



# **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego**

**dla gmin dla których organizatorem  
publicznego transportu zbiorowego  
jest Gmina Bielawa**

Bielawa, 15 stycznia 2014r.

## SPIS TREŚCI

1.	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	4
1.1.	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	5
1.2.	Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	5
1.3.	Konsultacje społeczne .....	6
2.	Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	7
2.1.	Informacje ogólne .....	8
2.1.1.	Gmina Bielawa .....	8
2.1.2.	Gminy, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne w zakresie obsługi publicznego transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych	8
2.1.3.	Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru objętego niniejszym planem transportowym .....	10
2.2.	Układ drogowy .....	12
2.3.	Transport pasażerski dostępny na obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	12
2.3.1.	Transport drogowy.....	12
2.3.2.	Transport kolejowy.....	13
2.3.3.	Transport lotniczy .....	15
3.	Sieć komunikacyjna .....	16
3.1.	Charakterystyka sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich .....	17
3.2.	Zasady konstruowania rozkładów jazdy .....	22
3.3.	Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich .....	23
3.3.1.	Charakterystyka taboru należącego do poszczególnych operatorów .....	24
3.3.2.	Parametry charakteryzujące tabor .....	27
3.4.	Podaż usług przewozowych w gminnych przewozach pasażerskich .....	29
3.4.1.	Podaż usług przewozowych w zależności od pory dnia .....	29
3.4.2.	Podaż usług przewozowych w zależności od typu dnia tygodnia .....	30
3.5.	Popyt na usługi przewozowe w gminnych i przewozach pasażerskich .....	31
3.5.1.	Popyt na poszczególne linie komunikacyjne .....	31
3.5.2.	Napełnienia autobusów .....	33
3.5.3.	Potoki pasażerskie.....	35

3.6.	Potencjał sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich .....	37
3.7.	Sieć komunikacyjna w ponadpowiatowych przewozach pasażerskich .....	38
3.8.	Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	41
4.	Oceny i prognozy .....	43
4.1.	Determinanty potrzeb i oferty przewozowej .....	44
4.1.1.	Podstawowe dane demograficzne .....	44
4.1.2.	Gęstość zaludnienia .....	45
4.1.3.	Główne generatory ruchu.....	48
4.2.	Prognozy demograficzne .....	56
4.2.1.	Prognozowana liczba ludności.....	56
4.2.2.	Prognozowana struktura ludności .....	57
4.2.3.	Ruch naturalny .....	59
4.2.4.	Ruch migracyjny .....	60
4.2.5.	Wskaźnik motoryzacji .....	61
4.3.	Podsumowanie .....	62
4.4.	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego ...	63
4.5.	Ocena aktualnej oferty przewozowej .....	64
4.5.1.	Środki transportu dostępne na obszarze objętym niniejszym planem transportowym .....	64
4.5.2.	Ocena linii komunikacyjnych.....	65
4.6.	Obszary o niedostatecznej dostępności do komunikacji zbiorowej .....	66
5.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	67
5.1.	Źródła i formy finansowania .....	68
6.	Preferencje dotyczące wyboru środków transportu .....	72
6.1.	Metodologia badania .....	73
6.2.	Metryka respondentów .....	74
6.3.	Analiza wyników badań ankietowych.....	76
7.	Zasady organizacji rynku przewozów.....	94
7.1.	Gmina Bielawa jako organizator publicznego transportu zbiorowego.....	95
7.2.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego ...	95
8.	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej .....	97
8.1.	Realizacja postulatów przewozowych.....	98

8.2.	Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego .....	100
8.3.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej .....	104
8.4.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .	104
8.4.1.	Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych.....	105
8.4.2.	Standard w zakresie taboru .....	105
8.4.3.	Standard w zakresie informacji pasażerskiej.....	105
9.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera .....	107
10.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	110
10.1.	Rozwój transportu drogowego .....	111
10.1.1.	Kierunki rozwoju transportu drogowego .....	111
10.1.2.	Obszary przewidziane do objęcia usługami komunikacji zbiorowej ..	112
10.2.	Kierunki rozwoju transportu kolejowego .....	113
10.3.	Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	114
10.4.	Promocja usług transportu miejskiego .....	115
10.5.	Programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży jako forma promocji usług transportu miejskiego.....	115
10.6.	Rozwiązania z zakresu integracji różnych środków transportu .....	116
10.7.	Rozwiązania z zakresu informacji pasażerskiej i reklamy .....	116
	Mobilny, wieloobszarowy system informacji pasażerskiej .....	116
11.	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	118
12.	Część graficzna planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	120
13.	Spisy .....	122
13.1.	Spis rysunków .....	123
13.2.	Spis tabel .....	123
13.3.	Spis wykresów .....	124

# **1. CEL PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

## **1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego**

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa (dalej jako: plan transportowy dla Gminy Bielawa) jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Bielawa tak, aby rozwój tego transportu przebiegał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Bielawa będzie uwzględniał oczekiwania społeczne mieszkańców gmin dla których organizatorem publicznego transportu jest Gmina Bielawa, dotyczące publicznego transportu zbiorowego. W procesie rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w sposób szczególny, uwzględnione będą aspekty wynikające z potrzeb ochrony środowiska naturalnego oraz aspekty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

## **1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego**

Gmina Bielawa jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej na obszarze gmin: Bielawa, Miejska Dzierżoniów, Dzierżoniów, Pieszycy, Piława Górna, Niemcza, Stoszowice.

Zakres planu transportowego dla Gminy Bielawa jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu planu transportowego dla Gminy Bielawa wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Urzędu Gminy Bielawa, gmin dla których organizatorem transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa oraz Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji branżowych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, aby w planie transportowym uwzględnić ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu. W chwili opracowywania niniejszego planu transportowego dla Gminy Bielawa nie zostały jeszcze ogłoszone i uchwalone plany transportowe opracowywane przez Starostę Powiatu Dzierżoniowskiego, Starostę Powiatu Ząbkowickiego ani plan opracowany przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego.

### **1.3. Konsultacje społeczne**

Niniejszy plan transportowy dla Gminy Bielawa, jako akt prawa miejscowego, w okresie od 24 grudnia 2013r. do 14 stycznia 2014r. poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem było poinformowanie społeczności Gminy Bielawa i gmin ościennych, z którymi zawarto porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Niniejszy projekt planu transportowego został ogłoszony w: Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Urzędu Gminy Bielawa, na tablicach ogłoszeniowych zlokalizowanych na terenie i w obrębie Urzędu Gminy Bielawa, lokalnej prasie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce fizycznego wyłożenia projektu.

Wszystkie zebrane w czasie trwania konsultacji społecznych opinie zostały rozpatrzone, a uznane za zasadne - zostały wprowadzone do niniejszego planu.

## **2. PODSTAWOWE INFORMACJE O OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**



## 2.1. Informacje ogólne

Obszar objęty niniejszym planem transportowym składa się z 7 gmin położonych w dwóch powiatach. W powiecie dzierzoniowskim są to gminy: Bielawa, Miejska Dzierżonów, Dzierżonów, Niemcza, Piława Górna, Pieszycy, natomiast w powiecie ząbkowickim gmina Stoszowice.

Obszar gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa, położony jest w południowo-zachodniej Polsce na Dolnym Śląsku. W znacznej części leży na Przedgórzu Sudeckim – charakteryzuje się on urozmaiconą formą terenu od równinnej, przez wyżynną po górską. Najwyższym szczytem regionu jest Wielka Sowa o wysokości 1 015 m n.p.m. Główną rzeką przepływającą przez obszar jest Piława.

### 2.1.1. Gmina Bielawa



Gmina Bielawa to gmina miejska położona w centrum województwa dolnośląskiego, w południowo-zachodniej części powiatu dzierzoniowskiego na Podgórzu Sudeckim u podnóża Gór Sowich. Terytorium Bielawy rozciąga się na długości 12 kilometrów wzdłuż potoku Bielawica. Powierzchnia gminy wynosi 36 km<sup>2</sup>, a liczba ludności 31 480 mieszkańców. Miasto graniczy od strony wschodniej z gminą Dzierżonów i gminą miejską Dzierżonów, od strony zachodniej z gminą Pieszycy oraz od południa z gminą Nowa Ruda (powiat kłodzki). Część gminy wchodzi w skład Podstrefy Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

### 2.1.2. Gminy, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne w zakresie obsługi publicznego transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych

#### Gmina Miejska Dzierżonów



Gmina Miejska Dzierżonów (dalej jako Miasto Dzierżonów) to miasto położone w województwie dolnośląskim w Kotlinie Dzierżoniowskiej nad rzeką Piławą. Miasto Dzierżonów jest siedzibą władz powiatu Dzierżoniowskiego, a jego obszar o powierzchni 20 km<sup>2</sup> zamieszkuje 34 679 osób. Gmina graniczy z 3 innymi gminami: z gminą Bielawa od południa, z gminą Dzierżonów od północy i wschodu oraz gminą Pieszycy od zachodu. Na terenie Dzierżoniowa znajduje się podstrefa Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-Park, w której obecnie zainwestowały takie firmy jak: Metzeler

Automotive Profile Systems, Henkel Ceresit, Orion, Broen DZT, Libra, Ermosoga, Pamax, Domex i inne.

### **Gmina Dzierżonów**



Gmina Dzierżonów leży w centralnej części powiatu dzierżonowskiego na terenie Przedgórza Sudeckiego w malowniczej kotlinie pomiędzy Masywem Ślęży, Wzgórzami Kiełczyńskimi i Górą Sowimi. Od wschodu graniczy z gminami Łagiewniki, Niemcza i Piława Górna, od zachodu z Gminą Miejską Dzierżonów oraz gminami Pieszycy i Bielawa. Od północy sąsiaduje z gminą miejską Świdnica, a od południa z gminą Marcinowice. Powierzchnia gminy wynosi 141 km<sup>2</sup> i jest zamieszkała przez 9 353 osoby.

### **Gmina Niemcza**



Gmina Niemcza to gmina miejsko-wiejska położona w województwie dolnośląskim w południowo-wschodniej części powiatu dzierżonowskiego. Sąsiaduje z gminami powiatu strzelińskiego: Kondratowice; powiatu ząbkowickiego: Ząbkowice Śląskie i Ciepłowodzie oraz powiatu dzierżonowskiego: Łagiewniki, Dzierżonów i Piława Górna. Liczba ludności gminy Niemcza wynosi 5 805 osób, powierzchnia – 72 km<sup>2</sup>. Położona jest na wyniesionej ponad dolinę rzecznej skalnej ostrodze płaskowyżu należącego do Wzgórz Gumińskich.

### **Gmina Piława Górna**



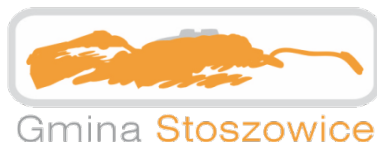
Gmina Piława Górna jest gminą miejską położoną w województwie dolnośląskim w powiecie dzierżonowskim we wschodniej części Kotliny Dzierżonowskiej na styku ze Wzgórzami Niemczańskimi. Od północy i południa graniczy z gminą Niemcza, od zachodu z gminą Dzierżonów, od północy z powiatem ząbkowickim, w tym z gminami: Stoszowice i Ząbkowice Śląskie. Powierzchnia gminy jest równa 21 km<sup>2</sup>, zaś liczba ludności wynosi 6 749 mieszkańców.

### **Gmina Pieszycy**



Gmina Pieszycy to gmina miejska położona w powiecie dzierzoniowskim u podnóża Gór Sowich w Kotlinie Dzierżoniowskiej. Jego terytorium ma charakter łańcuchowy i ciągnie się wzdłuż Potoku Pieszycyckiego. Sąsiaduje od wschodu z gminami: Bielawa, Dzierżonów; od północy z gminą Świdnica, od południa z gminą Nowa Ruda i od zachodu z gminą Walim. Teren gminy o powierzchni 64 km<sup>2</sup> zamieszkuje 9 678 osób. Większa część gminy wchodzi w skład Parku Krajobrazowego Gór Sowich.

### **Gmina Stoszowice**



Gmina Stoszowice to gmina wiejska usytuowana w województwie dolnośląskim w północno-zachodniej części powiatu ząbkowickiego. Od północy otoczona jest Wzgórzami Bielawskimi, a od południa Masywem Grochowej. Sąsiaduje z gminami: Bardo, Dzierżonów, Kłodzko, Nowa Ruda, Piława Górna i Ząbkowice Śląskie. Obszar 111 km<sup>2</sup> zamieszkuje 5 557 osób.

#### **2.1.3. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym dla Gminy Bielawa**

Powiat Dzierżoniowski szczyci się wieloletnią tradycją związaną z branżą włókienniczą oraz elektroniczną. Pod koniec ubiegłego stulecia zmieniła się struktura przemysłu, zaczęły powstawać nowe firmy specjalizujące się w przemyśle chemicznym oraz elektromaszynowym. Produkuje się tu między innymi spawarki i prostowniki elektryczne, wyroby gumowe do samochodów oraz wyposażenie do sal operacyjnych, wyroby sanitarne, meble, odzież, oprawki do okularów. Ponadto na terenie powiatu dzierzoniowskiego istnieje drugi co do wielkości ośrodek kamieniarstwa w Polsce.

