

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



*Projekt do konsultacji społecznych*



## Spis treści

<b>1. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem.....</b>	<b>4</b>
1.1. Informacje ogólne o Gminie Kąty Wrocławskie .....	4
1.2. Demografia .....	4
1.3. Gospodarka .....	7
1.4. Sfera społeczna.....	8
<b>2. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem .....</b>	<b>8</b>
2.1. Komunikacja autobusowa w Gminie Kąty Wrocławskie .....	10
2.2. Regionalny osobowy transport kolejowy .....	11
2.3. Regionalny osobowy transport drogowy .....	11
<b>3. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem .....</b>	<b>11</b>
3.1. Zagospodarowanie przestrzenne .....	11
3.2. Wpływ transportu na środowisko .....	13
3.2.1. Emisja spalin .....	13
3.2.2. Emisja hałasu .....	14
<b>4. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w transporcie publicznym .....</b>	<b>15</b>
4.1. Ocena potrzeb przewozowych .....	15
4.2. Najważniejsze generatory ruchu .....	16
<b>5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu.....</b>	<b>16</b>
5.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego i uwzględniające infrastrukturę transportową.....	17
<b>6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....</b>	<b>18</b>
<b>7. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....</b>	<b>21</b>
7.1. Gwarantowana dostępność gminnego transportu publicznego w czasie.....	22
7.2. Gwarantowany komfort podróży – wymagania taborowe .....	23
7.3. Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych .....	24
7.4. Standard w zakresie ochrony środowiska .....	24
<b>8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym .....</b>	<b>25</b>
8.1. Organizator transportu publicznego na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie i jego zadania .	25
8.2. Wybór operatora transportu publicznego. ....	26
8.3. Projektowanie rozkładów jazdy .....	27



---

8.4.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego .....	27
8.5.	Dystrybucja biletów przejazdowych.....	28
8.6.	Zarządzanie drogami, infrastrukturą przystankową i dworcową .....	29
<b>9.</b>	<b>Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów .....</b>	<b>30</b>
9.1.	Informacja pasażerska w pojazdach.....	31
9.2.	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem .....	31
<b>10.</b>	<b>Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....</b>	<b>31</b>
10.1.	Rozwój sieci połączeń.....	31
10.2.	Kształtowanie węzłów przesiadkowych .....	31
10.3.	Integracja taryfowa transportu publicznego.....	32
10.4.	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych .....	32
10.5.	Infrastruktura drogowa, przystankowa transportu publicznego i inna.....	33
10.6.	Zastosowanie pojazdów o zmniejszonej emisji spalin. ....	33
<b>11.</b>	<b>Część graficzna Planu .....</b>	<b>33</b>
	Lista załączników: .....	33
	<b>Spis tabel.....</b>	<b>34</b>



## 1. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem

### 1.1. Informacje ogólne o Gminie Kąty Wrocławskie

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

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

Gmina Kąty Wrocławskie prowadzi współpracę partnerską z czterema jednostkami samorządowymi. Są to Gmina Biblis w Niemczech, Gmina Mignaloux-Beauvoir we Francji, miasto Switłowodsk na Ukrainie, Gmina Żerków w województwie Wielkopolskim. Ponadto gmina jest członkiem – akcjonariuszem Agencji Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej, a także należy do stowarzyszenia gmin leżących przy autostradzie A4: „Lider A4”.

### 1.2. Demografia

Według danych z 2014 r. Gminę zamieszkiwało 22 614 osób, (z czego kobiety stanowiły – 11 526 os. (51 %)), na obszarze 177 km<sup>2</sup> co daje gęstość zaludnienia na poziomie 128 osób/km<sup>2</sup> i jest niższa od średniej wojewódzkiej (146 osób/km<sup>2</sup>), podobna do ogólnokrajowej (123 osób/km<sup>2</sup>). Miasto Kąty Wrocławskie wg danych z 2014 r. zamieszkiwało 6 549 mieszkańców, co daje gęstość zaludnienia na poziomie 761 osób/km<sup>2</sup>. Na pozostałych terenach gminy gęstość zaludnienia wynosi 96 osób/km<sup>2</sup>.

Tab. 1.1. Zmiany demograficzne w gminie Kąty Wrocławskie

Lp.	Wskaźnik	2002	2006	2010	2014
1.	Urodzenia	157	202	222	245
2.	Zgony	150	151	178	163
3.	Napływ ludności, w tym:	315	606	679	558
4.	Odptyw ludności, w tym:	184	321	265	309
5.	Saldo	138	336	458	331

Źródło: Bank Danych Lokalnych.



Tab. 1.2. Zmiany demograficzne w mieście Kąty Wrocławskie

L.p.	Wskaźnik	2002	2006	2010	2014
1.	Urodzenia	52	54	55	86
2.	Zgony	36	53	60	47
3.	Napływ ludności, w tym:	129	95	174	183
4.	Odptyw ludności, w tym:	60	105	83	84
5.	Saldo	85	-9	86	138

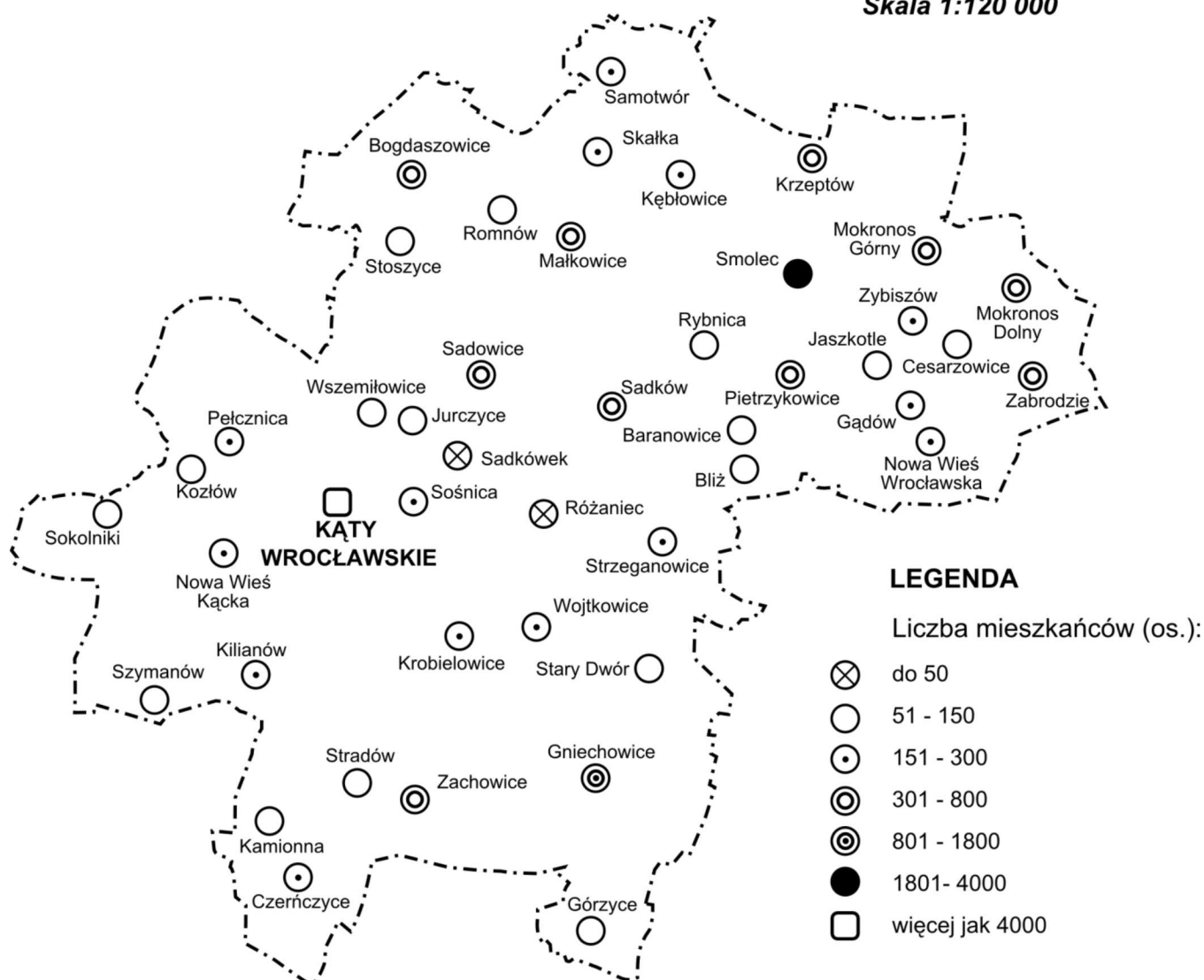
Źródło: Bank Danych Lokalnych.



## GMINA KĄTY WROCŁAWSKIE

### rozmieszczenie miejscowości

Skala 1:120 000



Rys. 1.1. Rozmieszczenie i wielkość miejscowości w Gminie Kąty Wrocławskie

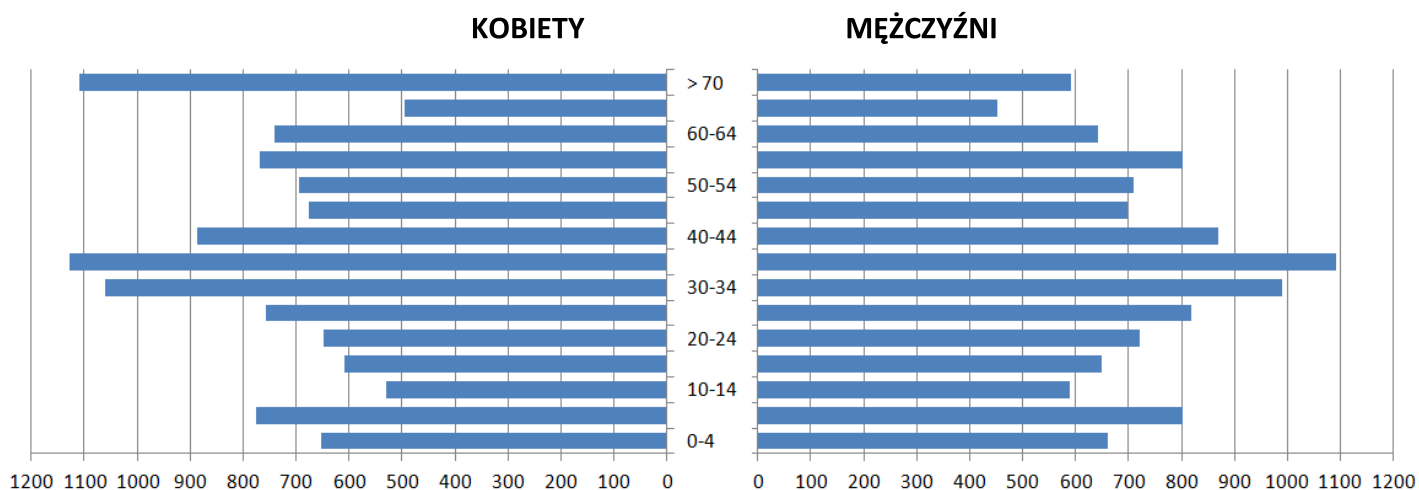
Źródło: opracowanie własne



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

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

Źródło: Bank Danych Lokalnych.



