	936	864 lub 964
	944	844 lub 944

Gmina	Obecny numer	Przyszły numer
Kąty Wrocławskie	57	Linia gminna
	507	867 lub 967
	517	817 lub 917
	527	827 lub 927
	537	847 lub 947
	577	877 lub 977
	133 kursy do Zabrodzia	837 lub 937
	609	897 lub 997
Kobierzyce	812	842 lub 942
	852	852 lub 952
	862	862 lub 962
	872	872 lub 972
	882	882 lub 982
	892	892 lub 992
	602	806 lub 906
	607	807 lub 907
	612	812 lub 912
Siechnice	900	800 lub 900
	901	840 lub 940
	910	810 lub 910
	800	880
	100	830 lub 930
	110	850 lub 950
	120	820 lub 920
Sobótka	502	802 lub 902
	512	802 lub 902
	522	822 lub 922
	532	832 lub 932
Żórawina	503	803 lub 903
	513	813 lub 913
	523	823 lub 923

Plan niniejszy nie nakłada obowiązku zmiany numeracji linii aktualnym ich organizatorom lecz jedynie proponuje przyszłe kierunki zmian. Dodatkowo zaleca się uruchomienie trzech linii obwodowych, w celu bezpośredniego połączenia istotnych miejscowości na terenie Powiatu Wrocławskiego w sąsiadujących gminach z pominięciem Wrocławia, koordynowanych w węzłach przesiadkowych z pozostałymi połączeniami.

Linia 890 lub 990: Psie Pole - Kiełczów (trasą 931) - Kiełczówek - Dobrzykowice - Wojnów - most - Siechnice skrzyżowanie - Święta Katarzyna - Żerniki Wrocławskie - Buforowa/AK – Sucha Dworzec PKS

Linia 896 lub 996: Siechnice – Żórawina - Bielany Wrocławskie - Krzyki

Linia 856 lub 956: Krzyki - Bielany Wrocławskie - Biskupice - Kąty Wrocławskie.

Docelowy układ linii przedstawiono w tabeli 3.5.2 (oraz na mapie sieci komunikacyjnej stanowiącej załącznik nr 2). Linie w tabeli 3.5.2 uporządkowano według klucza ostatniej cyfry numeru. Opis trasy przebiegu podaje się orientacyjnie, ponieważ może on podlegać modyfikacjom bez konieczności zmiany niniejszego planu.

Wszystkie wymienione poniżej linie stanowią komplementarny układ publicznego transportu zbiorowego, na obszarze Powiatu Wrocławskiego, który może być organizowany samodzielnie przez Wrocław i gminy w ramach porozumień międzygminnych albo przez Prezydenta Wrocławia i Starostę Powiatu Wrocławskiego w ramach porozumień międypowiatowych albo przez związek powiatów. Uruchomienie przewozów na wymienionych poniżej trasach w ramach porozumienia Powiatu Wrocławskiego i Wrocławia jako miasta na prawach powiatu lub związku powiatów realizuje wybrany w porozumieniu powiatów organizator pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego finansowania, tzn:

- gdy wpływy z biletów oraz dopłaty z budżetu centralnego z tytułu stosowania ulg ustawowych pokryją koszty eksploatacji tych linii,
- gdy zainteresowane samorządy gminne udzielą pomocy finansowej organizatorowi jako dodatkowej dopłaty w celu zrównoważenia wpływów z biletów z kosztami eksploatacji,
- gdy organizator wygospodaruje we własnym budżecie dodatkowe środki.

Przedstawione w niniejszym planie linie nie wprowadzają obligatoryjnego obowiązku ich uruchomienia przez któregośkolwiek z organizatorów.

Linii wojewódzkich, z projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Województwie Dolnośląskim” nie uwzględniono w niniejszym planie.

Tab. 3.5.2. Propozycja układu i zalecanej numeracji linii (w przypadku gdy linia będzie organizowana w ramach porozumienia lub związku gmin, numer rozpoczynać się będzie cyfrą „9” zamiast „8”)

Numer	Trasa	Uwagi
800(L,P)	<p>GALERIA DOMINIKAŃSKA - DWORCOWA - DWORZEC GL. PKP - Hubska - BARDZKA - Morwowa - BARDZKA (Cmentarz) - Buforowa - Jagodno - Lamowice - Iwiny (Rondo) - ŻERNIKI WROCŁAWSKIE - Żerniki Wr. - skrzyżowanie - Smardzów - Św. Katarzy na 1 - Św. Katarzyna - skrzyżowanie - Św. Katarzyna - Św. Katarzyna n.ż. - Siechnice - wiadukt - Siechnice - Opolska - SIECHNICE – OSIEDLE</p> <p><u>POWRÓT</u></p> <p>SIECHNICE (OSIEDLE) - Siechnice (Zacisze) - Siechnice (Szkoła) - Siechnice (Elektrociepłownia) - Siechnice (ZOZ) - Siechnice (CPN) - Radwanice (Dębowa) - Radwanice (szkoła) - Radwanice (Poprzeczna) - Radwanice (Mickiewicza) - Radwanice (Skrajna) - Brochowska - KSIĘŻE MAŁE - KRAKOWSKA (Centrum handlowe) - Na Niskich łąkach (Krakowska) - Na Niskich łąkach (Kościuszki) - Komuny Paryskiej - Eureka - GALERIA DOMINIKAŃSKA</p>	Istniejąca trasa
810	<p>GALERIA DOMINIKAŃSKA - DWORCOWA - DWORZEC GL. PKP - Hubska - BARDZKA - Morwowa - BARDZKA (Cmentarz) - Buforowa - Jagodno - Lamowice - Iwiny (Rondo) - ŻERNIKI WROCŁAWSKIE - Żerniki Wr. (skrzyżowanie) - Smardzów - Św. Katarzyna 1 - Św. Katarzyna (skrzyżowanie) - Św. Katarzyna - ŚW. Katarzyna (stacja)</p>	Istniejąca trasa
820	<p>Galeria Dominikańska – Opatowice – Trestno – Blizanowice – Siechnice osiedle</p>	Aktualnie linia 120
830	<p>Tarnogaj – Mokry Dwór (zaleca się przenieść początek trasy do węzła obwodowego Armii Krajowej – Bardzka)</p>	Aktualnie linia 100
840	<p>GALERIA DOMINIKAŃSKA - DWORCOWA - Świstackiego - Na Niskich łąkach (Kościuszki) - KRAKOWSKA (Centrum handlowe) - KSIĘŻE MAŁE - Brochowska - Radwanice (Skrajna) - Radwanice (Mickiewicza) - Radwanice (Poprzeczna) - Radwanice (szkoła) - Radwanice (Dębowa) - Siechnice (CPN) - Siechnice (ZOZ) - Siechnice (Elektrociepłownia) - Siechnice (Szkoła) - Siechnice (Zacisze) – SIECHNICE OSIEDLE</p>	Aktualnie linia 901
850	<p>Dworzec Główny – Sucha – Hubska – Bardzka – Buforowa – Iwiny pętla – Żerniki Wrocławskie – Biestrzyków – Radomierzyce – Żerniki Wrocławskie</p>	Przedłużona linia 110
880	<p>Wrocław Bardzka – Brochów - (docelowo przez Iwiny) - Zacharzyce – Święta Katarzyna – Sulimów – Ozorzyce – Święta Katarzyna – Siechnice – Groblice - Kotowice</p>	Aktualnie linia 800
890	<p>Psie Pole - Kiełczów (trasą 931) - Kiełczówek - Dobrzykowice - Wojnów - most - Siechnice skrzyżowanie - Święta Katarzyna - Żerniki Wrocławskie - Buforowa/AK – Sucha</p>	Linia nowa
811	<p>Norwida - Kochanowskiego - Śniadeckich - Kwidzyńska - Brucknera - C.H. Korona - Psie Pole (Sycowska) - Psie Pole - Gorlicka - Palacha - Zgorzelisko - Mroźna - Wilczyce - Wilczyce (Szkoła) - Wilczyce (Wilczycka) - Wilczyce (Dębowa) - Wilczyce (Sosnowa) - Kiełczów (osiedle) - Kiełczów (WODROL) - KIEŁCZÓW - Kiełczów (Wrocławska) - PIECOWICE – Bielawa</p>	Aktualnie linia 911
821	<p>Norwida - Kochanowskiego - Śniadeckich - Kwidzyńska – Brucknera - C.H. Korona - Psie Pole (Sycowska) - Psie Pole - Gorlicka - Palacha - Zgorzelisko - Mroźna - Wilczyce - Wilczyce (Szkoła) - Wilczyce (Wilczycka) - Wilczyce (Dębowa) - Wilczyce (Sosnowa) -</p>	Aktualnie linia 921

Numer	Trasa	Uwagi
	Kiełczów (osiedle) - Kiełczów (WODROL) - KIEŁCZÓW - Kiełczów (Wrocławska) - Śliwice - Pietrzykowice - Brzezia łąka (cmentarz) - Brzezia łąka (Lipowa) - Brzezia łąka (Główna)	
831	Zakrzowska - Psie Pole - KIEŁCZOWSKA (LZN) - Poleska - Kiełczowska - Kiełczowska (cmentarz) - Kolonia Kiełczów - Kiełczów (Lipowa) - Kiełczów (Brzozowa) - KIEŁCZÓW - Kiełczów (Wrocławska) - Kiełczów (Wschodnia) - Kiełczów (Południowa) - Kiełczów (WODROL) - Kiełczów (Rieczna) - Kiełczów (Sieńska Dolina) - Kiełczówek - Kiełczówek (pętla)	Aktualnie 931
802	Wrocław – Sobótka – Sulistrowiczki - Przełęcz Tąpadła	Aktualnie 502 i 512
812	Wrocław Krzyki (pętla) - Wrocław Karkonoska – Bielany Wrocławskie - Ślęza - Wysoka Wrocław Kutrzeby – Wrocław Parafialna – Wrocław Borowska – Wrocław Dworzec Główny	Aktualnie 612
822	Wrocław – Sobótka Zachodnia	Aktualnie 522
832	Wrocław – Gniechowice - Zachowice – Czerńczyce - Okulice	Aktualnie 532
842	Wrocław Krzyki (pętla) - Wrocław Wyścigowa - Wrocław Malinowa - Wrocław Ożynowa - Wrocław Zwycięska - Wysoka osiedle - Ślęza autostrada - Ślęza główna - Ślęza Parkowa	dziś 812
852	Wrocław Krzyki (pętla) - Wrocław Przyjaźni - Wrocław Partynice - Bielany Wr. CH - Bielany Wr. Castorama - Tyniec Mały I - Tyniec Mały szkoła - Tyniec Mały cmentarz - Domasław Wrocławska - Domasław Oławska NŻ *7 kursów - [Magnice - Kobierzyce Witosą]*6 kursów – Chrzanów - Raclawice Wielkie - Żerniki Małe Raclawicka - Krzyżowice Żernicka - [Krzyżowice szkoła - Krzyżowice os. Zacisze - Krzyżowice szkoła]*4 kursy – Małuszów - Biskupice Podgórne skrzyżowanie - [Biskupice Podgórne - Biskupice Podgórne skrzyżowanie]*5 kursów – Małuszów - Tyniec Mały - Tyniec Mały I - Bielany Wr. Castorama - Bielany Wr. CH - Wrocław Partynice - Wrocław Przyjaźni - Wrocław Krzyki (pętla)	Istniejąca trasa
862	Wrocław Sucha Dw. Gł. PKP - Wrocław Sanocka - Wrocław Ślężna/Wiśniowa - Wrocław Hallera - Wrocław Krzyki (pętla) - Wrocław Przyjaźni - Wrocław Partynice - Bielany Wr. MAKRO - Bielany Wr. Kościół - Bielany Wr. Boczna - Bielany Wr. Kwiatowa - Bielany Wr. Sosnowa - Domasław Czereśniowa - Domasław Wrocławska - Domasław Oławska NŻ – Magnice *14 kursów - Kobierzyce Witosą - Kobierzyce Spółdzielcza PKP - Królikowice Ogrodowa - Królikowice Lipowa - Wierzbice PKP – Wierzbice - Pustków Żurawski cukrownia - Pustków Żurawski szkoła - [Żurawice osiedle - Żurawice - Żurawice osiedle]*5 kursów - Pustków Żurawski PKP – Solna - [Żurawice]*3 kursy	Istniejąca trasa
872	Wrocław Sucha Dw. Gł. PKP - Wrocław Sanocka - Wrocław Ślężna/Wiśniowa - Wrocław Hallera *1 kurs w dni robocze (skrócony do Dobkowic) - Wrocław Krzyki (pętla) - Wrocław Przyjaźni - Wrocław Partynice - Bielany Wrocławskie MAKRO - Bielany Wrocławskie Kościół - Bielany Wrocławskie Boczna - Bielany Wrocławskie Kwiatowa - Bielany Wrocławskie Sosnowa - Domasław Czereśniowa (NŻ) -	Istniejąca trasa

