DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Wrocław, dnia 2 grudnia 2024 r.

Poz. 5952

Podpisany przez:
Agnieszka Augustynowicz
Data: 02.12.2024 12:06:22

UCHWAŁA NR VII/60/2024
RADY POWIATU OLEŚNICKIEGO

z dnia 25 listopada 2024 r.

w sprawie aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu oleśnickiego

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 6 i art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 107), art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a i ust. 3, art. 11 ust. 2, art. 12 ust. 1 i 2 i art. 13 ust. 2 w związku z art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778) Rada Powiatu Oleśnickiego uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu oleśnickiego, stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Oleśnickiego.

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

Przewodniczący Rady Powiatu Oleśnickiego:
Jan Broń

Załącznik do uchwały nr VII/60/2024 Rady Powiatu Oleśnickiego z dnia 25 listopada 2024 r.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU OLEŚNICKIEGO

Oleśnica, listopad 2024

Powiat Oleśnicki
ul. Słowackiego 10
46-400 Oleśnica

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu oleśnickiego przez specjalistów ds. transportu zbiorowego z firmy Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory z Wrocławia.

Kompleksowe Usługi Doradcze
Maciej Gabory
ul. Świebodzka 2B
50-046 Wrocław
www.kud-doradztwo.pl

Spis treści

Spis treści 2
1 Definicje i użyte skróty 5
2 Wstęp 7
2.1 Cel planu transportowego 7
2.2 Metodologia tworzenia planu 7
2.2.1 Zakres planu transportowego 8
2.2.2 Podstawy prawne oraz źródła danych 9
3 Udział społeczeństwa w opracowywaniu planu 11
4 Charakterystyka powiatu oleśnickiego 12
4.1 Czynniki demograficzne 15
4.1.1 Liczba ludności 15
4.1.2 Gęstość zaludnienia 17
4.1.3 Struktura funkcjonalna 19
4.2 Czynniki gospodarcze 21
4.3 Prognoza liczby ludności 22
4.4 Układ drogowy i kolejowy 23
4.4.1 Układ drogowy 23
4.4.2 Układ linii kolejowych 24
5 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych 25
5.1 Generatory ruchu mające wpływ na kształtowanie przewozów powiatowych 25
5.1.1 Urzędy 25
5.1.2 Jednostki oświatowe 25
5.1.3 Szpitale 26
5.1.4 Zakłady pracy 27
5.2 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oleśnickiego w zależności od dnia tygodnia oraz pory dnia 28
5.3 Podsumowanie 29
6 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej 30
6.1 Charakterystyka istniejącej sieci 30
6.1.1 Kolej 35
6.2 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej 35

7 Finansowanie usług przewozowych 38
7.1 Źródła i formy finansowania 38
7.2 Finasowanie publicznego transportu zbiorowego w powiacie oleśnickim 38
8 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu 40
8.1 Metryka respondentów 40
8.1.1 Podział respondentów ze względu na płeć 40
8.1.2 Wiek respondentów 41
8.1.3 Posiadane wykształcenie 41
8.1.4 Aktywność zawodowa 42
8.1.5 Gmina zamieszkania 42
8.2 Wyniki badań 43
8.3 Podsumowanie 51
9 Organizacja rynku przewozów 52
9.1 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego 52
9.2 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat oleśnicki 53
10 Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej 54
10.1 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym 55
10.2 Pożądany standard infrastruktury przystankowej 56
10.2.1 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych 56
11 Organizacja systemu informacji dla pasażerów 58
11.1 Planowany system informacji pasażerskiej 58
12 Kierunki rozwoju transportu publicznego 61
12.1 Infrastruktura drogowa i węzły przesiadkowe 61
12.2 Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami 62
12.3 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej 62
13 Monitoring i ewaluacja Planu 63
14 Część graficzna - sieci komunikacyjnej gminnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat oleśnicki 64
15 Spis wykresów i tabel 65
15.1 Spis wykresów 65
15.2 Spis tabel 65

1 Definicje i użyte skróty

Autobus niskowejściowy – autobus częściowo niskopodłogowy, gdzie najczęściej przednia część autobusu (I i II wejście) jest niskopodłogowa, tj. bez stopni wejściowych, a kolejne wejścia posiadają stopnie.

Autobus zeroemisyjny – zgodnie z art. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.), wykorzystujący do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673).

B&R – parking Bike&Ride (z ang. zostaw rower i jedź). Są to wyznaczone miejsca, do parkowania rowerów w celu ułatwienia przesiadki na inny rodzaj transportu.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

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

Komunikacja miejska – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Miasto / Miasto Oleśnica / Oleśnica – Gmina Miasta Oleśnica

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

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

Plan / Plan transportowy – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu oleśnickiego.

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

Przewoźnik – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Przystanek komunikacyjny – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu,

a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 Wstęp

Zgodnie z zapisami prawa organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatowo-gminny, związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu.
Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 ze zm.) (dalej także jako Ustawa) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarzadzanie publicznym transportem zbiorowym.

2.1 Cel planu transportowego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu oleśnickiego (dalej także jako plan lub plan transportowy) jest zaplanowanie usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze powiatu oleśnickiego, uwzględniających oczekiwania społeczne mieszkańców z obszaru objętego planem.
Plan uwzględnia obowiązujące plany i dokumenty strategiczne wyższego szczebla w tym między innymi strategię zrównoważonego rozwoju transportu, która wskazuje istotne znaczenie mobilności w rozwoju społeczno-gospodarczym oraz dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

Osiągniecie celu głównego wymaga realizacji także celów uzupełniających takich jak:

1. Zapewnienie transportu zbiorowego umożliwiającego dojazd do siedziby powiatu, tj. miasta Oleśnica, z obszaru każdej gminy wchodzącej skład powiatu oleśnickiego.
2. Ścisła współpraca z gminami, integracja transportu publicznego, obejmująca powiatowe, gminne przewozy pasażerskie i transport regionalny autobusowy i kolejowy – koordynacja rozkładów jazdy oraz budowa węzłów przesiadkowych.
3. Realizacja zasad dostępności do usług transportu publicznego, w tym w szczególności dla osób z niepełnosprawnościami, wymaganych i określonych w dyrektywach Unii Europejskiej i przepisach krajowych.
4. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne poprzez realizację usług transportu publicznego w powiatowych przewozach autobusowych pojazdami spełniającymi coraz wyższe normy emisji spalin.

2.2 Metodologia tworzenia planu

Powiat oleśnicki jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich.

Plan transportowy został opracowany zgodnie z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 ze zm.) oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

2.2.1 Zakres planu transportowego

Plan obejmuje obszar powiatu oleśnickiego i określa między innymi:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

2.2.2 Podstawy prawne oraz źródła danych

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- dokumenty krajowe:

  - 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. U. UE. L. 07.315.1 z dnia 3.12.2007 r.), zmienione Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. (Dz. Urz. UE, l. 354/22 z dnia 23.12.2016 r.);
  - Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI)) – (Dz. U. UE. C. 2010.184E.50);
  - Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 ze zm.);
  - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);
  - Ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 ze zm.);
  - Ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. 2023 r. poz. 875 ze zm.);
  - Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 8 ze zm.);
  - „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym” (Dz. U. 2020 poz. 2328);

- dokumenty wojewódzkie:
  - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego” (Uchwała nr XIX/482/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 czerwca 2020 r.);
  - „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego” (Uchwała nr LV/2107/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października 2014 r.);
  - „Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030” (Uchwała nr L/1790/18 z dnia 20 września 2018 r.).

W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji:

- dane eksploatacyjne i ekonomiczne będące w dyspozycji organizatora i operatora;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego (dalej także jako GUS) charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną;
- dane z urzędu pracy, ośrodków pomocy społecznej, policji i innych instytucji;
- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- ogólnodostępne strony internetowe.

3 Udział społeczeństwa w opracowywaniu planu

Konsultacje społeczne projektu planu przeprowadzone zostały zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 ze zm.), na podstawie których wydane zostało Obwieszczenie Starosty Oleśnickiego w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami powiatu oleśnickiego na temat projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu oleśnickiego".

Do udziału w konsultacjach byli uprawnieni wszyscy mieszkańcy obszaru objętego planem, jednostki organizacyjne i inne podmioty. Konsultacje odbyły się w okresie od 22 października do 12 listopada 2024 .

Informacja o przygotowanym projekcie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu oleśnickiego" oraz o szczegółach konsultacji społecznych, podana została do publicznej wiadomości odpowiednio w:

- Biuletynie Informacji Publicznej Starostwa Powiatowego w Oleśnicy;
- siedzibie Starostwie Powiatowym w Oleśnicy przy ulicy Słowackiego 10.

Konsultacje umożliwiły wyrażenie opinii w przedmiocie projektu dokumentu – odpowiednio w formie:

- elektronicznej – poprzez wypełnienie i przesłanie drogą elektroniczną na adres e-mail: transport@powiat-olesnicki.pl – formularza dostępnego na stronie internetowej Starostwa Powiatowego w Oleśnicy;
- pisemnej – pocztą tradycyjną na adres: Starostwo Powiatowe w Oleśnicy, Wydział Komunikacji i Inżynierii Dróg, ul. Słowackiego 10, 56-400 Oleśnica;
- pisemnej – poprzez pozostawienie wypełnionego formularza bezpośrednio w Starostwie Powiatowym w Oleśnicy przy ulicy Słowackiego 10, w godz. od 7.30 do 15.30, w dni pracujące w Biurze Podawczym.

W trakcie przeprowadzonych konsultacji projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu oleśnickiego" wpłynęła jedna uwaga, która została uwzględniona w dokumencie.

Charakterystyka powiatu oleśnickiego

Powiat oleśnicki ulokowany jest na północno-wschodnich krańcach województwa dolnośląskiego. Rozciąga się z zachodu na wschód pomiędzy Wrocławiem a Sycowem oraz z północy na południe pomiędzy Międzyborzem a Bierutowem. Utworzony został w 1998 roku w ramach reformy administracyjnej, a jego siedzibą jest miasto Oleśnica. W skład powiatu wchodzi 8 gmin: jedna gmina miejska Oleśnica, cztery gminy miejsko-wiejskie: Bierutów, Międzybórz, Syców, Twardogóra oraz trzy gminy wiejskie: Dobroszyce, Dziadowa Kłoda oraz Oleśnica.

Oleśnica – miasto jest stolicą powiatu. Graniczy wyłącznie z gminą wiejską Oleśnica. To położone na lewym brzegu rzeki Oleśnicy miasto zajmuje powierzchnie 21 km^2. Udział gminy w strukturze powierzchniowej powiatu stanowi zaledwie 2%.

Liczba ludności Oleśnicy od kilku lat utrzymuje się na stosunkowo podobnym poziomie, średnio około 35 tys. Według stanu na koniec grudnia 2023 r. miasto zamieszkuje 35 132 osoby[1] co daje Oleśnicy pozycję lidera w tej kategorii, w porównaniu z pozostałymi gminami powiatu oleśnickiego.

Bierutów – gmina miejsko – wiejska położona jest w południowej części powiatu. Graniczy z gminą wiejską Oleśnica od północy i zachodu oraz z gminą wiejską Dziadowa Kłoda od wschodu. Od strony wschodniej gmina graniczy z powiatem namysłowskim województwa opolskiego, a od południa z powiatem oławskim. Składa się z 16 sołectw.

Powierzchnia gminy wynosi ponad 147 km^2, co stanowi 14% powierzchni powiatu. Liczba ludności w gminie na koniec 2023 r. wyniosła 9 295 osób[1].

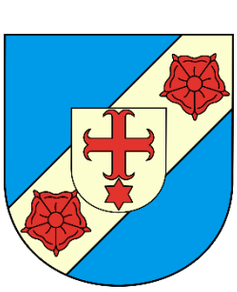
[1] Źródło: GUS. Według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r.

Międzybórz – **gmina miejsko-wiejska** leży w północnej części powiatu. Graniczy od południa z gminą Syców i od zachodu z gminą Twardogóra. Od strony wschodniej gmina graniczy z powiatem ostrzeszowskim województwa wielkopolskiego, a od północy z powiatem ostrowskim województwa wielkopolskiego. Północna granica miasta jest jednocześnie granicą z województwem wielkopolskim. Składa się z 13 sołectw. Powierzchnia gminy wynosi 88 km^2 i jest najmniejszą powierzchniowo gminą powiatu oleśnickiego. Liczba ludności w gminie na koniec 2023 r. wyniosła 5 014 osób[1] i ma charakter dość stabilny.

Syców – **gmina miejsko-wiejska** położona jest we wschodniej części powiatu. Graniczy od południa z gminą Dziadowa Kłoda, od północy z gminą Międzybórz oraz od wschodu z gminami Oleśnica i Twardogóra. Od strony wschodniej gmina graniczy z powiatem kępińskim województwa wielkopolskiego oraz z powiatem ostrowskim województwa wielkopolskiego. Ogółem miasto i gmina zajmują powierzchnię 145 km^2, co stanowi 13,8 % powierzchni powiatu. Liczba ludności kształtuje się w granicach 16 502 mieszkańców[1], z tego 9 940 osoby żyją w mieście, a pozostała część ludności zamieszkuje 12 wsi sołeckich.

Twardogóra – **gmina miejsko-wiejska** położona jest w północnej części powiatu. Graniczy od południowego zachodu z gminą Dobroszyce, od południa z gminą Oleśnica i od wschodu z gminą Międzybórz. Od strony północnej gmina graniczy z powiatem ostrowskim województwa wielkopolskiego oraz powiatem milickim województwa dolnośląskiego. Gminę o powierzchni 168 km^2 tworzy miasto Twardogóra oraz 18 sołectw. Liczba ludności kształtuje się w granicach 12 521 mieszkańców[1], a niemalże połowa z nich, 6 180 osoby[1], mieszka w mieście.

Dobroszyce – gmina wiejska od południa graniczy z gminą wiejską Oleśnica, a od północnego wschodu z gminą Twardogóra. Od strony zachodniej gmina graniczy z powiatem trzebnickim województwa dolnośląskiego, a od północy z powiatem milickim województwa dolnośląskiego. Powierzchnia gminy to 132 km^2, co stanowi ok. 12,6% powierzchni powiatu oleśnickiego. Gminę zamieszkuje 7 265[1] mieszkańców i tworzy ją 15 sołectw.



Dziadowa Kłoda – gmina wiejska położona jest we wschodniej części powiatu oleśnickiego, od północy graniczy z gminą Syców a od zachodu z gminami Oleśnica i Bierutów. Od strony wschodniej gmina graniczy z powiatem kępińskim województwa wielkopolskiego. Gmina Dziadowa Kłoda ma obszar 105 km^2, co stanowi ok. 10% powierzchni powiatu oleśnickiego.

Według danych z GUS-u zamieszkuje ją 4 580[1] mieszkańców i jest to jednocześnie najniższy wskaźnik ludności w powiecie oleśnickim. W skład gminy wchodzi 9 sołectw.