Rys. 1.2. Struktura wieku mieszkańców Gminy Kąty Wrocławskie według płci.

Źródło: Bank Danych Lokalnych.

### 1.3. Gospodarka

Dogodne położenie gminy, stymuluje jej dynamiczny rozwój, a także otwiera perspektywy na dalszy wzrost nowych inwestycji, liczba nowych podmiotów gospodarczych oraz związanych z nimi przychodów budżetowych. W 2014 roku istniało 2847 podmiotów gospodarczych a 10 lat wcześniej było ich 1498. Zdecydowana większość przedsiębiorstw należy do kapitału prywatnego (29 spółek w sektorze publicznym). Systematycznie również rośnie liczba mieszkańców, szczególnie w strefie najbliższej miasta Wrocławia. Konsekwencją powyższego stanu rzeczy jest rosnący popyt na usługi transportowe.

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

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



## 1.4. Sfera społeczna

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

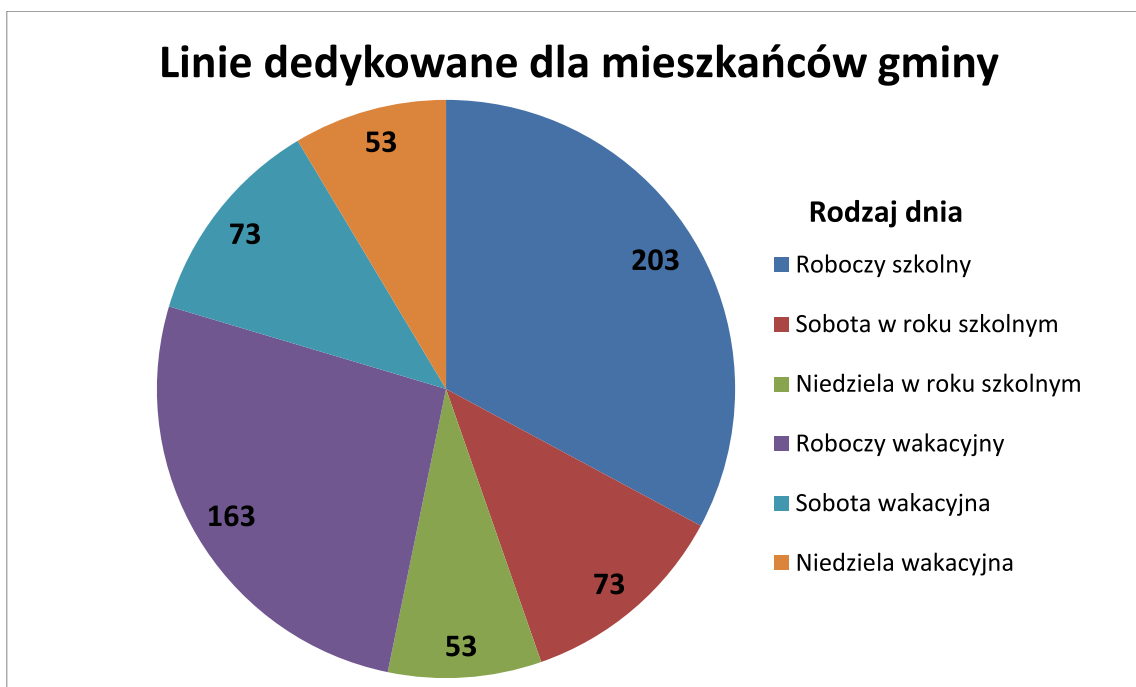
Tab. 1.4. Edukacja w Gminie Kąty Wrocławskie (stan na dzień 14.10.2015 r.)

Placówka	Liczba placówek [szt.]
Przedszkola	6
Szkoły podstawowe	7
Gimnazja	2

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

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

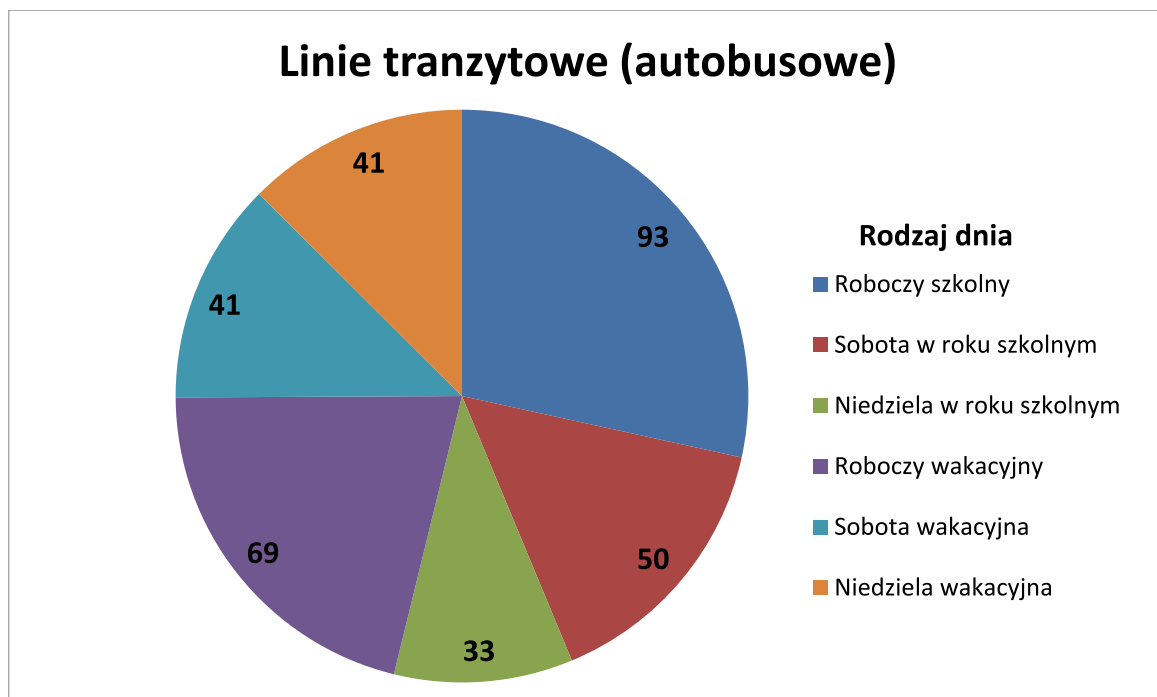
## 2. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze objętym planem



Rys. 2.1. Liczba kursów autobusów dedykowanych dla mieszkańców Gminy

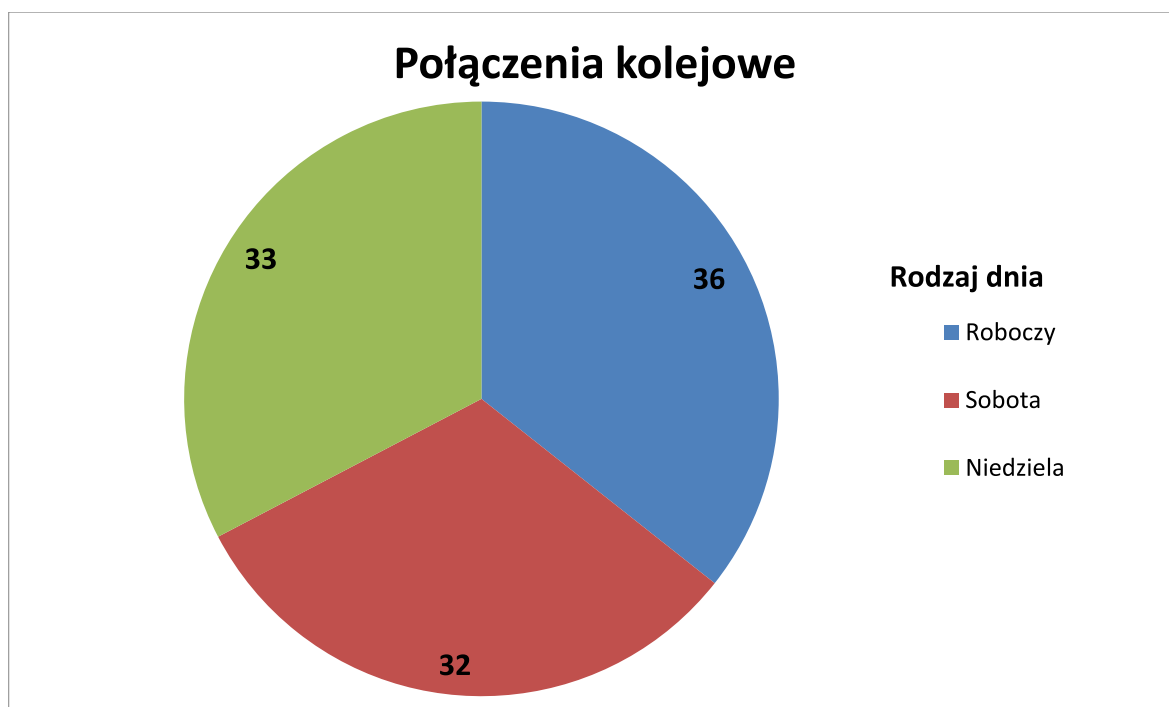
Źródło: opracowanie własne na podstawie serwisu e-podróżnik i danych przewoźników





Rys. 2.2. Liczba autobusowych kursów tranzytowych przebiegających przez Gminę

Źródło: opracowanie własne na podstawie serwisu e-podróżnik i danych przewoźników



Rys. 2.3. Liczba kolejowych kursów tranzytowych przebiegających przez Gminę

Źródło: opracowanie własne na podstawie serwisu e-podróżnik i danych przewoźników



## 2.1. Komunikacja autobusowa w Gminie Kąty Wrocławskie

Na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie funkcjonuje kilka podmiotów oferujących usługi publicznego transportu zbiorowego. Zdecydowana większość linii łączy miasto Wrocław z miejscowościami na terenie gminy, przebiegając różnymi drogami do stolicy gminy. Część z nich jest wydłużona i dojeżdża do miejscowości sąsiednich gmin. Przez Gniechowice przebiegają tranzytowo linie łączące Wrocław z miejscowościami gminy Sobótka oraz ze Świdnicą. Jedna linia łączy miasto Kąty Wrocławskie z miastem powiatowym Środa Śląska. Jak również jedna linia łączy Kąty Wrocławskie z miejscowościami tej gminy położonymi przy granicy z gminą Sobótka. Ponadto na terenie gminy funkcjonują dwie linie organizowane przez miasto Wrocław (609 do Samotworu i wariant linii 133 do Zabrodzia).