Numer	Trasa	Uwagi
	Domasław Wrocławska - Domasław Oławska (NŻ) – Magnice - [Kobierzyce Witosy - Kobierzyce Robotnicza - Wierzbice Droga nr 8 – Cieszyce – Rolantowice – Jaszowice – Dobkowice – Damianowice - Pustków Wilczkowski - Pustków Wilczkowski Parkowa]*7 kursów w dni robocze/5 w dni wolne - [Pełczyce- Kuklice skrz. – Szczepankowice - Budziszów]*7 kursów - Tyniec n/Śl. Cicha - Tyniec n/Śl. Kościół - Tyńczyk- Tyńczyk pętla (przyjazd)	
882	Wrocław Krzyki (pętla) - Wrocław Przyjaźni - Wrocław Partynice - Bielany Wr. CH - Bielany Wr. Castorama - Tyniec Mały I - Żerniki Małe - Żerniki Małe Raclawicka - Raclawice Wielkie – Chrzanów – Magnice - Kobierzyce Witosy - Kobierzyce Robotnicza - Wierzbice Kościół - Wierzbice osiedle – Cieszyce – Jordanów Śląski	Istniejąca trasa
892	Wrocław Krzyki (pętla) - Wrocław Przyjaźni - Wrocław Partynice - Bielany Wrocławskie Makro - Bielany Wr. Kościół - Bielany Wr. Boczna - Bielany Wr. Kwiatowa - Bielany Wr. Sosnowa - Domasław Czereśniowa (NŻ) - Domasław Wrocławska - Domasław Oławska (NŻ) – Księginice – Magnice - Kobierzyce Witosy - Kobierzyce Spółdzielcza PKP - [Królikowice Ogradowa - Królikowice Lipowa – Bąki – Owsianka – Bąki - Krzyżowice Świerkowa]*4 kursy w dni robocze/3 kursy w soboty i 1 kurs w niedziele i święta – Nowiny - Krzyżowice Szkoła - Krzyżowice Żernicka - Żerniki Małe – Tyniec Mały - Tyniec Mały I - Bielany Wr. Castorama - Bielany Wr. CH - Wrocław Partynice - Wrocław Przyjaźni - Wrocław Krzyki (pętla)	Istniejąca trasa
803	<p><u>Tam:</u> Wrocław Eureka - Wrocław Skwerowa - Wrocław Dyrekcyjna - Wrocław Śliczna - Wrocław Akademia Medyczna - Wrocław Wojszyce - Wrocław Gałczyńskiego – Biestrzyków - Suchy Dwór – Mędłów – Rzeplin – Szukalice - Żórawina osiedle – Żórawina - Żórawina Niepodległości - Żerniki Wielkie – Bogunów - Węgry</p> <p><u>Powrót:</u> [Jaksonów]>1 kurs – Przecławice – Marcinkowice - Nowy Śleszów - Stary Śleszów – Nowojowice – Węgry – Bogunów - Żerniki Wielkie - Żórawina Niepodległości – Żórawina - Żórawina Wrocławska - Żórawina osiedle – Szukalice – Rzeplin – Mędłów - Suchy Dwór – Biestrzyków - Wrocław Gałczyńskiego - Wrocław Wojszyce - Wrocław Akademia Medyczna - Wrocław Śliczna - Wrocław Dworzec Autobusowy - Wrocław Eureka</p> <p>(przebieg wariantowy od Żórawiny przez Wojkowice, Mnichowice do Jarosławic)</p>	Aktualnie 503
813	<p><u>Tam:</u> Wrocław Eureka - Wrocław Skwerowa - Wrocław Dyrekcyjna - Wrocław Śliczna - [Wrocław Akademia Medyczna - Wrocław Wojszyce]>8 kursów - Wrocław Zwycięska - Wysoka osiedle - Wysoka Radosna – Wysoka – Karwiany – Komorowice – Szukalice – Rzeplin - Żórawina Wrocławska – Żórawina - Żórawina Niepodległości - Żórawina osiedle – Gałowice - Wilczków skrzyżowanie - [Wilczków szkoła - Pasterzyce wieś]>3 kursy – Pasterzyce – Jaksonów - Przecławice</p> <p><u>Powrót:</u> Bogunów – Węgry – Marcinkowice – Przecławice – Jaksonów – Pasterzyce - Pasterzyce wieś - Wilczków szkoła - Wilczków skrzyżowanie – Gałowice - Żórawina osiedle – Żórawina - Żórawina Niepodległości - Żórawina Wrocławska – Rzeplin – Szukalice – Komorowice – Karwiany – Wysoka - Wysoka Radosna - Wysoka Osiedle - Wrocław Zwycięska - Wrocław Zwycięska - Wrocław Weigla - Wrocław Ottaszyn - Wrocław Wojszyce - Wrocław Akademia Medyczna - Wrocław Śliczna - Wrocław Dworzec Autobusowy - Wrocław Eureka</p>	Aktualnie 513
823	Wrocław Eureka - Wrocław Skwerowa - Wrocław Dyrekcyjna - Wrocław Śliczna - Wrocław Uniwersytet – Medyczny - Wrocław Wojszyce - Wrocław Gałczyńskiego – Biestrzyków - [Suchy Dwór - Suchy Dwór wieś - Mędłów wieś]>1 kurs w dni robocze – Mędłów – Rzeplin – Szukalice - [Komorowice – Karwiany - Komorowice]>2 kursy w	Aktualnie 523

Numer	Trasa	Uwagi
	dni robocze i 6 w dni wolne – Szukalice – Rzeplin - Żórawina Wroclawska – Żórawina - Żórawina Niepodległości - Żórawina osiedle – Galowice - Wilczków skrzyżowanie – Pasterzyce – Jaksonów – Przeclawice – Marcinkowice – Węgry – Bogunów - Żerniki Wielkie - Żórawina Niepodległości – Żórawina - Żórawina osiedle - Żórawina Wroclawska – Szukalice - [Komorowice – Karwiany - Komorowice]>2 kursy w dni wolne – Szukalice – Rzeplin – Mędlów - Suchy Dwór – Biestrzyków - Wrocław Gałczyńskiego - Wrocław Wojszyce - Wrocław Uniwersytet Medyczny - Wrocław Śliczna - Wrocław Dworzec Autobusowy - Wrocław Eureka	
804	GALERIA DOMINIKAŃSKA - Ogród Botaniczny - Wyszyńskiego - KROMERA - Grudziądzka - Brucknera - C.H. Korona - Psie Pole (Sycowska) - PSIE POLE (Stacja kolejowa) - Dobroszycka - Bierutowska - Bierutowska 75 - BIERUTOWSKA (Wiadukt) - Mirków (Wolności) - Mirków (Stadion) - Długołęka (Volvo) - Długołęka (Wrocławska) - Długołęka (skrzyżowanie) - Szczodre (Trzebnicka) - SZCZODRE - Szczodre (Szkoła) - Szczodre (stawy) - Łosice - Budziwojowice – ŁOZINA 8 kursów zamiast przez Budziwojowice jedzie trasą*: Łosice - Dąbrowica - Dobroszów - Januszkowice - Januszkowice (Wierzbowa) - Michałowice - Kępa - Kępa (Skrzyżowanie) - Bierzyce - Łozina (Ośrodek zdrowia)	Aktualnie 904
814	GALERIA DOMINIKAŃSKA - Ogród Botaniczny - Wyszyńskiego - KROMERA - Grudziądzka - Brucknera - C.H. Korona - Psie Pole (Sycowska) - PSIE POLE (Stacja kolejowa) - Dobroszycka - Bierutowska - Bierutowska 75 - BIERUTOWSKA (Wiadukt) - Mirków (Wolności) - Mirków (Stadion) - Długołęka (Volvo) - Długołęka (Wrocławska) - Długołęka (skrzyżowanie) - Szczodre (Trzebnicka) - SZCZODRE - Domaszczyn (sklep) - DOMASZCZYN	Aktualnie 914
834	MULICKA - Gorlicka - Szewczenki - Poleska - KIEŁCZOWSKA (LZN) - Psie Pole - Zakrzowska - Kopańskiego - Wallenroda - Przedwiośnie (Stacja kolejowa) - ZAKRZÓW - Prusowice (las) - Domaszczyn (skrzyżowanie) - Prusowice (wieś) - Domaszczyn (Trzebnicka) - Domaszczyn (Dębowa) - Bukowina (skrzyżowanie) - Bąków - Łozina (Wrocławska) - ŁOZINA - Łozina (Milicka) - Łozina (Ośrodek zdrowia) – Bierzyce - Bierzyce (wieś) - Zaprzęzyn - Krakowiany - Węgrów – Skała - JAKSONOWICE	Aktualnie 934
844	Psie Pole - KIEŁCZOWSKA (LZN) - Poleska - Kiełczowska - Żmudzka - BIERUTOWSKA (Wiadukt) - Mirków (Wolności) - Mirków (Stadion) - Długołęka (Volvo) - Długołęka (Wrocławska) - Długołęka (Kościół) - Długołęka (Nowy Urząd) - Kamień I - Kamień II - PIECOWICE - Bielawa - Raków (zakład) - Raków (skrzyżowanie) - Raków - Borowa (Stacja PKP) - Borowa (szkoła) - Borowa (skrzyżowanie) - Stępin - STĘPIN (pętla)	Aktualnie 944
864	MULICKA - Gorlicka - Szewczenki - Poleska - KIEŁCZOWSKA (LZN) - Psie Pole - Zakrzowska - Kopańskiego - Wallenroda - Przedwiośnie (Stacja kolejowa) - Azaliowa - Pawłowice - Starodębowa - Pawłowicka - Przebiśniegowa - Ramiszów (kolonia) - Pasikurowice (cmentarz) - Pasikurowice (Malinowa) - Pasikurowice (Energetyczna) - Pasikurowice (n/ż) - Bukowina - Bukowina (skrzyżowanie) - Bąków - Łozina (Wrocławska) - Łozina (Nowego Osiedla) - Tokary - Tokary (osiedle) - Siedlec (skrzyżowanie) - Godzieszowa (stajnia) – Godzieszowa	Aktualnie 936
845	Wrocław Norwida - Wrocław Kliniki - Wrocław Mickiewicza - Wrocław Sępólno - Wrocław Monopolowa - Wrocław Węglowa - Wrocław Swajczyce - Wrocław Niedziałkowskiego - Wrocław Smocza - Wrocław Wojnów - Wojnów (pętla) - Łany - Kamieniec szkoła - Dobrzykowice przejazd kolejowy - Dobrzykowice - Dobrzykowice cmentarz - Krzyków - Nadolice Małe - Nadolice Wielkie - Nadolice Wielkie transformator - Nadolice Wielkie przejazd - Chrzęstawa Mała skrzyżowanie - Chrzęstawa Mała - Chrzęstawa Mała most - Chrzęstawa Wielka szkoła - Chrzęstawa	Istniejąca trasa