Na obszarze, na którym organizatorem przewozów jest Gmina Bielawa, znaczną część stanowią tereny rolnicze gdzie dominuje produkcja roślinna.

Rozwija się tu także agroturystyka.

#### **Strefy ekonomiczne**

Na obszarze gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa funkcjonują 3 podstrefy Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (WSSE):

- Podstrefa Bielawa o powierzchni 6,08 ha,
- Podstrefa Dzierżonów o powierzchni 114,56 ha,
- Podstrefa Piława Górna o powierzchni 17,31 ha.

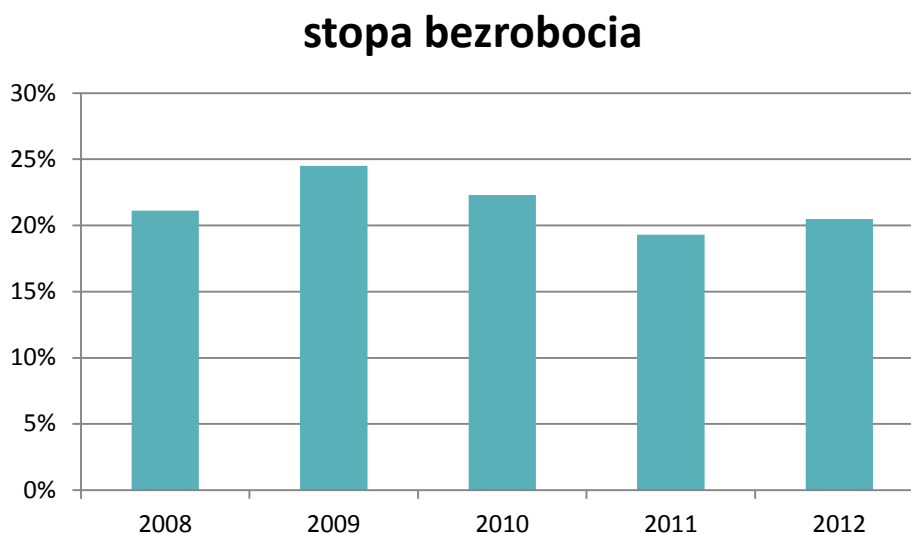
W podstrefie Bielawa na powierzchni 1,11 ha zainwestowała dotychczas jedna spółka – TECHSPRING Sp. z o.o. Podstrefa ta zlokalizowana jest pomiędzy ulicami Dzierżoniowską i Grunwaldzką, w niedalekiej odległości od oczyszczalni ścieków i ekologicznego centrum odzysku.

Podstrefa Dzierżoniów WSSE zlokalizowana jest głównie w zachodniej części miasta – w szerokim na około 800 metrów pasie przyległym do linii kolejowej prowadzącej w kierunku Legnicy. Dotychczas na obszarze 68,46 ha zainwestowało 17 firm: HENKEL POLSKA Sp. z o.o., ORION Sp. z o.o., COOPER STANDARD Sp. z o.o., BROEN S.A., ERMO POLAND Sp. z o.o., DOMEX Sp. z o.o., PENTAIR POLAND Sp. z o.o., LIBRA Sp. z o.o., HARRIS CALORIFIC INTERNACIONAL Sp. z o.o., METALIS POLSKA Sp. z o.o., SKC Haas Polska Sp. z o.o., MECFIL POLAND Sp. z o.o., ENAN S.A., HMP S.A., ALPHAVIOSION Polska Sp. z o.o., SKC europe pu Sp. z o.o., AHC Technologia Powierzchni Polska Sp. z o.o. Strefa podzielona jest na 5 kompleksów.

Na Podstrefę Piława Górna składa się 17,31 ha. Na całej powierzchni podstrefy zlokalizowana jest jedna firma – NOVA POLSKA – MAJĄTEK ROLNY ZAMCZYSKO Sp. z o.o.

### **Bezrobocie**

Według danych Głównego Urzędu statystycznego stopa bezrobocia w Powiecie Dzierżoniowskim na koniec roku 2012 wynosiła 20,5%. Zmianę poziomu bezrobocia w ciągu ostatnich pięciu lat obrazuje poniższy wykres.



**Wykres 1. Zmiana stopy bezrobocia w Powiecie Dzierżoniowskim w latach 2008 – 2012**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

## 2.2. Układ drogowy

Na układ drogowy gmin objętych niniejszym planem transportowym składają się:

- drogi gminne zarządzane przez poszczególne gminy,
- drogi powiatowe, których zarządcą na terenie gmin: Bielawa, miejskiej Dzierżoniów, Dzierżoniów, Niemcza, Piława Górna, Pieszycy jest Zarząd Dróg Powiatowych w Dzierżoniowie, a na terenie Gminy Stoszowice – Zarząd Dróg Powiatowych w Ząbkowicach Śląskich,
- drogi wojewódzkie:
  - droga wojewódzka nr 382 Stanowice – Świdnica – Mościsko – Dzierżoniów – Piława Górna – Ząbkowice Śląskie – Kamieniec Ząbkowicki – Paczków – Gościce (granica polsko-czeska),
  - droga wojewódzka nr 383 Dzierżoniów – Pieszycy – Lasocin – Walim – Jugowice – Olszyniec – Jedlina-Zdrój,
  - droga wojewódzka nr 384 Łagiewniki – Sieniawka – Uciechów – Dzierżoniów – Bielawa – Wolibórz,
  - droga krajowa nr 385 Tłumaczów (granica polsko-czeska) - Nowa Ruda – Wolibórz – Srebrna Góra – Stoszowice – Ząbkowice Śląskie – Ziębice – Grodków,
- drogi krajowe:
  - droga krajowa nr 8 stanowiąca element korytarza europejskiego E67 (Finlandia – Estonia – Łotwa – Litwa – Polska – Czechy). Łączy Budzisko (granica polsko-litewska), Białystok, Warszawę, Piotrków Trybunalski, Wrocław, Kłodzko i Kudowę Zdrój na granicy polsko-czeskiej. Przebiega przez wschodnią część obszaru objętego niniejszym planem transportowym: Jordanów Śląski – Łagiewniki (przecina się z drogami nr 39 i 384) – Niemcza – Ząbkowice Śląskie,
  - droga krajowa nr 39 będąca alternatywą dla trasy nr 8 na odcinku Łagiewniki – Baranów k. Kępna – dzięki niej podróże mogą ominąć obszar aglomeracji wrocławskiej.

## 2.3. Transport pasażerski dostępny na obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

### 2.3.1. Transport drogowy

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

- powiatowe przewozy pasażerskie,
- wojewódzkie przewozy pasażerskie,
- międzywojewódzkie przewozy pasażerskie.

Przewozy w komunikacji ponadlokalnej zapewniane są głównie przez przewoźników, których siedziba znajduje się poza obszarem objętym niniejszym planem transportowym. Zapewniają oni połączenia z Bielsko-Białą, Gorzowem Wlkp., Kłodzkiem, Koszalinem, Legnicą, Łagiewnikami, Międzyzdrojami, Pobierowem, Poznaniem, Świdnicą, Świnoujściem, Wadowicami, Wałbrzychem, Wrocławiem i Zakopanem.

### 2.3.2. Transport kolejowy

Przez obszar objęty niniejszym planem transportowym przebiegają linie kolejowe:

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

Jedyną czynną linią kolejową przebiegającą przez obszar objęty niniejszym planem transportowym jest linia kolejowa nr 137. Poniższa tabela zawiera relacje ujęte w jesiennym rozkładzie jazdy pociągów.

**Tabela 1. Wykaz połączeń kolejowych**

Z kierunku	W kierunku	Terminy kursowania	Przewoźnik
Dzierżonów Śląski	Legnica	pn - sb	Koleje Dolnośląskie
Kłodzko Główne	Legnica	codziennie	Koleje Dolnośląskie
Kłodzko Miasto	Legnica	codziennie	Koleje Dolnośląskie
Kłodzko Miasto	Legnica	codziennie	Koleje Dolnośląskie
Legnica	Polanica Zdrój	codziennie	Koleje Dolnośląskie
Legnica	Polanica Zdrój	codziennie	Koleje Dolnośląskie
Legnica	Kłodzko Główne	pn - pt	Koleje Dolnośląskie
Legnica	Kłodzko Miasto	codziennie	Koleje Dolnośląskie
Legnica	Dzierżonów Śląski	pn – pt, nd	Koleje Dolnośląskie

Z kierunku	W kierunku	Terminy kursowania	Przewoźnik
Polanica Zdrój	Legnica	pn - pt	Koleje Dolnośląskie
Polanica Zdrój	Legnica	codziennie	Koleje Dolnośląskie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Polskich Linii Kolejowych S.A.

Jedynym przewoźnikiem świadczącym na terenie objętym niniejszym planem transportowym usługi z zakresu przewozów kolejowych jest spółka Koleje Dolnośląskie.

Na obszarze na którym organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa zlokalizowane są następujące punkty dostępu do kolei (dworzec i dwa przystanki kolejowe):

- Dzierżoniów Śląski,
- Mościsko Dzierżoniowskie,
- Piława Górna.

Poniższa mapa przedstawia sieć połączeń kolejowych przebiegających przez obszar objęty niniejszym planem transportowym.



**Mapa 1. Sieć połączeń kolejowych przebiegających przez obszar objęty planem**

Źródło: Opracowanie własne

### 2.3.3. Transport lotniczy

Najbliższe lotnisko zlokalizowane jest we Wrocławiu. Port Lotniczy Wrocław-Strachowice obsługuje rejsy wewnątrz krajowe i międzynarodowe. Od Miasta Bielawa oddalony jest o 50 km. Ponadto w oddalonych o 97 km Pardubicach (Republika Czeska) znajduje się międzynarodowe lotnisko Letiště Pardubice.



### **3. SIEĆ KOMUNIKACYJNA**

### 3.1. Charakterystyka sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich

Siec komunikacyjna, na której wykonywane są obecnie przewozy o charakterze użyteczności publicznej, odzwierciedla przebieg linii komunikacyjnych oraz parametry ich obsługi.

Według stanu na koniec sierpnia 2013r. na sieć komunikacyjną składa się 19 linii komunikacyjnych obsługiwanych przez 3 przewoźników (dalej jako: operatorzy), z którymi Gmina Bielawa zawarła umowy przewozowe:

- **Autokarowe Usługi Przewozowe Krzysztof Gajda (dalej jako A.U.P.)**  
ul. Bolesława Prusa 2a/4  
58-260 Bielawa
- **Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej w Dzierżoniowie S.A. w upadłości likwidacyjnej (dalej jako PKS Dzierżoniów)**  
ul. Jana Kilińskiego 47a  
58-200 Dzierżoniów
- **Sudecka Komunikacja Autobusowa Sp. z o.o. (dalej jako S.K.A.)**  
ul. Batalionów Chłopskich 95a  
58-200 Dzierżoniów

Wykaz wariantów podstawowych tras linii komunikacyjnych został przedstawiony w poniższej tabeli.