Linie 507 Nowa Wieś Wrocławska Park Przemysłowy – Mokronos Górny – Smolec - Wrocław, 517 Bogdaszowice – Kąty Wrocławskie - Wrocław, 527 Jakubkowice – Kostomłoty – Kąty Wrocławskie - Wrocław, 577 Kąty Wrocławskie – Chmielów – Bogdaszowice – Smolec - Wrocław, Ujazd Górny/Udanin - Kąty Wrocławskie – Małkowice - Wrocław, Kąty Wrocławskie – Wrocław, Chwałów/Maniów – Kąty Wrocławskie- Wrocław, mają przede wszystkim charakter komunikacji międzygminnej realizującej przewóz osób wewnątrz gminy Kąty Wrocławskie oraz do Wrocławia. Z wyżej wymienionych linii, jedynie linie 507 oraz Kąty Wrocławskie – Wrocław mają przystanki wyłącznie w gminie Kąty Wrocławskie oraz we Wrocławiu. Linie 517 oraz 577 odcinkowo przejeżdżają tranzytem przez gminę Kostomłoty (odcinek Bogdaszowice - Chmielów – Pełcznica). Pozostałe linie kończą bieg w sąsiednich gminach. Głównym zadaniem powyższych linii jest skomunikowanie miejscowości gminy z centrum Wrocławia oraz węzłami przesiadkowymi wrocławskiej komunikacji miejskiej. Przystanki przesiadkowe komunikacji autobusowej z gminy Kąty Wrocławskie na terenie Wrocławia to: ul. Mińska „Muchobór Wielki”, skrzyżowanie ul. Wiejskiej z Solskiego, skrzyżowanie ul. Grabiszyńskiej z Klecińską „FAT”, skrzyżowanie ulicy Grabiszyńskiej z Zaporoską, Plac Legionów, przystanek na ulicy Swobodnej „EPI”, przystanek „Wzgórze Partyzantów” na ulicy Kołłątaja czy Plac Grunwaldzki.

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

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

Większość pasażerów linii tranzytowych (głównie z Sobótki i Świdnicy) zatrzymujących się w Gniechowicach stanowią mieszkańcy w większości innych Gmin, jednak linie te dla Gniechowic stanowią najdogodniejsze połączenia z Wrocławiem.

Komunikacją autobusową w Gminie Kąty Wrocławskie są objęte wszystkie miejscowości o liczbie mieszkańców większej niż 300 osób.

Samorząd gminy Kąty Wrocławskie dofinansowuje kursy linii 57, 133, 507 i 609. Pozostałe linie finansowane są wyłącznie z przychodów ze sprzedaży biletów. Dokładny przebieg linii wraz z przystankami zawarto w Załączniku Graficznym I.



## 2.2. Regionalny osobowy transport kolejowy

Przez obszar Gminy Kąty Wrocławskie przebiega linia kolejowa nr 276. Łączy ona ważne ośrodki w województwie, między innymi Wrocław z Wałbrzychem, Jelenią Górą i Szklarską Porębą. Linia pełni między innymi ważną rolę w dowożeniu ludności Gminy do miasta Wrocławia. W Gminie Kąty Wrocławskie znajdują się stacje w Kątach Wrocławskich, Smolcu i Sadowicach Wrocławskich. W zasięgu dojazdu pieszo do stacji (do 3 km) znajdują się miejscowości takie jak Kąty Wrocławskie, Smolec, Sadek, Sadowice, Nowa Wieś Kącka oraz Pełcznica. Stan infrastruktury na odcinku Wrocław Główny – Kąty Wrocławskie jest oceniany jako dobry, a czas dojazdu do Wrocławia Głównego z Kątów Wrocławskich, Sadowic Wrocławskich i Smolca wynosi średnio odpowiednio 23, 19 i 15 minut. Stan infrastruktury kolejowej na terenie gminy ciągle poprawia się. Plan transportowy Województwa Dolnośląskiego przewiduje uruchamianie minimum 16 par połączeń w dzień roboczy i 14 par w dzień wolny (na odcinku Jaworzyna Śląska- Wrocław, do Wałbrzycha 12 par w ciągu dnia roboczego i 10 w dniu wolnym).

## 2.3. Regionalny osobowy transport drogowy

Regionalne połączenia autobusowe przebiegają tranzytowo autostradą A4 lub drogą krajową nr 35. Na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie, w Gniechowicach zatrzymują się tylko autobusy przewoźników prywatnych obsługujących linię Wrocław – Świdnica oraz jedna para autobusów dalekobieżnych z Turka do Świeradowa Zdroju.

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

## 3.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Gmina Kąty Wrocławskie charakteryzuje się zróżnicowanym zagospodarowaniem przestrzennym. Można zatem wyróżnić kilka charakterystycznych obszarów ze względu na użytkowanie<sup>1</sup>. Gros terenów gminy przeznaczonych jest pod produkcję rolną. Zgodnie z założeniami studium zagospodarowania przestrzennego, terenów dla których nie wyznaczono innego sposobu zagospodarowania niż rolny, zakazuje się wyłączenia z produkcji rolnej i leśnej.

Na terenie gminy można wyróżnić 3 centra o szczególnym natężeniu zabudowy (istniejącej lub planowanej) w funkcji aktywności gospodarczej (produkcyjnej, usługowej, składowo-magazynowej).

---

<sup>1</sup> ZMIANA STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY KĄTY WROCŁAWSKIE  
Załącznik nr 1 do uchwały nr XXV/234/12 Rady Miejskiej w Kątach Wrocławskich  
z dnia 27 września 2012r



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

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

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

- Przez obręb Strzeganowice planuje się przebieg nowego odcinka drogi łączącego się z planowanym węzłem Strzeganowice na autostradzie A4.
- Likwidacji zjazdu autostradowego „Pietrzykowice” oraz przebudowę węzła „Kąty Wrocławskie”
- Na przebiegu drogi krajowej nr 35 przewiduje się północne obejście miejscowości Gniechowice.
- Na drodze wojewódzkiej DW 346 planuje się modernizację do klasy głównej G 1/2 lub głównej przyspieszonej GP 1/2, w uzasadnionych przypadkach 2/2 wraz z obejściami drogowymi Gniechowic, Kątów Wrocławskich i Pełcznicy.
- Na drodze wojewódzkiej DW 347 planuje się modernizację do klasy głównej G 1/2 lub głównej przyspieszonej GP 1/2, w uzasadnionych przypadkach o przekroju 2/2 wraz z obejściami drogowymi Pietrzykowic i Kątów Wrocławskich.
- Poprawę jakości obecnych dróg poprzez ich modernizację ich stanu technicznego (nawierzchni, nośność) jak i poprawienie parametrów (szerokości dróg, ilości pasów, itp.).
- Budowa nowych obejść miejscowości i łączników drogowych, w zależności od potrzeb lokalnych.
- Planuje się budowę trasy rowerowej przebiegającej przez miejscowości: Samotwór (od granicy z m. Wrocław) – Skalka – Bogdaszowice – Stoszyce – Wszemiłowice - Kąty Wrocławskie - Nowa Wieś Kącka - granica gminy (kierunek Mietków). Przewiduje się także połączenie większości miejscowości z siedzibą gminy. Trasy te mogą przebiegać wzdłuż dróg ruchu samochodowego lub być ich częścią.



Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Dolnośląskiego<sup>2</sup> dla gmin w aglomeracji Wrocławskiej proponuje przede wszystkim wzmocnienie funkcji metropolitalnych Wrocławia oraz rozwój Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego. Ponadto planuje się:

- Budowę łącznika drogi krajowej nr 35 z autostradą A-4 węzeł Strzeganiowice
- istnieje koncepcja skomunikowania A4 z S5 wraz z obwodnicą Obornik Śląskich, w ramach którego planowana jest obwodnica Kątów Wrocławskich od rejonu „węzła Kąty Wrocławskie” do rejonu miejscowości Pełcznica.
- Nabycie gruntów pod budowę przyszłej obwodnicy Kątów Wrocławskich

W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju<sup>3</sup> nie zawarto szczególnych inwestycji o znaczeniu krajowym przechodzącym przez Gminę.

### 3.2. Wpływ transportu na środowisko

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

#### 3.2.1. Emisja spalin

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

Na podstawie „Raportu o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2012 roku”, na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie, będącej częścią strefy dolnośląskiej (obejmującej wszystkie powiaty województwa dolnośląskiego z wyjątkiem miast: Wrocław, Legnica i Wałbrzych), w której dokonano pomiaru zanieczyszczeń, stwierdzono występowanie przekroczenia średniodobowej wartości dopuszczalnej pyłu zawieszonego PM 10 z ponadnormatywną częstością oraz rocznej wartości dopuszczalnej – w związku z czym zalecane jest wdrożenie naprawczych programów ochrony powietrza – oraz przekroczenie dopuszczalnego poziomu benzo(a)pirenu oraz ozonu (w kryterium

<sup>2</sup> PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO PERSPEKTYWA 2020  
Załącznik nr 1 do UCHWAŁY NR XLVIII/1622/2014 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO z dnia 27 marca 2014 r.

<sup>3</sup> Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.



ochrony roślin oraz zdrowia ludzi). Zanieczyszczenia gazowe objęte programem badań na terenie województwa dolnośląskiego w roku 2012, tj. dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, ołów, benzen i pył zawieszony PM 2,5 oraz dwutlenek siarki i dwutlenek azotu (w kryterium ochrony roślin) osiągały niskie wartości stężeń, nie przekraczające wartości dopuszczalnych.