Numer	Trasa	Uwagi
	<i>Wielka Leśna - Chrzęstawa Wielka</i>	
855	<i>Wrocław Norwida - Wrocław Kliniki - Wrocław Mickiewicza - Wrocław Sępolno - Wrocław Monopolowa - Wrocław Węglowa - Wrocław Swajczyce - Wrocław Niedziałkowskiego - Wrocław Smocza - Wrocław Wojnów - Wojnów (pętla) - Łany - Dobrzykowice pętla - Dobrzykowice przejazd kolejowy - Kamieniec Wrocławski szkoła - Kamieniec Wrocławski - Kamieniec Wrocławski pętla - Gajków I - Gajków kościół - Gajków III - Jeszkowice II - Jeszkowice - Czernica Urząd Gminy - Czernica - Czernica osiedle - Wojnowice kościół - Wojnowice - [Czernica szkoła - Ratowice I - Ratowice pętla - Chrzęstawa Mała skrzyżowanie - Chrzęstawa Mała - Chrzęstawa Mała most - Chrzęstawa Wielka szkoła - Chrzęstawa Wielka Leśna - Chrzęstawa Wielka]* 2 kursy</i>	Istniejąca trasa
806	<i>Wrocław Dworzec Główny – Wrocław Powstańców Śląskich – Bielany Wrocławskie – Biskupice Podgórne - LG</i>	Aktualnie 602
856	<i>Krzyki - Bielany Wrocławskie - Biskupice - Kąty Wrocławskie</i>	Linia nowa
896	<i>Siechnice – Żórawina - Bielany Wrocławskie - Krzyki</i>	Linia nowa
807	<i>Wrocław – Wrocław Nowy Dwór – Wrocław Oporów – Biskupice Podgórne LG</i>	Aktualnie 607
817	<i>Wrocław Eureka – Wrocław Grabiszyńska – Kąty Wrocławskie - Bogdaszowice</i>	Aktualnie 517
827	<i>Wrocław Eureka – Wrocław Grabiszyńska – Kąty Wrocławskie – Kostomłoty (linia przedłużona na odcinku od Kątów Wrocławskich do Kostomłotów pod warunkiem porozumienia ze Starostą Powiatu Średzkiego)</i>	Aktualnie 527
837	<i>Wrocław – Zabrodzie (Auchan)</i>	Aktualnie 133
847	<i>Wrocław – Kąty Wrocławskie – Mietków - Domanice</i>	Aktualnie 537 oraz „Anita”
857	<i>Wrocław – Kąty Wrocławskie</i>	Aktualnie „Anita”
867	<i>Wrocław pl. Legionów - Wrocław Grabiszyńska - Wrocław Stalowa - Wrocław FAT - Wrocław Wiejska - Mokronos Dolny - Mokronos Górny - Smolec os. Leśne Chłopska III - Smolec os. Leśne Chłopska II - Smolec os. Leśne Chłopska I - Krzeptów Krzeptowa Dolina</i>	Aktualnie 507
877	<i>Wrocław pl. Legionów - Wrocław Zaporoska - Wrocław Stalowa - Wrocław FAT - Wrocław Muchobór Wielki - Smolec Os. Leśne Chłopska I - Smolec Os. Leśne Chłopska II - Smolec Os. Leśne Chłopska III - Mokronos Górny - Smolec skrzyżowanie - Smolec Ośrodek Zdrowia - Krzeptów skrzyżowanie - [Krzeptów wieś - Krzeptów Krzeptowa Dolina - Krzeptów wieś - Krzeptów skrzyżowanie]*4 kursy – Kębłowice - Skalka skrzyżowanie – Skalka - Romnów las – Bogdaszowice - Bogdaszowice I - (linia przedłużona na odcinku od Bogdaszowic do Kątów Wrocławskich przez Jarząbkowice, Lisowice, Chmielów pod warunkiem porozumienia ze Starostą Powiatu Średzkiego)</i>	Aktualnie 577

Numer	Trasa	Uwagi
887	Wrocław – Mokronos Górny – Smolec – Skałka – Małkowice – Sadowice – Kąty Wrocławskie – Kostomłoty – Udanin - (linia przedłużona na odcinku od Kątów Wrocławskich przez Kostomłoty do Udanina pod warunkiem porozumienia ze Starostą Powiatu Średzkiego)	Aktualnie „Kruk”

4. Przewidywane finansowanie usług przewozowych, występujące obecnie i przewidywane źródła i formy finansowania

Poniżej przedstawiono w uproszczonej formie możliwe struktury prawne organizatora transportu publicznego na obszarze Powiatu Wrocławskiego, w zależności od podejmowanych uzgodnień pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego. Na wstępie należy także wskazać, iż realizacja transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Wrocławskiego de facto może przybrać wszystkie przewidziane UPTZ formy prawne, tj.:

- mogą to być przewozy o charakterze komunikacji miejskiej,
- mogą to być przewozy o charakterze powiatowym,
- mogą to być przewozy o charakterze wojewódzkim.

Wariant nr 1 – przewozy powiatowe – głównym organizatorem przewozów Miasto Wrocław

Podstawowe założenia tego wariantu przedstawiają się w sposób następujący:

- 1) Cel – maksymalna integracja przewozów w ramach Powiatu Wrocławskiego oraz Miasta Wrocławia (dalej jako „Aglomeracja Wrocław”) przy jednoczesnej maksymalizacji dopłat z budżetu centralnego oraz przy wykorzystaniu istniejących struktur zarządzania transportem Miasta Wrocławia.
- 2) Charakter przewozów dominujących w ramach Aglomeracji Wrocław – powiatowe przewozy pasażerskie to wszystkie linie komunikacyjne przebiegające przez min. 2 gminy (w tym Wrocław).
- 3) Pozostałe przewozy – gminne przewozy pasażerskie nie będące powiatowymi przewozami pasażerskimi wykonywane na terenie Miasta Wrocławia lub poszczególnych gmin Powiatu Wrocławskiego.
- 4) Organizator transportu w Aglomeracji Wrocław – Miasto Wrocław (jako tzw. „powiat grodzki) w oparciu o porozumienie powiatowe zawarte z Powiatem Wrocławskim z możliwością rozszerzenia o kolejne powiaty.
- 5) Sposób wyboru operatorów transportu:
 - a) Miasto Wrocław może zlecić MPK Wrocław S.A. w oparciu o art. 22 ust. 1 pkt

- 2) UPTZ świadczenie usług w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich,
 - b) zlecenie usług pozostałym przewoźnikom musiałyby odbywać się zgodnie z PZP lub ustawą o koncesji, chyba że dotyczyłoby to tzw. „przewozów bagatelnych (o wartości do 1 mln Euro rocznie)”, które mogą być zlecane w trybie bezpośrednim,
 - c) zlecenie pozostałych przewozów pasażerskich gminnych przez Miasto Wrocław – wg przyjętej metody.
- 6) System taryfowo – biletowy i ulgi
- a) porozumienie na poziomie politycznym w zakresie ustalenia wspólnej taryfy biletowej,
 - b) ujednoczenie ulg w przewozach powiatowych oraz przewozach gminnych – porozumienie na poziomie organizacyjnym,
 - c) wystąpienie przez organizatora przewozów o refundację ulg ustawowych do marszałka województwa dolnośląskiego.
- 7) Finansowanie przewozów:
- wpływy z biletów,
 - dopłata do ulg ustawowych z budżetu centralnego,
 - dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na terenie których organizowany jest transport powiatowy na rzecz organizatora,
 - budżet organizatora.
- 8) Zalety i wady
- a) Podstawową zaletą niniejszego modelu zarządzania transportem na terenie Aglomeracji Wrocław jest jego efektywność finansowa, polegająca na możliwości uzyskania dopłat do ulg ustawowych na maksymalnie dużej liczbie linii komunikacyjnych – wszystkich linii obsługujących co najmniej 2 gminy.
 - b) Powyższy wariant pozwala także w największym stopniu i w najprostszym sposób zawrzeć umowy z operatorami transportu w trybie art. 22 ust. 1 UPTZ.

Wariant nr 2 –przewozy powiatowe – organizatorem przewozów jest Powiat Wrocławski

Podstawowe założenia tego wariantu przedstawiają się w sposób następujący:

- 1) Cel – maksymalna integracja przewozów w ramach Aglomeracji Wrocław przy jednoczesnej maksymalizacji dopłat z budżetu centralnego.
- 2) Charakter przewozów dominujących w ramach Aglomeracji Wrocław – powiatowe przewozy pasażerskie to wszystkie linie komunikacyjne przebiegające przez min. 2 gminy (w tym Wrocław).
- 3) Organizator transportu aglomeracyjnego – Powiat Wrocławski w oparciu o porozumienie powiatowe zawarte z Miastem Wrocław.

- 4) Sposób wyboru operatorów transportu:
 - a) Powiat Wrocławski jako organizator transportu na terenie Aglomeracji Wrocław może zlecić operatorom transportu usługi powiatowego przewozu pasażerskiego zgodnie z PZP lub ustawą o koncesji,
 - b) usługi w zakresie tzw. „przewozów bagatelnych (o wartości do 1 mln Euro rocznie)” mogą być zlecane w trybie bezpośrednim,
- 5) System taryfowo – biletowy i ulgi
 - a) porozumienie na poziomie politycznym w zakresie ustalenia wspólnej taryfy biletowej,
 - b) ujednoczenie ulg w przewozach powiatowych oraz przewozach gminnych – porozumienie na poziomie organizacyjnym,
 - c) wystąpienie przez organizatora przewozów o refundację ulg ustawowych do marszałka województwa dolnośląskiego.
- 6) Finansowanie przewozów:
 - wpływy z biletów,
 - dopłata do ulg ustawowych z budżetu centralnego,
 - dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na terenie których organizowany jest transport powiatowy na rzecz Powiatu Wrocławskiego,
 - budżet organizatora.

7) Zalety i wady

- a) Podstawową zaletą niniejszego modelu zarządzania transportem na terenie Aglomeracji Wrocław jest jego efektywność finansowa, polegająca na możliwości uzyskania dopłat do ulg ustawowych na maksymalnie dużej liczbie linii komunikacyjnych – wszystkich linii obsługujących co najmniej 2 gminy.
- b) Powyższy wariant pozwala także w dużym stopniu i w prosty sposób zawrzeć umowy z operatorami transportu w trybie art. 22 ust. 1 UPTZ.
- c) Zasadniczą wadą tego wariantu jest konieczność organizacji zupełnie nowych struktur przez Powiat Wrocławski i dublowanie się tych struktur ze strukturami Wydziału Transportu UM Wrocław zarządzających komunikacją miejską, czego można uniknąć w ramach Wariantu nr 1.

Wariant nr 3 – powiatowe przewozy pasażerskie – organizatorem przewozów jest związek powiatów

Podstawowe założenia tego wariantu przedstawiają się w sposób następujący:

- 1) Cel – maksymalna integracja przewozów w ramach Aglomeracji Wrocław przy jednoczesnej maksymalizacji dopłat z budżetu centralnego oraz budowie struktury zarządzania transportem w oparciu o nowy podmiot.
- 2) Charakter przewozów dominujących w ramach Aglomeracji Wrocław – powiatowe

- przewozy pasażerskie to wszystkie linie komunikacyjne przebiegające przez min. 2 gminy (w tym Wrocław).
- 3) Organizator transportu Aglomeracji Wrocław – związek powiatów (powiat grodzki/Miasto Wrocław oraz Powiat Wrocławski).
 - 4) Sposób wyboru operatorów transportu
 - a) związek powiatów jako organizator transportu na terenie Aglomeracji Wrocław może zlecić operatorom transportu usługi powiatowego przewozu pasażerskiego zgodnie z PZP lub ustawą o koncesji,
 - b) usługi w zakresie tzw. „przewozów bagatelnych (o wartości do 1 mln Euro rocznie)” mogą być zlecane w trybie bezpośrednim.
 - 5) System taryfowo – biletowy i ulgi
 - a) porozumienie na poziomie związku powiatów oraz poszczególnych gmin w zakresie ustalenia wspólnej taryfy biletowej,
 - b) ujednoczenie ulg w przewozach powiatowych oraz przewozach gminnych,
 - c) wystąpienie przez organizatora przewozów powiatowych ulg ustawowych do marszałka województwa dolnośląskiego.
 - 6) Finansowanie przewozów:
 - wpływy z biletów,
 - dopłata do ulg ustawowych,
 - dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy na terenie których organizowany jest transport powiatowy na rzecz związku powiatów, będącego organizatorem transportu powiatowego,
 - budżet organizatora.
 - 7) Zalety i wady
 - a) Podstawową zaletą niniejszego modelu zarządzania transportem na terenie Aglomeracji Wrocław jest jego efektywność finansowa, polegająca na możliwości uzyskania dopłat do ulg ustawowych na maksymalnie dużej liczbie linii komunikacyjnych – wszystkich linii obsługujących co najmniej 2 gminy.
 - b) Powyższy wariant pozwala także w dużym stopniu i w prosty sposób zawrzeć umowy z operatorami transportu w trybie art. 22 ust. 1 UPTZ. Minusem jest brak możliwości wykorzystania MPK Wrocław S.A. jako operatora wewnętrznego w przewozach powiatowych w sytuacji, gdy związek powiatów będący organizatorem transportu nie będzie udziałowcem tej Spółki.
 - c) Na końcu należy wskazać, iż jest to dużo bardziej sformalizowana struktura zarządzania transportem na terenie Aglomeracji Wrocław, wymagająca uchwalenia statutu związku, powołania zarządu związku, która i tak de facto nie zwalnia poszczególnych powiatów z obowiązku nadzoru nad funkcjonowaniem organów związku powiatów, a w konsekwencji nad transportem zbiorowym na terenie Aglomeracji Wrocław.
 - d) Za plusy tego rozwiązania można uznać większą przejrzystość w zakresie

finansowania przewozów powiatowych w formule związku powiatów niż porozumienia powiatów oraz łatwość poszerzania związku o kolejne powiaty, jak również wpływ wszystkich członków związku powiatów na zarządzanie związkiem.