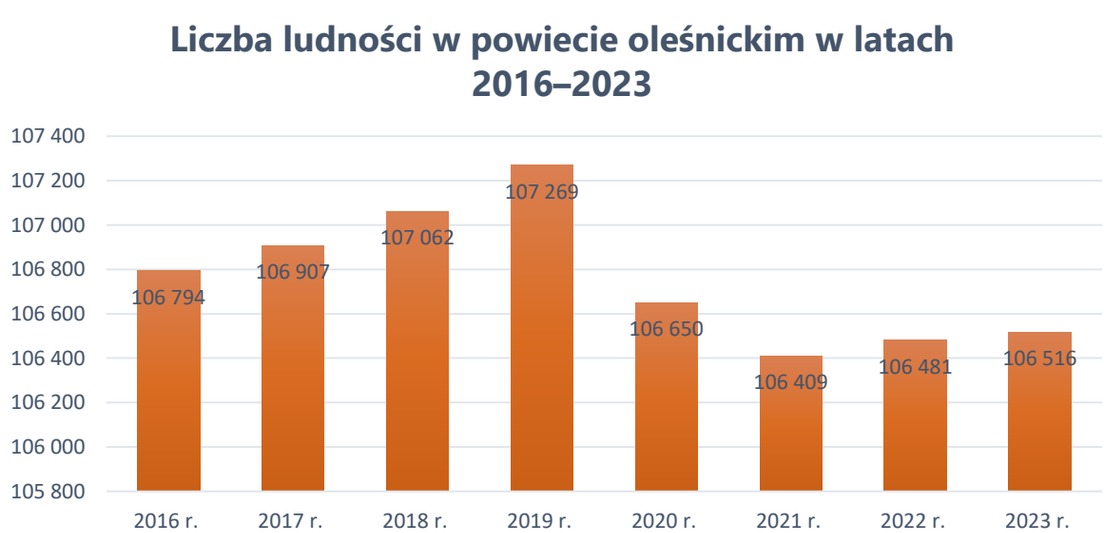
Oleśnica – gmina wiejska położona jest w centralnej i zachodniej części powiatu. Graniczy od północy z gminą Twardogóra, od wschodu z gminami Syców i Dziadowa Kłoda, od południa z gminą Bierutów oraz od zachodu z gminą Dobroszyce oraz graniczy z gminą miejską Oleśnica okalając ją z każdej ze stron. Od strony zachodniej gmina graniczy z powiatem wrocławskim województwa dolnośląskiego. Jest największą gminą powiatu oleśnickiego, stanowiąc ponad 23% jego powierzchni (ok. 243 km^2) i trzecią pod względem liczby ludności. Według danych z 2023 r. gminę zamieszkiwało 16 208[1] osób i na przestrzeni ostatnich lat obserwujemy trend rosnący. W gminie funkcjonuje 29 sołectw.

3.1 Czynniki demograficzne

3.1.1 Liczba ludności

Zmiany w liczbie i strukturze ludności mają kluczowy wpływ na rozwój transportu zbiorowego. Poniżej na wykresie pokazano zmiany liczby ludności w poszczególnych latach w powiecie oleśnickim.

Wykres 1. Zmiany liczby ludności w powiecie oleśnickim w latach 2016–2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Analizując zmiany ludności w latach 2016–2023, zauważa się systematyczny wzrost liczby ludności począwszy od 2016 r., kiedy w powiecie oleśnickim zamieszkiwało 106 794 osób, aż do roku 2019 r., kiedy wskaźnik ten osiągnął maksymalną wartość 107 269 mieszkańców. W kolejnych latach, 2020 i 2021 (pandemia COVID), odnotowano spadek ludności kolejno o 619 osób i 241 osób względem roku poprzedniego. Natomiast w 2023 r. ponownie nastąpił wzrost liczby ludności do 106 515 osób, co w porównaniu do roku poprzedniego zwiększyło liczbę mieszkańców o 35 osób.

W porównaniu z innymi powiatami województwa dolnośląskiego powiat oleśnicki w 2023 r. ulokował się na 4 pozycji pod względem liczby ludności za takimi powiatowi jak: wrocławski (187 153 osoby) , świdnicki (150 410) i kłodzki (146 952)[2].

Na zmiany liczby ludności w powiecie oleśnickim wpływają zmiany liczby ludności w poszczególnych gminach.

[2] Źródło: GUS, na dzień 31 grudnia 2023 r.

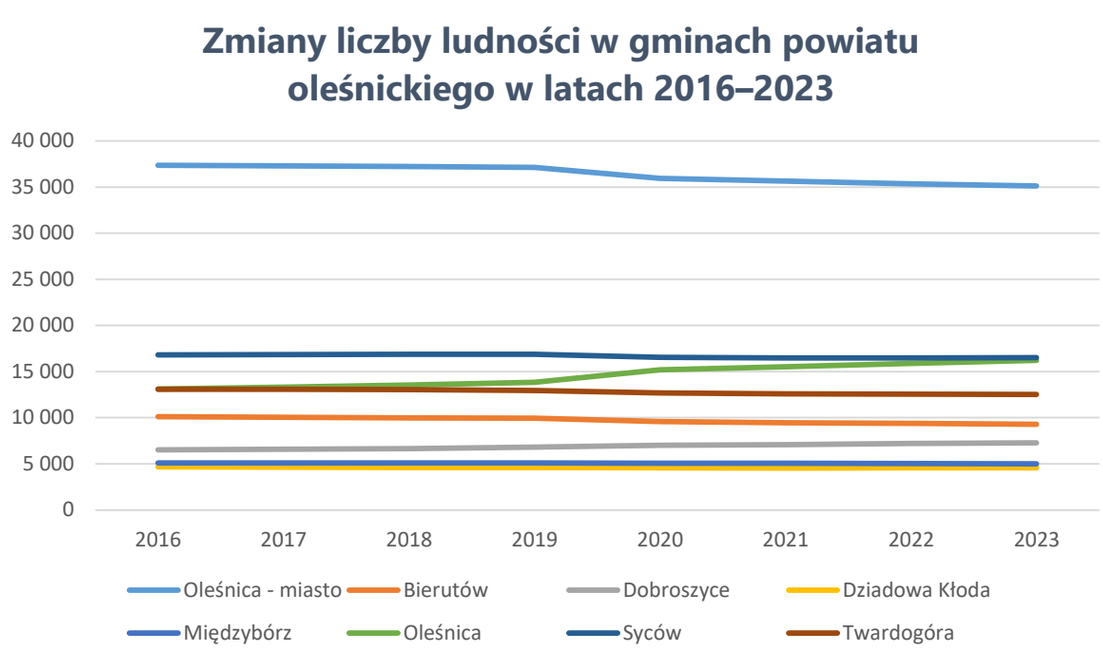
Poniższa tabela prezentuje liczbę ludności w poszczególnych gminach wchodzących w skład powiatu oleśnickiego w latach 2016–2023.

Tabela 1. Zmiany liczby ludności w poszczególnych gminach powiatu oleśnickiego w latach 2016–2023

Gmina	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Oleśnica – miasto	37 366	37 300	37 242	37 142	35 931	35 640	35 346	35 132
Bierutów	10 125	10 058	9 988	9 960	9 599	9 465	9 384	9 295
Dobroszyce	6 504	6 595	6 667	6 801	7 021	7 089	7 225	7 265
Dziadowa Kłoda	4 668	4 644	4 597	4 598	4 590	4 555	4 563	4 579
Międzybórz	5 118	5 096	5 095	5 092	5 078	5 061	5 030	5 014
Oleśnica	13 132	13 299	13 535	13 854	15 202	15 513	15 896	16 208
Syców	16 797	16 834	16 878	16 874	16 540	16 490	16 485	16 502
Twardogóra	13 084	13 081	13 060	12 948	12 689	12 596	12 552	12 521

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wykres 2. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu oleśnickiego w latach 2016–2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W latach 2016–2023 liczba mieszkańców w mieście Oleśnica systematycznie malała, spadając z 37 366 do 35 132. Trend ten wskazuje na znaczący ubytek ludności, co może być wynikiem migracji lub naturalnego spadku. W gminie Bierutów również zaobserwowano spadek liczby ludności z 10 125 w 2016 roku do 9 295 w 2023 roku. Ubytek ten jest znaczący. W przeciwieństwie do poprzednich gmin Dobroszyce odnotowały wzrost liczby ludności z 6 504 w 2016 roku do 7 265 w 2023 roku. To pozytywny trend, sugerujący poprawę warunków życia i przyciąganie nowych mieszkańców. Liczba mieszkańców w Dziadowej Kłodzie była stosunkowo stabilna, z niewielkimi odchyleniami, kończąc na 4 579 w 2023 roku. Nieznaczne zmiany mogą świadczyć o utrzymaniu liczby ludności na stałym

poziomie. W Międzyborzu również zauważono mały spadek liczby ludności, z 5 118 w 2016 roku do 5 014 w 2023 roku. Ubytek ten jest niewielki, ale wskazuje na ogólny trend spadkowy. Gmina Syców pozostaje stosunkowo stabilna, z niewielkimi wahaniami w liczbie mieszkańców, która w 2023 roku wynosi 16 502. Wartość ta jest nieco niższa niż w latach poprzednich, ale różnice są minimalne. Gmina Twardogóra wykazuje wyraźny spadek liczby ludności – z 13 084 w 2016 roku do 12 521 w 2023 roku.

Jedyną gminą, gdzie widoczny jest znaczący przyrost liczby ludności, jest gmina Oleśnica, w której w latach 2016–2023 przybyło 3 076 mieszkańców.

Z analizy badań wynika, że większość gmin doświadcza spadku liczby ludności, z wyjątkiem Oleśnicy i Dobroszyc, które odnotowały wzrost.

3.1.2 Gęstość zaludnienia

Oprócz zmian w liczbie ludności istotny wpływ na planowanie transportu ma gęstość zaludnienia. W obszarach o wysokiej gęstości zaludnienia istnieje większe zapotrzebowanie na transport publiczny, co prowadzi do konieczności częstszych kursów i większej liczby linii. W gęsto zaludnionych rejonach można łatwiej zaplanować trasy, które obsługują dużą liczbę pasażerów, co z kolei przekłada się na większą efektywność transportu publicznego. Wiedza o tym, ile osób zamieszkuje dany obszar o określonej powierzchni, daje możliwości prowadzenia zrównoważonego rozwoju. Dobrze zaplanowany transport publiczny w gęsto zaludnionych obszarach może zmniejszać korzystanie z samochodów prywatnych, co następnie przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i poprawy jakości życia. Dane o gęstości zaludnienia powinny być brane pod uwagę przy decyzjach dotyczących lokalizacji przystanków, dworców i infrastruktury transportowej.

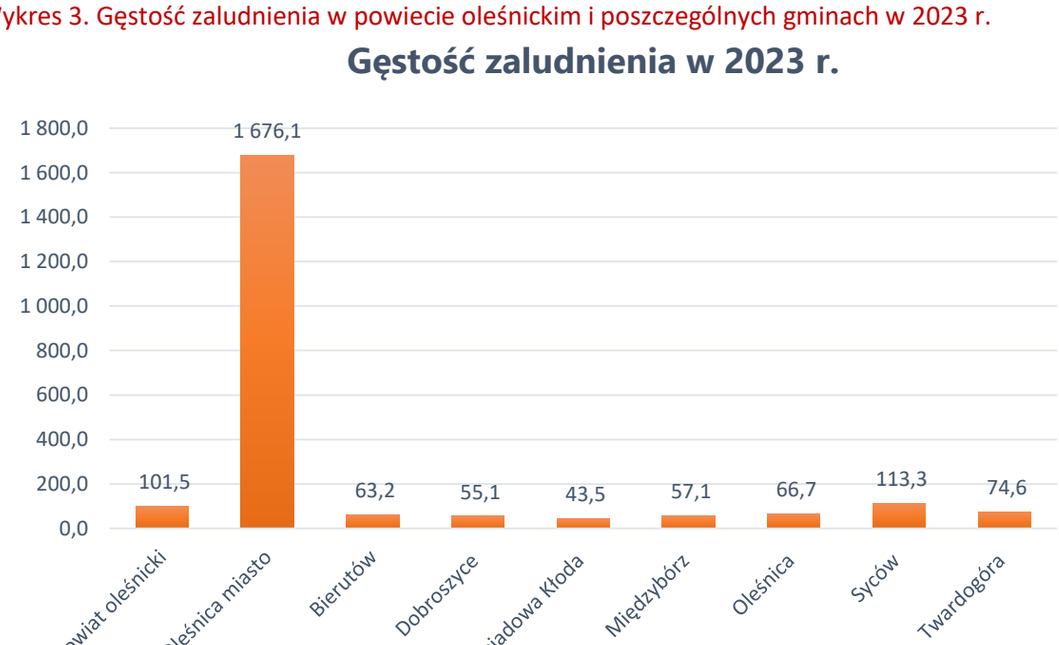
Poniższa tabela oraz wykres przedstawiają gęstość zaludnienia (ludność na 1 km^2) w powiecie oleśnickim oraz w poszczególnych gminach.

Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie oleśnickim oraz poszczególnych gminach w latach 2021–2023

Jednostka terytorialna	2021	2022	2023
Powiat oleśnicki	101,4	101,5	101,5
Oleśnica – miasto	1700,4	1686,4	1676,1
Bierutów	64,4	63,9	63,2
Dobroszyce	53,7	54,8	55,1
Dziadowa Kłoda	43,1	43,3	43,5
Międzybórz	57,7	57,3	57,1
Oleśnica	63,9	65,4	66,7
Syców	113,6	113,2	113,3
Twardogóra	75	74,8	74,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wykres 3. Gęstość zaludnienia w powiecie oleśnickim i poszczególnych gminach w 2023 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Powiat oleśnicki to obszar o dużych różnicach w gęstości zaludnienia. Miasto Oleśnica jest zdecydowanie najgęściej zaludnionym obszarem w powiecie. Wysoka gęstość zaludnienia wskazuje na silnie zurbanizowany charakter miasta. Duża dostępność miejsc pracy, edukacji i usług sprawia, że Oleśnica przyciąga mieszkańców. Wysoka gęstość zaludnienia może prowadzić jednak do problemów związanych z infrastrukturą miejską, takich jak zatory drogowe czy niedobór miejsc parkingowych.

3.1.3 Struktura funkcjonalna

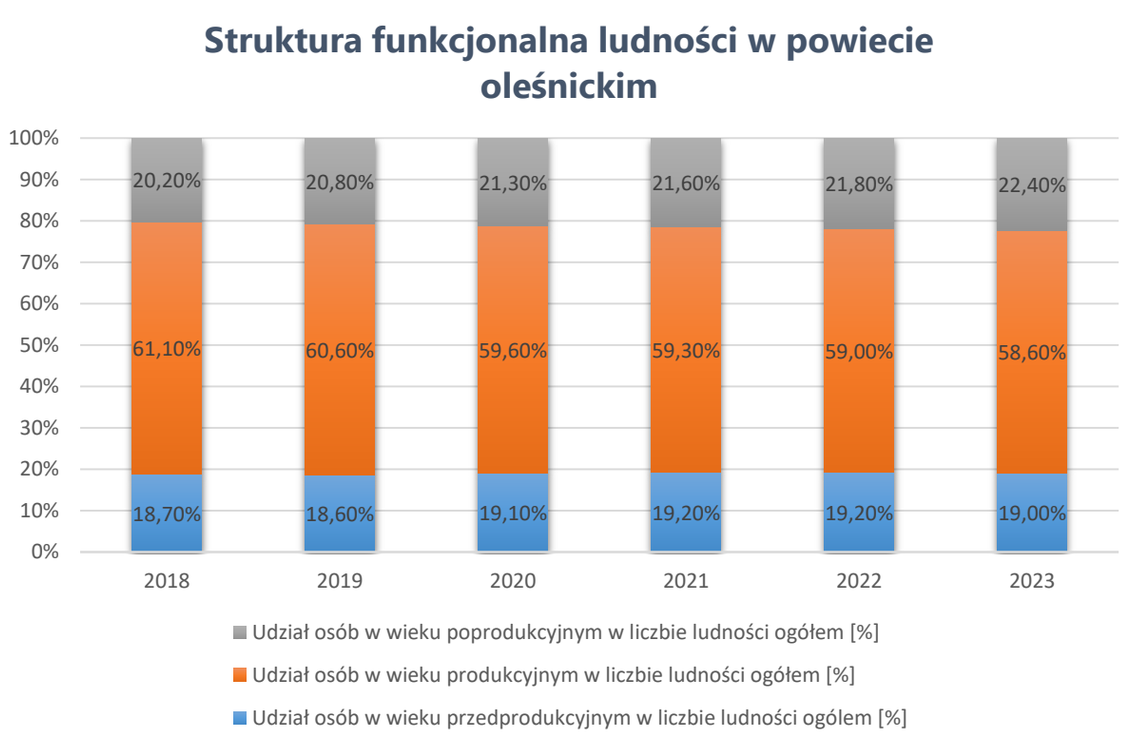
Poziom aktywności zawodowej mieszkańców również odgrywa kluczową rolę w kształtowaniu zapotrzebowania na transport, ponieważ bezpośrednio wpływa na intensywność przemieszczania się osób w celach zawodowych. Wysoki poziom aktywności zawodowej generuje większe potrzeby transportowe, zwłaszcza w godzinach szczytu. Dodatkowo, aktywność zawodowa jest czynnikiem, który wpływa na planowanie rozwoju stref parkingowych, rowerowych, czy infrastruktury pieszej. Osoby aktywne zawodowo często korzystają z różnych środków transportu, w zależności od odległości i dostępności.