### 3.2.2. Emisja hałasu

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

W 2011 roku dokonano oceny stanu klimatu akustycznego na drogach powiatu wrocławskiego. Pomiarami objęto cztery lokalizacje na terenie Gminy Kąty Wrocławskie. W obu punktach pomiarowych stwierdzony równoważny poziom hałasu  $L_{Aeq}$  w porze dziennej przekraczał dopuszczalne normy<sup>4</sup>.

Tab. 3.1. Wyniki pomiaru hałasu na terenie gminy Kąty Wrocławskie w 2011 r.

L.p.	Lokalizacja punktów pomiarowych	$L_{Aeq} D$ dzień T=16 h
1.	Kąty Wrocławskie, ul. 1 Maja, DW nr 346	70,5
2.	Kąty Wrocławskie, ul. Wrocławska, DW nr 347	69,9
3.	Pietrzykowice, ul. Wrocławska, DW nr 347	70,1
4.	Gniechowice, DK nr 35	73,7

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

Narastający ruch samochodowy oraz powyższe dane, wskazują na słuszność postulatów zawartych w planie zagospodarowania przestrzennego gminy, związanych z budową obejść drogowych miejscowości oraz koniecznością uzupełnienia liczby ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż autostrady.

<sup>4</sup> Dopuszczalny równoważny poziom hałasu  $L_{Aeq}$  pochodzącego od dróg kołowych i linii kolejowych w porze dziennej wynosi:

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

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



Dobra oferta transportu zbiorowego wpływać może na zmniejszenie liczby podróży samochodami prywatnymi, co przekłada się na zmniejszenie emisji szkodliwych pyłów i hałasu.

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

### 4.1. Ocena potrzeb przewozowych

Gmina Kąty Wrocławskie jest atrakcyjnym miejscem do zamieszkania. Spokojna okolica a także bliskość Wrocławia i dogodna sieć dróg, generują rozwój osiedli mieszkaniowych. W ostatnich latach, na obszarach sąsiadujących z Wrocławiem, obserwuje się wyraźny trend do osiedlania się jego mieszkańców, którzy mają z miastem silne powiązanie zawodowe, edukacyjne, społeczne i kulturalne. Ważnymi ośrodkami społecznymi na terenie gminy są Kąty Wrocławskie i Smolec.

Najważniejszymi cechami systemu publicznego transportu zbiorowego w gminie Kąty Wrocławskie są:

- większość podróży mieszkańców Gminy Kąty Wrocławskie realizowanych transportem publicznym odbywa się komunikacją autobusową obsługującą obszar gminy
- wszystkie miejscowości powyżej 300 mieszkańców mają dostęp do komunikacji zbiorowej
- występuje wielu przewoźników autobusowych realizujących swoje przewozy na terenie gminy
- część mieszkańców miasta Kąty Wrocławskie, Smolca, Sadkowa i Sadowic Wrocławskich położonych w zasięgu dojazdu pieszo do stacji korzysta z komunikacji kolejowej,
- obsługa komunikacyjna Gniechowic zapewniona jest przez tranzytowe połączenia autobusowe łączące Wrocław z miejscowościami Gminy Sobótka oraz ze Świdnicą.
- przewozy uczniów do szkół z miejscowości obsługiwanych liniami regularnymi, w szczególności do Wrocławia i Środy Śląskiej są realizowane przez te linie, natomiast przewozy do szkół podstawowych i gimnazjów na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie realizowane są wyłącznie jako transport szkolny przez operatora gminnych przewozów szkolnych.

Tab. 4.1. Obecna struktura pasażerska transportu publicznego.

Typ pasażera	Dobowa liczba pasażerów w 2015 (w dzień roboczy)	Charakter podróży
Uczniowie podstawówek, gimnazjów i szkół średnich	1400	Podróże obowiązkowe Dom – szkoła oraz szkoła – dom w dni nauki szkolnej oraz sporadycznie fakultatywne w pozostałe dni
Pracujący w działalności pozarolniczej	3000	Podróże obowiązkowe dom – praca oraz praca dom w dniu pracujące oraz bardzo rzadko sporadycznie, fakultatywne w pozostałe dni



Pracujący w działalności rolniczej	1000	Podróże fakultatywne realizowane sporadycznie, głównie w dni robocze.
Emeryci, renciści, bezrobotni	300	Podróże fakultatywne realizowane sporadycznie głównie w dni robocze.
Studenci	200	Podróże obligatoryjne dom – szkoła oraz szkoła – dom w dni nauki w roku akademickim oraz sporadycznie lecz częściej niż pozostali podróże fakultatywne w dni wolne od nauki
Łącznie	6100	-

Źródło: Bank danych lokalnych, informacje przewoźnika

Tab. 4.2. Prognozowana liczba korzystających z transportu publicznego.

Prognozowana dobową liczbą pasażerów (w dniu roboczym)	2015	2020	2025	2030	2035
Liczba pasażerów	6100	6500	6900	7300	7750

Oprócz powyższych prognoz, o przebiegu linii komunikacyjnych oraz obowiązujących częstotliwościach decydują także: lokalizacja generatorów ruchu oraz sieć osadnicza obszarów objętych planem (Załącznik graficzny nr II)

#### 4.2. Najważniejsze generatory ruchu

Jak można zauważyć w tabeli 4.2, największymi grupami korzystającymi z transportu zbiorowego są pracujący w działalności pozarolniczej oraz uczniowie. Na załączniku graficznym nr II wyszczególniono strefy o wzmożonej aktywności gospodarczej wraz ze szkołami i placówkami medycznymi.

## 5. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu





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

Mieszkańcy Gminy Kąty Wrocławskie mogą zaspokajać potrzeby transportowe korzystając z komunikacji indywidualnej (samochód osobowy, rower, motocykl itp.) lub zbiorowej, realizowanej przez autobusy (o znaczeniu gminnym i tranzytowym). Mieszkańcy Gminy mogą korzystać również z oferty kolei (Stacja w Kątach Wrocławskich, Smolcu oraz między Sadkowem a Sadowicami Wrocławskimi)

O wyborze środka transportu decydują czynniki jakościowe, takie jak:

- bezpośredniość połączeń,
- częstotliwość odjazdów,
- dostępność (rozumiana jako odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach),
- dostępność dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej (udział niskopodłogowego taboru, dostosowanie wysokości peronów przystankowych do poziomu podłogi w pojeździe),
- niezawodność (pewność dotarcia do celu podróży w ustalonym czasie),
- koszt,
- punktualność,
- rytmiczność (równe odstępy czasowe w odjazdach w danym kierunku, wzajemna synchronizacja linii),
- wygoda (dostępność miejsc siedzących, komfort termiczny latem i zimą).

Dostępne dla podróżnych środki transportu podlegają subiektywnej ocenie dokonywanej każdorazowo przed rozpoczęciem podróży. Ocena ta znajduje odzwierciedlenie w postulatach przewozowych, określających najbardziej efektywne rozwiązanie (np. najkrótszy czas przejazdu, wysoka niezawodność, najniższy koszt).

Z polskiej specyfiki transportu pasażerskiego wynika, że osoby mieszkające w zasięgu komunikacji zbiorowej dokonują wyboru środka transportu przede wszystkim na podstawie bezpośredniości, punktualności i niezawodności. Na dalszym planie stawiane są koszty i wygoda podróży. Dlatego też najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu jest samochód osobowy.

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

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



## 6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

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

Do instrumentów i źródeł finansowania transportu publicznego realizowanego dla mieszkańców Gminy Kąty Wrocławskie zaliczane są:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora i będące jego dochodem);
- dopłaty do stosowanych przez operatora ulg ustawowych refundowane z budżetu centralnego,
- dopłaty przekazywane operatorowi z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasach lub kursach o zbyt małym ruchu pasażerów, na których przychody ze sprzedaży nie pokrywają kosztów ich obsługi przez operatora (źródło: środki własne organizatora).

Gmina Kąty Wrocławskie nie przewiduje dopłat do linii tranzytowych kolejowych i autobusowych, których podstawowym celem jest obsługa obszarów innych miast i gmin, natomiast nie zakłada się również potrzeby uruchamiania połączeń organizowanych przez Gminę do miejscowości które obsługiwane są połączeniami tranzytowymi o „wystarczającej liczbie kursów”, to znaczy liczbie kursów większej niż liczba określona jako minimalny standard obsługi tych miejscowości.

Do pozostałych miejscowości nie posiadających dostępu do transportu publicznego w postaci linii tranzytowych o „wystarczającej liczbie kursów” przewiduje się uruchomienie linii autobusowych, lub zamówienie dodatkowych kursów, których organizatorem będzie Gmina Kąty Wrocławskie albo powiat wrocławski na zlecenie Gminy Kąty Wrocławskie albo inny organizator transportu publicznego określony w drodze porozumienia samorządów. Połączenia powyższe mogą być dofinansowywane z budżetu Gminy Kąty Wrocławskie oraz z budżetów innych samorządów na podstawie stosownych umów jak również z budżetu centralnego w zakresie zwrotu utraconych korzyści z tytułu stosowania ulg ustawowych w publicznych środkach lokomocji.