Wariant nr 4 – gminne przewozy pasażerskie/komunikacja miejska – brak przewozów o charakterze powiatowym

Podstawowe założenia tego wariantu przedstawiają się w sposób następujący:

- 1) Cel – stworzenie podstaw do integracji transportu w ramach Aglomeracji Wrocław poprzez wspólną organizację przewozów pomiędzy Miastem Wrocław a poszczególnymi gminami Powiatu Wrocławskiego, przy jednoczesnym pozostawieniu głównej roli dotychczas funkcjonującej komunikacji miejskiej.
- 2) Charakter przewozów dominujących w ramach Aglomeracji Wrocław – gminne przewozy pasażerskie/komunikacja miejska.
- 3) Organizator transportu Aglomeracji Wrocław– Miasto Wrocław jako gmina.
- 4) Sposób wyboru operatorów transportu – analogiczny jak w Wariacie nr 1.
- 5) System taryfowo – biletowy i ulgi - analogiczny jak w Wariacie nr 1.
- 6) Finansowanie przewozów międzygminnych:
 - wpływy z biletów,
 - budżety gminne,
 - budżet organizatora.
- 7) Zalety i wady
 - a) Wadą niniejszego modelu może być stosunkowo niska efektywność finansowa w zakresie możliwości uzyskiwania refundacji ulg ustawowych, co sprzyjać może zwiększeniu udziału w finansowaniu transportu w ramach Aglomeracji Wrocław przez poszczególne JST,
 - b) Powyższy wariant pozwala także w dużym stopniu i w prosty sposób zawrzeć umowy z operatorem transportu w trybie art. 22 ust. 1 UPTZ,
 - c) Podstawową wadą niniejszego modelu jest konieczność zaangażowania się w przedsięwzięcie wszystkich gmin na terenie których miałyby być organizowana komunikacja, gdyż tylko w takim przypadku zachowany zostanie warunek dot. gminnych przewozów pasażerskich i komunikacji miejskiej organizowanej przez „gminy sąsiadujące” w przeciwnym wypadku możemy mieć do czynienia z „wojewódzkimi przewozami pasażerskimi”, a takich gminy nie mogą organizować zgodnie z UPTZ.

Wariant nr 5 – przewozy wojewódzkie – organizatorem jest Miasto Wrocław

- 1) Cel – stworzenie podstaw do integracji transportu w ramach Aglomeracji Wrocław poprzez wspólną organizację przewozów pomiędzy Miastem Wrocław

a poszczególnymi gminami Powiatu Wrocławskiego, przy jednoczesnym braku formalnego zaangażowania Powiatu Wrocławskiego oraz bez podpisywania porozumień międzygminnych.

- 2) Charakter przewozów w ramach Aglomeracji Wrocław – wojewódzkie przewozy pasażerskie (pomiędzy dwoma powiatami).
- 3) Organizator transportu Aglomeracji Wrocław – Miasto Wrocław w oparciu o zlecenie wykonywania zadań przez Województwo Dolnośląskie.
- 4) Sposób wyboru operatorów transportu – wyłącznie w trybach PZP lub koncesji.
- 5) System taryfowo – biletowy i ulgi - analogiczny jak w Wariancie nr 1 przy czym formalnie niezbędny jest „dodatkowy” cennik dot. przewozów wojewódzkich.
- 6) Finansowanie przewozów wojewódzkich:
 - wpływy z biletów,
 - refundacja ulg ustawowych,
 - budżety gminne – dotacja przekazywana do Województwa – następnie jest przekazywana do Miasta Wrocław jako „wykonawcy” Województwa Dolnośląskiego,
 - budżet organizatora.
- 7) Wady i zalety:
 - a) niniejszy wariant de facto jest wariantem czysto teoretycznym acz możliwym do wdrożenia i zastosowanym już w terenie Województwa Śląskiego (wskutek braku porozumienia pomiędzy KZK GOP, a gminami nie należącymi do KZK GOP),
 - b) zawiera on jednakże tak znaczne wady i ryzyka prawne, że nie sposób uznać go za polecany ponieważ:
 - po pierwsze przewozy jako przewozy wojewódzkie muszą być w całości kontraktowane w trybach PZP,
 - po drugie system ten oparty o dotacje gminne przekazywane do województwa, a następnie do organizatora, nie zapewnia stabilności działania i organizowania komunikacji zbiorowej,
 - po trzecie gminy w takim wariancie tracą de facto możliwość realnego wpływu na sposób organizowania transportu, a ich rola sprowadza się do przekazywania dotacji na przewozy wojewódzkie.

Poniższa tabela i grafika wskazuje na możliwe źródła finansowania usług przewozowych zgodne z Rozdziałem 6 UPTZ.

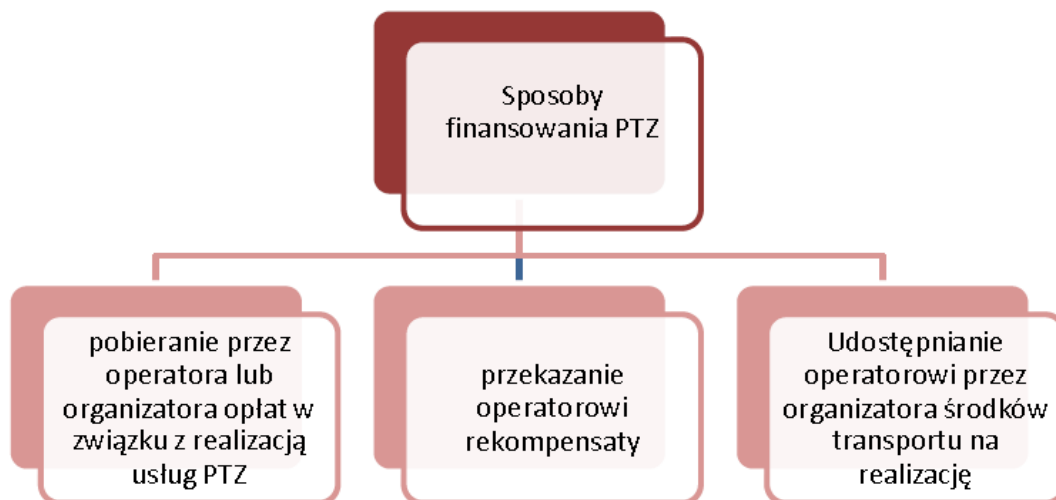
Źródło finansowania	Komunikacja miejska	Przewozy powiatowe i międzypowiatowe	Przewozy wojewódzkie
1. Wpływy z biletów	TAK	TAK	TAK
2. Dopłata do ulg ustawowych (budżet państwa)	NIE	TAK - do 31.12.2016 płatna bezpośrednio przez Marszałka Woj. Dolnośląskiego) - od 01.01.2017 r. płatna tylko dla operatorów po weryfikacji przez właściwego organizatora	TAK do 31.12.2016 płatna bezpośrednio przez Marszałka Woj. Dolnośląskiego) - od 01.01.2017 r. płatna tylko dla operatorów po weryfikacji przez właściwego organizatora
3. Dotacje celowe z gmin	TAK	TAK	TAK
4. Budżet własny organizatora	TAK	TAK	NIE

Najmniej korzystną finansowo formą organizowania przewozów na terenie Powiatu Wrocławskiego jest komunikacji miejska, gdyż przewozy o tym charakterze nie otrzymują refundacji ulg ustawowych w odróżnieniu do przewozów powiatowych lub wojewódzkich.

Idąc dalej należy wskazać na możliwe sposoby finansowania operatora publicznego transportu zbiorowego w przewozach na terenie Powiatu Wrocławskiego. Zgodnie z UPTZ finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

- 1) pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
- 2) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub
 - b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
 - c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
- 3) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 4) zapłacie za usługę, gdy operator zostanie wybrany w trybach PZP.

Powyższe ilustruje następująca grafika:



Wszystkie ww. formy finansowania transportu mogą się ze sobą łączyć. W szczególności rozważenia wymaga łączenie w ramach kontraktu z operatorem płatności w ramach pkt 1) z pkt 2) lub 3). W przypadku gdy wpływem operatora będą także wpływy wskazane w pkt 1) powyżej spowoduje to przerzucenie na operatora części ryzyka rentowności danych linii komunikacyjnych a przede wszystkim ryzyka ściągalności i egzekucji opłat za przejazd oraz opłat dodatkowych, których skuteczność realizacji przez organizatora jest mniejsza niż w przypadku operatora.

5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

W toku roboczych narad i konsultacji uzyskano opinie z 4 Gmin: Czernica, Długołęka, Siechnice i Kąty Wrocławskie. Teksty pism z tych gmin zamieszczono w załączniku do opracowania.

Gmina Czernica stoi na stanowisku, że najważniejsze potrzeby to konieczność skomunikowania wszystkich wsi z Wrocławiem. Obecne rozwiązania wydają się być zadowalające w perspektywie krótkoterminowej. W perspektywie długoterminowej gmina chętnie przyłączy się do opracowania innych rozwiązań integrujących transport publiczny w szerszym zakresie.

Postulat Gminy Długołęka dotyczy utrzymania poziomu obecnych usług przy takich samych kwotach wydatkowanych z budżetu Gminy. Wskazują na możliwość upowszechnienia biletu Urbancard także na obszar Gminy.

Gmina Siechnice postuluje rozbudowę sieci połączeń oraz utworzenie punktów przesiadkowych przy stacjach kolejowych. Postulują także wykreowanie połączeń międzygminnych. Podobnie jak w przypadku Długołęki wskazuje się na poszerzenie

terytorialne użyteczności biletu Urbancard. Nie wskazano poziomu dofinansowania przewozów powiatowych z budżetu Gminy.

Gmina Kąty Wrocławskie wskazuje na postulowaną siatkę połączeń z uwypukleniem połączeń do Wrocławia. Jako istotne elementy zintegrowanego systemu uważa się wspólne bilety oraz strukturę Organizatora umożliwiającą wpływ Gminy na decyzje odnośnie przebiegu linii.

Podsumowując, w bliższej perspektywie czasowej zainteresowane strony chciałyby utrzymać bieżącą obsługę komunikacyjną.

Strony są gotowe do współpracy w ramach działań integrujących transport w Powiecie Wrocławskim oraz w powiatach sąsiednich (głównie w mieście Wrocław).

Kluczową sprawą są zasady współfinansowania przewozów. Docelowe kwoty nie powinny przekraczać aktualnie łożonych przez Gminy.

Organizacja transportu może być poza poziomem Gminy, nie może to jednak oznaczać większych wydatków z budżetu gmin, ani utraty możliwości decydowania o ofercie komunikacyjnej na własnym terenie.

Lider – instytucja odpowiedzialna za transport publiczny na całym wskazanym obszarze zależeć będzie od wyboru wariantu spośród opisanych w kolejnym rozdziale (6).

6. Określenie zasad organizacji rynku przewozów

6.1. Zadania organizatora

Organizacja systemu transportu zbiorowego o charakterze powiatowym wraz z uwarunkowaniami jego wprowadzenia, obejmuje zgodnie z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem.

Zgodnie z art. 9 ust. 1 pkt 3) UPTZ w związku z art. 9 ust. 1 UPTZ w ramach planowania rozwoju transportu zbiorowego każdy powiat liczący ponad 80 tys. mieszkańców, który planuje organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej winien opracować plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Pierwszym krokiem do wprowadzenia i wdrożenia systemu transportu zbiorowego o charakterze powiatowym jest więc przygotowanie i uchwalenie przez radę powiatu planu transportowego. Stanowi on podstawę do dwóch kolejnych kroków tj. do zorganizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym o charakterze powiatowym.