**Tabela 2. Wykaz tras linii komunikacyjnych**

Linia	Trasa	Operator
A	Dzierżoniów Piłsudskiego – Daszyńskiego – Piastowska – Wrocławska – Korczaka – Sikorskiego – Piastowska – Złota – Świdnicka – Daszyńskiego – Piłsudskiego – Bielawska – Ząbkowicka – Wojska Polskiego – Staszica	PKS Dzierżoniów
	Dzierżoniów Staszica – Batalionów Chłopskich – Piłsudskiego	
	<b>Wybrane kursy przez strefę ekonomiczną</b>	
B	Dzierżoniów Piłsudskiego – Daszyńskiego – Piastowska – Świdnicka – Nowowiejska	PKS Dzierżoniów
	Dzierżoniów Nowowiejska – Złota – Brzegowa – Kilińskiego – Kolejowa – Strumykowa – Kopernika – Batalionów Chłopskich – Piłsudskiego	

Linia	Trasa	Operator
	<b>Wybrane kursy przez strefę ekonomiczną</b>	
1	<p><b>Bielawa</b> Jodłownik – Waryńskiego – Piastowska – 1 Maja – Berlinga – Grota-Roweckiego – Parkowa – 1 Maja - Dzierżoniowska – <b>Dzierżoniów</b> Batalionów Chłopskich – Piłsudskiego</p> <p><b>Dzierżoniów</b> Piłsudskiego - Daszyńskiego – Piastowska – Świdnicka – Kościuszki – Kolejowa – Strumykowa – Kopernika – Batalionów Chłopskich – <b>Bielawa</b> Dzierżoniowska – Wolności – Żeromskiego – Piastowska – Waryńskiego - Jodłownik</p>	S.K.A.
2	<p><b>Bielawa</b> Sudety – Wysoka – Przodowników Pracy – Nowotki – Waryńskiego – Piastowska – Sikorskiego – Berlinga - Grota-Roweckiego – Parkowa – 1 Maja - Dzierżoniowska – <b>Dzierżoniów</b> Batalionów Chłopskich – Piłsudskiego – Daszyńskiego – Piastowska – Wrocławska – Korczaka – Sikorskiego – Piastowska – Świdnicka – Akacyjowa - Osiedle Zielone</p> <p><b>Dzierżoniów</b> Osiedle Zielone – Akacyjowa – Złota – Piastowska – Sikorskiego – Korczaka – Wrocławska – Piastowska – Daszyńskiego – Piłsudskiego – Batalionów Chłopskich – <b>Bielawa</b> Dzierżoniowska – Wolności – 1 Maja – Berlinga – Sikorskiego – Piastowska - Przodowników Pracy – Wysoka – Sudety</p> <p><b>Wybrane kursy przez strefę ekonomiczną</b></p>	PKS Dzierżoniów
3	<p><b>Bielawa</b> Plac Kościelny Waryńskiego - Piastowska – 1 Maja – Berlinga – Grota-Roweckiego – Parkowa – 1 Maja - Dzierżoniowska – <b>Dzierżoniów</b> Batalionów Chłopskich – Piłsudskiego</p> <p><b>Dzierżoniów</b> Piłsudskiego - Daszyńskiego – Piastowska – Świdnicka – Kościuszki – Kolejowa – Strumykowa – Kopernika – Batalionów Chłopskich – <b>Bielawa</b> Dzierżoniowska – Wolności – Żeromskiego – Piastowska – Waryńskiego – Plac Kościelny</p> <p><b>Wybrane kursy przez strefę ekonomiczną</b></p>	S.K.A.
5	<p><b>Bielawa</b> Jodłownik – Waryńskiego – Piastowska – 1 Maja – Berlinga – Grota-Roweckiego – Parkowa – 1 Maja - Dzierżoniowska – <b>Dzierżoniów</b> Batalionów Chłopskich – Piłsudskiego</p>	S.K.A.

Linia	Trasa	Operator
	<b>Dzierżoniów</b> Piłsudskiego - Daszyńskiego - Piastowska - Świdnicka - Kościuszki - Kolejowa - Strumykowa - Kopernika - Batalionów Chłopskich - <b>Bielawa</b> Dzierżoniowska - Wolności - Żeromskiego - Piastowska - Waryńskiego - Jodłownik	
<b>6</b>	<b>Jemna – Rudnica – Grodziszcze – Ostroszowice – Bielawa</b> Szewska – Ostroszowicka - Piastowska – Sikorskiego – Berlinga - Grota-Roweckiego – Parkowa – 1 Maja - Dzierżoniowska – <b>Dzierżoniów</b> Batalionów Chłopskich – Piłsudskiego <b>Dzierżoniów</b> Piłsudskiego - Daszyńskiego - Piastowska - Świdnicka - Kościuszki - Kolejowa - Strumykowa - Kopernika - Batalionów Chłopskich - <b>Bielawa</b> Dzierżoniowska - Wolności - Żeromskiego - Piastowska - Ostroszowicka - Szewska - <b>Ostroszowice – Grodziszcze – Rudnica - Jemna</b>	S.K.A.
<b>15</b>	<b>Kamionki – Pieszycy – Dzierżoniów</b> Kilińskiego - Kolejowa – Kilińskiego – Kościuszki – Świdnicka – Złota – Piastowska – Daszyńskiego – Piłsudskiego <b>Dzierżoniów</b> Piłsudskiego – Batalionów Chłopskich – Kopernika – Kilińskiego – <b>Pieszycy – Kamionki</b> <i>Wybrane kursy przez strefę ekonomiczną</i>	A.U.P.
<b>16</b>	<b>Pieszycy – Dzierżoniów</b> Kilińskiego – Kolejowa – Kilińskiego – Kościuszki – Świdnicka – Złota – Piastowska – Daszyńskiego – Piłsudskiego <b>Dzierżoniów</b> Piłsudskiego – Batalionów Chłopskich – Kopernika – Kilińskiego – <b>Pieszycy</b>	A.U.P.
<b>21</b>	<b>Rościszów – Pieszycy - Dzierżoniów</b> Kilińskiego - Kolejowa – Kilińskiego – Kościuszki – Świdnicka – Złota – Piastowska – Daszyńskiego – Piłsudskiego <i>Wybrane kursy przez strefę ekonomiczną</i>	S.K.A.
<b>22</b>	<b>Bratoszów – Pieszycy - Dzierżoniów</b> Kilińskiego - Kolejowa – Kilińskiego – Kościuszki – Świdnicka – Złota – Piastowska – Daszyńskiego – Piłsudskiego	A.U.P.

Linia	Trasa	Operator
	<b>Dzierżonów</b> Piłsudskiego – Batalionów Chłopskich – Kopernika – Kilińskiego – <b>Pieszyce</b> – <b>Piskorzów</b> - <b>Bratoszów</b>	
30	<b>Dzierżonów</b> Dworzec PKP - Kolejowa – Kilińskiego – Kościuszki – Świdnicka – Złota – Piastowska – Daszyńskiego – Piłsudskiego – Bielawska – Ząbkowicka – Wojska Polskiego – <b>Piława Dolna</b> – <b>Piława Górna</b> – <b>Ligota Mała</b> – <b>Przerzeczyn Zdrój</b> <b>Przerzeczyn Zdrój</b> – <b>Ligota Mała</b> – <b>Piława Górna</b> – <b>Piława Dolna</b> – <b>Dzierżonów</b> Wojska Polskiego – Ząbkowicka – Bielawska – Piłsudskiego – Daszyńskiego – Piastowska – Złota – Świdnicka – Kościuszki – Kilińskiego – Kolejowa – Dworzec PKP	PKS Dzierżonów
31	<b>Dzierżonów</b> Dworzec PKP - Kolejowa – Kilińskiego – Kościuszki – Świdnicka – Złota – Piastowska – Daszyńskiego – Piłsudskiego – Bielawska – Ząbkowicka – Wojska Polskiego – <b>Piława Dolna</b> – <b>Piława Górna</b> <b>Piława Górna</b> – <b>Piława Dolna</b> – <b>Dzierżonów</b> Wojska Polskiego – Ząbkowicka – Bielawska – Piłsudskiego – Daszyńskiego – Piastowska – Złota – Świdnicka – Kościuszki – Kilińskiego – Kolejowa – Dworzec PKP	PKS Dzierżonów
35	<b>Dzierżonów</b> Dworzec PKP - Kolejowa – Kilińskiego – Kościuszki – Świdnicka – Złota – Piastowska – Daszyńskiego – Piłsudskiego – Bielawska – Ząbkowicka – Wojska Polskiego – <b>Piława Dolna</b> – <b>Piława Górna</b> - <b>Kośmin</b> <b>Kośmin</b> - <b>Piława Górna</b> – <b>Piława Dolna</b> – <b>Dzierżonów</b> Wojska Polskiego – Ząbkowicka – Bielawska – Piłsudskiego – Daszyńskiego – Piastowska – Złota – Świdnicka – Kościuszki – Kilińskiego – Kolejowa – Dworzec PKP	PKS Dzierżonów
36	<b>Dzierżonów</b> Dworzec PKP - Kolejowa – Kilińskiego – Kościuszki – Świdnicka – Złota – Piastowska – Daszyńskiego – Piłsudskiego – Bielawska – Ząbkowicka – Wojska Polskiego – <b>Piława Dolna</b> – <b>Piława Górna</b> – <b>Ligota Mała</b> – <b>Przerzeczyn Zdrój</b> – <b>Nowa Wieś Niemczańska</b> – <b>Niemcza</b>	PKS Dzierżonów

Linia	Trasa	Operator
	<p><b>Niemcza – Nowa Wieś Niemczańska – Przerzeczyn Zdrój – Ligota Mała – Piława Górna – Piława Dolna - Dzierżoniów</b> Wojska Polskiego – Ząbkowicka – Bielawska – Piłsudskiego – Daszyńskiego – Piastowska – Złota – Świdnicka – Kościuszki – Kilińskiego – Kolejowa – Dworzec PKP</p>	
45	<p><b>Dzierżoniów</b> Dworzec PKP - Kolejowa – Kilińskiego – Kościuszki – Świdnicka – Złota – Piastowska – Daszyńskiego – Piłsudskiego – Bielawska – Ząbkowicka – Cicha – <b>Dobrocin – Rostocznik – Byszów – Gilów – Niemcza</b></p> <p><b>Niemcza – Gilów – Byszów – Rostocznik – Dobrocin – Dzierżoniów</b> Cicha - Ząbkowicka – Bielawska – Piłsudskiego – Daszyńskiego – Piastowska – Złota – Świdnicka – Kościuszki – Kilińskiego – Kolejowa – Dworzec PKP</p>	S.K.A.
46	<p><b>Dzierżoniów</b> Dworzec PKP - Kolejowa – Kilińskiego – Kościuszki – Świdnicka – Złota – Piastowska – Daszyńskiego – Piłsudskiego – Bielawska – Ząbkowicka – Cicha – <b>Dobrocin – Rostocznik – Byszów – Gilów – Gola Dzierżoniowska – Kietlin – Wilków Wielki - Niemcza</b></p> <p><b>Niemcza – Wilków – Kietlin – Gola Dzierżoniowska – Gilów – Byszów – Rostocznik – Dobrocin – Dzierżoniów</b> Cicha - Ząbkowicka – Bielawska – Piłsudskiego – Daszyńskiego – Piastowska – Złota – Świdnicka – Kościuszki – Kilińskiego – Kolejowa – Dworzec PKP</p>	S.K.A.
49	<p><b>Dzierżoniów</b> Dworzec PKP - Kolejowa – Kilińskiego – Kościuszki – Świdnicka – Złota – Piastowska – Daszyńskiego – Piłsudskiego – Bielawska – Ząbkowicka – Cicha – <b>Dobrocin – Rostocznik – Byszów – Gilów – Niemcza – Wilków Wielki – Kietlin</b></p> <p><b>Kietlin – Wilków Wielki - Niemcza – Gilów – Byszów – Dobrocin - Dzierżoniów</b> Cicha - Ząbkowicka – Bielawska – Piłsudskiego – Daszyńskiego – Piastowska – Złota – Świdnicka – Kościuszki – Kilińskiego – Kolejowa – Dworzec PKP</p>	S.K.A.

Linia	Trasa	Operator
60	<b>Bielawa</b> Plac Kościelny Waryńskiego - Piastowska – Sikorskiego – Berlinga - Grota-Roweckiego – Parkowa – 1 Maja – Bohaterów Getta – <b>Pieszycy</b> <b>Pieszycy</b> – <b>Bielawa</b> Bohaterów Getta – Wolności – 1 Maja – Berlinga – Sikorskiego – Piastowska – Plac Kościelny	PKS Dzierżoniów

Źródło: Opracowanie własne

A.U.P. realizuje przewozy osób na 3 liniach komunikacyjnych, S.K.A. na 8 liniach, na takiej samej liczbie linii komunikacyjnych przewozy wykonuje PKS Dzierżoniów. Firmy te realizują przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Ogólny kształt sieci komunikacyjnej na obszarze objętym niniejszym planem transportowym został nakreślony w latach pięćdziesiątych XX wieku i od tego czasu był dostosowywany do zmieniających się potrzeb mieszkańców poszczególnych gmin w zakresie przebiegu tras komunikacyjnych.

Obecna sieć komunikacyjna cechuje się wysoką wariantowością w ramach jednej linii. Przebieg alternatywny różni się od przebiegu podstawowego w zakresie początkowego lub końcowego fragmentu tras lub określonymi przystankami komunikacyjnymi (część kursów realizowanych jest przez obszar strefy przemysłowej w Dzierżoniowie).

### 3.2. Zasady konstruowania rozkładów jazdy

Rozkłady jazdy komunikacji miejskiej różnią się w zależności od rodzaju dnia tygodnia (dzień roboczy, sobota, niedziela) oraz w zależności od faktu, czy dzień jest dniem nauki szkolnej czy dniem wolnym od nauki szkolnej.

Dni kursowania autobusów na poszczególnych liniach komunikacyjnych zostały zawarte w poniższej tabeli.

**Tabela 3. Dni kursowania autobusów na poszczególnych liniach komunikacyjnych**

Linia	Dni nauki szkolnej	Inne dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
A	■	■	■	
B	■	■	■	
1	■	■	■	■
2	■	■	■	■
3	■	■	■	■
5	■	■		
6	■	■	■	■
15	■	■	■	■
16	■	■	■	■
21	■	■	■	■
22	■	■		
30	■	■	■	■
31	■	■	■	■
35	■	■	■	■
36	■	■	■	■
45	■	■	■	■
46	■	■	■	■
49	■	■		
60	■	■	■	■

Źródło: Opracowanie własne

Wszystkie linie kursują w dni robocze, w tym w dni nauki szkolnej. Trzy linie kursują tylko w dni robocze, 2 linie komunikacyjne – A i B kursują od poniedziałku do soboty, a pozostałe (14 linii komunikacyjnych) kursują we wszystkie dni tygodnia.