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

- w wieku przedprodukcyjnym – przedział wiekowy 0–17 lat,
- w wieku produkcyjnym – przedziały wiekowe 18–59 lat (kobiety) oraz 18–64 lat (mężczyźni),
- w wieku poprodukcyjnym – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

W tabeli poniżej przedstawiono udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie oleśnickim.

Wykres 4. Struktura funkcjonalna ludności w powiecie oleśnickim w latach 2018–2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Analizując strukturę funkcjonalną ludności powiatu oleśnickiego w latach 2018–2023, należy zwrócić uwagę kilka kluczowych czynników, które mają bezpośredni wpływ na planowanie i rozwój systemu komunikacji zbiorowej.

W pierwszej kolejności należy wskazać na malejący udział ludności w wieku produkcyjnym. Udział osób w wieku produkcyjnym (czyli tych, którzy najczęściej korzystają z transportu publicznego w codziennych dojazdach do pracy) systematycznie spada – z 61,1% w 2018 roku do 58,6% w 2023

roku. Ten trend może prowadzić do zmniejszenia liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego, zwłaszcza w godzinach szczytu (porannych i popołudniowych), co oznacza mniejsze zapotrzebowanie na usługi przewozowe w tych godzinach. Niemniej jednak, wciąż to właśnie ta grupa wiekowa, mimo malejącej liczby, stanowi największy odsetek populacji.

Następnie należy zwrócić uwagę na rosnący udział osób w wieku poprodukcyjnym. Liczba tych osób wzrasta z 20,2% w 2018 roku do 22,4% w 2023 roku. Wzrastająca liczba osób starszych stanowi istotne wyzwanie dla organizacji transportu publicznego. Osoby starsze, często mniej mobilne, mogą wymagać bardziej dostępnych i dostosowanych form transportu, takich jak autobusy niskopodłogowe/niskowejściowe, przystanki z łatwiejszym dostępem oraz częstsze kursy w godzinach, które są dla nich wygodniejsze (poza szczytem). Ponadto osoby starsze często korzystają z transportu publicznego w innych celach niż zawodowe, takich jak dojazdy do lekarza, urzędów, centrów handlowych czy miejsc rekreacji.

Liczbę osób w wieku przedprodukcyjnym można uznać za stabilną. Oscyluje w granicach 18,6%–19,2%, co sugeruje, że liczba dzieci i młodzieży korzystających z transportu publicznego (głównie w celach edukacyjnych) pozostaje stabilna. Organizacja transportu publicznego obecnie uwzględnia w szczególności potrzeby tej grupy, w zakresie dowozu uczniów do szkół. Istotne jest, aby poranny i popołudniowy rozkład jazdy był dostosowany do godzin rozpoczęcia i zakończenia zajęć lekcyjnych w szkołach na terenie powiatu.

Z uwagi na rosnącą liczbę osób starszych i stabilną liczbę osób w wieku przedprodukcyjnym organizacja transportu publicznego powinna zapewniać równowagę między połączeniami dla młodzieży (dojazdy do szkół) a seniorami (dojazdy w innych celach).

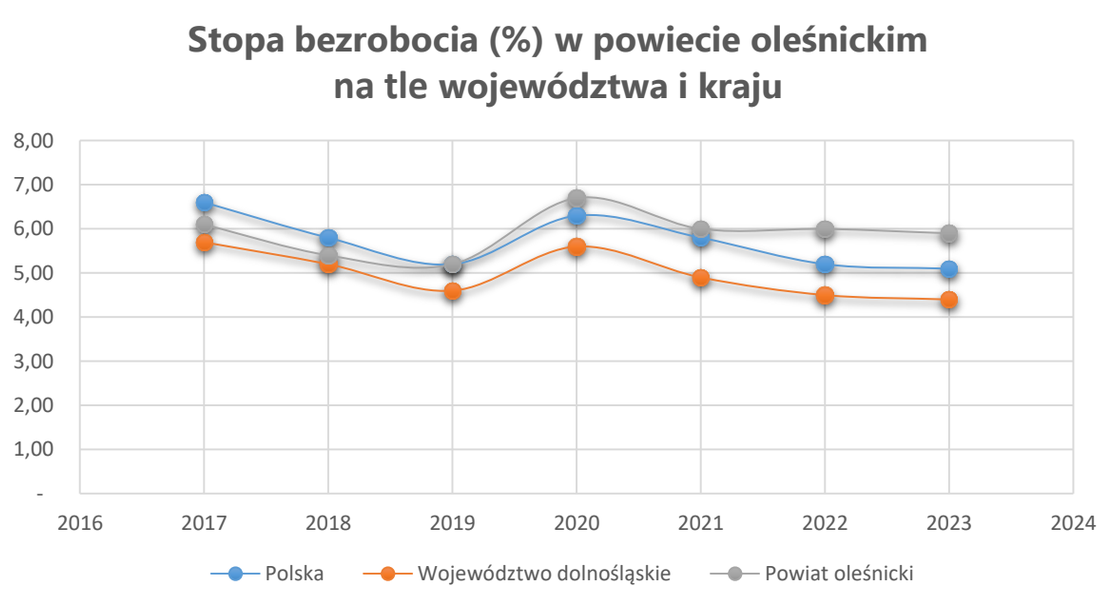
Miasto Oleśnica pełni funkcję centrum powiatu, do którego mieszkańcy okolicznych gmin dojeżdżają zarówno do pracy, jak i w celach edukacyjnych czy zdrowotnych.

Istotne jest także zapewnienie dobrych połączeń między Oleśnicą a aglomeracją wrocławską, gdzie również wiele osób dojeżdża do pracy.

3.2 Czynniki gospodarcze

Stopa bezrobocia jest wskaźnikiem odzwierciedlającym sytuację ekonomiczną mieszkańców danego obszaru. Również znacząco wpływa na sposób organizacji transportu publicznego, determinując potrzeby i zachowania różnych grup społecznych. Wysokie bezrobocie może zmniejszać ruch w godzinach szczytu, ale zwiększać zapotrzebowanie na transport w innych porach dnia, zwłaszcza w celach urzędowych, zdrowotnych lub edukacyjnych. Osoby bezrobotne mogą częściej korzystać z transportu publicznego, co wymaga od organizatorów komunikacji elastycznego planowania rozkładów i tras. Ważne jest także uwzględnienie programów aktywizacyjnych, które mogą wymagać specjalnych połączeń do miejsc oferujących szkolenia. Transport publiczny, dobrze zorganizowany w kontekście bezrobocia, może wspierać mobilność osób poszukujących pracy i zwiększać ich szanse na rynku pracy.

Wykres 5. Stopa bezrobocia w powiecie oleśnickim, województwie dolnośląskim i w Polsce w latach 2017–2023



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

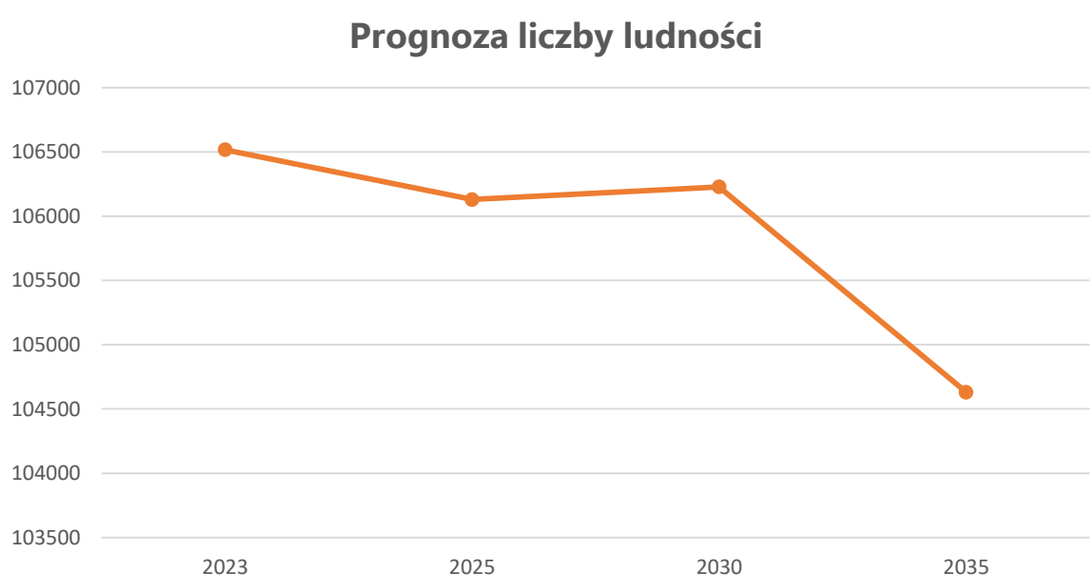
Na podstawie przedstawionego wykresu obrazującego stopę bezrobocia w Polsce, województwie dolnośląskim oraz powiecie oleśnickim można zauważyć kilka kluczowych trendów, które mogą wpływać na organizację transportu publicznego.

Od 2017 roku zauważalny jest ogólny spadek stopy bezrobocia we wszystkich trzech obszarach. Bezrobocie w Polsce, województwie dolnośląskim i powiecie oleśnickim maleje, osiągając najniższy poziom w 2019 roku. Średnia w województwie dolnośląskim jest nieco niższa niż średnia krajowa i powiatu oleśnickiego, co może wskazywać na lepsze warunki na rynku pracy w regionie (np. aglomeracja wrocławska). Powiat oleśnicki ma tendencję do osiągania wyników zbliżonych do średniej krajowej, ale wyższych od wojewódzkiej.

Organizacja transportu publicznego w powiecie oleśnickim powinna uwzględniać potrzeby rynku pracy.

3.3 Prognoza liczby ludności

Żeby prawidłowo planować transport, musimy brać pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wywnioskować zmiany potrzebne w przyszłości w sferze transportu oraz planować jego rozwój.
Poniżej znajduje się wykres z prognozą liczby ludności w powiecie oleśnickim do roku 2035.
Wykres 6. Prognoza liczby ludności w powiecie oleśnickim



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według prognozy GUS liczba mieszkańców powiatu oleśnickiego będzie malała. W porównaniu do roku 2023, w roku 2030 liczba mieszkańców zmniejszy się o 288 osób.

3.4 Układ drogowy i kolejowy

3.4.1 Układ drogowy

Sieć drogową powiatu oleśnickiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Przez obszar objęty planem transportowym przebiegają:

- drogi krajowe:
  - droga ekspresowa S8 łącząca Wrocław z Łodzią, Warszawą i Białymstokiem,
  - droga krajowa nr 25, mająca początek w Oleśnicy i łącząca się z drogą krajową nr 11.

- drogi wojewódzkie:
  - nr 340 Oleśnica – Trzebnica,
  - nr 448 Milicz – Twardogóra – Syców,
  - nr 449 Syców – Ostrzeszów – Błaszki,
  - nr 451 Oleśnica – Bierutów – Namysłów,
  - nr 396 Bierutów – Oława.

Uzupełnieniem dróg krajowych i wojewódzkich są drogi powiatowe i gminne.

Powiat oleśnicki zarządza obecnie 79 drogami powiatowymi o łącznej długości ok. 465 km.

Drogi gminne na terenie powiatu oleśnickiego maj długość ok. 260 km.

Transport zbiorowy organizowany przez powiat oleśnicki odbywa się głównie drogami krajowymi, wojewódzkimi oraz powiatowymi.

3.4.2 Układ linii kolejowych

Sieć kolejowa powiatu opiera się na czterech liniach kolejowych:

- nr 143 Kalety – Wrocław Mikołajów – przebiega w południowej części powiatu. Wzdłuż linii nr 143 prowadzone są przewozy w relacji: Oleśnica – Bierutów – Namysłów – Kluczbork,
- nr 281 Oleśnica – Chojnice – przebiega we wschodniej części powiatu z miasta Oleśnica w kierunku północnym. Wzdłuż linii nr 281 prowadzone są przewozy w relacji: Oleśnica – Milicz – Krotoszyn z możliwą kontynuacją przejazdu od Jarocina.
- nr 355 Grabowno Wielkie – Ostrów Wielkopolski – przebiega z południowowschodnich do północno zachodnich krańców powiatu. Wzdłuż linii nr 355 prowadzone są przewozy w relacji: Oleśnica – Twardogóra – Międzybórz – Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Sieradz – Łódź Kaliska. Wzdłuż tej linii przewozy w relacji Wrocław – Oleśnica – Warszawa Wschodnia prowadzi PKP Intercity S.A.
- nr 181 4 Herby Nowe – Oleśnica – przebiega w centralnej części powiatu, z zachodu na wschód.

Obsługa podróżnych z obszaru powiatu oleśnickiego odbywa się na stacjach kolejowych: Oleśnica; Oleśnica Rataje; Dąbrowa Oleśnicka; Dobroszyce; Grabowno Wielkie; Twardogóra, Bukowina Sycowska, Międzybórz Sycowski; Solniki Wielkie, Bierutów; Poniatowice, Stradomia i Syców.

4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Powiat oleśnicki zamieszkuje ponad 106 tys. mieszkańców i z uwagi na bliskie położenie aglomeracji wrocławskiej liczba mieszkańców w przyszłości będzie utrzymywała się na podobnym poziomie lub nieznacznie rosła (w szczególności w gminach graniczących z Wrocławiem).
Na terenie powiatu funkcjonuje dobrze rozwinięta sieć połączeń kolejowych oraz autobusowych. Przewozy autobusowe wykonywane są zarówno na mocy zezwoleń udzielonych przez Starostę Powiatu, Marszalka Województwa Dolnośląskiego, Marszalka Województwa Wielkopolskiego, jak również wójtów i burmistrzów poszczególnych gmin.
Powiat jest dość dobrze skomunikowany wewnątrz, jak i na zewnątrz, posiadając połączenia komunikacją zbiorową ze wszystkimi sąsiednimi powiatami.

4.1 Generatory ruchu mające wpływ na kształtowanie przewozów powiatowych

Jako generatory ruchu mające faktyczny wpływ na kształtowanie układu linii komunikacyjnych w powiatowej komunikacji zbiorowej na terenie powiatu oleśnickiego należy uznać urzędy, jednostki oświatowe, szpitale oraz duże zakłady pracy.

W tabelach niżej nie wymieniono urzędów gmin, instytucji gminnych, szkół podstawowych oraz lokalnych ośrodków zdrowia, ponieważ są to generatory ruchu lokalnego (gminnego).

4.1.1 Urzędy

Poniżej w tabeli przedstawiono listę instytucji publicznych o znaczeniu powiatowym.