Najbardziej rozbudowany katalog zadań związany jest z organizowaniem transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 15 UPTZ organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

- 1) badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 2) podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- 3) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - e) systemu informacji dla pasażera;
- 4) określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- 6) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
- 7) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- 8) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

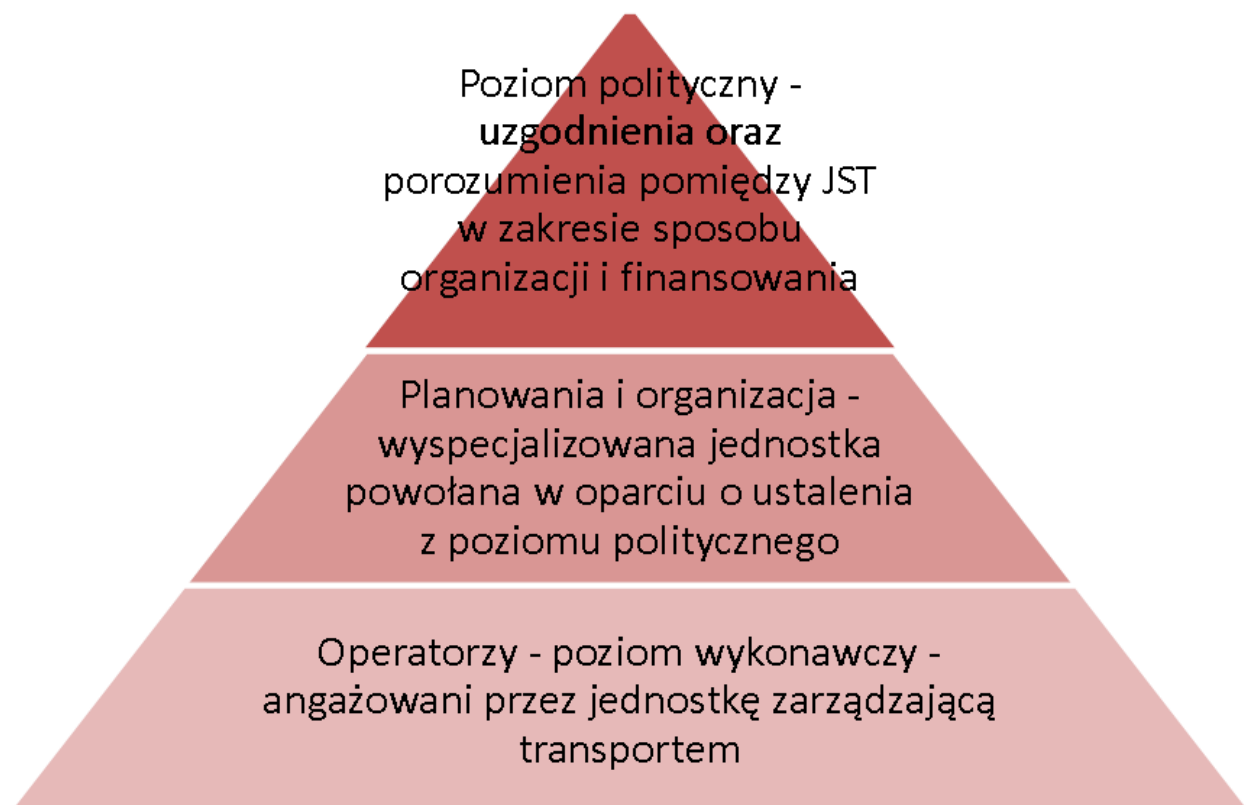
- 10) ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8)), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 11) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 12) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Wreszcie dopełnieniem zadań z zakresu organizowania i planowania publicznego transportu zbiorowego jest zarządzanie zaplanowanym i zorganizowanym publicznym transportem zbiorowym w naszym przypadku o charakterze powiatowym. W ramach tego zadania organizator zobowiązany jest do:

- 1) negocjowania i zatwierdzania zmian do umowy z operatorem;
- 2) oceny i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 3) kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 46 UPTZ;
- 4) współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) analizy realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 6) dokonywania zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- 7) zatwierdzania rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- 8) administrowania systemem informacji dla pasażera;
- 9) wykonywania zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

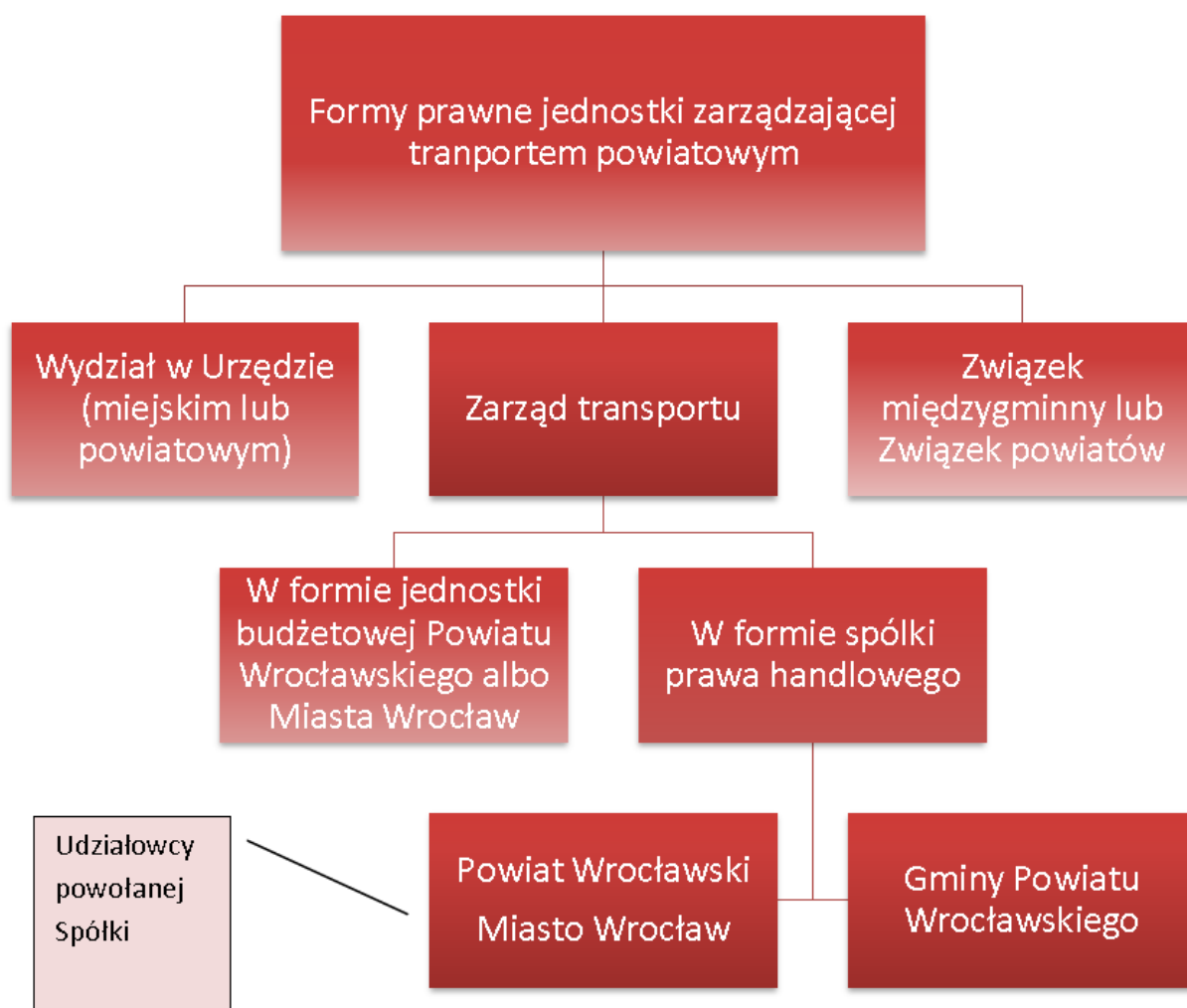
Realizacja wszystkich wskazanych w niniejszym punkcie zadań wymaga dokonania uzgodnień na trzech poziomach, które możemy określić jako trzy poziomy zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Wyżej wymienione poziomy zarządzania publicznym transportem zbiorowym istnieją niezależnie od tego czy dany przewóz będzie mieć charakter gminy, powiatowy czy wojewódzki.

- 1) Pierwszym poziomem uzgodnień jest poziom polityczny, który realizowany jest przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego w zakresie określania celów oraz zasad ich finansowania, w tym przypadku takie cele oraz zasady finansowania powinny zostać uzgodnione co najmniej przez gminy Powiatu Wrocławskiego, powiat oraz Miasto Wrocław. W wariantcie optymalnym uczestnikiem tych uzgodnień winien być także samorząd województwa;
- 2) Drugim poziomem uzgodnień jest poziom planistyczno-organizacyjnym, który realizowany powinien być przez wyspecjalizowane jednostki, utworzone dla wypracowania zasad funkcjonowania transportu publicznego i ustalania zadań ukierunkowanych na osiągnięcie ustalonych celów;
- 3) Trzecim poziomem uzgodnień jest poziom wykonawczy, który realizowany jest przez operatorów, przewoźników oraz inne podmioty gospodarcze, realizujące ustalone zadania w transporcie publicznym.



W związku z powyższym w zależności od wyboru jednego z Wariantów organizacji i finansowania transportu opisanego w rozdziale 4 niniejszego planu planuje się, iż wyspecjalizowanymi jednostkami poziomu planistyczno-organizacyjnego, w zależności od przyjętych rozwiązań, mogą być:

- merytoryczne wydziały urzędu władzy lokalnej,
- podmioty utworzone poza strukturą urzędu – zarządy transportu, działające w formie jednostek budżetowych lub też spółek prawa handlowego, co jest w szczególności pożądane w przypadku organizowania transportu dla organizmu kilku sąsiadujących ze sobą jednostek samorządu terytorialnego w tym w szczególności różnych szczebli (gmina + powiat),
- w przypadkach transportu publicznego obejmującego obszary sąsiadujących z sobą jednostek samorządowych – związki międzygminne lub związki powiatów, realizujące te zadania w ramach jednej z wymienionych wyżej wyspecjalizowanych jednostek.



Decyzje w zakresie wyboru jednej z ww. form zostaną podjęte przez JST po zatwierdzeniu niniejszego Planu transportowego.

6.2. Przewidywany tryb wyboru operatorów

Pierwszą czynnością do jakiej zobligowany jest każdy organizator transportu jest dokonanie procedury ogłoszenia o zamiarze zawarcia umowy, która jest obligatoryjna niezależnie od wybranego trybu jej zawierania.

Zgodnie z art. 23 ust. 1 UPTZ Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 UPTZ (PZP lub koncesja) , lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3, w terminie nie krótszym niż:

- 1) jeden rok;
- 2) sześć miesięcy - w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie.

Organizator zamieszcza ogłoszenie, o którym mowa powyżej w Biuletynie Informacji Publicznej, a także o czym należy pamiętać z publikatorze UE, co jest wynikiem bezpośredniego stosowania przepisów Rozporządzenia 1370/2007. Niezwłocznie po zamieszczeniu ogłoszenia w BIP i publikatorze wspólnotowym organizator zamieszcza także odpowiednie ogłoszenie w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej.

Powiat Wrocławski wybierając operatorów publicznego transportu zbiorowego będzie opierał się na trzech zasadniczych podstawach prawnych:

- 1) Art. 22 ust. 1 UPTZ,
- 2) Prawo zamówień publicznych,
- 3) Ustawę o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

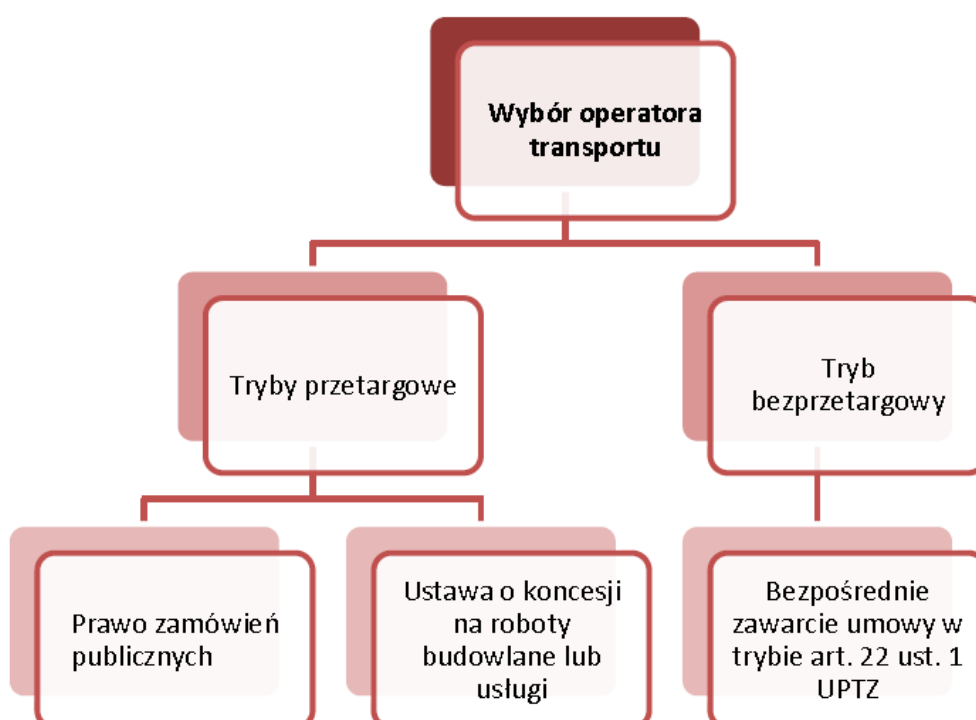
W szczególności planuje się, iż zastosowanie przy wyborze operatorów będzie miał tryb przewidziany w art. 22 ust. 1 UPTZ , który jest trybem szczególnym nie występującym do tej pory w materialnym prawodawstwie polskim.