### 3.3. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich

Na obszarze gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest gmina Bielawa, przewozy pasażerskie realizowane są przez 3 operatorów, z których każdy posiada własny tabor. Analizie został poddany tabor należący do każdego




z operatorów świadczących usługi na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów w krajowym transporcie drogowym.

### 3.3.1. Charakterystyka taboru należącego do poszczególnych operatorów

Tabele przedstawiające wykaz pojazdów zawierają takie dane jak marka i model autobusu, rok produkcji, ilość miejsc siedzących i stojących oraz przystosowanie pojazdu do przewozu osób niepełnosprawnych.

*Autokarowe Usługi Przewozowe Krzysztof Gajda* obsługują 3 linie komunikacyjne – 15, 16 i 22 dysponują taborom przedstawionym w poniższej tabeli.


**Tabela 4. Wykaz taboru należącego do A.U.P.**

	Marka i model pojazdu	Rok produkcji	Ilość miejsc		
			siedzących	stojących	
1.	Man A21	1998	39	59	■
2.	Man Midi	1999	22	22	■
3.	Neoplan N4016	1996	39	59	■
4.	Neoplan N4016	1996	39	59	■
5.	Neoplan N4016	1996	39	59	■
6.	Neoplan N4016	1998	39	59	■
7.	Neoplan N4016	1998	39	59	■


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych operatora

Sudecka Komunikacja Autobusowa Sp. z o.o. wykonuje przewozy na 8 liniach komunikacyjnych. Wykaz i charakterystyka poszczególnych pojazdów została przedstawiona w poniższej tabeli.

**Tabela 5. Wykaz taboru należącego do S.K.A.**

	Marka i model pojazdu	Rok produkcji	Ilość miejsc		
			siedzących	stojących	


**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego  
dla gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa**

	Marka i model pojazdu	Rok produkcji	Ilość miejsc		
			siedzących	stojących	
1.	Autosan H7-20.02	2004	19	32	
2.	Autosan H7-20.02	2004	19	32	
3.	Autosan H7-20.02	2004	19	32	
4.	Autosan H9-21	1994	39	13	
5.	IVECO KAPENA	1999	36	14	
6.	Jelcz 120 MM/1	1997	34	77	
7.	Jelcz 120 MM/1	1997	34	77	
8.	Jelcz 120 MM/1	1997	34	77	
9.	Jelcz 120 MM/1	1997	34	76	
10.	Jelcz 120 MM/1	1997	34	76	
11.	Jelcz 120 MM/1	1997	34	77	
12.	Jelcz 120 MM/1	1997	34	76	
13.	Jelcz 120 MM/2	1998	34	77	
14.	Jelcz M 101	2001	24	54	■
15.	Jelcz M 101	2001	24	54	■
16.	Jelcz M 121 MB	1996	34	49	■
17.	Jelcz M 121 MB	1996	34	49	■
18.	Jelcz M 121 MB	1996	34	49	■
19.	Jelcz M 121 MB	1996	34	49	■
20.	Jelcz M 121 MB	1996	34	49	■
21.	Jelcz M 121 MB	1996	34	49	■
22.	Jelcz M 121 MB	1996	34	49	■

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych operatora*

Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej w Dzierżoniowie S.A. dysponuje obecnie 15 pojazdami przeznaczonymi do realizacji kursów na liniach miejskich. Tę część taboru przewoźnika przedstawia poniższa tabela.

**Tabela 6. Wykaz taboru należącego do PKS Dzierżoniów**

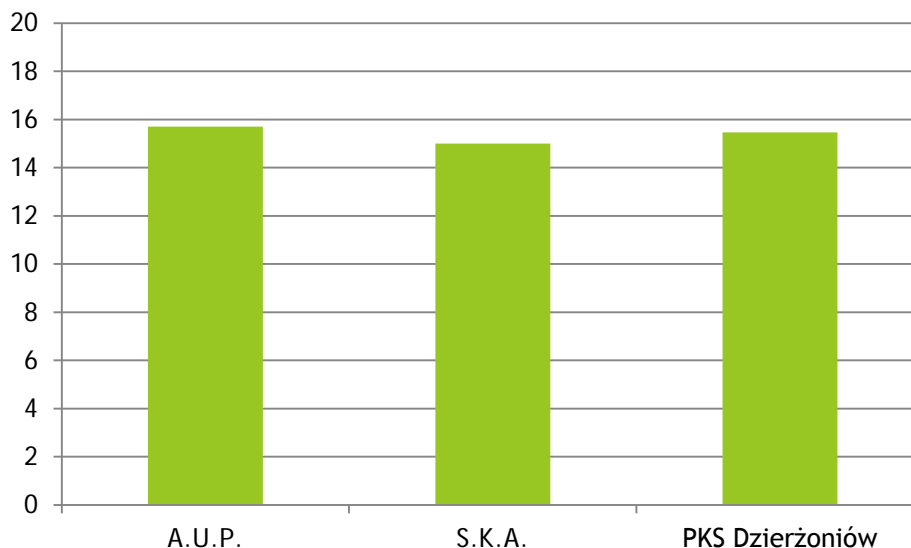
	Marka i model pojazdu	Rok produkcji	Ilość miejsc		
			siedzących	stojących	
1.	Jelcz 120M	1993	36	74	
2.	Jelcz 120M/2	2002	34	67	
3.	Jelcz 120M/2	2000	34	77	
4.	Jelcz 120M/2	1997	34	77	
5.	Jelcz 120M/2	2000	34	67	
6.	Jelcz 120M/2	2000	34	67	
7.	Jelcz 120M/2	2000	34	67	
8.	Man NG 272	1994	57	137	■
9.	Man NÜ 263	1997	45	55	■
10.	Man NÜ 263	1997	45	55	■
11.	Man NÜ 263	1997	45	55	■
12.	Man NÜ 263	1997	45	55	■
13.	Man NÜ 263	1997	45	55	■
14.	Mercedes 412D Sprinter	1997	18	5	
15.	Mercedes O405N	1995	38	56	■

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych operatora

### 3.3.2. Parametry charakteryzujące tabor

#### Wiek pojazdów

Średni wiek pojazdów kursujących na liniach komunikacyjnych w granicach obszaru objętego niniejszym opracowaniem wynosi około 15 lat. Poniższy diagram słupkowy przedstawia średni wiek pojazdów z podziałem na poszczególne firmy przewoźowe.



**Wykres 2. Średni wiek pojazdów**

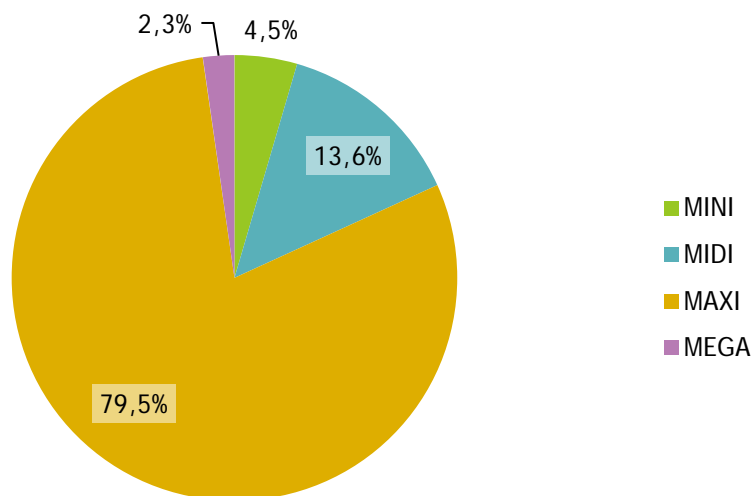
*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych operatorów*

#### Długość pojazdów

Pojazdy wykorzystywane w gminnych przewozach pasażerskich można sklasyfikować ze względu na ich długość:

- MINI - pojazdy o długości do 7,5 m.
- MIDI - pojazdy o długości 7,5-10,5 m.
- MAXI - pojazdy o długości 10,5-13 m.
- MEGA - pojazdy o długości ponad 13 m.

Przewozy na obszarze objętym niniejszym planem transportowym realizowane są głównie przez pojazdy typu MAXI (35 sztuk), czyli o długości od 10,5 do 13 m. Operatorzy dysponują ponadto taborom klas: MIDI (6 pojazdów), MINI (2 autobusy) oraz PKS Dzierżoniów 1 egzemplarzem klasy MEGA. Obrazuje to poniższy wykres kołowy.



**Wykres 3. Wielkościowa struktura taboru**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych operatorów

### **Przystosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej**

Obecnie wszyscy operatorzy posiadają pojazdy przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Poniższy wykres przedstawia procentowy udział autobusów przystosowanych do przewozów osób niepełnosprawnych w ogólnej liczbie autobusów posiadanych przez poszczególne przedsiębiorstwa.



**Wykres 4. Procentowy udział autobusów przystosowanych do przewozów osób niepełnosprawnych w ogólnej liczbie autobusów posiadanych przez poszczególne przedsiębiorstwa**

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych operatorów*

Autokarowe Usługi Przewozowe Krzysztof Gajda posiadają 100% taboru przystosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej, Sudecka Komunikacja Autobusowa – 41%, natomiast PKS Dzierżoniów 47%.

### **3.4. Podaż usług przewozowych w gminnych przewozach pasażerskich**

#### **3.4.1. Podaż usług przewozowych w zależności od pory dnia**

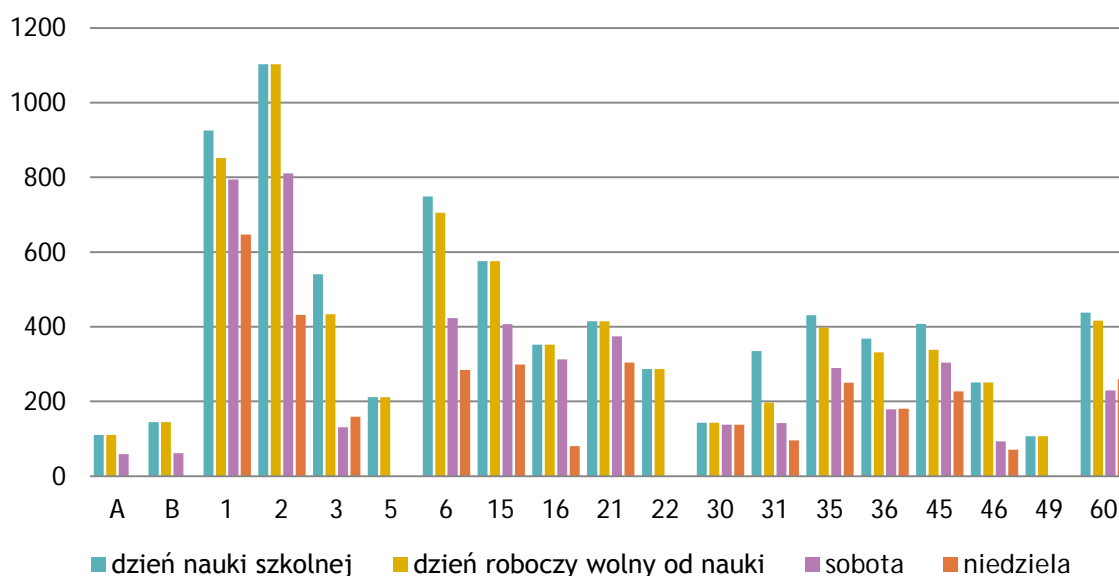
Podaż linii komunikacyjnej zależy od częstotliwości kursowania pojazdów oraz od ich pojemności i jest rozumiana jako liczba miejsc dostępnych w pojazdach kursujących na danej trasie. Podaż miejsc powinna być odzwierciedleniem popytu. Dobę komunikacyjną różnicuje się na następujące pory, różniące się pod względem podaży:

- okres wczesnoporanny,
- szczyt poranny,
- międzyszczyt,
- szczyt popołudniowy,
- okres późnowieczorny.

Podział taboru wykorzystywanego do obsługi sieci transportowej ze względu na jego wielkość i pojemność przedstawiony jest w rozdziale 3.3 *Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich*.

### 3.4.2. Podaż usług przewozowych w zależności od typu dnia tygodnia

Podaż usług przewozowych wyrażona jako ilość zaplanowanych do wykonania wozokilometrów na poszczególnych liniach komunikacyjnych organizowanych przez Gminę Bielawa różni się w poszczególnych typach dni tygodnia. Podaż ta przedstawiona jest w formie graficznej na poniższym wykresie.