Tab. 6.1. Planowany poziom wydatków Gminy Kąty Wrocławskie na transport publiczny

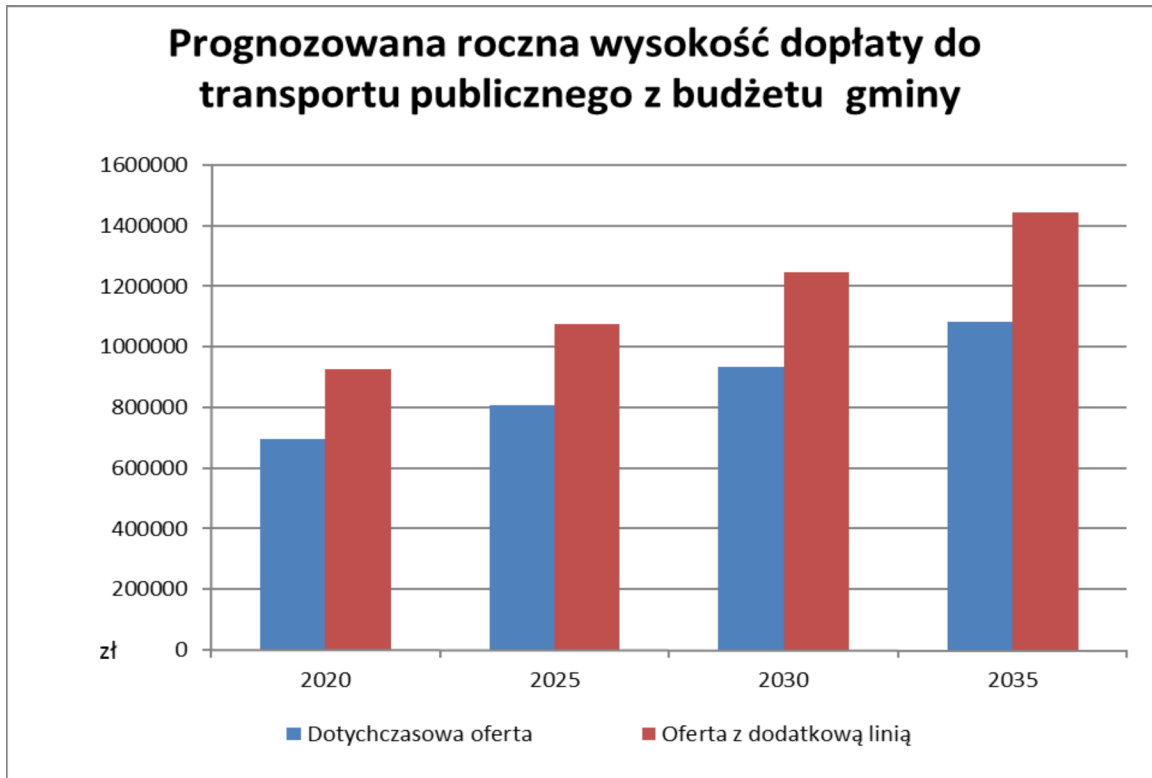


	Roczna wysokość dopłat do transportu publicznego z budżetu gminy w latach 2016 - 2017 r	Zakładana wysokość dopłat z budżetu centralnego z tytułu stosowania ulg ustawowych w roku 2017 do przejazdów na obszarze Miasta i Gminy Kąty Wrocławskie oraz do Wrocławia*
Dofinansowanie linii wrocławskiej komunikacji miejskiej na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie (133 i 609)	82 416 zł	0 zł
Utrzymanie dotychczasowej oferty przewozowej	550 000 zł	900 000 zł
Rozszerzenie oferty o dodatkowe linie	800 000 zł	950 000 zł

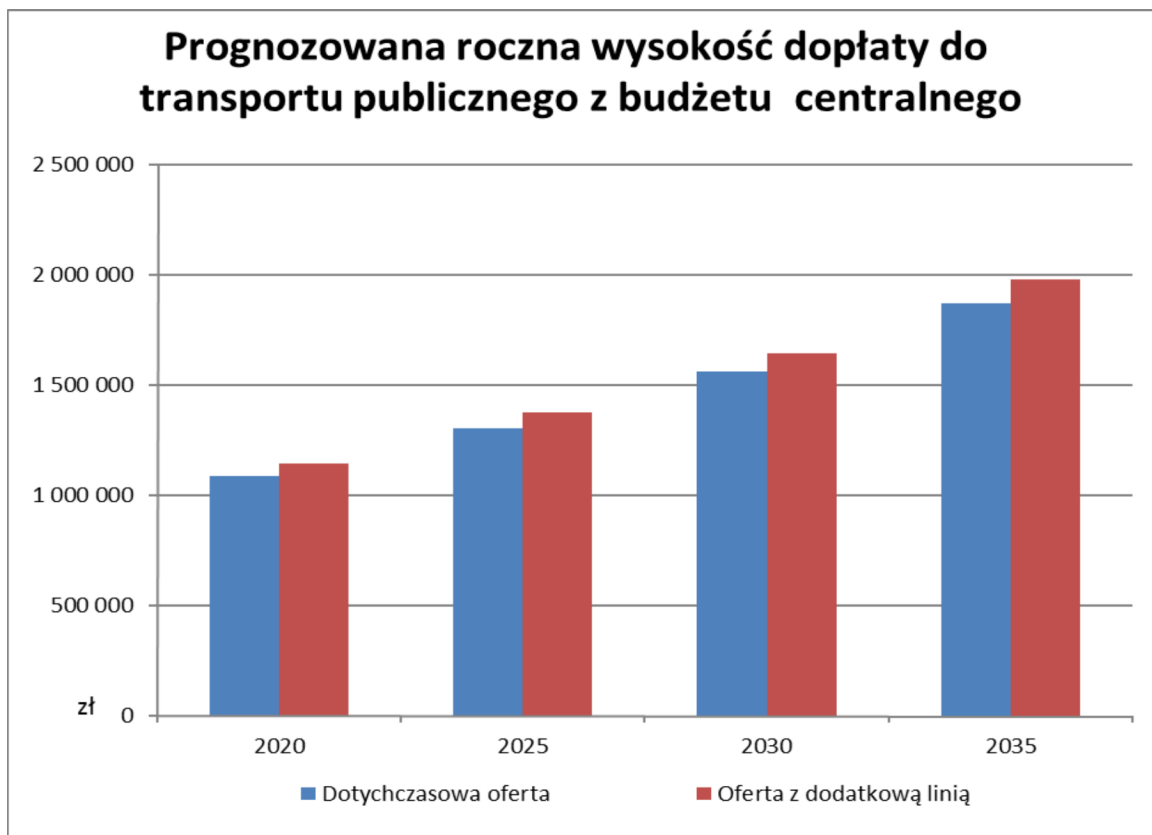
\* - kwota możliwa do uzyskania tylko wówczas gdy przewozy będą organizowane jako przewozy powiatowe lub międzypowiatowe.

Źródło: opracowanie własne

Dla wykresów na rys 6.1 założono coroczną inflację w wysokości 3%. Dla wykresów na rysunku 6.2 założono inflację 2,5% oraz dodatkowy wskaźnik związany z przyszłym przyrostem ludności w gminie. Powyższe prognozy mogą się różnić od rzeczywistości ze względu na nieprzewidywalność zmian sytuacji makroekonomicznej oraz zmiany społeczne.



Rys. 6.1. Prognozowana roczna wysokość dopłaty do transportu publicznego z budżetu gminy



Rys. 6.2. Prognozowana roczna wysokość dopłaty do transportu publicznego z budżetu centralnego.



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

Wszyscy przewoźnicy (za wyłączeniem przewozów zleczanych przez miasto Wrocław) wykonujący przewozy o szczególnym znaczeniu do gminy powinni używać tradycyjnej numeracji stosowanej w aglomeracji wrocławskiej. Dla linii łączących Kąty Wrocławskie przeznaczone są numery trzycyfrowe zaczynające cyfrą 5 (komunikacja powiatowa) lub cyfrą 8 (komunikacja międzygminna) a kończące cyfrą 7. Linie komunikacji gminnej wytyczono analogicznie do tras dzisiejszych linii autobusowych. Jeśli Gmina Kąty Wrocławskie będzie samodzielnym organizatorem transportu publicznego to linie te będą kończyć bieg na ostatnim przystanku w miejscowości graniczącej z sąsiednią gminą, z którego dalszy transport do Wrocławia i innych gmin realizowany będzie liniami komunikacyjnymi obsługiwanymi samodzielnie przez przewoźników albo przez sąsiednie gminy. Dopuszcza się łączenie linii w jedną w miejscu przesiadania się po podpisaniu porozumienia pomiędzy gminami albo powiatami, albo po utworzeniu związku gmin albo związku powiatów oraz gmin.

W tabeli 7.1 wyszczególniono przebiegi tras linii komunikacji gminnej na obszarze miasta i gminy Kąty Wrocławskie.

Tab. 7.1. Linie komunikacyjne na terenie miasta i gminy Kąty Wrocławskie wraz z wyznaczoną numeracją.

Nr linii	Trasa przebiegu na obszarze miasta i gminy Kąty Wrocławskie	Wskazane wydłużenia linii na podstawie stosownych porozumień
507	Park Przemysłowy Nowa Wieś – Mokronos Dolny – Mokronos Górny – Smolec – Smolec ul. Chłopska/Wrzosowa	Wrocław
527	Pęcznica – Kąty Wrocławskie – Sośnica – Sadkówek - Sadków – Pietrzykowice – Jaskotle – Cesarzowice – Mokronos Dolny	Wrocław i obszar gminy Kostomłoty
537	Pęcznica – Kąty Wrocławskie – Sośnica – Sadkówek - Sadków – Pietrzykowice – Jaskotle – Cesarzowice – Mokronos Dolny	Wrocław i obszar gmin Kostomłoty oraz Środa Śląska
547	Kamionna – Kilianów – Kąty Wrocławskie – Sośnica – Sadkówek - Sadków – Pietrzykowice – Jaskotle – Cesarzowice – Mokronos Dolny	Wrocław i obszar gminy Mietków
557	(Kąty Wrocławskie – Kilianów – Kamionna <i>odcinek możliwy do uruchomienia</i> ) - Czerńczyce – Zachowice – Gniechowice – Krobielowice – Wojtkowice – Strzeganowice – Kąty Wrocławskie	Wrocław i obszar gminy Kobierzyce
577	Kąty Wrocławskie - Bogdaszowice – Skałka – Kębtłowice – Krzeptów - Smolec – Smolec ul. Chłopska/Wrzosowa	Wrocław i obszar gminy Kostomłoty



587	Kąty Wrocławskie – Wszemiłowice – Sadowice – Małkowice – Skałka – Kębłowice – Smolec – Mokronos Górny – Mokronos Dolny (lub wariant trasy z zakończeniem w Smolcu ul. Chłopska/Wrzosowa i wjazdem do Krzeptowa)	Wrocław i obszar gmin Kostomłoty oraz Udanin
597	Kąty Wrocławskie – Krobielowice – Gniechowice (z możliwością przedłużenia do Zachowic oraz Czerńcyc)	Wrocław i obszar gminy Kobierzyce

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

W odniesieniu do obecnie występujących oraz prognozowanych potrzeb przewozowych w gminie Kąty Wrocławskie można wyróżnić pięć standardów (standard wyznacza się na podstawie maksymalnych odstępów między kolejnymi odjazdami środków transportu publicznego lub liczby par kursów jakie powinny występować na poszczególnym przystanku w danej miejscowości) obsługi przystanków w miejscowościach obsługiwanych komunikacją gminną.