Tabela 3. Wykaz urzędów

l.p.	Nazwa jednostki	Adres	
		Miasto	Ulica
1	Starostwo Powiatowe	Oleśnica	Słowackiego 10
2	Sąd Rejonowy w Oleśnicy	Oleśnica	3 Maja 48/49
3	Prokuratura Rejonowa w Oleśnicy	Oleśnica	Chopina 2
4	Powiatowy Inspektorat Weterynarii	Oleśnica	Krzywoustego 1
5	Komenda Powiatowa Policji	Oleśnica	gen. Józefa Hallera 3
6	Komenda Powiatowa PSP	Oleśnica	Kopernika 4
7	Powiatowy Urząd Pracy	Oleśnica	Wojska Polskiego 13
8	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	Oleśnica	Słowackiego 10
9	Powiatowy Dom Pomocy Rodzinie	Ostrowina	Ostrowina 21
10	Powiatowy Urząd Pracy – Punkt w Bierutowie	Bierutów	Moniuszki 12
11	Powiatowy Urząd Pracy – Filia w Sycowie	Syców	Mickiewicza 7

Źródło: opracowanie własne.

4.1.2 Jednostki oświatowe

Tabela 4. Wykaz jednostek oświatowych

l.p.	Nazwa jednostki	Adres

		Miasto	Ulica
1	I Liceum Ogólnokształcące im. Juliusza Słowackiego w Oleśnicy	Oleśnica	ul. J. Słowackiego 4
2	II Liceum Ogólnokształcące im. Ks. Jana Twardowskiego w Oleśnicy	Oleśnica	ul. Wojska Polskiego 56
3	Liceum Ogólnokształcące im. Tadeusza Kościuszki w Sycowie	Syców	ul. Kościelna 12
4	Zespół Szkół Zawodowych im. Marii Skłodowskiej-Curie w Oleśnicy	Oleśnica	ul. Wojska Polskiego 67/69
5	Zespół Szkół Ponadpodstawowych w Sycowie	Syców	ul. Daszyńskiego 42
6	Zespół Szkół Ponadpodstawowych im. Jarosława Iwaszkiewicza w Twardogórze	Twardogóra	ul. Staszica 3
7	Zespół Szkół Ponadpodstawowych im. Władysława Reymonta w Bierutowie	Bierutów	ul. Plac Kościelny 2
8	Zespół Szkół Ponadpodstawowych im. Orła Białego w Międzyborzu	Międzybórz	ul. Wrocławska 2
9	Zespół Poradni Psychologiczno-Pedagogicznych w Oleśnicy	Oleśnica	ul. Wojska Polskiego 67–69
10	Powiatowe Centrum Kształcenia Zawodowego w Oleśnicy	Oleśnica	ul. Wojska Polskiego 67
11	Powiatowe Centrum Edukacji I Kultury w Oleśnicy	Oleśnica	ul. Wojska Polskiego 56
12	Zespół Placówek Specjalnych w Oleśnicy	Oleśnica	ul. Wojska Polskiego 8

Źródło: opracowanie własne.

4.1.3 Szpitale

Na terenie powiatu funkcjonuje Powiatowy Zespół Szpitali z siedzibą w Oleśnicy, w skład którego wchodzą dwie placówki:

- **Szpital w Oleśnicy**
  ul. Armii Krajowej 1, 56-400 Oleśnica

- **Szpital w Sycowie**
  ul. Oleśnicka 25, 56-500 Syców

4.1.4 Zakłady pracy

Na obszarze powiatu oleśnickiego funkcjonują duże zakłady pracy np. tj.:

- **Fabryka Mebli BODZIO**

  Goszcz, ul. Sycowska 16,

  56-416 Twardogóra

  zatrudnia ponad 2000 osób;
- **Fabryka Wajnert Meble**

  ul. Kolejowa 67,

  56-513 Międzybórz

  zatrudnia ponad 1000 osób;
- **Fabryka Mebli „Gawin" z Królewskiej Woli**

  Bukowina, Sycowska 3

  56-513 Międzybórz

  zatrudnia ponad 400 osób;
- **AIDA Sp. z o.o.**

  ul. Wileńska 15,

  56-400 Oleśnica,

  zatrudnia ponad 300 osób;
- **GKN Driveline Polska Sp. z o.o.**

  ul. Bolesława Krzywoustego 31 G,

  56-400 Oleśnica

  zatrudnia ponad 600 osób;
- **Anis Sp. z o.o.**

  ul. Przemysłowa 3

  56-400 Oleśnica

  zatrudnia ponad 150 osób;
- **Kerry Polska**

  ul. Energetyczna,

  56-400 Oleśnica

  zatrudnia ponad 200 osób.

4.2 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oleśnickiego w zależności od dnia tygodnia oraz pory dnia

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

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części potrzebami związanymi z pracą lub nauką. Miejsca pracy oraz nauki są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.
Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej – niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów, jak również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb, np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych.
Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i w niedziele. Ponadto kursów wykonywanych w soboty jest więcej niż przewidzianych do realizacji w niedziele.
Szacuje się, że liczba podróży obligatoryjnych o charakterze powiatowych wykonywanych w dni wolne od pracy i nauki praktycznie nie występuje.

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach powiatowych zmienia się także w zależności od pory dnia.
Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, jednak przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy – głównych generatorów ruchu w przewozach powiatowych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach – między 8 a 9). Godziny zakończenia nauki szkolnej zawierają się zazwyczaj w przedziale między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.
Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczycie, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych a także podróże obligatoryjne o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczynanie zajęć

lekcyjnych od trzeciej czy czwartej godziny czy praca w obiekcie usługowym czynnym od godziny 10 albo obiekcie gastronomicznym, czynnym nierzadko od godzin południowych).
W okresie wieczornym dostrzegalne jest występowanie mniejszych niż w międzyszczycie potoków pasażerskich.

4.3 Podsumowanie

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oleśnickiego jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej w powiecie (w szczególności szkół ponadpodstawowych) wraz z zapewnieniem dostępu do tych obiektów osobom z niepełnosprawnościami, analizą kierunków przemieszczania się mieszkańców powiatu oraz zmian w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie w zależności od dnia tygodnia czy pory dnia.
Większość obiektów użyteczności publicznej istotnych z punktu widzenia zapewnienia dostępności w ramach przewozów powiatowych jest zlokalizowanych w Oleśnicy, Twardogórze, Sycowie, Bierutowie oraz Międzyborzu.

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

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

5.1 Charakterystyka istniejącej sieci

Zgodnie z ustawą z dnia 16.12.2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym powiatowe przewozy pasażerskie to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie”.

Obecnie powiat oleśnicki jest organizatorem autobusowego transportu zbiorowego na liniach wskazanych w tabeli poniżej:

Tabela 5. Wykaz linii autobusowych, dla których organizatorem jest powiat oleśnicki

Nazwa linii	Przebieg linii	Długość linii
P1	Lipka — Miłowice — Gołębice — Dalborowice Gronowice — Dziadowa Kłoda — Ślizów — Syców	30,5 km
P2	Dziadów Most — Radzowice — Dziadowa Kłoda — Stradomia Dolna — Stradomia Wierzchnia — Syców Wioska — Syców	40,2 km
P3	Syców — Nowy Dwór — Wielowieś —Działosza — Zawada Drołtowice — Ligota Dziesławska — Gola Wielka — Chełstówek — Twardogóra — Chełstówek — Gola Wielka Ligota — Dziesławska — Drołtowice — Radzyna —Biskupice — Komorów Syców	51,4 km
P4	Twardogóra — Goszcz — Nowa Wieś Goszczańska — Drągów — Droździęcin — Łazisko — Domasławice Królewska Wola — Bukowina Sycowska — Dziesławice — Komorów — Syców	38,1 km
P5	Międzybórz — Klonów — Kamień — Bąków — Królewska Wola — Domasławice — Łazisko — Droździęcin — Drągów Nowa Wieś Goszczańska — Goszcz — Twardogóra — Grabowno Wielkie — Twardogóra — Moszyce — Goszcz — Domasławice — Królewska Wola — Bukowin Sycowska — Oska Piła — Ose — Ose — Międzybórz	66,6 km

P6	Oleśnica —Spalice — Cieśle —Jonas — Ligota Polska — Gaszowice — Stradomia Wierzchnia — Szczodrów — Zawada — Błotnik — Działosza — Wielowieś — Nowy Dwór — Syców	45,7 km
P7	Kraszów — Międzybórz — Ose — Ose — Oska Piła Dziesławice — Komorów — Syców — Komorów — Kraszów — Międzybórz	34 km
P8	Syców — Bielawki — Ślizów — Dziadowa Kłoda — Stradomia Dolna — Stradomia Wierzchnia — Gaszowice — Ligota Polska — Jonas — Cieśle — Spalice — Oleśnica	41,4 km
	RAZEM	**347,9 km**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu.

Oprócz linii organizowanych przez powiat oleśnicki funkcjonują linie komercyjne, na które zezwolenia wydał Starosta Oleśnicki, wykaz linii w tabeli poniżej.

Tabela 6. Wykaz linii, na które zezwolenia wydał Starosta Oleśnicki

L p.	Nr zezwolenia	Przebieg	Nazwa przewoźnika
1	263/2	Oleśnica – Dobroszyce – Malerzów	Polbus PKS Sp. z o.o.
2	1/1/2019	Goszcz – Twardogóra – Sokołowice – Oleśnica	Polbus PKS Sp. z o.o.
3	1/(15)/2019	Oleśnica – Wabienice – Jemielna – Bierutów	Polbus PKS Sp. z o.o.
4	260/3/2019	Oleśnica – Boguszyce – Twardogóra – Nowa Wieś Goszczańska	Polbus PKS Sp. z o.o.
5	266/3/2018	Oleśnica – Zbytowa – Bierutów	Polbus PKS Sp. z o.o.
6	264/5	Oleśnica – Wabienice – Jemielna – Bierutów	Polbus PKS Sp. z o.o.
7	267/1	Oleśnica – Ostrowina – Oleśnica	Polbus PKS Sp. z o.o.
8	284	Oleśnica D.A. – Nieciszów – Oleśnica D.A.	Polbus PKS Sp. z o.o.
9	277/1	Oleśnica D.A. – Ligota Polska – Oleśnica D.A.	Polbus PKS Sp. z o.o.
10	280	Oleśnica – Zarzysko – Oleśnica	Polbus PKS Sp. z o.o.
11	281	Oleśnica – Nowa Ligota – Solniki Wielkie – Oleśnica	Polbus PKS Sp. z o.o.

12	265	Oleśnica – Ligota Mała – Zimnica – Oleśnica	Polbus PKS Sp. z o.o.
13	1/1/2023	Oleśnica – Bystre – Olesnica	Polbus PKS Sp. z o.o.
14	2/1/2023	Strzałkowa – Zarzysko – Bogusławice – Oleśnica	Polbus PKS Sp. z o.o.
15	3/1/2023	Nowa Ligota – Ligota Wielka – Smolna – Olesnica	Polbus PKS Sp. z o.o.
16	4/1/2023	Sokołowice – Boguszyce – olesnica	Polbus PKS Sp. z o.o.
17	5/1/2023	Sokołowice – Brzezinka – Boguszyce – Olesnica	Polbus PKS Sp. z o.o.
18	1/1/2024	Oleśnica – Dobroszyce – Łuczyna – Mękarzowice	Polbus PKS Sp. z o.o.
19	2/1/2024	Oleśnica – Dobroszyce – Siekierowice – Oleśnica	Polbus PKS Sp. z o.o.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu.

Uzupełnieniem połączeń komunikacji zbiorowej o charakterze powiatowym są linie autobusowe organizowane przez poszczególne gminy. Zostały one przedstawione w tabeli poniżej.

Tabela 7. Wykaz linii, na które zezwolenia wydali wójtowie/burmistrzowie poszczególnych gmin z terenu powiatu oleśnickiego

L p.	Nr zezwolenia	Przebieg	Nazwa przewoźnika	Uwagi
		Gmina Bierutów		
1	2.IR.7342.2023	Zbytowa – Zawidowice – Bierutów	„Turbo-Trans” Przewozy Autokarowe Wioletta Zaborowska	Przewóz komercyjny
2	3.IR.7342.2023	Paczków – Kijowice – Bierutów	„Turbo-Trans” Przewozy Autokarowe Wioletta Zaborowska	Przewóz komercyjny
3	4.IR.7342.2023	Radzieszyn – Karwiniec – Bierutów	„Turbo-Trans” Przewozy Autokarowe Wioletta Zaborowska	Przewóz komercyjny
4	5.IR.7342.2023	Solniki Wielkie – Bierutów	„Turbo-Trans” Przewozy Autokarowe Wioletta	Przewóz komercyjny

			Zaborowska	
5	6.IR.7342.2023	Jemielna – Wabienice – Bierutów	„Turbo-Trans” Przewozy Autokarowe Wioletta Zaborowska	Przewóz komercyjny
6	7.IR.7342.2023	Jemielna – Wabienice – Stronia	„Turbo-Trans” Przewozy Autokarowe Wioletta Zaborowska	Przewóz komercyjny
7	8.IR.7342.2023	Bierutów – Zawidowice – Zbytowa – Zawidowice – Bierutów	„Turbo-Trans” Przewozy Autokarowe Wioletta Zaborowska	Przewóz organizowany przez gminę
8	9.IR.7342.2023	Bierutów – Karwiniec – Radzieszyn – Posadowice – Sątok – Posadowice – Paczków – Kruszowice – Kijowice – Bierutów	„Turbo-Trans” Przewozy Autokarowe Wioletta Zaborowska	Przewóz organizowany przez gminę
9	10.IR.7342.2023	Bierutów – Gorzesław – Wabienice – Jemielna – Wabienice – Stronia – Zarzysko – Strzałkowa – Solniki Małe – Bierutów	„Turbo-Trans” Przewozy Autokarowe Wioletta Zaborowska	Przewóz organizowany przez gminę
10	11.IR.7342.2023	Bierutów – Solniki Wielkie – Nowoszyce – Wyszogród – Wszechświęte – Zarzysko – Strzałkowa – Gorzesław – Bierutów	„Turbo-Trans” Przewozy Autokarowe Wioletta Zaborowska	Przewóz organizowany przez gminę
Gmina Miasto Oleśnica				
1	1/2024	Dw. Oleśnica – 11 Listopada – Klonowa – Kopernika pętla/Spalice Ośrodek Zdrowia	Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o. o.	Komunikacja Miejska
2	2/2024	DW. RATAJE – Dw. Kolejowy OLEŚNICA – ul. Armii Krajowej – ul. Strefowa Alucrom	Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o. o.	Komunikacja Miejska
3	3/2024	ul. Wileńska / Ogródki Działkowe – ul. Wileńska / Jednostka Wojskowa – Wojska Polskiego –	Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o. o.	Komunikacja Miejska

		Rzemieślnicza – Dworzec Kolejowy OLEŚNICA		
4	4/2024	Dw. Kolejowy Oleśnica – ul. Ludwikowska – ul. Żytnia – ul. Wiejska – Dw. Kolejowy Oleśnica	Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o. o.	Komunikacja Miejska
Gmina Oleśnica				
1	1/2020	Jenkowice – Dąbrowa – Boguszyce	Polbus PKS Sp. z o.o.	Przewóz organizowany przez gminę
2	2/2020	Brzezinka – Boguszyce – Sokłowice – Boguszyce Osiedle	Polbus PKS Sp. z o.o.	Przewóz organizowany przez gminę
3	3/2020	Ostrowina – Ligota Polska – Poniatowice – Cieśle – Boguszyce	Polbus PKS Sp. z o.o.	Przewóz organizowany przez gminę
4	4/2020	Boguszyce Wieś – Boguszyce Osiedle – Spalice – Bogusławice	Polbus PKS Sp. z o.o.	Przewóz organizowany przez gminę
5	5/2020	Zarzysko – Wszechświęte – Bogusławice – Boguszyce Osiedle	Polbus PKS Sp. z o.o.	Przewóz organizowany przez gminę
6	6/2020	Nowa Ligota – Zimica – Ligota Wielka – Smolna – Bogusławice	Polbus PKS Sp. z o.o.	Przewóz organizowany przez gminę
7	7/2020	Pieszkawa – Krzeczyn – Bystre – Świerzyna	Polbus PKS Sp. z o.o.	Przewóz organizowany przez gminę
8	8/2020	Dąbrowa – Smardzów – Nieciszów – Boguszyce Osiedle	Polbus PKS Sp. z o.o.	Przewóz organizowany przez gminę

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od gmin.