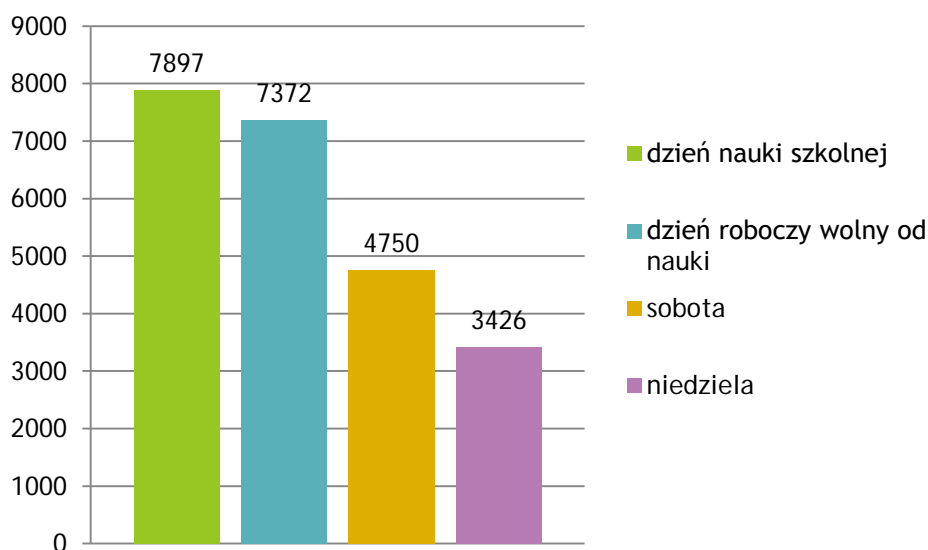


**Wykres 5. Podaż (liczba zaplanowanych wozokilometrów) poszczególnych linii komunikacyjnych**

Źródło: Opracowanie własne

We wszystkie dni tygodnia linią o największej podaży jest linia nr 2. Do linii o wysokiej podaży zaliczyć należy ponadto linię nr 1 oraz linię nr 6.

Podaż usług przewozowych wyrażona jako ilość zaplanowanych do wykonania kilometrów na sieci komunikacyjnej, której organizatorem jest Gmina Bielawa w dni nauki szkolnej wynosi 7897 km, a w dni robocze wolne od nauki – 7372 km. W soboty 4750 km, natomiast w niedziele 3426 km. Wartości te zostały zaprezentowane na poniższym wykresie.



**Wykres 6. Ilość kilometrów przewidzianych do realizacji przez autobusy kursujące w różnych rodzajach dni tygodnia**

Źródło: Opracowanie własne

Ilość wozokilometrów zaplanowanych do realizacji w dni robocze wolne od nauki stanowi 93,34% km zaplanowanych do realizacji w dni nauki szkolnej. Ilość wozokilometrów planowanych do wykonania w sobotę wynosi 60,15% zaplanowanych do wykonania kilometrów w dniu nauki szkolnej i jednocześnie 64,44% km planowanych do realizacji w dni robocze wolne od nauki. Liczba kilometrów zaplanowanych do wykonania w niedzielę stanowi 43,37% kilometrów zaplanowanych do realizacji w dni nauki szkolnej, 46,48% w dni robocze wolne od nauki szkolnej i 72,12% w zestawieniu z sobotą.

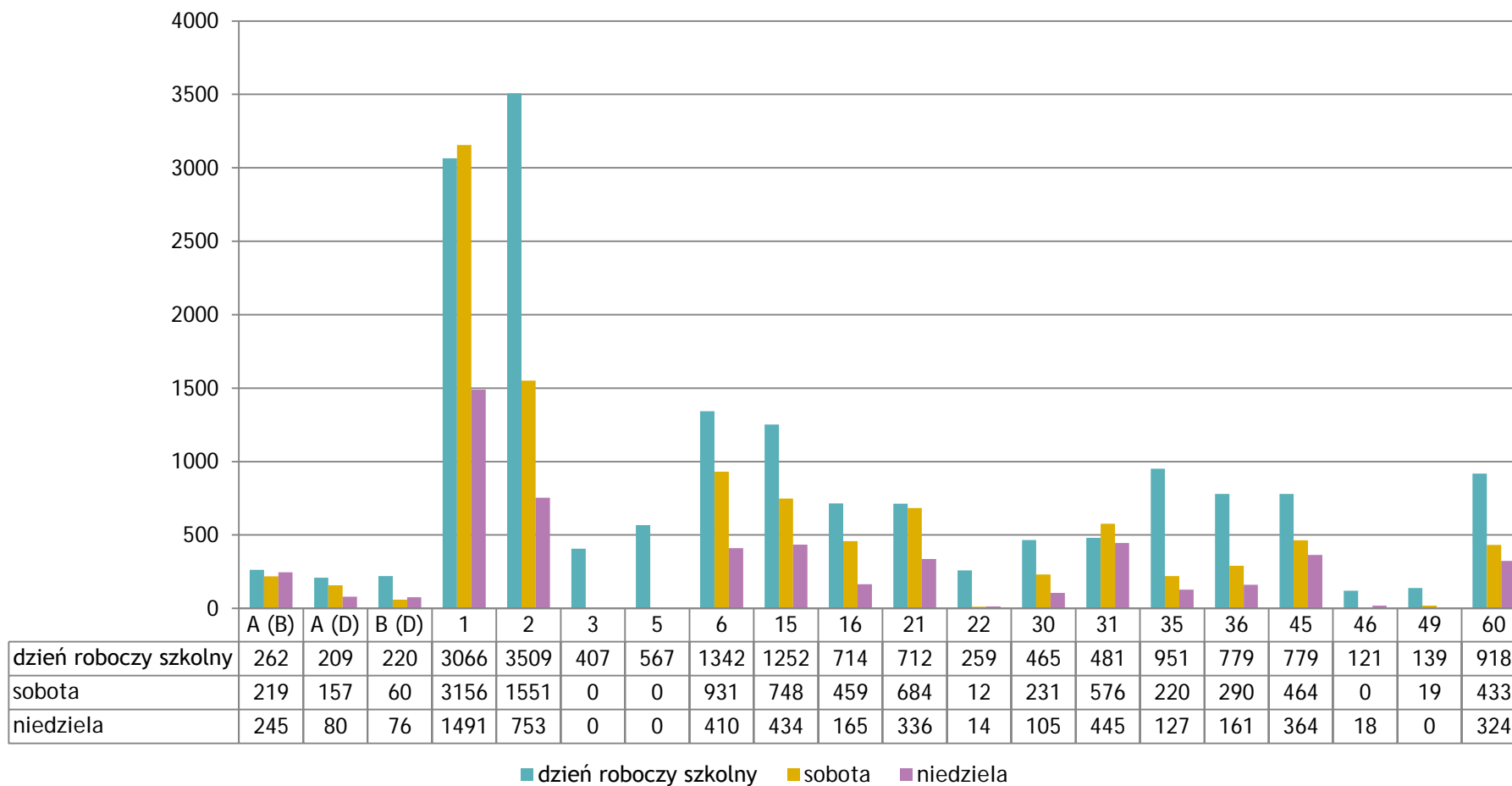
Różnice w ilości zaplanowanych do wykonania wozokilometrów w poszczególne typy dni tygodnia związana jest z różnym zapotrzebowaniem na usługi przewozowe oraz innymi motywacjami realizacji podróży.

### **3.5. Popyt na usługi przewozowe w gminnych i przewozach pasażerskich**

#### **3.5.1. Popyt na poszczególne linie komunikacyjne**

W 2011 roku Gmina Bielawa przeprowadziła kompleksowe badania rynku transportu publicznego podczas których określony został popyt na poszczególne linie komunikacyjne. Badania te pozwoliły na określenie „popularności” poszczególnych tras. Poniższy wykres prezentuje szczegółową charakterystykę popytu na usługi transportu zbiorowego na terenie objętym niniejszym planem transportowym.



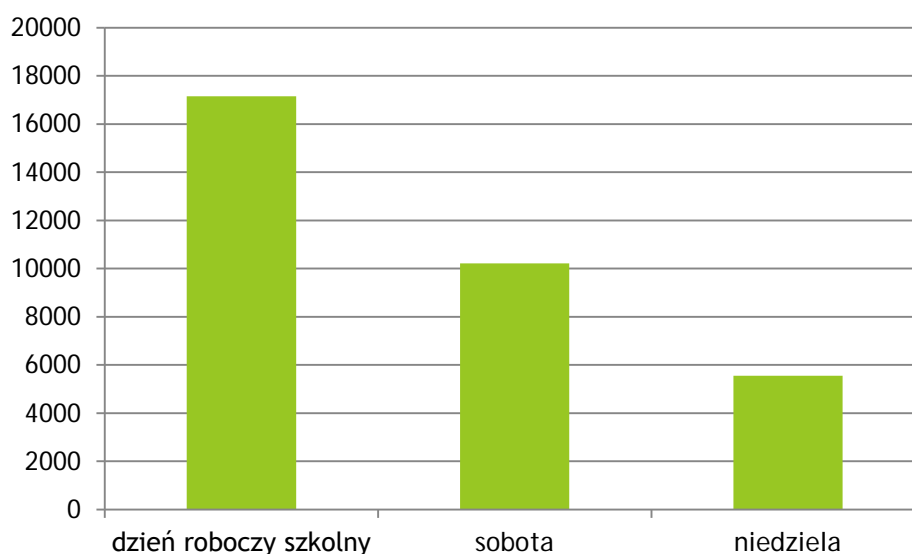


**Wykres 7. Liczba przewiezionych pasażerów przez autobusy kursujące na poszczególnych liniach komunikacyjnych**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania pt. „Badanie rynku transportu publicznego w Powiecie Dzierżoniowskim, którego organizatorem jest Gmina Bielawa”

Spośród wszystkich linii komunikacyjnych uruchamianych w ramach międzygminnych przewozów pasażerskich na obszarze, na którym organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa, najpopularniejszymi liniami komunikacyjnymi w dni nauki szkolnej są: linia nr 2 i linia nr 1. Dziennie każda z nich przewozi ponad 3000 pasażerów. W sobotę najpopularniejszą trasą jest linia nr 1 – tego dnia korzysta z niej więcej pasażerów niż w dniu roboczym. Druga najpopularniejsza linia komunikacyjna (linia nr 2) przewozi 2 razy mniej pasażerów. W niedzielę, podobnie jak w sobotę, najpopularniejszą linią jest „jedyńka”, a drugą najpopularniejszą linią nr 2.

Łączną liczbę pasażerów korzystających z linii komunikacyjnych przedstawia poniższy diagram słupkowy.



**Wykres 8. Liczba pasażerów w poszczególnych typach dni**

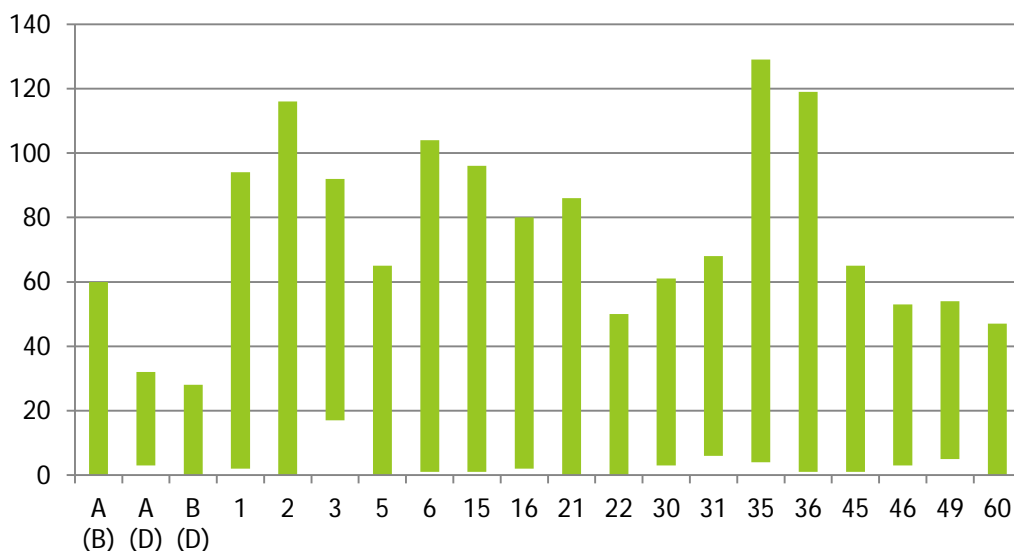
Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania pt. „Badanie rynku transportu publicznego w Powiecie Dzierżoniowskim, którego organizatorem jest Gmina Bielawa”

Pasażerów korzystających z usług komunikacji zbiorowej w dniu roboczym szkolnym było 17 152. W sobotę – 10 210. Stanowi to 59,52% pasażerów odbywających swe podróże w dniu nauki szkolnej. W niedzielę z komunikacji zbiorowej korzysta 5 548 osób – 32,35% pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej w dniu roboczym i jednocześnie 54,34% pasażerów realizujących podróże w sobotę.