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

Standard	Godziny szczytu w dni robocze	W dni robocze, poza szczytem (do godz. 19:30)	Dni wolne
A	30 min	60 min	120 min lub 6 par kursów
B	60 min	2 pary kursów od 8:00 do 14:00 i 1 para wieczorem	4 pary kursów
C	2 pary kursów rano i 2 pary popołudniu	2 pary kursów od 8:00 do 14:00 i 1 para wieczorem	3 pary kursów w soboty, (niedziela - dopuszcza się brak obsługi)
D	1 para kursów rano i 1 para popołudniu	1 para kursów od 8:00 do 14:00 i 1 para wieczorem	brak obowiązku utrzymania kursowania
E	Minimum 3 pary kursów w dobie		brak obowiązku utrzymania kursowania

W załączniku graficznym nr III przedstawiono obowiązujące standardy obsługi transportem publicznym poszczególnych przystanków w miejscowościach w Gminie Kąty Wrocławskie oraz sieć



transportową na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie, na której będą realizowane przewozy o charakterze publicznym.

Wykaz linii transportu publicznego zawiera tabela nr 7.1

**Częstotliwości oraz liczby kursów wynikające z powyższych standardów na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie wyznaczają minimalny, gwarantowany przez samorząd poziom usług transportowych o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji międzygminnej w poszczególnych porach dnia i w dniach tygodnia.** Organizator transportu ma możliwość decydowania o zastosowaniu krótszych niż wskazane odstępy w odjazdach środków publicznego transportu zbiorowego i zamawianiu dodatkowych kursów, gdy występować będzie zwiększone zapotrzebowanie na usługi przewozowe, nadmierne napełnienia pojazdów, albo w celu działań marketingowych podwyższających jakość obsługi mieszkańców. Obniżenie standardów obsługi poszczególnych miejscowości wymaga aktualizacji niniejszego Planu Transportowego. Jeżeli liczba połączeń z danego przystanku realizowanych przez linie niepubliczne albo linie przebiegające tranzytowo jest równa lub wyższa od liczby wynikającej z tabeli 7.2 opisującej najniższy dopuszczalny standard to Gmina Kąty Wrocławskie może zaniechać organizowania przewozów gminnych z tych przystanków.

## 7.2. Gwarantowany komfort podróży – wymagania taborowe

Autobusy powinny być dostosowane do popytu występującego w danych godzinach. Niedopuszczalne jest, aby Podróżni nie mogli skorzystać z oferty transportu autobusowego z powodu przepełnionego środka transportu. Kursy o wyższej frekwencji winny być obsługiwane odpowiednio autobusami o większej pojemności tak aby stan napełnienia pojazdów nie przekraczał 90 % liczby miejsc w każdym pojeździe odpowiednio dla każdej klasy pojazdu. W tym celu zakłada się eksploatację pojazdów w trzech standardowych grupach pojemnościowych:

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

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

Zwiększenie napełnienia autobusów powyżej 90 % liczby określonej dla wskazanej klasy pojazdu przez co najmniej 2 dni w tygodniu na tym samym kursie obliguje do zastosowania pojazdu o większej pojemności lub wprowadzenia dodatkowego („bisowego”) pojazdu obsługującego ten sam kurs lub jego fragment.



### 7.3. Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększanie się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania transportem zbiorowym. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym<sup>5</sup> – osób starszych, mających w większości problem ze sprawnym poruszaniem się, stanowi 15% ludności gminy Kąty Wrocławskie. Grupa ta będzie w najbliższej przyszłości powiększać się.

Należy dążyć do ograniczenia barier korzystania z transportu publicznego przez osoby o ograniczonej mobilności (starsze i niepełnosprawne, ale też pasażerów z wózkami dziecięcymi bądź większym bagażem).

- dążenie do zwiększenia udziału autobusów z obniżoną podłogą co najmniej w części pojazdu,
- stosowanie podwyższonych peronów przystankowych, dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach,
- tworzenie nowych przystanków w miejscach o znaczącym zapotrzebowaniu społecznym,
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych oraz dróg dojścia do przystanków (np. poprzez użycie innej faktury nawierzchni peronu lub chodnika) – ułatwiających orientację osobom niewidomym,
- prowadzenie szkoleń kierowców w zakresie obsługi pasażerów z ograniczoną zdolnością ruchową.

### 7.4. Standard w zakresie ochrony środowiska

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

Dlatego, oprócz stosowania pojazdów z ekologicznymi silnikami, należy preferować niskoemisyjne sposoby poruszania się, przede wszystkim takie jak zapewnienie dogodnego dostępu do komunikacji zbiorowej, a także bezemisyjne oraz niskoemisyjne – np. pojazdy elektryczne, rower, podróże piesze. Im większy udział podróży transportem zbiorowym, rowerem i pieszo, tym mniejsze uciążliwości transportu dla Mieszkańców Gminy wynikające ze zbyt dużego nasilenia ruchu drogowego.

---

<sup>5</sup> Bank Danych Lokalnych





## 8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

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

Gmina Kąty Wrocławskie pełnić będzie zadania organizatora na swoim obszarze do czasu wyboru innego organizatora w wyniku uzgodnień i porozumień pomiędzy samorządami różnych szczebli.

Transport przebiegający tranzytowo przez obszar gminny ma charakter niezależny od oddziaływania gminy. Niemniej jednak Gmina Kąty Wrocławskie będzie prowadzić działania wspierające istnienie wszelkich połączeń tranzytowych, które wspomagają obsługę komunikacyjną mieszkańców poprzez następujące działania sprzyjające ich rozwojowi:

- nieodpłatnego umożliwiania korzystania z infrastruktury przystankowej na swoim obszarze,
- prowadzenia działań w zakresie wprowadzenia jednej zintegrowanej taryfy opłat we wszystkich, publicznych środkach lokomocji na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie,
- wyposażania przystanków we wiaty i inne informacyjne urządzenia przystankowe,
- wnioskowania o dogodne dla mieszkańców lokalizacje przystanków u zarządców dróg,
- pomoc w skutecznym utrzymaniu zimowym dróg, którymi porusza się transport publiczny,
- współpraca z organizatorami transportu publicznego w zakresie usprawnienia powiązań pomiędzy różnymi gałęziami transportu (przesiadki pomiędzy publicznymi środkami lokomocji, parkingi rowerowe i samochodowe przy głównych stacjach i przystankach oraz zapewnienie bezpiecznych dojazdów do stacji i przystanków).

W miejscowościach leżących częściowo lub całkowicie poza zasięgiem obsługi linii tranzytowych lub w miejscowościach w których oferta linii tranzytowych będzie gorsza od opisanego w punkcie 7.1. standardu przewiduje się organizację własnej komunikacji gminnej, która dowozić będzie wszystkich pasażerów do istotnych celów podróży zlokalizowanych na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie oraz bezpośrednio do Wrocławia lub do miejsc przesiadek na dogodne środki lokomocji w kierunku Wrocławia (często kursujące linie autobusowe lub kolejowe). Możliwe jest również tworzenie linii z gminy Kąty Wrocławskie w kierunku gmin sąsiadujących na podstawie porozumień międzygminnych. Jeśli takie porozumienia zostaną podpisane to określą one również, która z gmin przejmie obowiązki organizatora. W przypadku gdy powiat wrocławski, miasto na prawach powiatu lub stosowny związek powiatów lub związek powiatów i gmin ukonstytuują się jako organizator transportu publicznego powiatowego lub międzygminnego obejmującego Gminę Kąty Wrocławskie to gmina będzie mogła przystąpić do związku lub powierzyć wyznaczonemu organizatorowi organizację linii autobusowych na trasach pomiędzy gminą Kąty Wrocławskie a gminami sąsiednimi jak również na obszarze gminy Kąty Wrocławskie.

Do czasu powstania opisanego powyżej organizatora Gmina Kąty Wrocławskie będzie pełniła obowiązki organizatora transportu na swoim obszarze i będzie prowadziła wszelkie działania w zakresie utrzymania sprawnych połączeń z Wrocławiem.

Jako podstawowe zadania organizatora transportu publicznego na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie gmina będzie prowadziła działania w zakresie określenia potrzeb przewozowych mieszkańców gminy oraz sposobów ich zaspokojenia w oparciu o środki finansowe z budżetu własnego oraz z budżetu



centralnego jakie będzie miała do dyspozycji. Plan transportowy w rozdziale 7 wskazuje sieć komunikacyjną o trasy na których przewozy publiczne mogą być realizowane.

## 8.2. Wybór operatora transportu publicznego.

Organizator transportu publicznego, zgodnie z Ustawą o Transporcie Publicznym z 16 grudnia 2010 roku przeprowadza postępowanie w celu dokonania wyboru operatora transportu publicznego oraz zawiera umowę na świadczenie usług przewozowych.

Operator transportu publicznego na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie może zostać wybrany według trybów określonych w Artykule 19 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Ze względu na mały całkowity rozmiar zadań transportowych na obszarze Gminy Kąty Wrocławskie, nie przekraczający 1 000 000 euro w skali roku jako zalecany tryb wyboru operatora przyjmuje się bezpośrednie zawarcie umowy zgodnie z zapisami Artykułu 22 ust 1 punkt 1) Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Umowa pomiędzy Gminą Kąty Wrocławskie a wybranym operatorem dotyczyć będzie wszystkich linii komunikacyjnych organizowanych przez Gminę Kąty Wrocławskie. Zawierana jest na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 4 lata. W umowie określa się w szczególności jej przedmiot:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczba i rodzaj środków transportu niezbędnych do realizacji usług przewozowych,
- linie komunikacyjne, których dotyczy umowa;
- czas trwania umowy;
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo;
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów;
- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu;
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat;
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
  - rozkładów jazdy,
  - cenników opłat przejazdowych,
  - regulamin przewozu osób;
- stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy;
- kary umowne;
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.



### 8.3. Projektowanie rozkładów jazdy

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

Rozkład jazdy linii komunikacyjnych jest zależny od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz zaprojektowanej przez organizatora transportu atrakcyjności produktu (częstotliwości kursowania). Z uwagi na zmienność popytu na usługi przewozowe, dla każdego rodzaju dni tygodnia należy przygotować odpowiedni rozkład jazdy, w szczególności dla:

- dnia roboczego w roku szkolnym,
- dnia roboczego w dni wolne od nauki (w ferie i wakacje),
- sobót,
- niedziel i świąt.

Dopuszczalne jest zawieszanie kursowania linii w dni świąteczne takie jak Boże Narodzenie i Nowy Rok, Wielkanoc z uwagi na marginalne zainteresowanie usługami przewozowymi w powyższe święta.