Zgodnie z tym przepisem Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo

- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 UPTZ.

Powyższe ilustruje niniejsza grafika:



W zakresie kontraktowania usług na rzecz Powiatu Wrocławskiego de facto mogłyby być wykorzystane tryby określone pkt 1), 2) i 4) powyżej. Poniższa tabela ilustruje możliwość zastosowania poszczególnych trybów przewidzianych prawem opisanych w rozdziale 4 niniejszego planu w zależności od wyboru jednego z możliwych wariantów zarządzania transportem.

Sposób zlecenia usługi	Wariant nr 1	Wariant nr 2	Wariant nr 3	Wariant nr 4	Wariant nr 5
<i>Prawo zamówień publicznych</i>	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK
<i>Ustawa o koncesji na roboty budowlane lub usługi</i>	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK
<i>Art. 22 ust. 1 pkt 1) – tzw. zamówienia bagatelne</i>	NIE	TAK	TAK	NIE	TAK
<i>Art. 22 ust. 1 pkt 2)</i>	TAK	NIE	NIE	TAK	NIE
<i>Art. 22 ust. 1 pkt 4)</i>	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK

Należy zwrócić uwagę, iż w przypadku tzw. zamówień bagatelnych udzielanych w oparciu o art. 22 ust. 1 pkt 1) UPTZ istnieje uzasadnione ryzyko, iż w przypadku wyboru Wariantu nr 1 lub Wariantu nr 4 tj. Wariantów w których funkcję organizatora wykonuje Miasto Wrocław brak będzie możliwości kontraktowania usług w oparciu o ten tryb. Zgodnie bowiem z treścią art. 22 ust. 1 pkt 1) takie zlecenie/kontrakt Organizator może zawrzeć jeśli kontraktuje usługi za nie więcej niż 1 mln euro lub o ilości wozokilometrów nie większej niż 300 tys. rocznie. W ramach niniejszego przepisu nie doprecyzowano jednakże czy ww. limity dotyczą danego organizatora w ogólności czy też organizator mając np. 500 tys. wzkm. rocznie do zlecenia podzieli to na dwa zamówienia po 250 tys. wzkm i zastosuje tryb określony powyżej. Wydaje się, iż mając na uwadze charakter przepisów wspólnotowych oraz i cel UPTZ należałoby przyjąć wykładnię wskazującą iż ww. limity dotyczą organizatora i nie może on poprzez sztuczne dzielenie zleceń na mniejsze stosować tego trybu w sposób który nosiłby znamiona obejścia prawa. W konsekwencji skoro w Wariacie nr 1 i nr 4 organizatorem jest Miasto Wrocław to trudno byłoby uzasadnić możliwość zleceń bagatelnych w trybie art. 22 ust. 1 pkt 1) UPTZ.

Decyzje w zakresie wyboru jednego z ww. Wariantów zostaną podjęte dopiero po uzyskaniu odpowiedzi uzgodnień politycznych na poziomie władz gmin, powiatów oraz Miasta Wrocławia.

6.3. Rodzaj środków transportu

Planuje się dobierać środki transportu wykorzystywane do obsługi linii, tak żeby ich wielkość była dostosowana do panującego popytu na danej linii z uwzględnieniem odpowiedniego komfortu i bezpieczeństwa pasażerów.

Do obsługi linii finansowanych przez Powiat Wrocławski będą wykorzystywane głównie autobusy typu:

- MINI - pojazdy do 7,5 m oraz o pojemności 25 do 30 osób,
- MIDI - pojazdy o długości 7,5 – 10,5 m oraz o pojemności od 31 do 50 osób,
- MAXI - pojazdy o długości 10,5 – 13 m oraz pojemności od 51 do 100 osób,
- MEGA – pojazdy o długości powyżej 13 m oraz pojemności powyżej 101 osób.

Przyjąć należy, że docelowo co najmniej 50 % kursów na liniach o długości do 50 km realizowanych powinno być pojazdami niskowejściowymi, a w okresie przejściowym (3 lata) dopuszcza się udział kursów obsługiwanych pojazdami niskowejściowymi w wysokości 30%.

7. Pożądany standard usług przewozowych

Dla grupowania standardów usług przewozowych wyróżnia się co najmniej 3 strefy dla obszaru Powiatu Wrocławskiego Ziemskiego plus, jako dodatkowa, czwarta strefa, miasto Wrocław. Strefy te przedstawiono na rysunku nr 7.1.

Strefa pierwsza obejmuje miejscowości położone najbliżej Wrocławia, które powinny posiadać sprawne połączenia transportem publicznym z miastem Wrocławiem, zapewniającym zaspokojenie podstawowych, obligatoryjnych i fakultatywnych potrzeb mieszkańców w zakresie dojazdów do pracy, szkół, innych obiektów użyteczności publicznej itp.

Strefa druga obejmuje miejscowości w drugim pierścieniu wokół Wrocławia, w którym wszystkie, co najmniej większe miejscowości o liczbie mieszkańców powyżej 300 powinny posiadać połączenia publicznym transportem zbiorowym do Wrocławia zapewniającym zaspokojenie obligatoryjnych potrzeb przewozowych mieszkańców (do pracy, do szkoły, do lekarza, do urzędu) co najmniej w dni robocze.

Strefa trzecia obejmuje obszary Powiatu Wrocławskiego położone najdalej od Wrocławia. W strefie tej połączenia z Wrocławiem powinny mieć miejscowości będące siedzibami gmin oraz inne, największe miejscowości.

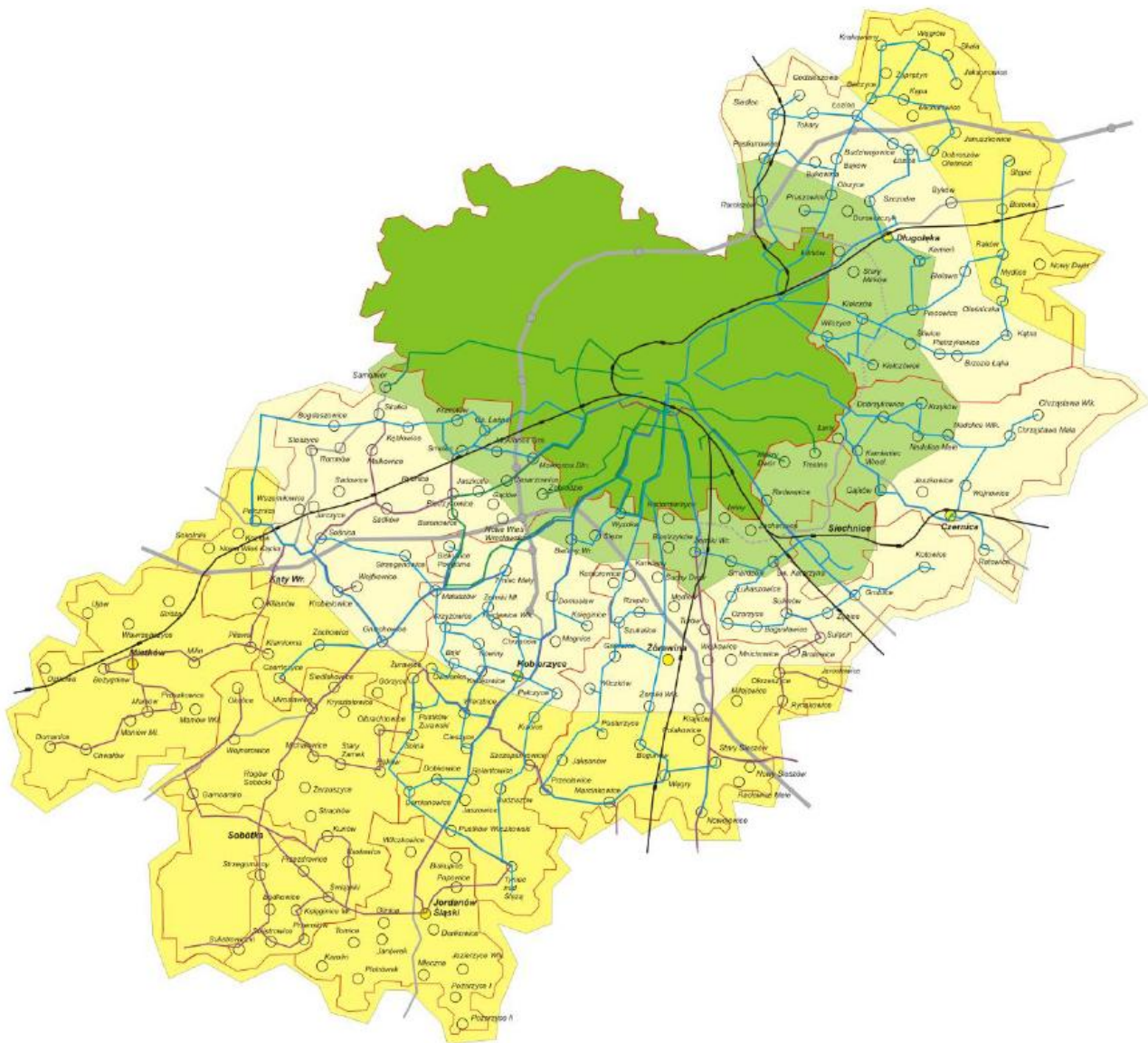
Oprócz wskazanych powyżej stref, dodatkowo istnieją strefy taryfowe, różnicujące koszt biletów, im więcej stref jest przekraczanych, tym większa cena biletu.

Decyzję odnośnie ceny biletów oraz ostatecznej liczby i przebiegu granic stref pozostawia się Organizatorowi transportu, który powinien kształtować cenę z uwzględnieniem:

- kosztów usługi (cen operatorów),
- liczby pasażerów (w tym korzystających z ulg),
- zapewnienia dostępności transportowej (w tym wyboru środków transportu publicznego),
- tworzenia zachęty do korzystania z transportu publicznego,
- własnych środków przeznaczonych na finansowanie transportu publicznego,
- poziomu dofinansowania transportu publicznego przez Gminy,
- kosztów funkcjonowania Organizatora.

Powyższe uwarunkowania narzucają płynne ramy do wyznaczania zasad kształtowania oferty transportu publicznego (tras przejazdu, rozkładów jazdy oraz cen biletów) dla Organizatora.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nie narzuca standardów usługi w sensie liczby kursów dla poszczególnych linii. Liczba kursów powinna wynikać z aktualnego zapotrzebowania (popytu) oraz możliwości pokrywania różnicy pomiędzy kosztami obsługi linii a wpływami ze sprzedaży biletów z budżetów JST (w szczególności gmin). W przypadku niedostatecznego poziomu finansowania, linia nie jest uruchamiana w systemie powiatowym. Plan transportowy (jako akt prawa miejscowego nie precyzuje szczegółów umów pomiędzy stronami, w tym nie narzuca standardów jakościowych usługi). Parametry, takie jak liczba kursów i zasady finansowania powinny móc być modyfikowane elastycznie przez Organizatora, stosownie do zmiany uwarunkowań, bez konieczności aktualizacji planu transportowego.



Rys. 7.1. Granice i zasięg stref

8. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

System informacji pasażerskiej na obszarze powiatu wrocławskiego powinien być spójny z rozwiązaniami funkcjonującymi na obszarze aglomeracji wrocławskiej, obejmuje on wszystkie formy komunikacji pomiędzy pasażerami a organizatorem przewozów i operatorami, w szczególności w zakresie: tras przebiegu linii, godzin kursowania (rozkładów jazdy), obowiązujących taryf opłat i regulaminów przewozowych.

System informacji pasażerskiej w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa kluczową rolę dla jego prawidłowego funkcjonowania, dlatego organizator zobowiązany jest do zapewnienia pasażerom powszechnego dostępu do informacji:

- w miejscach oczekiwania na pojazd (dworcach, węzłach przesiadkowych i przystankach),
- pojazdach,
- w środkach masowego przekazu (w tym w Internecie).

8.1. Obowiązki organizatora w zakresie zapewnienia informacji pasażerskiej wynikające z obowiązujących uregulowań prawnych

Ustawa o Publicznym Transporcie Zbiorowym (art. 15 ust.1, pkt 3 lit. e) wymienia zapewnienie systemu informacji pasażerskiej jako jedno z zadań organizowania publicznego transportu zbiorowego, a w rozdziale dotyczącym funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (art. 46 ust.1, punkty 3, 6 oraz 9) nakłada obowiązki:

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

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r., poz. 451) bardziej szczegółowo określa informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy.

Przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

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

Rozporządzenie powyższe określa również jakie informacje zawierać powinny rozkłady jazdy przekazywane do publicznej wiadomości (Rozdział 4, § 12.1), warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości (Rozdział 5) oraz terminy podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy (Rozdział 4 § 13).