### 3.5.2. Napelnienia autobusów

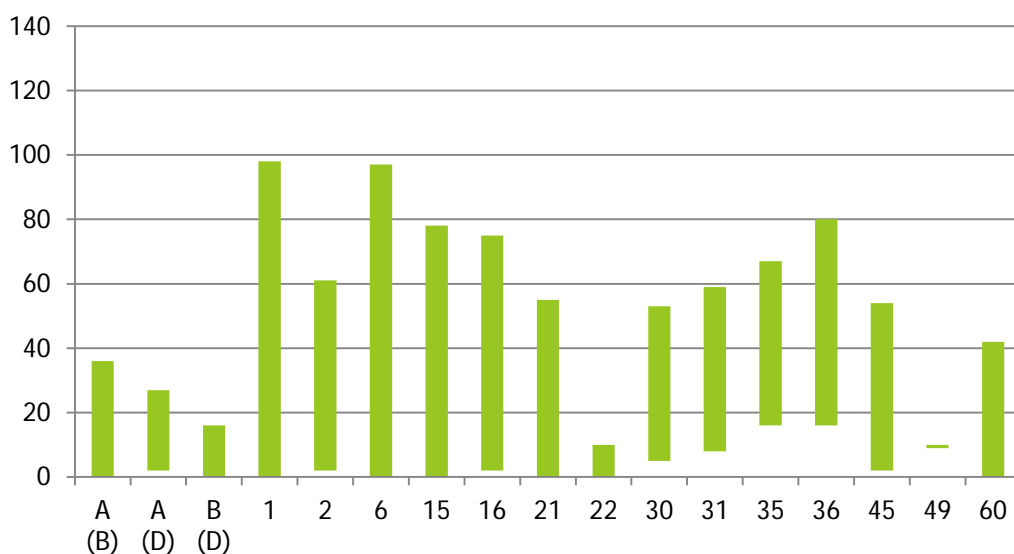
Obszarem analiz wcześniej wspomnianych badań rynku transportu publicznego było ponadto napelnienie każdego ze zrealizowanych kursów. Najmniejsze i największe napelnienia autobusów kursujących na poszczególnych liniach komunikacyjnych zawierają poniższe wykresy (kolejno: w dni nauki szkolnej, w soboty i w niedziele).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa



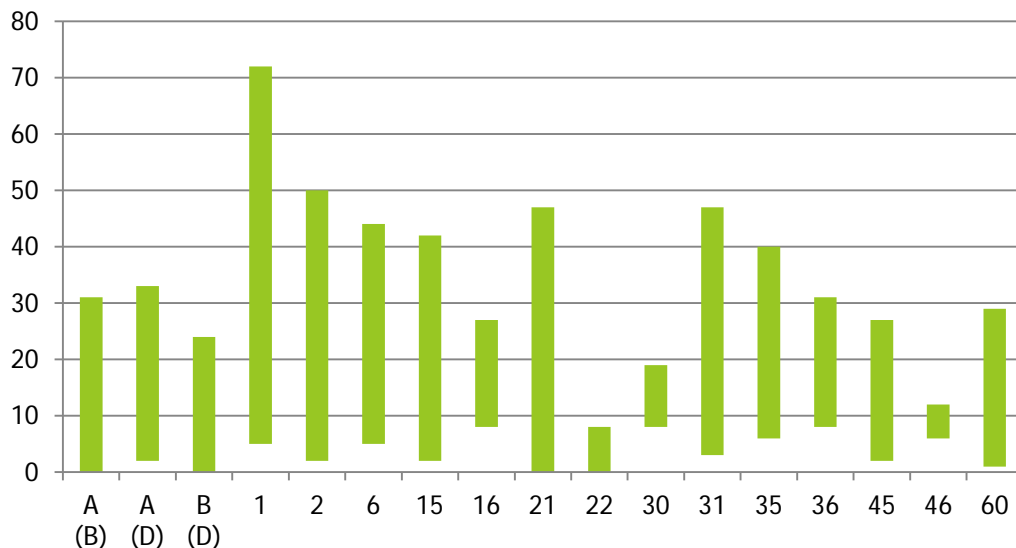
**Wykres 9. Najmniejsza i największa liczba pasażerów poszczególnych kursów linii komunikacyjnych w dniu nauki szkolnej**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania pt. „Badanie rynku transportu publicznego w Powiecie Dzierżoniowskim, którego organizatorem jest Gmina Bielawa”



**Wykres 10. Najmniejsza i największa liczba pasażerów poszczególnych kursów linii komunikacyjnych w sobotę**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania pt. „Badanie rynku transportu publicznego w Powiecie Dzierżoniowskim, którego organizatorem jest Gmina Bielawa”



**Wykres 11. Najmniejsza i największa liczba pasażerów poszczególnych kursów linii komunikacyjnych w niedzielę**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie opracowania pt. „Badanie rynku transportu publicznego w Powiecie Dzierżoniowskim, którego organizatorem jest Gmina Bielawa”

Najwięcej pasażerów na pojedynczym kursie w dniu roboczym odnotowano w autobusach jeżdżących na liniach 2, 15, 35 i 36. W sobotę 1, 6 i 36, natomiast w niedzielę 1, 2, 21 i 31. W trakcie badań przeprowadzonych w ramach „Badania rynku transportu publicznego w Powiecie Dzierżoniowskim” odnotowano kursy, którymi nie podróżował żaden pasażer. W ramach projektu zmieniono trasy wybranych linii.

### 3.5.3. Potoki pasażerskie

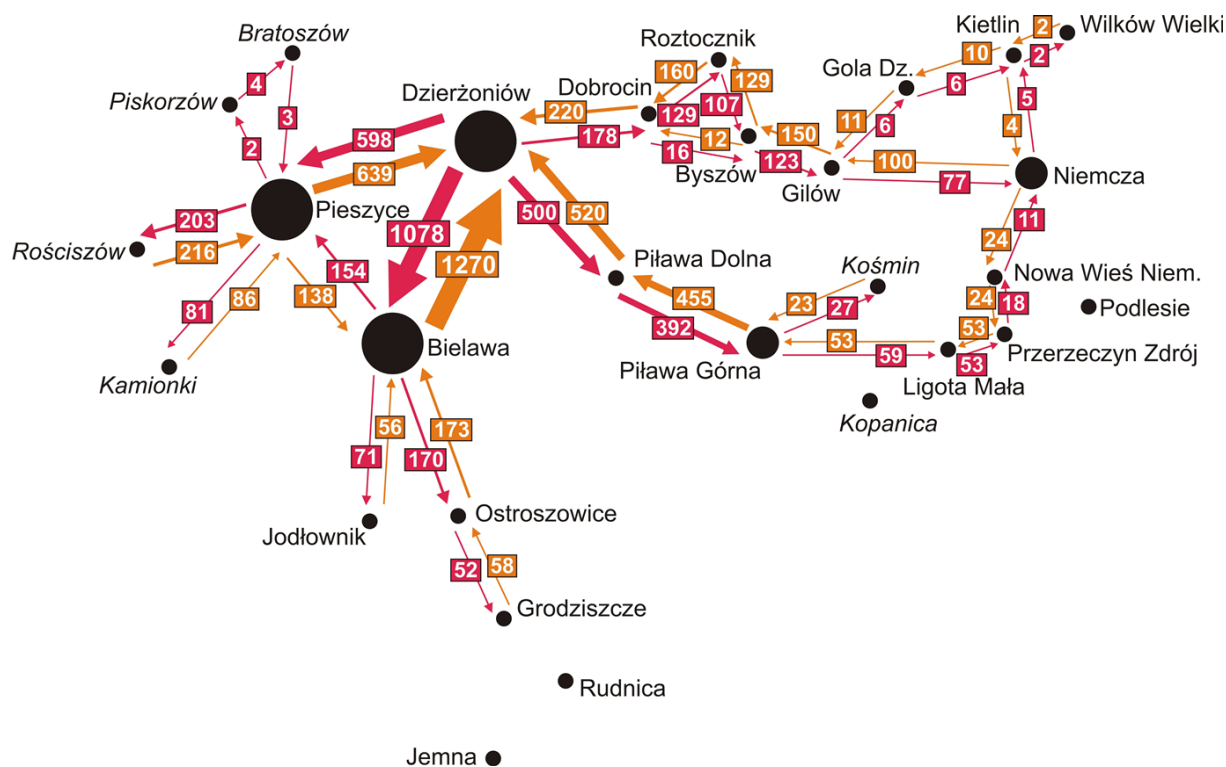
Badania miały również za zadanie określić występujące między poszczególnymi miejscowościami potoki pasażerskie. Największe występują na trasach Dzierżoniów – Bielawa, Dzierżoniów – Pieszycy oraz Dzierżoniów – Piława Dolna – Piława Górna. Zostały one zaprezentowane w sposób graficzny na poniższych rysunkach.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa**



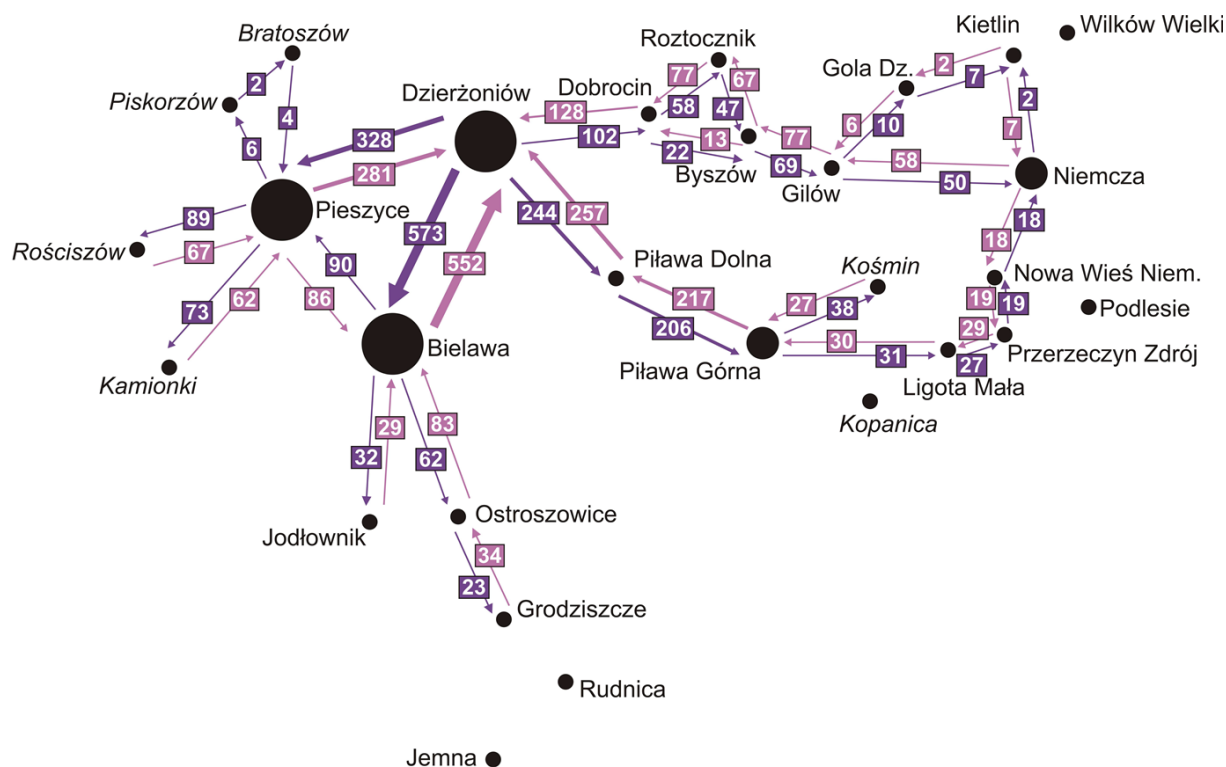
**Rysunek 1. Potoki pasażerskie występujące w dniu nauki szkolnej między poszczególnymi miejscowościami**

Źródło: „Badanie rynku transportu publicznego w Powiecie Dzierżonowskim, którego organizatorem jest Gmina Bielawa”



**Rysunek 2. Potoki pasażerskie występujące w sobotę między poszczególnymi miejscowościami**

Źródło: „Badanie rynku transportu publicznego w Powiecie Dzierżoniowskim, którego organizatorem jest Gmina Bielawa”



Rysunek 3. Potoki pasażerskie występujące w niedzielę między poszczególnymi miejscowościami

Źródło: „Badanie rynku transportu publicznego w Powiecie Dzierżoniowskim, którego organizatorem jest Gmina Bielawa”

### 3.6. Potencjał sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich

Określenie potencjału danej linii komunikacyjnej polega na szczegółowej i kompleksowej analizie wszelkich parametrów oferty przewozowej wpływających na popyt. Do głównych czynników wpływających na potencjał danej linii komunikacyjnej należy przede wszystkim zaliczyć: czas jazdy, częstotliwość, dostępność oraz koszt podróżowania. Parametry te określić można na podstawie cenników oraz rozkładów jazdy. Ich wypadkową jest określony wcześniej popyt, czyli liczba odbywanych podróży daną linią komunikacyjną.