Zmiany rozkładu jazdy dopuszczalne są nie częściej niż 4 razy w roku. Częstsze zmiany mogą być wyłącznie podyktowane okolicznościami niezależnymi od organizatora (np. remonty dróg lub wzrost liczby przewożonych pasażerów powyżej 90 % liczby oferowanych miejsc).

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

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

### 8.4. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów – użytkowników tego transportu, w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno-socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, które składa się z określania cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym.



Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo-biletowym wachlarza ulg i bonifikat przyznawanych różnym grupom społecznym.

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo-biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględnić jego aspekt przedmiotowy (nośniki) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do uproszczenia i podniesienia atrakcyjności systemu taryfowo-biletowego.

- jednorazowe;
- imienne (miesięczne) uprawniające do wielokrotnych przejazdów w czasie ważności biletu tylko liniami komunikacji gminnej;
- imienne zintegrowane (30 dniowe) uprawniające do wielokrotnych przejazdów w czasie ważności biletu zarówno liniami komunikacji międzygminnej jak i liniami wrocławskiej komunikacji miejskiej (po podpisaniu przez Organizatora uzgodnień z miastem Wrocławiem).

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

Stosowane będą uprawnienia ustawowe do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Rada Gminy uchwałę może wprowadzić dodatkowe, gminne ulgi w dowolnym czasie, jednak uchwała ta powinna wskazywać źródło finansowania wprowadzonych ulg w celu zrekompensowania operatorowi utraconych korzyści z tytułu wprowadzenia dodatkowych ulg.

## 8.5. Dystrybucja biletów przejazdowych

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

Bilety przejazdowe mogą być sprzedawane poprzez:

- stałe punkty sprzedaży;
- osoby prowadzące pojazdy transportu publicznego,



## 8.6. Zarządzanie drogami, infrastrukturą przystankową i dworcową

Na system zarządzania infrastrukturą transportową składa się zarządzanie:

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

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

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

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

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

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

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

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

W przyszłości nie wyklucza się możliwości zawarcia odpowiednich porozumień z innymi zarządcami dróg w gminie, tak aby Gmina Kąty Wrocławskie zarządzała wszystkimi przystankami komunikacyjnymi zlokalizowanymi na obszarze Gminy przy drogach powiatowych i wojewódzkich. Wówczas obowiązki zarządcy (wydawania potwierdzeń uzgodnienia zasad korzystania, wywieszania informacji o rozkładzie



jazdy) zostaną scalone z ustawowymi obowiązkami budowy i utrzymywania infrastruktury przystankowej w czystości i porządku w obrębie jednego podmiotu. Dzięki temu Gmina Kąty Wrocławskie będzie miała pełną kontrolę nad przytoczonymi powyżej trzema zakresami działania organizatora dotyczącymi infrastruktury przystankowej oraz zalegalizuje obecny stan faktyczny, w którym Gmina Kąty Wrocławskie sama dba o infrastrukturę przystankową, nie zważając na innych zarządców.

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

## 9. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażerów

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

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

Nośnikami informacji o ofercie przewozowej są:

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

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



### **9.1. Informacja pasażerska w pojazdach**

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

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

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

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do pasażera potencjalnego, czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać. Współcześnie najbardziej dostępnym medium do rozpowszechniania informacji jest Internet, dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego powinna być strona internetowa, która przede wszystkim będzie umożliwiać wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat.

## **10. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego**

Zapisy umieszczone w rozdziale 10 są sugestiami odnoszącymi się do możliwości rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Kąty Wrocławskie. Realizacje przedstawionych pomysłów nie są obligatoryjne. Możliwości ich realizacji są uzależnione od środków finansowych jakimi będzie w przyszłości dysponować Gmina Kąty Wrocławskie.

### **10.1. Rozwój sieci połączeń**

W przypadku uruchomienia linii Wrocław – Strzeganoalice, sugerowane jest przeprowadzenie tej linii do Kątów Wrocławskich przez Krobielowice, Gniechowice, Zachowice, Czerńczyce i Kilianów. W takim wypadku należy zastanowić się nad zasadnością istnienia dzisiejszej linii nr 57.

### **10.2. Kształtowanie węzłów przesiadkowych**

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



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

### 10.3. Integracja taryfowa transportu publicznego

Należy dążyć do wprowadzenie jednolitego biletu na obszarze sąsiadujących ze sobą organizatorów a w szczególności biletu zintegrowanego z siecią komunikacji miejskiej we Wrocławiu i ewentualnie z koleją.

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

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

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

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





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

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

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

## 10.6. Zastosowanie pojazdów o zmniejszonej emisji spalin.

Działania w tym zakresie związane są z możliwością ubiegania się organizatora lub wspieraniem operatorów ubiegających się o dofinansowanie z funduszy „unijnych” zakupu nowych pojazdów niskoemisyjnych tzn. z napędem elektrycznym lub spalinowym o obniżonej emisji gazów spalinowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą pojazdom.

## 11. Część graficzna Planu

### Lista załączników:

Załącznik graficzny I – Aktualna sieć komunikacyjna

Załącznik graficzny II – Generatory ruchu, strefy wzmożonej aktywności gospodarczej

Załącznik graficzny III – Standaryzacja sieci komunikacyjnej

ZAŁĄCZNIK URZĘDOWY DO PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO



## Spis tabel

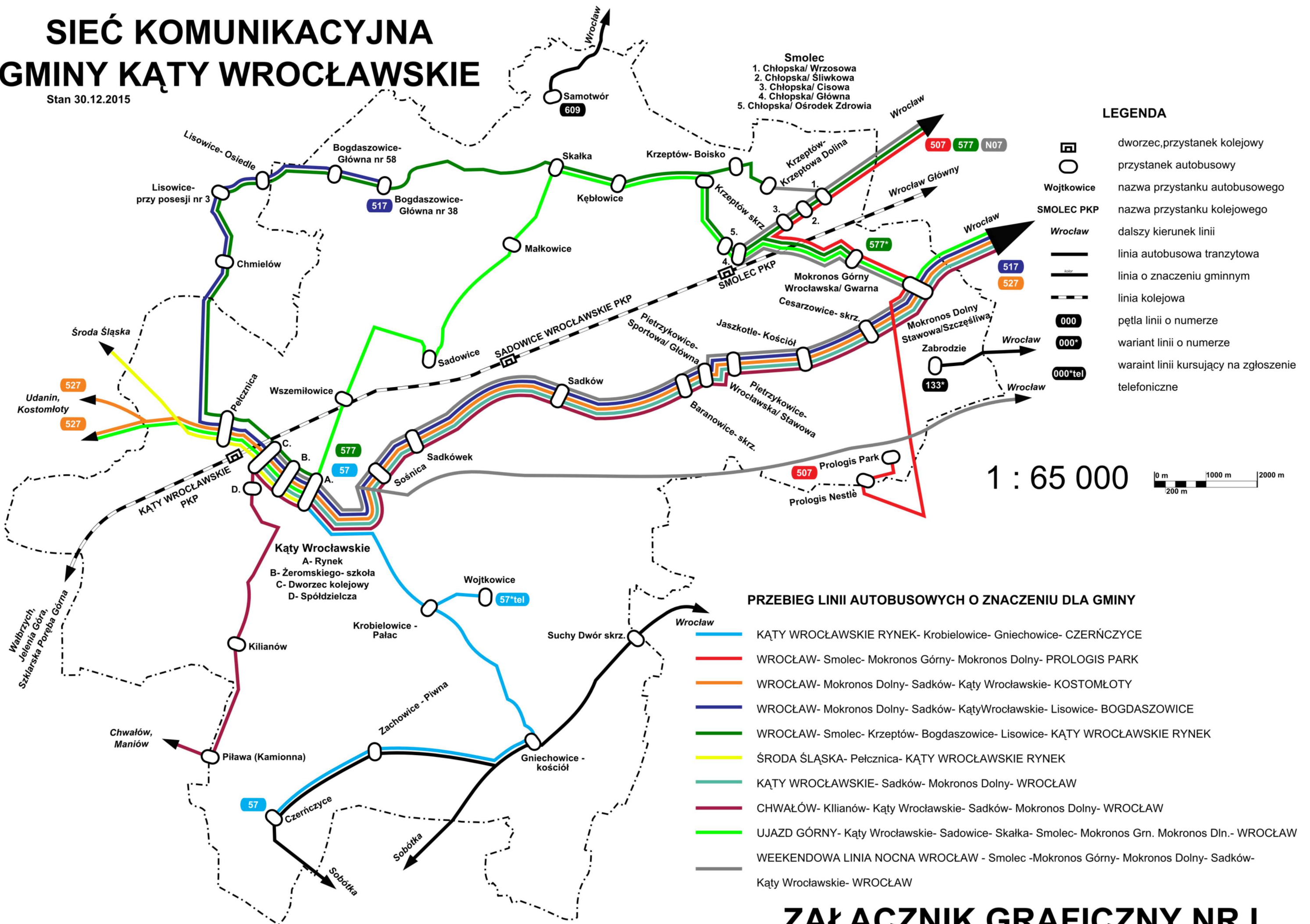
Tab. 1.1. Zmiany demograficzne w gminie Kąty Wrocławskie .....	4
Tab. 1.2. Zmiany demograficzne w mieście Kąty Wrocławskie .....	5
Tab. 1.3. Wskaźniki demograficzne gminy Kąty Wrocławskie na tle województwa dolnośląskiego. ....	6
Tab. 1.4. Edukacja w Gminie Kąty Wrocławskie (stan na dzień 14.10.2015 r.).....	8
Tab. 3.1. Wyniki pomiaru hałasu na terenie gminy Kąty Wrocławskie w 2011 r. ....	14
Tab. 4.1. Obecna struktura pasażerska transportu publicznego.....	15
Tab. 4.2. Prognozowana liczba korzystających z transportu publicznego. ....	16
Tab. 6.1. Planowany poziom wydatków Gminy Kąty Wrocławskie na transport publiczny.....	18
Tab. 7.1. Linie komunikacyjne na terenie miasta i gminy Kąty Wrocławskie wraz z wyznaczoną numeracją.....	21
Tab. 7.2. Wykaz stosowanych standardów obsługi przystanków w miejscowościach Gminy Kąty Wrocławskie.....	22