Pozostałe gminy nie organizują publicznego transportu zbiorowego oraz nie wydały żadnego zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.

Ponadto przez obszar powiatu oleśnickiego przebiegają linie autobusowe, na które zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydali Marszałkowie Województw między innymi Dolnośląskiego i Wielkopolskiego. Linie te mają charakter ponad lokalny i stanowią uzupełnienie oferty przewozowej.

5.1.1 Kolej

Oprócz funkcjonujących linii autobusowych na obszarze powiatu oleśnickiego funkcjonują dobrze rozwinięte połączenia kolejowe łączące siedzibę powiatu – miasto Oleśnicę z następującymi gminami:

- Dobroszyce,
- Twardogóra,
- Międzybórz,
- Syców,
- Bierutów.

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

Powiat oleśnicki organizuje obecnie przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W kolejnych latach planowane jest utrzymanie funkcjonującej siatki połączeń organizowanej przez powiat oleśnicki.

Powiat oleśnicki jako organizator publicznego transportu zbiorowego przy organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej kieruje się następującymi zasadami:

- organizowane przewozy autobusowe nie mogą stanowić konkurencji do funkcjonujących połączeń kolejowych,
- organizowane przewozy autobusowe nie mogą stanowić konkurencji do funkcjonujących połączeń autobusowych,
- organizowane przewozy autobusowe w pierwszej kolejności będą tworzone w celu skomunikowania siedziby powiatu z siedzibami gmin tam, gdzie nie będą występowały takie połączenia realizowane przez inne podmioty,
- organizowane przewozy autobusowe mogą być uruchamiane w celu zapewnienia dowozu uczniów do szkół ponadpodstawowych z obszarów wykluczonych komunikacyjnie,
- organizowane przewozy autobusowe mogą być uruchamiane przy współpracy i współfinansowaniu gmin.

Poniżej w tabeli przedstawiono planowane linie komunikacyjne.

Tabela 8. Linie planowane do uruchomienia przez powiat oleśnicki

Nazwa linii	Przebieg linii	Uwagi

P1	Lipka — Miłowice — Gołębice — Dalborowice Gronowice — Dziadowa Kłoda — Ślizów — Syców	Linia funkcjonująca
P2	Dziadów Most — Radzowice — Dziadowa Kłoda — Stradomia Dolna — Stradomia Wierzchnia — Syców Wioska — Syców	Linia funkcjonująca
P3	Syców — Nowy Dwór — Wielowieś —Działosza — Zawada Drołtowice — Ligota Dziesławska — Gola Wielka — Chełstówek — Twardogóra — Chełstówek — Gola Wielka Ligota — Dziesławska — Drołtowice — Radzyna —Biskupice — Komorów Syców	Linia funkcjonująca
P4	Twardogóra — Goszcz — Nowa Wieś Goszczańska — Drągów — Droździęcin — Łazisko — Domasławice Królewska Wola — Bukowina Sycowska — Dziesławice — Komorów — Syców	Linia funkcjonująca
P5	Międzybórz — Klonów — Kamień — Bąków — Królewska Wola — Domasławice — Łazisko — Droździęcin — Drągów Nowa Wieś Goszczańska — Goszcz — Twardogóra — Grabowno Wielkie — Twardogóra — Moszyce — Goszcz — Domasławice — Królewska Wola — Bukowin Sycowska — Oska Piła — Ose — Ose — Międzybórz	Linia funkcjonująca
P6	Oleśnica —Spalice — Cieśle —Jonas — Ligota Polska — Gaszowice — Stradomia Wierzchnia — Szczodrów — Zawada — Błotnik — Działosza — Wielowieś — Nowy Dwór — Syców	Linia funkcjonująca
P7	Kraszów — Międzybórz — Ose — Ose — Oska Piła Dziesławice — Komorów — Syców — Komorów — Kraszów — Międzybórz	Linia funkcjonująca
P8	Syców — Bielawki — Ślizów — Dziadowa Kłoda — Stradomia Dolna — Stradomia Wierzchnia — Gaszowice — Ligota Polska — Jonas — Cieśle — Spalice — Oleśnica	Linia funkcjonująca
P9*	Oleśnica — Bierutów — Oleśnica	Linia możliwa do uruchomienia **
P10*	Oleśnica — Międzybórz — Oleśnica	Linia możliwa do uruchomienia **

P11*	Oleśnica — Twardogóra — Oleśnica	Linia możliwa do uruchomienia **
P12*	Dziadowa Kłoda — Syców — Międzybórz — Syców — Dziadowa Kłoda	Linia możliwa do uruchomienia **
P13*	Bierutów — Dziadowa Kłoda — Syców	Linia możliwa do uruchomienia **

Źródło: opracowanie własne.

*w przypadku wystąpienia potrzeby transportowej i podjęcia decyzji o uruchomieniu danej linii, nowa linia będzie otrzymywała kolejny numer – wskazana numeracja może ulec zmianie.

** linia możliwa do uruchomienia w przypadku:

- powstania wykluczenia komunikacyjnego,
- współfinansowania jej funkcjonowania przez inne jednostki (gminy).

Mapa zawierająca planowaną sieć komunikacyjną w powiecie oleśnickim (załącznik graficzny do planu) znajduje się w rozdziale 14.

6 Finansowanie usług przewozowych

6.1 Źródła i formy finansowania

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
Zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 ww. ustawy określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań Organizatora, realizowanych w ramach Planu transportowego.

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. przekazywaniu Operatorowi rekompensaty z tytułu:
    a. utraconych przez Operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub
    b. utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
    c. poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
3. udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wskazane powyżej formy finansowania transportu mogą się ze sobą łączyć.

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

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

6.2 Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w powiacie oleśnickim

Powiat Oleśnicki zawarł w dniu 14 grudnia 2023 roku umowę z firmą Turbo-Trans Przewozy Autokarowe Wioletta Zaborowska (Operator) dotyczącą wykonywania powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego. Umowa została zawarta na okres od 1 stycznia 2024 roku do 31 grudnia 2025 roku, tj. na okres 24 miesięcy. Operator wykonuje kursy użyteczności publicznej na 8 liniach.

Zgodnie z zapisami umowy Operatorowi z tytułu wykonywania usługi transportu zbiorowego powiatowych przewozów osób mających charakter użyteczności publicznej przysługuje wynagrodzenie, które składa się z :

1) opłat pobieranych przez Operatora od pasażerów w związku ze świadczeniem usługi w zakresie transportu zbiorowego,
2) rekompensaty otrzymanej z budżetu państwa z tytułu utraconych przychodów w związku z honorowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, jakie przysługują uprawnionym pasażerom zgodnie z postanowieniami wynikającymi z art. 56 i art. 57 ustawy o PTZ,
3) rekompensaty od organizatora publicznego transportu zbiorowego z tytułu ponoszenia wyższych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego od uzyskanych przychodów, o której mowa w art. 50 ust 1 pkt 2 ppkt3 , ustawy PTZ,
4) rozsądnego zysku w ramach rekompensaty, o której mowa w punkcie powyżej, a także w art. 52 ust. 2 ustawy o PTZ.

W okresie obowiązywania umowy wysokość stawki rekompensaty została ustalona maksymalnie na kwotę 5,09 zł netto za 1 wozokilometr zrealizowanej pracy przewozowej.

Operatorowi zgodnie z zawartą umową przysługuje także rozsądny zysk, który stanowi 0,10 wskazanych i zaakceptowanych przez Organizatora kosztów poniesionych na realizację umowy.

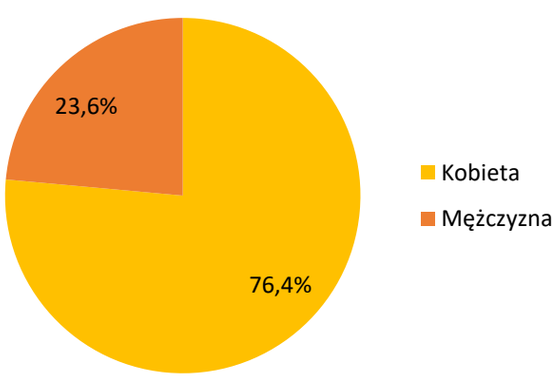
Po zakończeniu obecnej umowy powiat oleśnicki dokona ponownie wyboru Operatora na zasadach tożsamych.

7 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

W ramach opracowywania planu, w pierwszym etapie prac przeprowadzono badanie ankietowe preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu oleśnickiego. Badanie miało formę ankiety online udostępnionej do wypełniania od dnia 9 września do dnia 25 września 2024 roku na stronach internetowych i w mediach społecznościowych powiatu oraz gmin wchodzących w skład powiatu. Ponadto była możliwość pobrania ankiety i wypełnienia jej w wersji papierowej, którą można było pozostawić w siedzibie każdej gminy wchodzącej w skład powiatu.
Łącznie w badaniu udział wzięło 811 osób.

7.1 Metryka respondentów

7.1.1 Podział respondentów ze względu na płeć

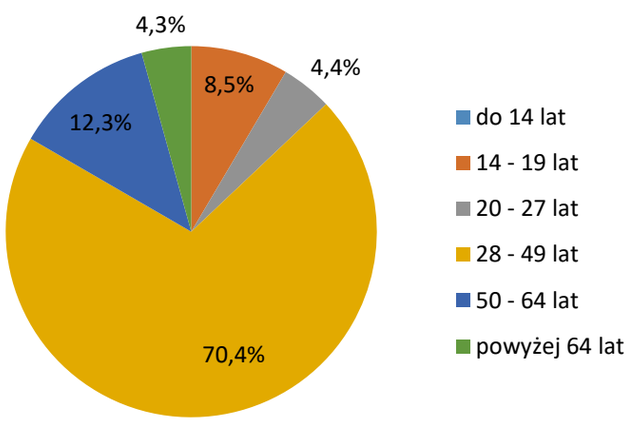


W badaniu udział wzięło 811 osób, z czego 76,4% to kobiety, a 23,6 % to mężczyźni.

Wykres 7. Podział respondentów ze względu na płeć (n=811)

Źródło: opracowanie własne.

7.1.2 Wiek respondentów

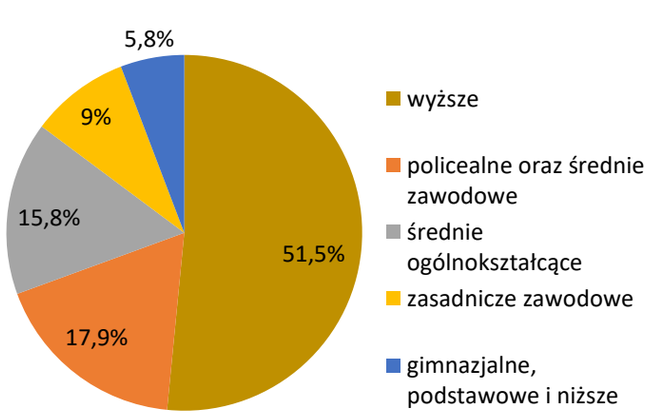


Największą grupę ankietowanych stanowiły osoby w przedziale wiekowym od 28 do 49 lat (70,4%). Osoby w wieku od 50 do 64 lat stanowiły 12,3% ankietowanych. Kolejna grupa to osoby w wieku od 14 do 19 lat – 8,5%. Osoby w przedziale wiekowym od 20 do 27 lat stanowiły 4,4% respondentów, zaś osoby powyżej 64 roku życia – 4,3%.

Wykres 8. Wiek respondentów (n=811)

Źródło: opracowanie własne.

7.1.3 Posiadane wykształcenie

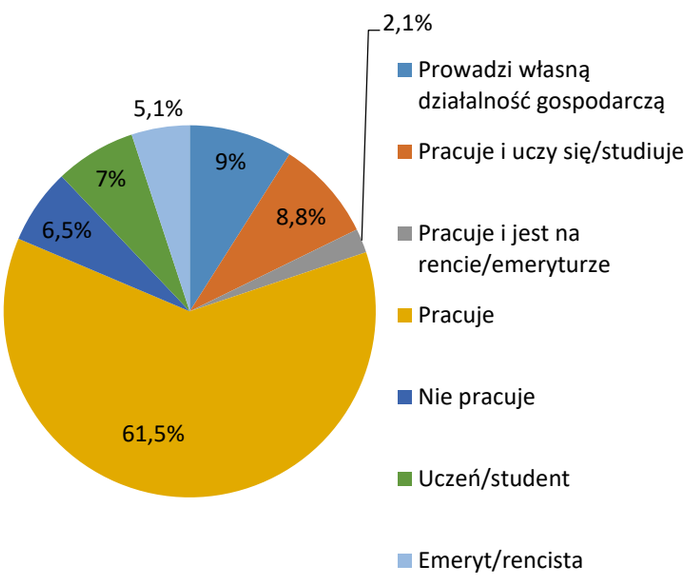


Respondentów zapytano także o posiadane wykształcenie. Wykres przedstawia udzielone odpowiedzi. Ponad połowa ankietowanych (51,5%) posiadała wykształcenie wyższe. 17,9% badanych posiadało wykształcenie policealne oraz średnie zawodowe, 15,8% średnie ogólnokształcące, 9% zasadnicze zawodowe, zaś 5,8% ankietowanych posiadało wykształcenie gimnazjalne, podstawowe i niższe.

Wykres 9. Wykształcenie respondentów (n=811)

Źródło: opracowanie własne.

7.1.4 Aktywność zawodowa



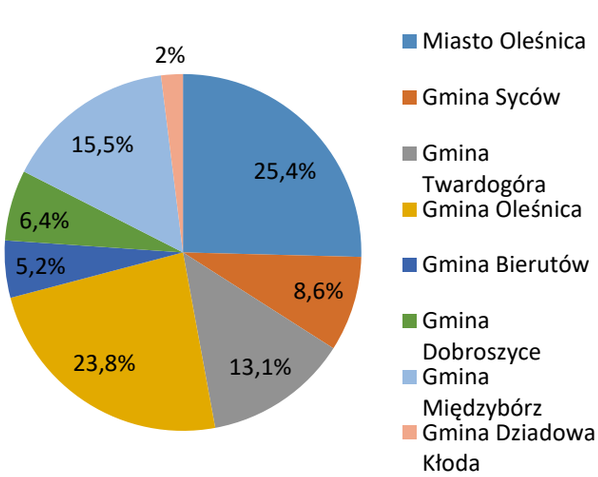
Wykres 10. Aktywność zawodowa (n=811)

Źródło: opracowanie własne.

Ankietowanych zapytano także o aktywność zawodową. Udzielone odpowiedzi zostały odzwierciedlone na wykresie.

Osoby pracujące stanowiły najliczniejszą grupę respondentów – 61,5%. Kolejną pod względem liczności grupą były osoby prowadzące własną działalność gospodarczą – 9% ankietowanych. Osoby pracujące i uczące się lub studiujące stanowiły 8,8%, uczniowie i studenci 7%, osoby niepracujące 6,5% ankietowanych, emeryci i renciści 5,1%, zaś osoby pracujące i jednocześnie będące na rencie lub emeryturze to 2,1%.