W przewozach miejskich na przykład skrócenie czasu jazdy o 10% spowodować może wzrost liczby odbywanych podróży o 3% do 8%. Przyjmuje się ponadto, iż wzrost częstotliwości kursowania, np. z 40 do 20 minutowej może spowodować wzrost popytu o 35%. W kwestiach związanych z dostępnością: wzrost gęstości sieci komunikacyjnej lub zmniejszenie drogi dojścia do przystanku komunikacyjnego o 10% mogą wywołać wzrost popytu o 9%. Zwiększenie cen biletów o 10% spowodować może zmniejszenie popytu o 2-3%. Wpływ na poziom potencjału linii komunikacyjnych mają ponadto inne parametry: bliskość generatorów ruchu i dużych skupisk ludności wzdłuż trasy przejazdu, dostępność do

informacji pasażerskiej, standard obsługi podróżnych, rodzaj i standard taboru obsługującego linię komunikacyjną, typ pasażerów dla których dedykowana jest linia komunikacyjna.

Przyjmuje się, że:

- im wyższa częstotliwość kursowania,
- im wyższa szybkość komunikacyjna,
- im mniejsze odległości do pokonania między początkiem/końcem trasy a przystankiem komunikacyjnym,
- im niższe ceny biletów,

tym wyższy potencjał poszczególnych linii komunikacyjnych.

Na podstawie dokonanej analizy obecnej sieci komunikacyjnej stwierdza się, że liniami o największym potencjale są: linia nr 1 oraz linia nr 2. Linie te charakteryzują się stosunkowo wysoką częstotliwością kursowania autobusów przez cały dzień - od pory wczesnoporannej do późnowieczornej oraz przebiegiem w granicach dwóch największych ośrodków – Dzierżoniowa i Bielawy determinującym typowo miejski charakter linii komunikacyjnych. Ponadto liniami komunikacyjnymi o stosunkowo wysokim potencjale są linie nr 3, 5 i 6. „Trójka”, podobnie jak linie nr 1 i 2, łączy miasta: Dzierżoniów i Bielawa, linie nr 5 i 6 zabezpieczają także połączenie wcześniej wspomnianych ośrodków z miejscowościami położonymi na południe od Bielawy: Jemna (2 kursy w dniu roboczym), Rudnica (5 kursów), Godziszcze (15 kursów), Ostroszowice (20 kursów) oraz Jodłownik (8 kursów). Pozostałe linie komunikacyjne, z wyjątkiem linii A i B, nie wyróżniają się znacznie i charakteryzują się podobnym potencjałem – łączą miejscowości okalające z Dzierżoniowem (9 linii komunikacyjnych) i Bielawą (1 linia komunikacyjna).

### **3.7. Sieć komunikacyjna w ponadpowiatowych przewozach pasażerskich**

Ponadpowiatowe przewozy pasażerskie zabezpieczają połączenia komunikacyjne obszaru objętego niniejszym planem transportowym z jednostkami ościennymi.

Na obszarze gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa przewozy o charakterze ponadpowiatowym realizowane są przez przewoźników:

- **Bożena Kondracka, Tomasz Kondracki "TRANS-EXPRES" s.c.**  
ul. Ofiar Oświęcimskich 47  
58-100 Świdnica
- **LIDER Dariusz Witrykus, Leszek Socha Spółka Jawna**  
ul. Fabryczna 5  
58-100 Świdnica
- **P.H.U. "KAL-POL" Bogdan Kalinowski**  
Zagórze Śląskie, ul. Główna 2  
58-321 Jugowice

- **PHU „TRANS WERSAL” Agnieszka Mazurek**  
Boleścin 34B  
58-100 Świdnica
- **POLBUS-PKS WROCLAW Sp. z o.o.**  
ul. Sucha 1-11  
50-086 Wrocław
- **Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dzierżoniowie S.A. w upadłości likwidacyjnej**  
ul. Jana Kilińskiego 47a  
58-200 Dzierżoniów
- **Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kłodzku S.A.**  
ul. Dusznicka 1  
57-300 Kłodzko
- **Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Świdnicy Sp. z o.o.**  
ul. Kolejowa 1d  
58-100 Świdnica
- **Ryszard Grynienko**  
ul. Trzebnicka 23/9  
50-245 Wrocław
- **Usługi Autokarowe Mariusz Romańczuk**  
ul. A. Mickiewicza 3A/10  
56-300 Milicz
- **UT-A Świątek Ryszard**  
ul. Trzebnicka 23/7  
50-245 Wrocław

Poniższa tabela zawiera wykaz linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników w ponadpowiatowych przewozach pasażerskich.

**Tabela 7. Linie komunikacyjne obsługiwane przez przewoźników w ponadpowiatowych przewozach pasażerskich**

Trasa	Przewoźnik
Wrocław – Łagiewniki – Dzierżoniów - Bielawa	Usługi Autokarowe Mariusz Romańczuk
Kłodzko – Bielawa - Dzierżoniów - Wrocław - Gorzów Wielkopolski - Rewal - Świnoujście	PKS Kłodzko
Wrocław – Łagiewniki – Dzierżoniów - Bielawa	UT-A Świątek Ryszard
Wrocław – Łagiewniki – Dzierżoniów - Bielawa	POLBUS-PKS



**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego  
dla gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa**

<b>Trasa</b>	<b>Przewoźnik</b>
Bielawa – Legnica – Nowa Sól – Dziwnów – Mielno - Unieście	LIDER
Bielawa – Dzierżoniów - Świdnica	PKS Świdnica
Ząbkowice Śląskie - Owiesno – Bielawa - Dzierżoniów	PKS Dzierżoniów
Dzierżoniów - Bielawa - Pieszycy - Łagiewniki – Wrocław	PKS Dzierżoniów
Wrocław - Łagiewniki - Dzierżoniów	Ryszard Grynienko
Dzierżoniów - Glinica - Wrocław	Ryszard Grynienko
Świdnica - Książnica - Dzierżoniów	KAL-POL
Kłodzko – Dzierżoniów - Wrocław - Poznań - Koszalin - Kołobrzeg	PKS Kłodzko
Dzierżoniów - Łagiewniki - Wrocław - Dzierżoniów	Usługi Autokarowe Mariusz Romańczuk
Świdnica - Grodziszczce – Dzierżoniów	TRANS-EXPRES
Świdnica - Grodziszczce - Dzierżoniów	PKS Świdnica
Wałbrzych – Dzierżoniów - Wadowice – Zakopane	PKS Świdnica
Świdnica - Grodziszczce - Dzierżoniów	TRANS-WERSAL
Dzierżoniów - Jażwina - Oleszna	PKS Dzierżoniów
Ząbkowice Śląskie - Owiesno - Dzierżoniów	PKS Dzierżoniów
Jordanów Śląski - Łagiewniki – Dzierżoniów	PKS Dzierżoniów
Wrocław - Niemcza - Piława Górna - Dzierżoniów	PKS Dzierżoniów
Wrocław - Łagiewniki - Kuchary – Dzierżoniów	PKS Dzierżoniów

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego*

Poniższa mapa przedstawia sieć ponadpowiatowych połączeń autobusowych przebiegających przez obszar objęty niniejszym planem transportowym oraz województwo.



**Mapa 2. Sieć ponadpowiatowych połączeń autobusowych przebiegających przez obszar objęty planem**

*Źródło: Opracowanie własne*

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

Gmina Bielawa, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, dąży do pełnego zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców, w szczególności poprzez prowadzenie przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o optymalnym przebiegu oraz adekwatnych parametrach obsługi. Planuje się, iż układ sieci komunikacyjnej będzie zmieniać się w wyniku dostosowywania oferty przewozowej do zapotrzebowania, m.in. poprzez objęcie dostępem do komunikacji zbiorowej nowopowstałych generatorów ruchu. Rozwój planowanej sieci komunikacyjnej oraz zmiany w parametrach obsługi istniejących tras linii komunikacyjnych będą uwzględniać nowopowstałe potrzeby transportowe wpływające na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego związane z:

- kierunkami rozwoju przestrzennego poszczególnych gmin wchodzących w obszar objęty niniejszym planem transportowym,
- zmianami liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- przemianami społeczno-gospodarczymi.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej organizowanej przez Gminę Bielawa jest zwiększenie popytu na usługi przewozów pasażerskich poprzez podniesienie atrakcyjności oferty przewozowej.

W rozdziale 12 Część graficzna zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przedstawiony schemat planowanej sieci.

Schemat przedstawia sieć komunikacyjną na której obecnie realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej a także nakreśla jakie linie należy uruchomić w przypadku wycofania się przewoźników realizujących przewozy ponadpowiatowe.

W obrębie zaprezentowanego schematu sieci komunikacyjnej Gmina Bielawa w okresie planowania może tworzyć dowolne warianty linii dostosowane do potrzeb mieszkańców.

W przypadku podpisania porozumień z nowymi gminami schemat sieci komunikacyjnej należy uaktualnić poprzez uwzględnienie nowych obszarów.

Między Bielawą a Dzierżoniowem znajduje się nieczynna linia kolejowa, która w przyszłości może zostać wykorzystana do stworzenia połączenia szynowego między tymi dwoma miejscowościami, została pokazana na schemacie sieci komunikacyjnej.

## **4. OCENY I PROGNOZY**

## 4.1. Determinanty potrzeb i oferty przewozowej

### 4.1.1. Podstawowe dane demograficzne

Cechy demograficzne mieszkańców zamieszkujących obszar objęty niniejszym opracowaniem są jednym z czynników wpływających na potrzeby transportowe.

Struktura wiekowa mieszkańców Powiatu Dzierżoniowskiego została zestawiona w poniższej tabeli.

**Tabela 8. Struktura wiekowa mieszkańców Powiatu Dzierżoniowskiego w roku 2011**

Wiek	Liczba ludności	% ogółu
0-14	14 743	14,28%
15-19	6 009	5,81%
20-24	7 164	6,93%
25-44	30 515	29,54%
45-59	24 446	23,67%
60-69	11 328	10,96%
<70	9 096	8,81%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Przemiany demograficzne w strukturze ludności, a szczególnie proces starzenia się społeczeństwa, uwzględniane są już na etapie planowania standardu oferty komunikacji zbiorowej, w zakresie standardu taboru, odległości do oraz z przystanku i gęstości rozmieszczenia przystanków komunikacyjnych.

Bezrobocie w poszczególnych gminach, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa, zostało zaprezentowane w poniższej tabeli.

**Tabela 9. Liczba bezrobotnych w poszczególnych gminach**

Gmina	Powiat	Liczba bezrobotnych
Bielawa	dzierżoniowski	1 876

Gmina	Powiat	Liczba bezrobotnych
Miejska Dzierżoniów	dzierżoniowski	2 034
Dzierżoniów	dzierżoniowski	603
Niemcza	dzierżoniowski	331
Piława Górna	dzierżoniowski	488
Pieszycy	dzierżoniowski	565
Stoszowice	ząbkowicki	431
<b>SUMA</b>		<b>6 328</b>

b.d. – brak danych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Urzędu Pracy w Dzierżoniowie

Osoby bezrobotne rzadziej odbywają podróże, ponieważ nie występuje czynnik obligatoryjnego przemieszczania się.

#### 4.1.2. Gęstość zaludnienia

Do czynników wpływających na realizację usług transportowych na terenie Gmin Powiatu Dzierżoniowskiego i Gminy Stoszowice zaliczyć należy gęstość zaludnienia. Według danych aktualnych na dzień 1 stycznia 2013 roku liczba osób zamieszkujących obszar objęty niniejszym planem transportowym wynosi 103 301 osób, przy czym powierzchnia tego obszaru to 464,5 km<sup>2</sup>. Niżej zaprezentowana tabela przedstawia powierzchnię, liczbę mieszkańców i gęstość zaludnienia poszczególnych gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa.