8.2. Wytyczne dla Powiatu Wrocławskiego jako organizatora transportu publicznego w zakresie funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej

8.2.1. Informacje przystankowe

Informacja pasażerska dostępna na przystankach komunikacyjnych na obszarze „działania” organizatora powinna być przygotowywana w jednolitej formie graficznej. Wzór zostanie ustalony przez organizatora.

Podstawowe elementy informacji pasażerskiej, funkcjonującej na przystankach to:

- tablice zawierające znak drogowy D-15 wraz z informacją o nazwie, numerze przystanku i numerach linii komunikacyjnych zatrzymujących się na danym przystanku;
- tablice z rozkładem jazdy poszczególnych linii komunikacyjnych (kilku wersji zróżnicowanych rozmiarem, opracowanych według jednolitego wzoru ustalonego przez organizatora), zawierające:
 - nazwę podmiotu zamieszczającego informację - organizatora, jego adres i telefon,
 - odpowiednią liczbę miejsca na wywieszenie przystankowych rozkładów jazdy,

- przystankowe rozkłady jazdy zawierające:
 - nazwę i adres przewoźnika - na rozkładzie jazdy linii komunikacyjnej (nie dotyczy linii, których organizatorem jest Powiat Wrocławski, województwo lub inna gmina),
 - nazwy miejscowości, w których będzie zatrzymywał się środek transportowy danej linii komunikacyjnej, dla miast powiatowych obok nazwy miejscowości dodatkowo podać należy nazwy przystanków,
 - dzień od którego obowiązuje informacja dotycząca rozkładu jazdy,
 - oznaczenie linii komunikacyjnej numerem lub nazwą linii,
 - godziny przyjazdów lub odjazdów środków transportowych ze wskazaniem kursów dostępnych dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
 - objaśnienia oznaczeń i symboli użytych w informacji dotyczącej rozkładu jazdy.
- w miejscach węzłowych oraz na ważniejszych przystankach: tablica przeznaczona na informacje dodatkowe o publicznym transporcie zbiorowym, w tym mapę lub schemat sieci komunikacyjnej, cennik biletów, komunikaty o zmianach tymczasowych lub stałych w funkcjonowaniu transportu zbiorowego.

Znaki drogowe przystanku zapewniać powinien właściwy administrator drogi (gmina, powiat, Dolnośląski Zarząd Dróg i Kolej, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad), Wiaty i tablice przystankowe na rozkłady jazdy – gmina na obszarze której znajduje się przystanek. Przewoźnicy lub operatorzy wykonywać powinni rozkłady jazdy według uzgodnionej z organizatorem formy graficznej, zgodnie z powyższymi wytycznymi. Rozkłady te umieszczane będą na przystankach przez organizatora albo przez przewoźników i operatorów w uzgodnieniu z organizatorem. Dopuszcza się również wykonywanie przystankowych rozkładów jazdy przez organizatora przewozów.

8.2.2. Informacja pasażerska w pojazdach

W pojazdach publicznego transportu zbiorowego na obszarze Powiatu Wrocławskiego wymagane są następujące, niżej wymienione elementy systemu informacji pasażerskiej.

Obligatoryjnie, każdy pojazd powinien być wyposażony w:

- tablice zewnętrzne:
 - przednia, na której podaje się numer linii i kierunek jazdy - nazwę miejscowości docelowej (dla Wrocławia, dodatkowo nazwę przystanku docelowego), na tablicy tej powinno się umieszczać nazwy kluczowych przystanków pośrednich („przez ...”) dla przypadków tras wariantowych,
 - boczna, na której podaje się numer linii i kierunek jazdy - nazwę miejscowości docelowej albo nazwę miejscowości początkowej oraz docelowej (dla Wrocławia, dodatkowo nazwę przystanku),

- regulamin i przepisy porządkowe z danymi teleadresowymi organizatora i operatora oraz informacje o taryfie przewozowej, w szczególności wyciąg z cennika biletów,
Zaleca się aby dodatkowo pojazdy były wyposażone w:
- tablice wewnętrzne (zalecane): przednia z numerem linii i kierunkiem jazdy oraz boczna ze schematem przebiegu linii komunikacyjnej lub zespołu linii z zaznaczeniem nazw miejscowości (dla Wrocławia, dodatkowo nazwę przystanku),
- tablice zewnętrzne tylne z numerem linii.

8.2.3. Internet

Strona Internetowa organizatora publicznego transportu zbiorowego zawierać powinna:

- rozkłady jazdy linii organizowanych przez Powiat Wrocławski,
- schematy komunikacyjne i mapy,
- cenniki wraz z uprawnieniami do przejazdów ulgowych,
- regulaminy przewozu,
- komunikaty o zmianach,
- zaleca się udostępnienie pasażerom możliwości śledzenia aktualnych lokalizacji pojazdów przez Internet,
- zaleca się umieszczanie rozkładów jazdy linii innych organizatorów i przewoźników zatrzymujących się na obszarze działania organizatora.

8.2.4. Stosowanie piktogramów w systemie informacji pasażerskiej

Zaleca się przyjęcie jednakowego jak we Wrocławiu systemu znormalizowanych piktogramów obowiązujących we wszystkich elementach systemu informacji pasażerskiej. Jednakowe piktogramy powinny być stosowane: w pojazdach, na przystankach, w rozkładach jazdy, na mapach i schematach komunikacyjnych. Poniżej podano przykłady piktogramów oznaczających środki lokomocji systemów transportowych oraz miejsca ich postoju (przystanki, dworce, parkingi itp.).



Rys. 8.2.4.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu oraz infrastrukturę transportową
(Źródło: opracowanie własne)

W pojazdach transportu publicznego na wyświetlaczach zewnętrznych, na monitorach wewnątrz oraz na mapach i schematach, przystankowych tablicach informacyjnych powinno się używać tych samych wzorów piktogramów.

9. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Wrocławskiego powinna być dalsza integracja na różnych szczeblach organizatorów. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem wojewódzkim (przewozy kolejowe), a z drugiej, z bardziej lokalnym – przewozy wewnątrzgminne. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych, taryfy i bilety (jeden bilet na linie różnych organizatorów, proste i przyjazne taryfy), jednolita informacja o wszystkich podsystemach, ujednoczone standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów.

Wyznaczone węzły przesiadkowe powinny integrować nie tylko transport poziomu powiatowego, ale także ułatwiać interakcje z pozostałymi poziomami (w tym celu węzły wyznaczono przy stacjach kolejowych oraz w stolicach gmin).

W dalszej perspektywie czasowej należy zwiększyć liczbę węzłów przesiadkowych przy wykorzystaniu wszystkich stacji i przystanków kolejowych na terenie powiatu (czynnych w ruchu pasażerskim) oraz istotnych miejsc na sieci autobusowej. Węzły przesiadkowe powinny ewoluować w kierunku „węzłów mobilności” według programu i zasad zaczerpniętych z publikacji⁵.

Węzeł mobilności należy traktować jako miejsce składające się z funkcjonalnego i dużego węzła przesiadkowego oraz towarzyszących mu obiektów usługowych. Obiekty te mogą znajdować się blisko węzła przesiadkowego. Podejmuje się również działania bardzo ścisłej integracji części transportowej węzła mobilności z pozostałymi obiektami. Szczególnie efektywnie udaje się to realizować w obrębie dworców kolejowych. Przykładem mogą być europejskie (Warszawa Wileńska, Leipzig Hauptbahnhof) czy dalekowschodnie dworce w Kyoto czy Tokio (Shinjuku). W ramach tradycyjnego węzła przesiadkowego lub w jego bliskim i zintegrowanym sąsiedztwie można lokalizować obiekty handlowo-usługowe, urzędy, przychodnie itd. Faktycznie już dziś można wskazać na miejsca, gdzie spontanicznie i niejako przypadkowo dochodzi do takiej koncentracji działań. Koncentracja usług i zabudowy w sąsiedztwie węzłów (głównych stacji) przesiadkowych zachęca ludzi do mieszkania w pobliżu transportu zbiorowego i „otwiera” wiele celów podróży dla tego środka transportu. Ponadto stacja przesiadkowa jest istotnym punktem kontaktu pasażera z systemem transportu.

Odpowiednio kształtując informację w węźle, można oddziaływać na podróżnych, wskazywać im zalety określonego sposobu podróżowania, zachęcać do zwiększonego udziału takiej aktywności, oddziaływać na rodzinę i znajomych. Węzły mobilności mają ogromny potencjał, aby pomóc przekształcić aglomeracje i wzmocnić lokalne polityki transportowe w kierunku równoważenia systemu transportu. Węzły staną się centrami aktywności,

⁵ M. Kruszyna, Dworzec kolejowy jako węzeł mobilności, *Przegląd Komunikacyjny* 10/2012.

przyciągną ludzi z większego obszaru oddziaływania poprzez niezawodny i efektywny transport. Możliwe jest to tylko w sytuacji udanej integracji zagospodarowania przestrzennego i planowania transportu, obecności zaangażowanych partnerów z sektora prywatnego, zdecydowane działania i wspólną wizję na przyszłość.

W warunkach polskich, w ramach węzłów mobilności oprócz funkcji transportowych węzła przesiadkowego można realizować usługi już mniej związane z podróżowaniem (punkty sprzedaży biletów, informacja turystyczna, mała gastronomia), mianowicie: sklepy, restauracje, fitness kluby itp. Bardzo interesującym pomysłem i sprzyjającym atrakcyjności węzła jest także sytuowanie urzędów administracji lokalnej, przychodni czy nawet szkół, bibliotek. Obiekty te „przyciągną” kolejne aktywności takie jak: księgarnie, kawiarnie, banki, punkty ksero, kawiarenki internetowe itd. Jako zasadę charakterystyczną dla obecnych czasów należy przyjąć, że węzeł mobilności oferuje także darmowy dostęp do sieci internetowej.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem),
- zwiększanie liczby tras,
- organizacji systemów dowozowych: tele-bus, park and ride oraz bike and ride,
- promocji usług transportu publicznego (w tym poprzez wykonywanie planów mobilności).

Jednym z najważniejszych kierunków rozwoju transportu publicznego powinno być wybudowanie lub wydzielenie z ruchu ogólnego bus pasów pozwalających na ominięcie zatorów drogowych na podstawowych drogach wlotowych do miasta i zapewnienie w miejskim układzie drogowym korytarzy autobusowych, w których pojazdy te traktowane będą priorytetowo w stosunku do innych uczestników ruchu. Działania takie powinny być podejmowane wspólnie przez wszystkich organizatorów transportu publicznego oraz zarządców infrastruktury drogowej w celu zmniejszenia liczby pojazdów indywidualnych wjeżdżających do Wrocławia z obszaru powiatu wrocławskiego oraz ich negatywnego oddziaływania na stan miejskiego środowiska naturalnego jak również na stan zatłoczenia dróg miejskich i dojazdowych do miasta.

Wdrażanie Planu Transportowego oraz monitorowanie jego efektywności powinno być regularnie kontrolowane przez Organizatora lub powołaną przez niego jednostkę. W szczególności jednostka ta powinna:

- kontrolować wykonywanie umów o przewozy z Operatorami;
- ewidencjonować bilety ulgowe i kwoty refinansowania ulg (w przypadku umów typu netto);
- monitorować popyt;
- optymalizować sieci linii, standardy połączeń, ceny biletów.

Zaleca się przynajmniej raz w roku wykonać kompleksowe pomiary napełnień na liniach⁶, a nie rzadziej niż co 5 lat ankietowanie podróżnych (w celu ustalenia zachowań komunikacyjnych – źródeł i celów podróży, środka transportu, satysfakcji z usług itp.).

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

Publiczny transport zbiorowy na terenie powiatu wrocławskiego zasadza się na liniach autobusowych, jednak w niniejszym punkcie warto zaakcentować rolę transportu kolejowego, zwłaszcza w sytuacji integracji transportu powiatu wrocławskiego i miasta Wrocław, innych powiatów aglomeracji wrocławskiej jak również Województwa Dolnośląskiego jako organizatora transportu kolejowego. Stworzenie w przyszłości systemu szybkich i niezawodnych połączeń kolejowych może spowodować konieczność modyfikacji autobusowych linii powiatowych w celu dostosowania do oferty kolejowej oraz integracji międzysystemowej również w zakresie zapewnienia dogodnych połączeń przesiadkowych oraz połączenia w jeden system taryfowy. Możliwa reaktywacja połączeń kolejowych przez obszar gmin: Kobierzyce, Sobótka i Jordanów Śląski oraz Czernica wpłynąć może na zmianę roli niektórych linii autobusowych z podstawowego środka zapewniającego połączenie bezpośrednie do Wrocławia na linie dowozowe do kolei.