7.1.5 Gmina zamieszkania



Wykres 11. Gmina zamieszkania (n=811)

Źródło: opracowanie własne.

Respondentów poproszono o wskazanie gminy zamieszkania. Zestawienie wskazań gmin przedstawia poniższy wykres.

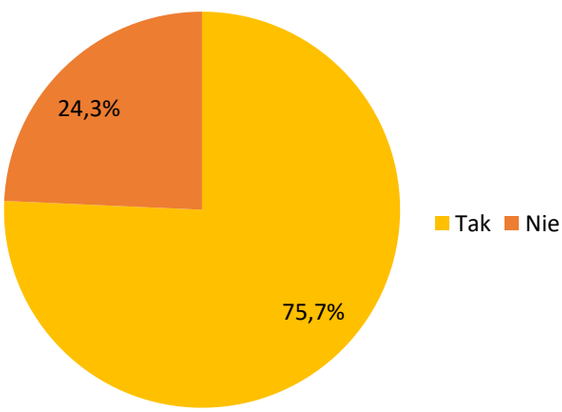
Najliczniejszą grupę ankietowanych reprezentowały osoby zamieszkujące Miasto Oleśnicę – grupa ta stanowiła 25,4% wszystkich badanych. Drugą najliczniej zamieszkaną gminą była Gmina Oleśnica – 23,8%. Kolejne gminy to Gmina Międzybórz – 15,5%, Gmina Twardogóra – 13,1%, Gmina Syców – 8,6%, Gmina Dobroszyce – 6,4%, Gmina Bierutów – 5,2% oraz Gmina Dziadowa Kłoda – 2%.

7.2 Wyniki badań

Ankietowanym zadano 10 pytań zamkniętych, z których część miała rozbudowaną formę. Odpowiedzi przedstawiono na kolejnych wykresach.

W pytaniu 1. zapytano ankietowanych, czy posiadają prawo jazdy kategorii B.

75,7% badanych odpowiedziało twierdząco na to pytanie.
Osoby, które w pytaniu pierwszym odpowiedziały twierdząco, w kolejnym pytaniu zostały zapytane o to, czy posiadają samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji.

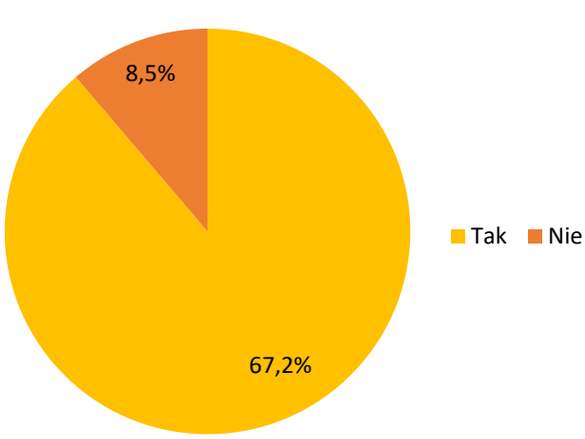


Wykres 12. Czy posiada Pan/Pani prawo jazdy kat. B? (n= 811)

Źródło: opracowanie własne.

W pytaniu 2. zapytano, czy ankietowani posiadają samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji?

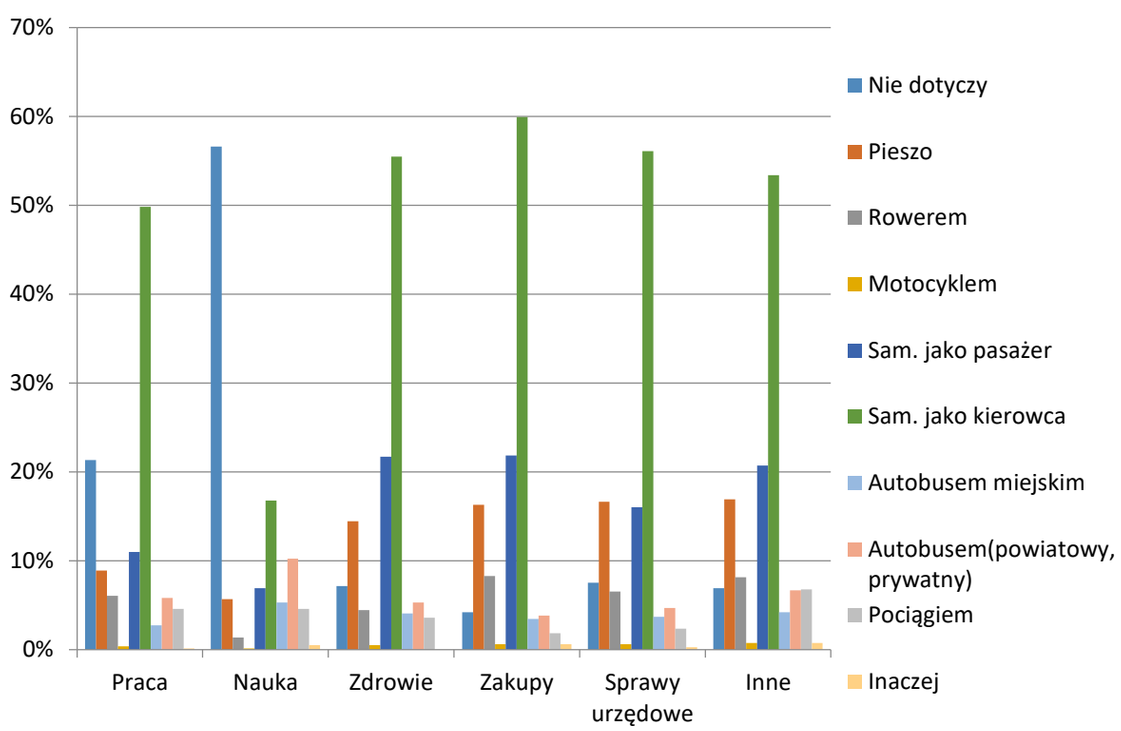
67,2% ankietowanych deklarowało, że posiada samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji.



Wykres 13. Czy posiada Pan/Pani samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji? (n=614)

Źródło: opracowanie własne.

W pytaniu 3. poproszono ankietowanych o określenie, w jaki sposób najczęściej docierali do poszczególnych miejsc (celów podróży). Dla każdego celu respondent mógł wskazać kilka sposobów przemieszczania (np. do pracy respondent mógł jeździć samochodem jako kierowca, rowerem, autobusem miejskim), dlatego suma odpowiedzi dotycząca danego miejsca przekracza 100%. Wyniki przedstawiono na wykresie liczbowym, gdzie zsumowano liczbę wskazań dla poszczególnych celów podróży.



Wykres 14. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/Pani do wyżej wymienionych miejsc? – wybór środka transportu w poszczególnych celach podróży (n = 5642)

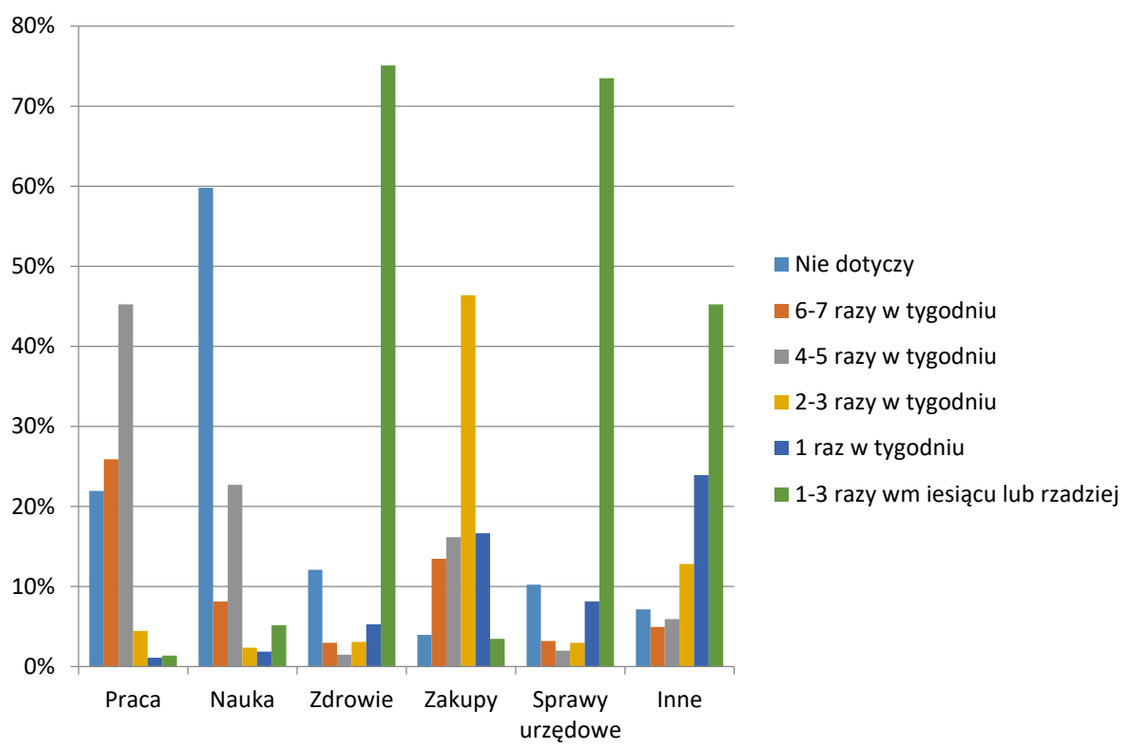
Źródło: opracowanie własne.

Mieszkańcy najczęściej do swoich celów podróży docierają własnym samochodem jako kierowca lub chodzą pieszo.

Część mieszkańców w podróżach codziennych wykorzystywało komunikację zbiorową (autobus, pociąg) oraz rower, co świadczy o tym, że są one uzupełnieniem systemu transportowego, a w przyszłości mogą być także alternatywą dla indywidualnego transportu samochodowego. Pozostałe sposoby podróżowania: motocykl oraz inne (np. hulajnoga) były bardzo rzadko wybierane w podróżach codziennych. Ponadto liczba wskazań dla poszczególnych celów pokazuje, jak zróżnicowany może być wybór sposobu przemieszczania się. Przykładowo do miejsc rozrywki czy rekreacji (najmniej sprecyzowany cel) różnorodność sposobów przemieszczania się jest największa. Respondenci często wybierali spacer czy rower w ramach rekreacji samej w sobie. Podróże te jednak nie mają charakteru cyklicznego i nie są uzależnione od godzin szczytu, a rozmieszczenie

celów oraz długość podróży są różnorodne, więc nie mają znaczącego wpływu na codzienne problemy komunikacyjne w obszarze.

Pytanie 4. było powiązane z pytaniem 3., ponieważ respondenci zostali poproszeni o wskazanie, jak często podróżują do miejsc wskazanych w poprzednim pytaniu. W tym pytaniu ankietowani mogli udzielić tylko jednej odpowiedzi. Wskazania ankietowanych na to pytanie zostały przedstawione na poniższym wykresie.

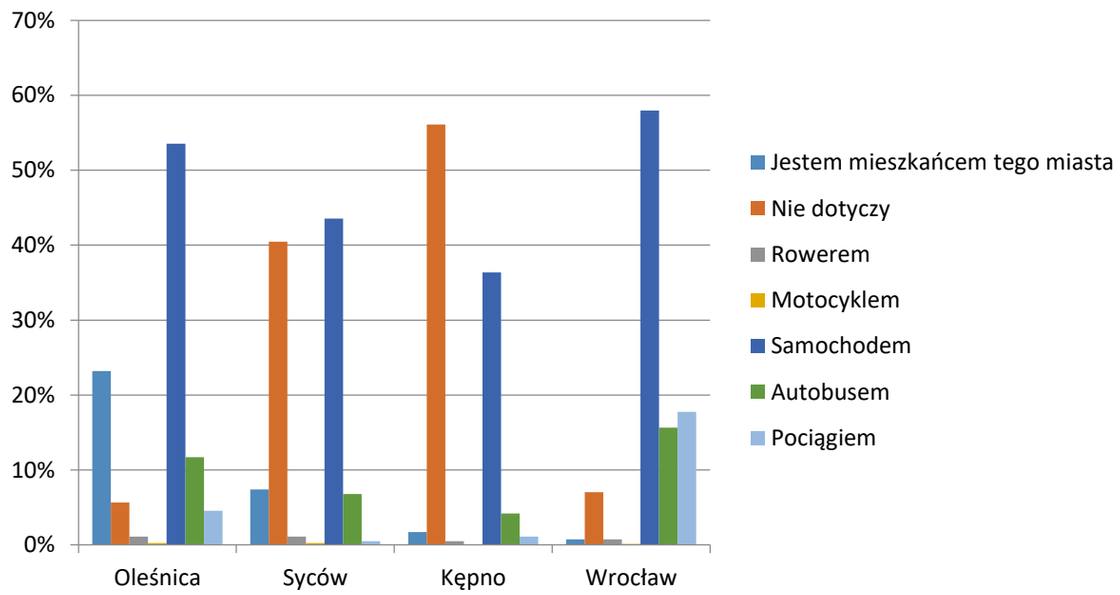


Wykres 15. Ile czasu zajmuje Panu/Pani dotarcie do następujących celów podróży? (n=811)

Źródło: opracowanie własne.

Analizując powyższe dane, widać regularność podróży w przypadku dojazdów do miejsc pracy i nauki. Zdecydowana większość odpowiedzi to 4–5 razy w tygodniu. Ankietowani o wiele rzadziej podróżują w sprawach zdrowotnych oraz urzędowych – najczęściej padającą odpowiedzią było 1–3 razy w miesiącu lub rzadziej. Ta odpowiedź padała najczęściej również w przypadku innych miejsc (np. rozrywki, rekreacji czy gastronomii) – jednak w tym przypadku odpowiedź nie dominuje tak wyraźnie, jak w przypadku urzędów i placówek zdrowia. Jeśli chodzi o robienie zakupów, najczęściej padającą odpowiedzią była 2–3 razy w tygodniu.

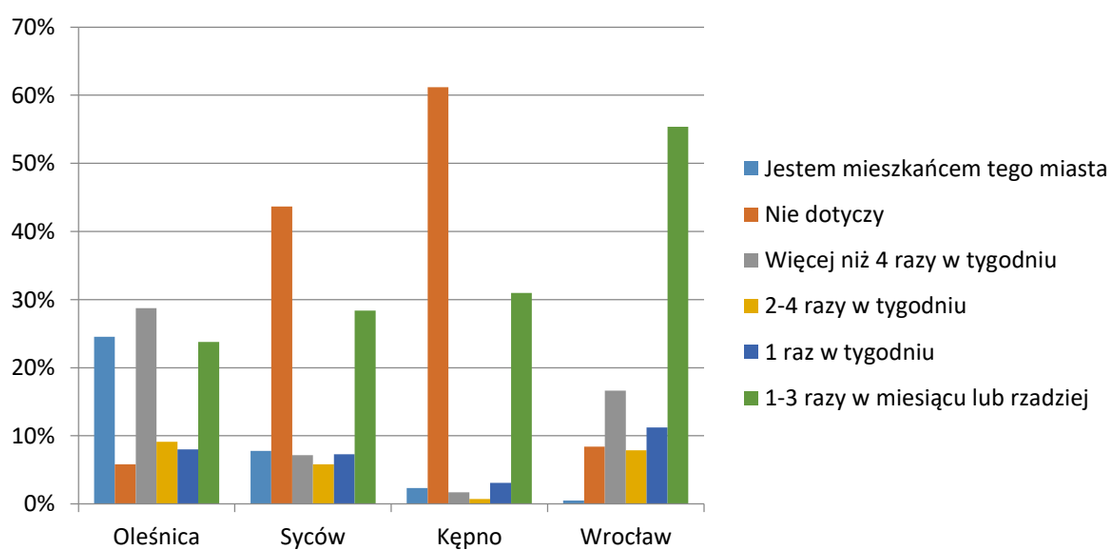
Następnie w pytaniu 5. poproszono respondentów o określenie, w jaki sposób podróżują do Oleśnicy, Sycowa, Kępna oraz Wrocławia, a w pytaniu 6. – jak często podróżują do wskazanych miejscowości. Odpowiedzi prezentują dwa kolejne wykresy.