## Spis rysunków

Rys. 1.1. Rozmieszczenie i wielkość miejscowości w Gminie Kąty Wrocławskie .....	5
Rys. 1.2. Struktura wieku mieszkańców Gminy Kąty Wrocławskie według płci.....	7
Rys. 2.1. Liczba kursów autobusów dedykowanych dla mieszkańców Gminy .....	8
Rys. 2.2. Liczba autobusowych kursów tranzytowych przebiegających przez Gminę .....	9
Rys. 2.3. Liczba kolejowych kursów tranzytowych przebiegających przez Gminę .....	9
Rys. 6.1. Prognozowana roczna wysokość dopłaty do transportu publicznego z budżetu gminy .....	20
Rys. 6.2. Prognozowana roczna wysokość dopłaty do transportu publicznego z budżetu centralnego. ....	20

# SIEĆ KOMUNIKACYJNA GMINY KĄTY WROCŁAWSKIE

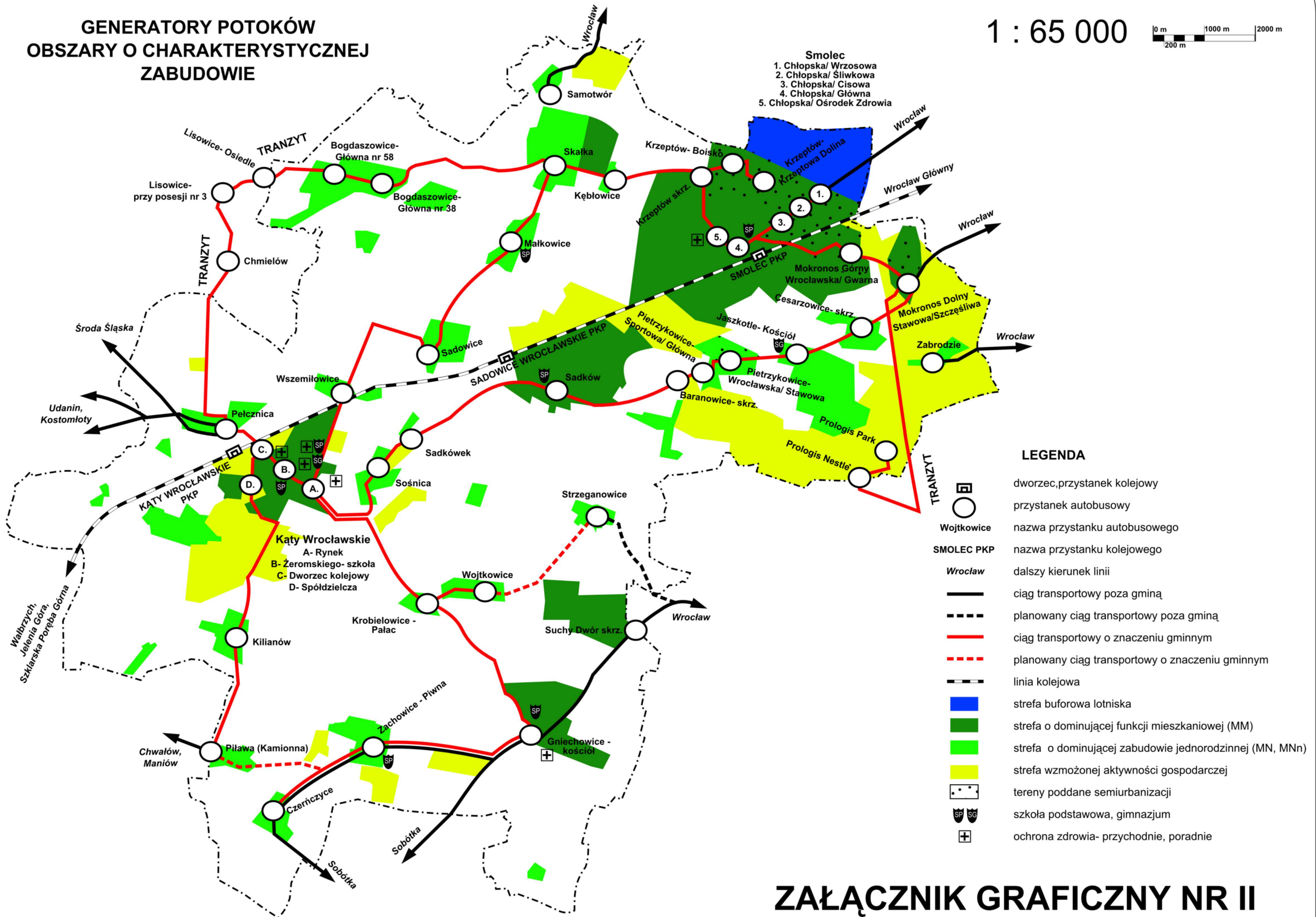
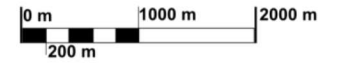
Stan 30.12.2015



## ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY NR I

# GENERATORY POTOKÓW OBSZARY O CHARAKTERYSTYCZNEJ ZABUDOWIE

1 : 65 000

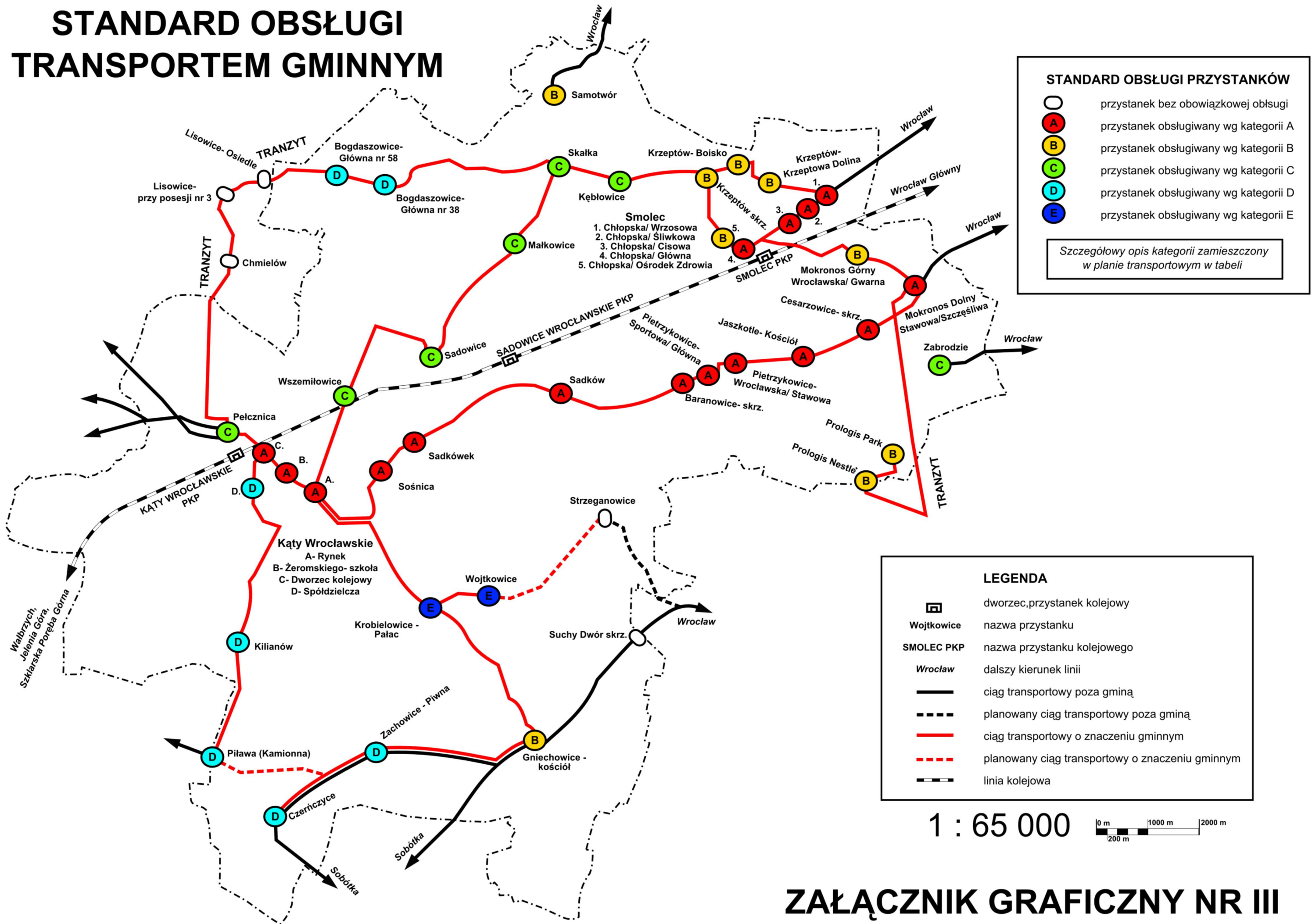


## ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY NR II

### LEGENDA

- dworzec, przystanek kolejowy
- przystanek autobusowy
- nazwa przystanku autobusowego
- nazwa przystanku kolejowego
- dalszy kierunek linii
- ciąg transportowy poza gminą
- planowany ciąg transportowy poza gminą
- ciąg transportowy o znaczeniu gminnym
- planowany ciąg transportowy o znaczeniu gminnym
- linia kolejowa
- strefa buforowa lotniska
- strefa o dominującej funkcji mieszkaniowej (MM)
- strefa o dominującej zabudowie jednorodzinnej (MN, MNn)
- strefa wzmożonej aktywności gospodarczej
- tereny poddane semiurbanizacji
- szkoła podstawowa, gimnazjum
- ochrona zdrowia- przychodnie, poradnie

# STANDARD OBSŁUGI TRANSPORTEM GMINNYM



## STANDARD OBSŁUGI PRZYSTANKÓW

- przystanek bez obowiązkowej obsługi
- A przystanek obsługiwany wg kategorii A
- B przystanek obsługiwany wg kategorii B
- C przystanek obsługiwany wg kategorii C
- D przystanek obsługiwany wg kategorii D
- E przystanek obsługiwany wg kategorii E

Szczegółowy opis kategorii zamieszczony w planie transportowym w tabeli

## LEGENDA

- ▣ dworzec, przystanek kolejowy
- Wojtkowice nazwa przystanku
- SMOLEC PKP nazwa przystanku kolejowego
- Wrocław dalszy kierunek linii
- ciąg transportowy poza gminą
- - - planowany ciąg transportowy poza gminą
- (red) ciąg transportowy o znaczeniu gminnym
- - - (red) planowany ciąg transportowy o znaczeniu gminnym
- (black and white) linia kolejowa

1 : 65 000

# SIEĆ KOMUNIKACYJNA GMINY KĄTY WROCŁAWSKIE