Wdrażanie Planu Transportowego oraz monitorowanie jego efektywności powinno być regularnie kontrolowane przez Organizatora lub powołaną przez niego jednostkę. W szczególności jednostka ta powinna:

- kontrolować wykonywanie umów o przewozy z Operatorami;
- ewidencjonować bilety ulgowe i kwoty refinansowania ulg (w przypadku umów typu netto);
- monitorować popyt;
- optymalizować sieci linii, standardy połączeń, ceny biletów.

Zaleca się przynajmniej raz w roku wykonać kompleksowe pomiary napełnień na liniach⁶, a nie rzadziej niż co 5 lat ankietowanie podróżnych (w celu ustalenia zachowań komunikacyjnych – źródeł i celów podróży, środka transportu, satysfakcji z usług itp.).

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

Publiczny transport zbiorowy na terenie powiatu wrocławskiego zasadza się na liniach autobusowych, jednak w niniejszym punkcie warto zaakcentować rolę transportu kolejowego, zwłaszcza w sytuacji integracji transportu powiatu wrocławskiego i miasta Wrocław, innych powiatów aglomeracji wrocławskiej jak również Województwa Dolnośląskiego jako organizatora transportu kolejowego. Stworzenie w przyszłości systemu szybkich i niezawodnych połączeń kolejowych może spowodować konieczność modyfikacji autobusowych linii powiatowych w celu dostosowania do oferty kolejowej oraz integracji międzysystemowej również w zakresie zapewnienia dogodnych połączeń przesiadkowych oraz połączenia w jeden system taryfowy. Możliwa reaktywacja połączeń kolejowych przez obszar gmin: Kobierzyce, Sobótka i Jordanów Śląski oraz Czernica wpłynąć może na zmianę roli niektórych linii autobusowych z podstawowego środka zapewniającego połączenie bezpośrednie do Wrocławia na linie dowozowe do kolei.

⁶ Napełnienia takie może wykonywać operator w ramach uzgodnionej umową zakresu obowiązków.

Spis tabel

<i>Tab. 2.1.1. Długość dróg kołowych na terenie powiatu wrocławskiego na tle województwa dolnośląskiego .....</i>	.....
<i>Tab. 2.2.1. Liczba zarejestrowanych samochodów w powiecie wrocławskim w latach 2010-2012 ....</i>	.....
<i>Tab. 2.3.2.1. Wyniki klasyfikacji strefy dolnośląskiej dla wybranych substancji. ....</i>	.....
<i>Tab. 2.3.2.2. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.....</i>	.....
<i>Tab. 2.3.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu .....</i>	.....
<i>Tab. 2.3.3.2. Wyniki pomiaru hałasu na terenie powiatu wrocławskiego w 2011 r. ....</i>	.....
<i>Tab. 3.2.1. Główne obiekty użyteczności publicznej na terenie Powiatu Wrocławskiego .....</i>	.....
<i>Tab. 3.5.1. Zasady numerowania linii.....</i>	.....
<i>Tab. 3.5.2. Propozycja układu i zalecanej numeracji linii (w przypadku gdy linia będzie organizowana w ramach porozumienia lub związku gmin, numer rozpoczynać się będzie cyfrą „9” zamiast „8”) ....</i>	.....

Spis rysunków

<i>Rys. 2.1.1. Układ drogowy powiatu wrocławskiego .....</i>	.....
<i>Rys. 3.1.1. Gęstość zaludnienia i zabudowa mieszkaniowa na terenie Powiatu Wrocławskiego .....</i>	.....
<i>Rys. 3.2.1. Rozmieszczenie głównych generatorów ruchu na terenie Powiatu Wrocławskiego .....</i>	.....
<i>Rys. 3.3.1. Prognoza ludności dla Powiatu Wrocławskiego na lata 2012 do 2025r.....</i>	.....
<i>Rys. 3.3.2. Liczba bezrobotnych na terenie Powiatu Wrocławskiego.....</i>	.....
<i>Rys. 3.4.1. Kształt krawędzi peronowej przystanku dostosowanego do wysokości podłogi w pojazdach .....</i>	.....
<i>Rys. 3.4.2. Wymagany efekt wprowadzenia peronów podwyższonych do poziomu podłogi w pojazdach.....</i>	.....
<i>Rys. 7.1. Granice i zasięg stref.....</i>	.....
<i>Rys. 8.2.4.1. Przykład piktogramów oznaczających środki transportu oraz infrastrukturę transportową .....</i>	.....

Spis dokumentów strategicznych i planistycznych podlegających analizie

1. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025
2. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)
3. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym
4. Strategia Rozwoju Kraju 2020
5. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030
6. Projekt: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie dolnośląskim
7. Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Dolnośląskiego
8. Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020
9. Strategia Rozwoju Powiatu Wrocławskiego na lata 2012 – 2020
10. Plan Rozwoju Lokalnego Powiatu Wrocławskiego
11. Etap 1: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Wrocławskiego
12. System Informacji Przestrzennej Powiatu Wrocławskiego – www.wrosip.pl
13. Strategia - Wrocław w perspektywie 2020 plus
14. Polityka transportowa Wrocławia
15. Wrocławska polityka mobilności
16. Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Czernica na lata 2006 – 2013
17. Strategia rozwoju Gminy Długołęka na lata 2011-2020
18. Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Jordanów Śląski
19. Strategia Rozwoju Lokalnego Miasta i Gminy Kąty Wrocławskie do roku 2020
20. Strategia rozwoju lokalnego Gminy Kobierzyce do roku 2020
21. Strategia Rozwoju Gminy Mietków
22. Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Sobótka
23. Strategia Rozwoju Gminy Święta Katarzyna do roku 2020
24. Strategia Rozwoju Gminy Żórawina
25. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Czernica
26. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jordanów Śląski
27. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Kąty Wrocławskie
28. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kobierzyce
29. Studium Uwarunkowań i kierunków rozwoju gminy Mietków
30. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Siechnice
31. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Sobótka
32. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Żórawina

Spis aktów prawnych powiązanych z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Wrocławskiego

1. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny
(Dz. U. z 1964 r. nr 16 poz. 93 ze zm.)
2. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
(tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 1173)
3. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(tj. Dz. U. z 2007 r. nr 19, poz. 115 ze zm.)
4. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
(tj. Dz. U. z 2001 r. nr 142, poz. 1591 ze zm.)
5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
(tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 1138)
6. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane
7. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej
(tj. Dz. U. z 2011 r. nr 45 poz. 236)
8. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
(tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.)
9. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym
(tj. Dz. U. z 2001 r. nr 142, poz. 1592 ze zm.)
10. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa
(tj. Dz. U. z 2001 r. nr 142, poz. 1590 ze zm.)
11. Ustawa z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych
(Dz. U. z 2000 r. nr 94 poz. 1037)
12. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
(tj. Dz. U. z 2008 r. nr 25 poz. 150 ze zm.)
13. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(tj. Dz. U. z 2012 poz. 1265)
14. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym
(Dz. U. z 2003 r. nr 80 poz. 717 ze zm.)
15. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tj. Dz. U. z 2007 r. nr 16 poz. 94 ze zm.)
16. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych
(tj. Dz. U. z 2010 r. nr 113 poz. 759 ze zm.)
17. Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju
(tj. Dz. U. z 2009 r. nr 84 poz. 712 ze zm.)
18. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
(Dz. U. z 2008 r. nr 199 poz. 1227 ze zm.)

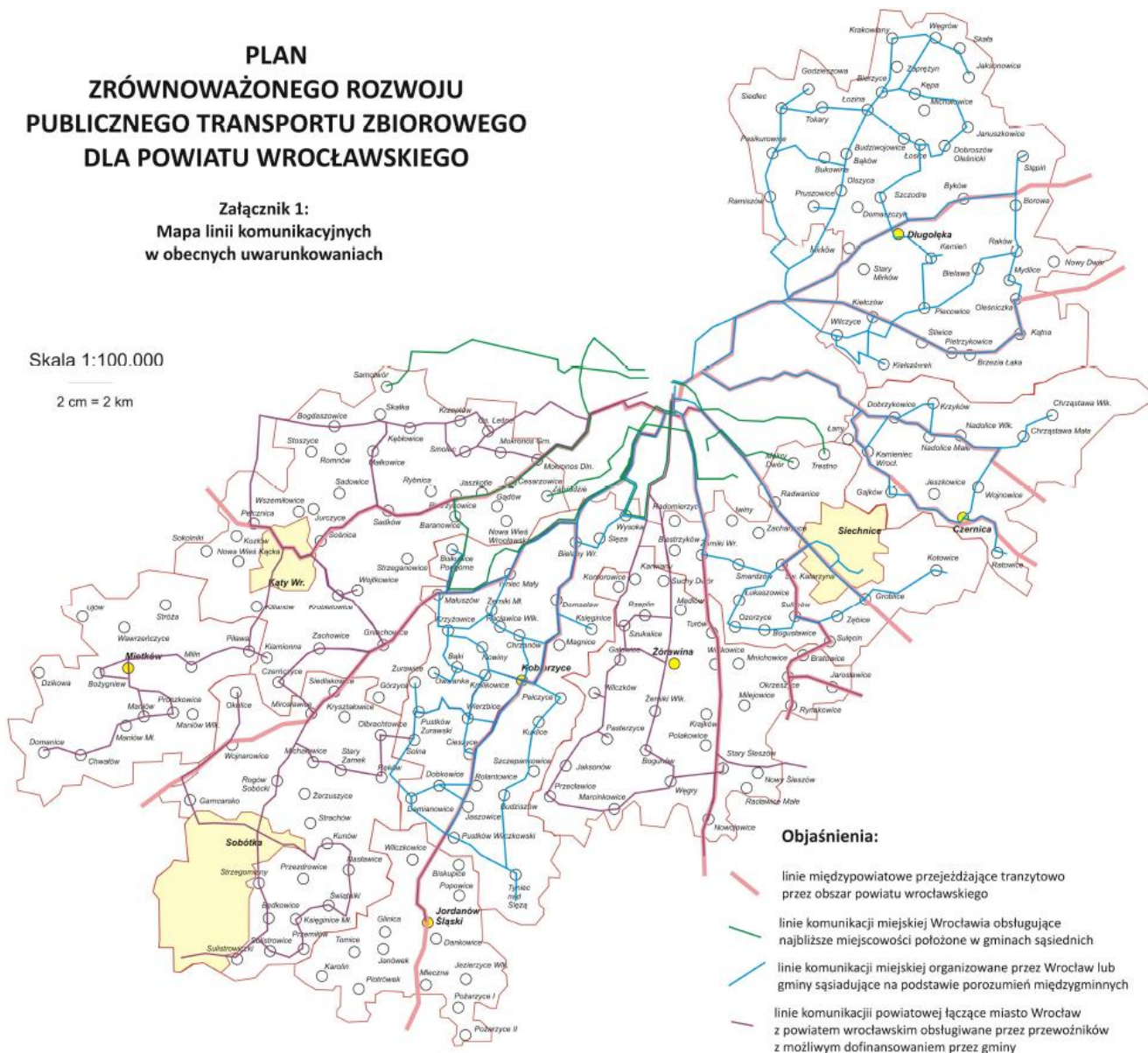
19. Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2008 r. nr 19, poz. 100 ze zm.)
20. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. nr 19 poz. 101 ze zm.)
21. Ustawa z dnia 29 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2009 r. nr 157, poz. 1240 ze zm.)
22. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13)
23. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. nr 120 poz. 826 ze zm.)
24. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 nr 117 poz. 684)
25. Rozporządzenie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r. poz. 451)
26. Rozporządzenie ministra finansów z 29 listopada 2012 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji przy zastosowania kas rejestrujących (Dz. U. z 2012 r. poz. 1382)
27. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – wersja skonsolidowana (Dz. Urz. C 115/47, 9.5.2008)
28. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. L 315, 03/12/2007 P. 0001 – 0013)
29. Biała Księga Obszarów Metropolitalnych, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji
30. Dokument roboczy służb Komisji w sprawie stosowania unijnych przepisów dotyczących zamówień publicznych do stosunków między instytucjami zamawiającymi („współpraca publiczno-publiczna”) SEC(2011) 1169 wersja ostateczna z dnia 4.10.2011 r.
31. Projekt: Programowanie perspektywy finansowej na lata 2014-2020: Zasady uwzględniania wymiaru miejskiego polityki spójności UE, w tym realizacja Zintegrowanych inwestycji Terytorialnych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU WROCŁAWSKIEGO

**Załącznik 1:
Mapa linii komunikacyjnych
w obecnych uwarunkowaniach**

Skala 1:100.000

2 cm = 2 km



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

**Załącznik 2:
Mapa sieci komunikacyjnej**

Skala 1:100.000

2 cm = 2 km