Wykres 16. W jaki sposób dociera Pan/Pani do wskazanych miejscowości? (n=811)

Źródło: opracowanie własne.

Dominującym środkiem transportu w podróżach do wszystkich czterech miast jest własny samochód. Komunikacją zbiorową najwięcej osób dojeżdża do Wrocławia.

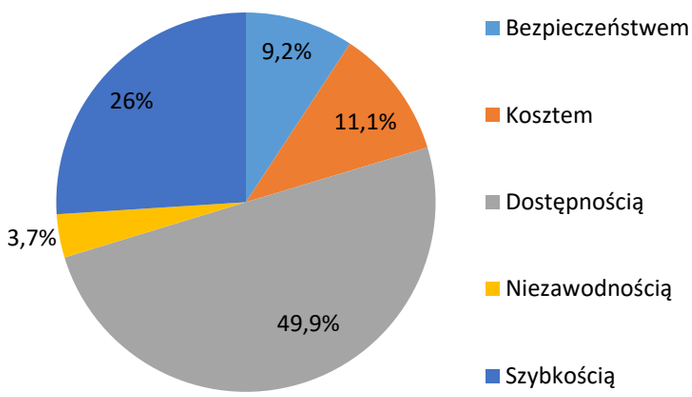


Wykres 17. Jak często podróżuje Pan/Pani do wskazanych miejscowości? (n= 811)

Źródło: opracowanie własne.

Najczęściej ankietowani podróżują do Oleśnicy, a najrzadziej do Kępna. W przypadku trzech miast, Sycowa, Kępna oraz Wrocławia, dominującą odpowiedzią udzielaną przez osoby przemieszczające się, była odpowiedź 1–3 razy w miesiącu lub rzadziej. Oleśnica była odwiedzana przez respondentów więcej niż 4 razy w tygodniu.

W pytaniu 7. ankietowani byli proszeni o wskazanie, czym przede wszystkim kierują się, wybierając środek transportu. Udzielone odpowiedzi zostały przedstawione na poniższym wykresie.

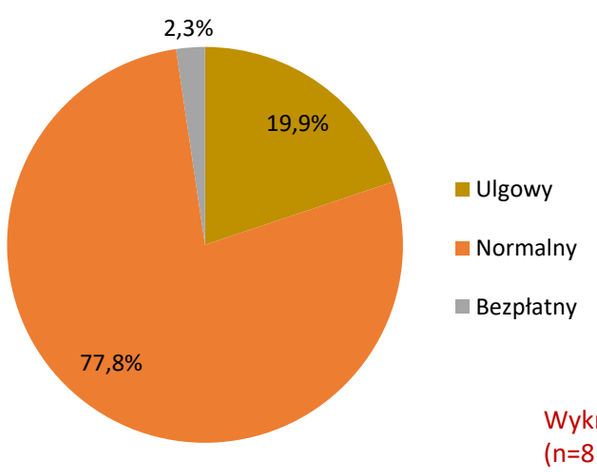


Blisko połowa respondentów udzieliła odpowiedzi, że wybierając środek transportu, w pierwszej kolejności kieruje się dostępnością. Dla 26% badanych, najważniejszy był czas przejazdu. 11,1% respondentów kierowało się kosztem, 9,2% bezpieczeństwem, zaś 3,7% niezawodnością.

Wykres 18. Czym przede wszystkim kieruje się Pan/Pani wybierając środek transportu? (n = 811)

Źródło: opracowanie własne.

8. pytanie, dotyczyło rodzaju biletów, z których mogą korzystać ankietowani.

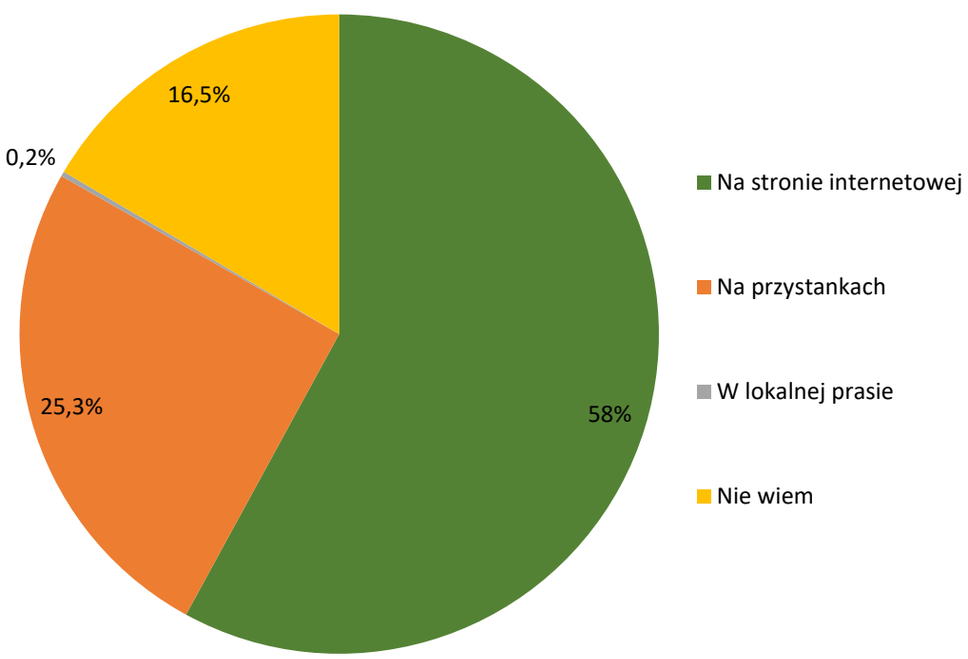


77,8% ankietowanych deklarowało, że korzysta z biletów normalnych. Co piąty badany udzielił odpowiedzi, że przysługują mu bilety ulgowe, zaś 2,3% ankietowanych mogło korzystać z bezpłatnych przejazdów.

Wykres 19. Z jakiego rodzaju biletów Pan/Pani korzysta? (n=811)

Źródło: opracowanie własne.

W kolejnym pytaniu, 9., ankietowani zostali zapytani, gdzie według nich dostępne są rozkłady jazdy powiatowej komunikacji zbiorowej.

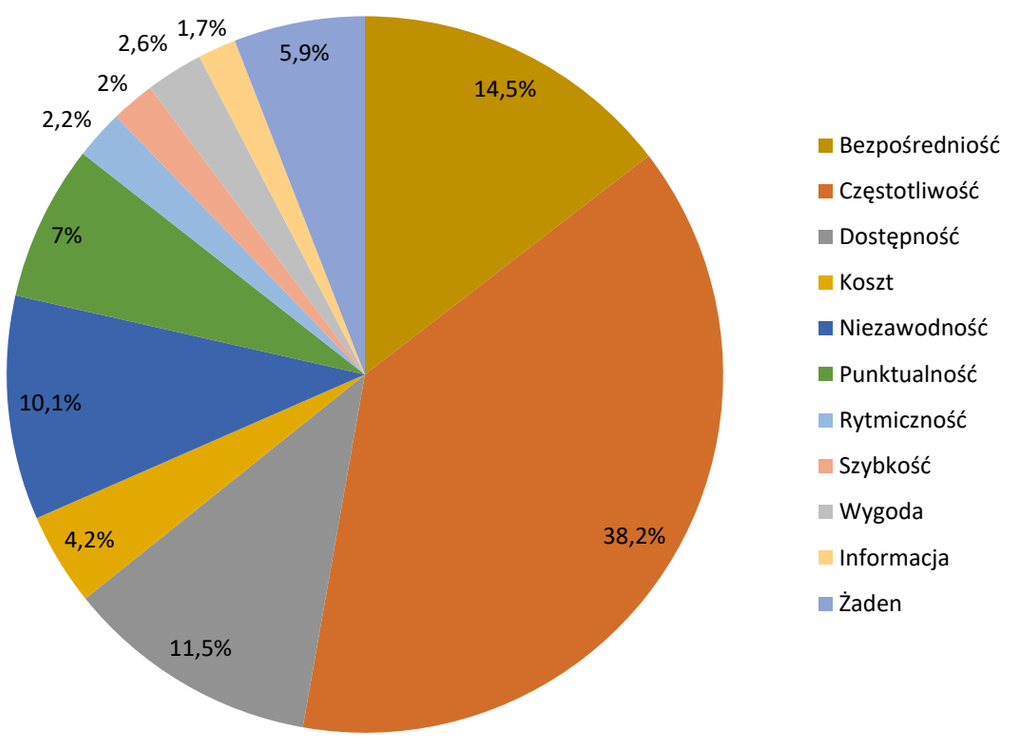


Wykres 20. Gdzie dostępne według Pana/Pani są rozkłady jazdy powiatowej komunikacji zbiorowej? (n=811)

Źródło: opracowanie własne.

58% ankietowanych udzieliło odpowiedzi, że rozkłady jazdy powiatowej komunikacji zbiorowej dostępne są w Internecie. Co czwarty ankietowany stwierdził, że rozkłady jazdy dostępne są na przystankach, zaś jedynie 0,2% badanych udzieliło odpowiedzi: w lokalnej prasie. 16,5% badanych nie wie, gdzie dostępne są rozkłady jazdy powiatowej komunikacji zbiorowej.

W 10. pytaniu respondenci zostali zapytani o to, który postulat transportowy musiałby ulec poprawie w pierwszej kolejności, aby zachęcić ich do częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej.

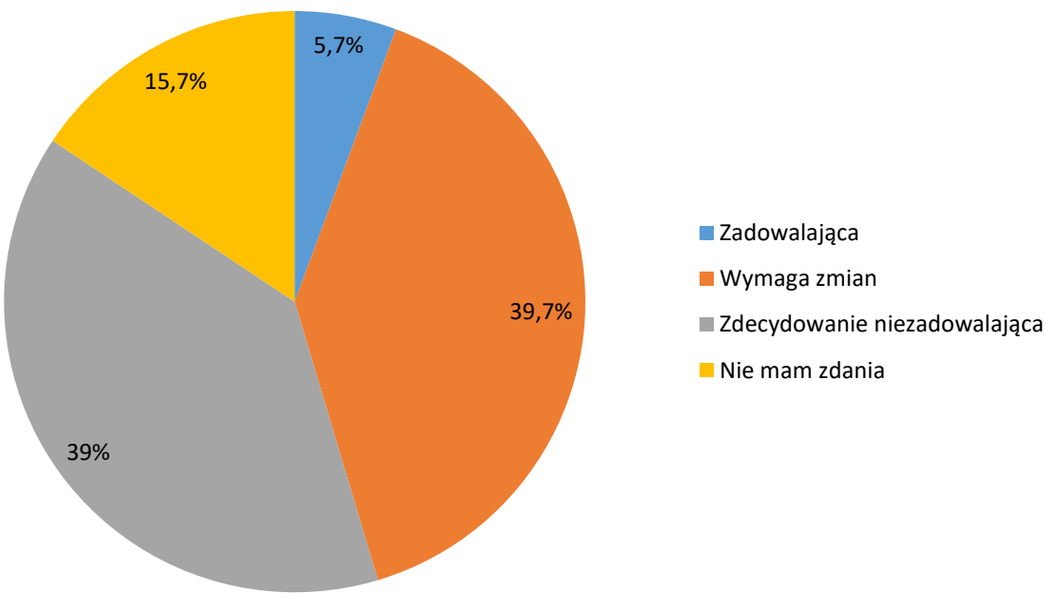


Wykres 21. Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/zaczęła Pani korzystać/częściej korzystać z transportu zbiorowego? (n= 811)

Źródło: opracowanie własne.

Postulatem transportowym, który został najczęściej wskazany przez ankietowanych, była częstotliwość – postulat ten musiałby ulec poprawie dla 38,2% badanych. Kolejnym najczęściej wskazywanym postulatem była bezpośredniość – wskazało go 14,5% badanych. Następne w kolejności były dostępność – 11,5% respondentów, niezawodność – 10,1%, punktualność – 7%, koszt – 4,2%, wygoda – 2,6%, rytmiczność – 2,2%, szybkość – 2% oraz informacja – 1,7%. Część ankietowanych udzieliła odpowiedzi, że poprawa żadnego z wymienionych postulatów nie przekona ich do korzystania z komunikacji zbiorowej – grupa ta stanowiła 5,9%.

W ostatnim, 11. pytaniu, ankietowani zostali poproszeni o ocenę aktualnie funkcjonującej komunikacji zbiorowej.



Wykres 22.Czy aktualnie funkcjonująca komunikacja zbiorowa jest: (n = 811)

Źródło: opracowanie własne.

Aż 39,7% ankietowanych twierdziło, że aktualnie funkcjonująca komunikacja zbiorowa wymaga zmian. Niewiele mniej osób (39%) udzieliło odpowiedzi, że jest zdecydowanie niezadowalająca. Zadowolonych z funkcjonowania komunikacji zbiorowej było jedynie 5,7%, zaś 15,7% badanych nie miało zdania w tym temacie.

7.3 Podsumowanie

W kontekście preferencji mieszkańców dotyczących wyboru rodzaju środka transportu można zauważyć, że:

- większość ankietowanych posiada prawo jazdy kat. B oraz posiada do codziennej dyspozycji samochód. **Samochód osobowy na obszarze powiatu oleśnickiego jest podstawowym środkiem transportu w podróżach o charakterze gminnym i powiatowym;**
- do Wrocławia sporo mieszkańców dojeżdża transportem zbiorowym – pociągiem lub autobusem, **należy rozwijać te formy transportu zbiorowego;**
- dla ankietowanych komunikacja zbiorowa charakteryzuje się zbyt małą dostępnością, jednak nie oznacza to, że jeśli uruchomimy więcej linii i kursów, to mieszkańcy powiatu chętniej będą korzystać z transportu zbiorowego;
- należy bardziej propagować ideę zrównoważonego rozwoju transportu, w tym promować transport zbiorowy;
- większość ankietowanych uważa, że komunikacja zbiorowa wymaga poprawy.

8 Organizacja rynku przewozów

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.
Głównymi zadaniami Organizatora są:

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

W ramach organizacji rynku przewozów powiatowych dopuszcza się wdrożenie modelu zakładającego partycypację finansową gmin z terenu powiatu w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.

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

8.1 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.
Powiat oleśnicki planuje po zakończeniu obecnej umowy wybrać Operatora publicznego transportu zbiorowego w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

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

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu. Tryb wyboru operatora zostanie określony na etapie planowania ilości kursów, co przekłada się na ilość wykonanych w roku wozokilometrów.

8.2 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat oleśnicki

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

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

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

Obecnie powiat oleśnicki zarządza 279 przystankami.

9 Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest zależny od możliwości finansowych powiatu oraz oczekiwań mieszkańców obszaru objętego planem transportowym. Powiat oleśnicki ma ograniczone środki finansowe, co bezpośrednio wpływa na ofertę publicznego transportu zbiorowego.

Mimo ww. ograniczeń powiat oleśnicki będzie dążył do osiągniecia jak najwyższych standardów dotyczących przedstawionych w tabeli poniżej postulatów transportowych.

Postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 9. Postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Pożądany poziom realizacji postulatu
bezpośredniość	• zapewnienie połączeń z siedzibami gmin w tym dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach
częstotliwość	• zapewnienie kursów dowozowo odwozowych do szkół i zakładów pracy • uruchomienie dodatkowych kursów w celu zapewnienia oczekiwanej częstotliwości wśród mieszkańców (w przypadku posiadania dodatkowych środków finansowych)
dostępność	• lokalizowanie przystanków możliwie najbliżej największych generatorów ruchu i eliminowanie utrudnień w tym zakresie • wymiana wiat na chroniące oczekujących przed wiatrem i deszczem
niezawodność	• wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów na poziomie powyżej 99%
koszt	• dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
prędkość	• skrócenie czasu podróży w niektórych relacjach, uzyskane poprzez zoptymalizowanie tras linii autobusowych (np. kursy z wyjazdami kieszeniowymi)
punktualność	• dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie
wygoda	• poprawianie standardu autobusów i miejsc oczekiwania na podróż

Źródło: opracowanie własne.

Ponadto usługi publicznego transportu zbiorowego powinny uwzględniać wymogi jakościowe dotyczące:

- ochrony środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób z niepełnosprawnościami do publicznego transportu zbiorowego.

9.1 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

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

Tabela 10. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat
regulamin przewozów
taryfa przewozowa
przednia tablica kierunkowa
boczna tablica kierunkowa – z prawej strony – ze wskazanym kierunkiem jazdy
oznaczone miejsce dla osoby z niepełnosprawnościami
norma spalin nie niższa niż Euro 4
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym i ociemniałym

Źródło: opracowanie własne.

9.2 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

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

9.2.1 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat oleśnicki, w miarę posiadanych środków finansowych, dążył będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom pasażerów.
W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz modernizacji przystanków powiat oleśnicki będzie dążył do standardu przedstawionego w tabeli poniżej.

Tabela 11. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie oleśnickim

Obszar	Elementy	Standard minimalny	Standard optymalny
Oznaczenie przystanku	**Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy”** Znak drogowy umieszczony na słupku lub stanowiący element wiaty przystankowej	X	X
	Nazwa przystanku i numer słupka Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	X	X
	Piktogram informujący o zakazie palenia	X	X
	Informacja o zarządcy przystanku Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 albo na tablicy informacyjnej	X	X
Informacja pasażerska	**Tabliczka z rozkładem jazdy**	X	X
	Informacja dotycząca taryfy przewozowej (dopuszcza się mieszczenie na rozkładzie jazdy)	X	X
Miejsce oczekiwania	**Ławka**	X (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)	X (wszystkie przystanki wyposażone w wiaty)
	Wiata przystankowa	X	X (z przeźroczystymi ścianami)
Peron	**Nawierzchnia peronu**	X (utwardzona)	X (np. z kostki betonowej)
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi	–	X

Obszar	Elementy	Standard minimalny	Standard optymalny
	Minimum 18 cm		
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	X	X
Inne	**Stojak rowerowy**	–	X
	Słup ogłoszeniowy	–	X
	Śmietnik	X	X

Źródło: opracowanie własne.

10 Organizacja systemu informacji dla pasażerów

System informacji pasażerskiej jest podstawowym elementem dobrze działającego i zarządzanego systemu transportowego. Łatwo dostępna i czytelna informacja pasażerska sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako uzupełnienie całego systemu transportu na danym obszarze.

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

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

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy jednoznacznie określa:

- treść rozkładów jazdy;
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy ;
- sposób i terminy ogłaszania, aktualizacji rozkładów jazdy oraz warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczącej rozkładów jazdy, a także podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

W myśl zapisów w/w rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

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

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów w szczególności w przewozach powiatowych może stać się przyczyną niebrania pod uwagę przez mieszkańców tej formy transportu jako alternatywy dla innych środków transportu.

10.1 Planowany system informacji pasażerskiej

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

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,

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

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie z możliwością odczytania ich na urządzeniach przenośnych (smartfonach, telefonach).

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

Tabela 12. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	• Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi. • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Regulamin przewozów.

Przystanki komunikacyjne	• Nazwa przystanku i numer słupka.
	• Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja, w jakim kierunku odjeżdżają autobusy.
	• Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim.
	• Rozkład jazdy zawierający:
	  ○ numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów,
	  ○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy,
	  ○ godziny odjazdów autobusów,
	  ○ nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii,
	  ○ okres obowiązywania rozkładu jazdy,
	  ○ legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia.
	• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Internet	• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne.

11 Kierunki rozwoju transportu publicznego

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu oleśnickiego jest zrównoważony rozwój całego systemu transportu zbiorowego w tym integracja usług przewozowych między różnymi organizatorami. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem wojewódzkim (przewozy kolejowe), a z drugiej z bardziej lokalnym – przewozy wewnątrzgminne, miejskie.
Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane na głównych przystankach.
Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (przy współpracy, współfinansowaniu z gminami),
- zwiększanie liczby linii (przy współpracy, współfinansowaniu z gminami),
- promocji usług transportu zbiorowego wśród mieszkańców.

11.1 Infrastruktura drogowa i węzły przesiadkowe

Bieżące remonty i modernizacja układu drogowego, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwi efektywniejsze wykorzystanie istniejących zasobów drogowych oraz zwiększy bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Kluczowym krokiem jest projektowanie i wdrażanie organizacji ruchu, uwzględniającej i promującej transport zbiorowy . Proces ten ma charakter długoterminowy i wiąże się z poniesieniem kosztów, dlatego wymaga zaangażowania wielu instytucji, takich jak policja, Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) oraz jednostki zarządzające drogami innego szczebla niż powiatowe.

Jednym z kluczowych zadań jest skuteczne informowanie użytkowników dróg o aktualnej sytuacji na drogach, w tym o ewentualnych objazdach, a także o najdogodniejszych trasach przejazdu. Ważne jest, aby w działaniach związanych z projektowaniem nowych, remontowanych dróg aktywnie uczestniczyli wszyscy organizatorzy publicznego transportu zbiorowego. Ich rola powinna obejmować weryfikację projektów na etapie planowania oraz realizacji, co zapewni zgodność inwestycji z planowanym rozwojem transportu publicznego.

Aby mieszkańcy powiatu oleśnickiego mieli dogodny dostęp do komunikacji zbiorowej, już na etapie projektowania należy uwzględnić następujące aspekty:

1. **przystanki i węzły przesiadkowe** z uwzględnieniem ciągłości chodników, przejść dla pieszych, w tym aktywnych na drogach o dużym natężeniu ruchu, oświetlenia,
2. **dostosowanie wysokości peronów** na przystankach, dworcach i węzłach komunikacyjnych do wysokości podłogi pojazdów transportu publicznego w celu ułatwienia wsiadanie i wysiadanie pasażerów,
3. **wyposażenie przystanków** w wiaty, oświetlenie, podjazdy dla wózków dziecięcych oraz osób z niepełnosprawnościami, a także zapewnienie wygodnych i bezpiecznych dojść pieszych, zgodnych z obowiązującymi standardami.
4. **parkingi** przy przystankach komunikacji publicznej, szczególnie przystankach kolejowych, tworzenie miejsc parkingowych w ramach systemów Park&Ride i Bike&Ride.

Podjęcie powyższych działań przyczyni się do poprawy jakości transportu publicznego w powiecie oleśnickim oraz zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników dróg. Współpraca pomiędzy instytucjami odpowiedzialnymi za zarządzanie transportem oraz zarządzanie infrastrukturą drogową będzie kluczowa w dążeniu do zrównoważonego rozwoju komunikacji w regionie.

11.2 Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami

Przystanki autobusowe powinny być dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami poprzez likwidację barier architektonicznych (podjazdy, obniżenia/podwyższenia krawężników) oraz wyposażone w elementy naprowadzające dla osób niewidomych. Działania te umożliwią osobom z niepełnosprawnościami samodzielne, komfortowe funkcjonowanie w społeczeństwie oraz przeciwdziałają wykluczeniu osób z niepełnosprawnościami z życia w społeczeństwie. Jest to jedno z kluczowych działań w procesie modernizacji przestrzeni miejskiej oraz systemów transportowych, do którego zobowiązane są władze samorządowe wszystkich szczebli.

11.3 Tabor wykorzystywany w powiatowych przewozach użyteczności publicznej

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

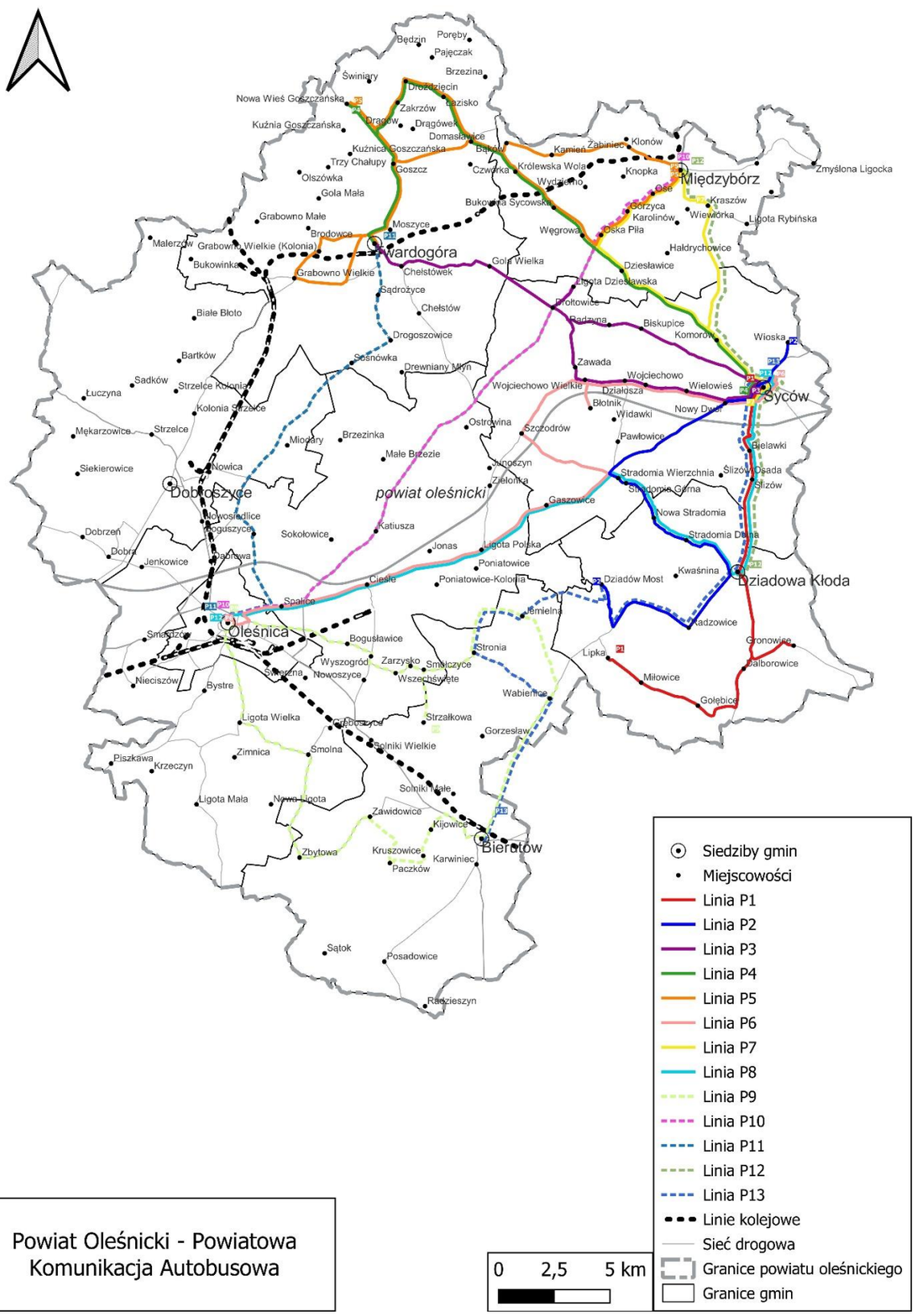
- niskie wejście,
- klimatyzację,
- udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością i niepełnosprawnością wzrokową w tym: zewnętrzna zapowiedź głosowa, odpowiednia kolorystyka elementów i uchwytów stosowanych w pojazdach.

12 Monitoring i ewaluacja Planu

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

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

13 Część graficzna – sieci komunikacyjnej gminnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat oleśnicki



Powiat Oleśnicki - Powiatowa Komunikacja Autobusowa

14 Spis wykresów i tabel

14.1 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności w powiecie oleśnickim w latach 2016–2023 15
Wykres 2. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu oleśnickiego w latach 2016–2023 16
Wykres 3. Gęstość zaludnienia w powiecie oleśnickim i poszczególnych gminach w 2023 r. 18
Wykres 4.Struktura funkcjonalna ludności w powiecie oleśnickim w latach 2018–2023 19
Wykres 5. Stopa bezrobocia w powiecie oleśnickim, województwie dolnośląskim i w Polsce w latach 2017–2023. 21
Wykres 6. Prognoza liczby ludności w powiecie oleśnickim 22
Wykres 7. Podział respondentów ze względu na płeć (n=811) 40
Wykres 8. Wiek respondentów (n=811) 41
Wykres 9. Wykształcenie respondentów (n=811) 41
Wykres 10. Aktywność zawodowa (n=811) 42
Wykres 11. Gmina zamieszkania (n=811) 42
Wykres 12. Czy posiada Pan/Pani prawo jazdy kat. B? (n= 811) 43
Wykres 13. Czy posiada Pan/Pani samochód do codziennej, samodzielnej dyspozycji? (n=614) 43
Wykres 14. W jaki sposób najczęściej dociera Pan/Pani do wyżej wymienionych miejsc? – wybór środka transportu w poszczególnych celach podróży (n = 5642) 44
Wykres 15. Ile czasu zajmuje Panu/Pani dotarcie do następujących celów podróży? (n=811) 45
Wykres 16. W jaki sposób dociera Pan/Pani do wskazanych miejscowości? (n=811) 46
Wykres 17. Jak często podróżuje Pan/Pani do wskazanych miejscowości? (n= 811) 46
Wykres 18. Czym przede wszystkim kieruje się Pan/Pani wybierając środek transportu? (n = 811) . 47
Wykres 19. Z jakiego rodzaju biletów Pan/Pani korzysta? (n=811) 47
Wykres 20. Gdzie dostępne według Pana/Pani są rozkłady jazdy powiatowej komunikacji zbiorowej? (n=811) 48
Wykres 21. Jakość realizacji którego z postulatów musiałaby być w pierwszej kolejności poprawiona, aby zaczął Pan/zaczęła Pani korzystać/częściej korzystać z transportu zbiorowego? (n= 811) 49
Wykres 22.Czy aktualnie funkcjonująca komunikacja zbiorowa jest: (n = 811) 50

14.2 Spis tabel

Tabela 1. Zmiany liczby ludności w poszczególnych gminach powiatu oleśnickiego w latach 2016–2023 16
Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie oleśnickim oraz poszczególnych gminach w latach 2021–2023 18
Tabela 3. Wykaz urzędów 25
Tabela 4. Wykaz jednostek oświatowych 25
Tabela 5. Wykaz linii autobusowych, dla których organizatorem jest powiat oleśnicki 30
Tabela 6. Wykaz linii, na które zezwolenia wydał Starosta Oleśnicki 31
Tabela 7. Wykaz linii na, na które zezwolenia wydali wójtowie/burmistrzowie poszczególnych gmin z terenu powiatu oleśnickiego 32
Tabela 8. Linie planowane do uruchomienia przez powiat oleśnicki 35
Tabela 9. Postulaty transportowe i sposób ich realizacji 54
Tabela 10. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym 55
Tabela 11. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie oleśnickim 56
Tabela 12. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji 59