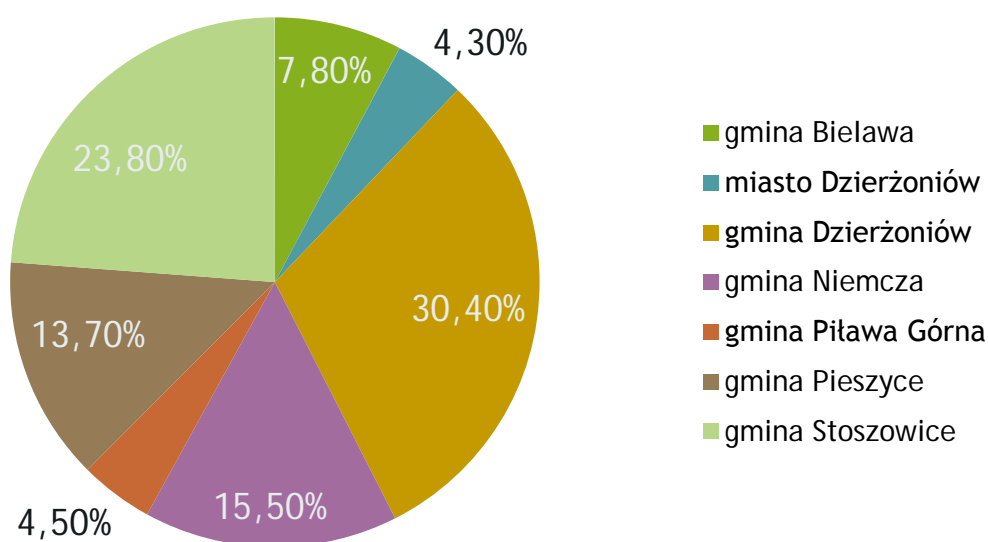
Tabela 10. Ludność, powierzchnia i gęstość zaludnienia poszczególnych gmin w 2013 roku

Gmina	Powiat	Liczba ludności		Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	Gęstość zaludnienia [osób/km <sup>2</sup> ]
		miasto	wieś		
Bielawa	dzierżoniowski	31 480	0	36,2	870
Miejska Dzierżoniów	dzierżoniowski	34 679	0	20,1	1 725
Dzierżoniów	dzierżoniowski	0	9 353	141,1	66
Niemcza	dzierżoniowski	3 123	2 682	71,9	81

Gmina	Powiat	Liczba ludności		Powierzchnia [km <sup>2</sup> ]	Gęstość zaludnienia [osób/km <sup>2</sup> ]
		miasto	wieś		
Piława Górna	dzierżoniowski	6 749	0	20,9	323
Pieszycy	dzierżoniowski	9 678	0	63,6	152
Stoszowice	ząbkowicki	0	5 557	110,7	50
<b>Obszar objęty opracowaniem</b>		<b>103 301</b>		<b>464,5</b>	<b>222</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Na poniższym diagramie kołowym przedstawiono procentowy udział powierzchni poszczególnych gmin w stosunku do całkowitej powierzchni obszaru objętego niniejszym planem transportowym.

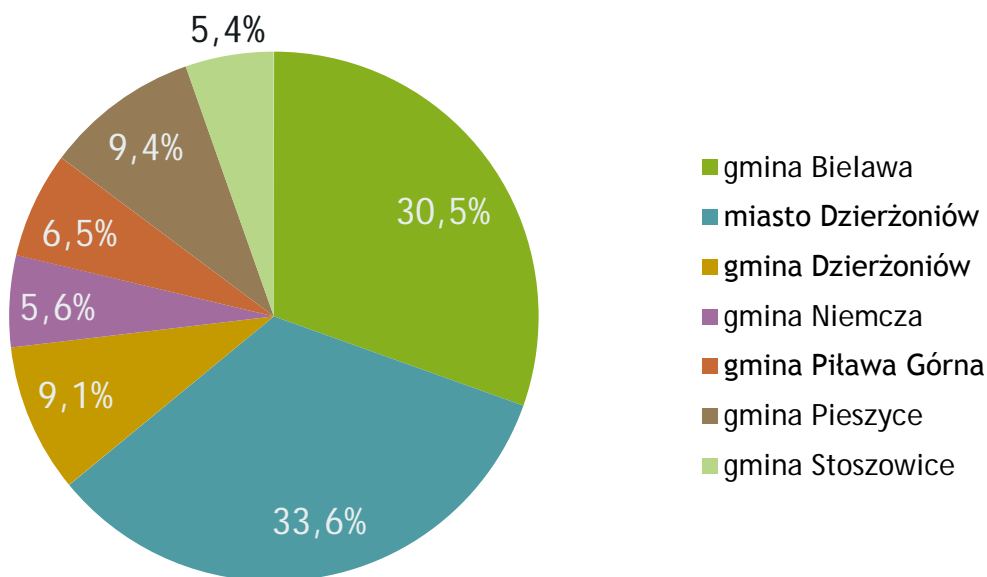


**Wykres 12. Procentowy udział powierzchni poszczególnych gmin w całkowitym obszarze objętym planem transportowym**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Największą ze względu na powierzchnię gminą, dla której organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa, jest Gmina Dzierżonów. Obejmuje ona obszar 141,1 km<sup>2</sup>, co stanowi 30,4% powierzchni obszaru objętego niniejszym opracowaniem. Obszar Gminy Stoszowice stanowi 23,8% całkowitej powierzchni obszaru objętego planem transportowym, Gminy Niemcza – 15,5%, Gminy Pieszycy – 13,7%, Gminy Bielawa – 7,8%,

a Gminy Piława Górna 4,5%. Najmniejszą jest Miasto Dzierżoniów. Obejmuje ona obszar 20,1 km<sup>2</sup> (4,3%).



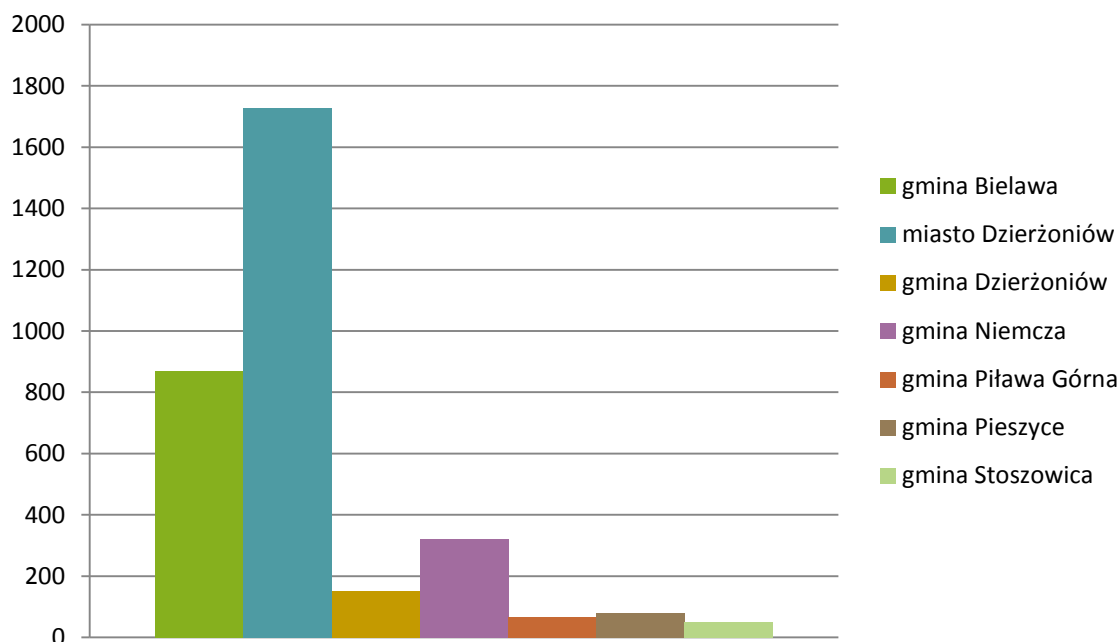
**Wykres 13. Procentowy udział ludności zamieszkującej obszar poszczególnych gmin w całkowitej liczbie ludności obszaru objętego planem transportowym**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Gminą zamieszkiwaną przez największą liczbę ludności jest Miasto Dzierżoniów. Zamieszkuje ją 33,6% mieszkańców obszaru objętego niniejszym planem transportowym. Drugą największą według liczby ludności gminą jest Gmina Bielawa (30,5%). Pozostałe gminy są zdecydowanie mniejsze - 3. wg liczby ludności jest Gmina Pieszycy, co stanowi 9,4% ludności zamieszkującej obszar gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa. Gminę Dzierżoniów zamieszkuje 9,1% mieszkańców obszaru objętego planem transportowym. Najmniejszymi pod względem liczby mieszkańców są: Gmina Piława Górna (6,5%), Gmina Niemcza (5,6%) oraz Gmina Stoszowice (5,4%).

Wypadkową zaprezentowanych powyżej danych jest średnia gęstość zaludnienia poszczególnych gmin wchodzących w obszar objęty niniejszym opracowaniem. Niżej zaprezentowany wykres przedstawia wskaźnik gęstości zaludnienia w zależności od gminy.





**Wykres 14. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego

Największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się Miasto Dzierżoniów. Średnio każdy kilometr kwadratowy zamieszkuje tutaj 1 725 mieszkańców. Drugą gminą o największym zagęszczeniu mieszkańców jest Gmina Bielawa (średnio zamieszkuje ją 870 os./km<sup>2</sup>). Najniższą gęstością zaludnienia charakteryzują się gminy: Dzierżoniów (66 os./km<sup>2</sup>) i Stoszowice (50 os./km<sup>2</sup>).

#### 4.1.3. Główne generatory ruchu

Generator ruchu to miejsce lub obszar, którego istnienie wiąże się z koniecznością przemieszczania się w jego kierunku znacznej liczby osób w pewien sposób związanych z tym generatorem. Do największych i najważniejszych generatorów ruchu zlokalizowanych na obszarze gmin, dla których organizatorem publicznego transportu jest Gmina Bielawa zalicza się:

- osiedla mieszkaniowe w miastach i duże skupiska ludności na obszarach wiejskich,
- instytucje publiczne,
- placówki oświatowe,
- duże i średnie zakłady pracy,
- obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne,
- strefy przemysłowe,
- placówki służby zdrowia,
- inne generatory ruchu, takie jak obiekty handlowo-usługowe, kościoły czy cmentarze.

Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych podróży. W przypadku zakładów pracy czy miejsc nauki podróże mają charakter obligatoryjny, regularny, cykliczny. Muszą być wykonywane codziennie. W przypadku urzędów, instytucji,

obiektów handlowych, rozrywkowych, kulturalnych i sportowych, podróże te realizowane są incydentalnie i nieregularnie.

### **Institucje publiczne**

Do najważniejszych instytucji publicznych znajdujących się na obszarze gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa zaliczają się:

**Tabela 11 Instytucje publiczne znajdujące się na obszarze objętym niniejszym planem transportowym**

<b>Nazwa instytucji</b>	<b>Adres</b>
Starostwo Powiatowe w Dzierżoniowie	Rynek 27
Powiatowy Urząd Pracy w Dzierżoniowie	ul. Świdnicka 38
Zarząd Dróg Powiatowych w Dzierżoniowie	ul. Grabarska 2
Urząd Gminy w Dzierżoniowie	ul. Piastowska 1
Urząd Miasta w Dzierżoniowie	Rynek 1
Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Dzierżoniowie	ul. gen. Władysława Andersa 6a
Urząd Skarbowy w Dzierżoniowie	ul. Pocztowa 14
Komenda Powiatowa Policji w Dzierżoniowie	ul. Żąbkowicka 57
Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Dzierżoniowie	ul. Ignacego Krasickiego 36
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie i Ochrony Zdrowia w Dzierżoniowie	ul. Piastowska 1
Powiatowe Centrum Poradnictwa Psychologiczno-Pedagogicznego i Doradztwa Edukacyjnego w Dzierżoniowie	ul. Parkowa 2
Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Dzierżoniowie	ul. Świdnicka 38
Powiatowy Urząd Pracy w Dzierżoniowie	Rynek 27
Sąd Rejonowy w Dzierżoniowie	ul. Świdnicka 51
Zarząd Dróg Powiatowych w Dzierżoniowie	ul. Grabarska 2
Urząd Miasta w Bielawie	pl. Wolności 1, ul. Piastowska 1
Dom Pomocy Społecznej w Bielawie	ul. Żeromskiego 2
Urząd Miasta w Piławie Górnej	ul. Piastowska 29
Urząd Miasta w Pieszycach	ul. Tadeusza Kościuszki 2
Dom Dziecka im. Janusza Korczaka w Pieszycach	ul. Ogrodowa 81
Urząd Miasta i Gminy w Niemczy	Rynek 10
Urząd Gminy w Stoszowicach	Stoszowice 97

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta

## **Placówki oświatowe**

Na terenie objętym niniejszym planem transportowym funkcjonują: szkoły podstawowe, gimnazja, szkoły ponadgimnazjalne i uczelnie wyższe. Na obszarze miasta Dzierżoniów i miasta Bielawa komunikacja zbiorowa pełni funkcję dowozowo - odwozową do wszystkich typów szkół, na pozostałym obszarze objętym niniejszym opracowaniem, środkami publicznego transportu zbiorowego realizowane są dojazdy do szkół podstawowych i ponadgimnazjalnych.

**Tabela 12 Placówki oświatowe znajdujące się na terenie objętym niniejszym planem transportowym**

<b>Nazwa placówki</b>	<b>Adres</b>
<b>Gmina Stoszowice</b>	
Niepubliczne Przedszkole w Srebrnej Górze „Kajtek”	ul. Kąpielowa 2, Srebrna Góra
Niepubliczne Przedszkole w Stoszowicach „Kolorowy Balonik”	Stoszowice 34
Publiczne Przedszkole w Przedborowej	Przedborowa 100
Szkoła Podstawowa w Budzowie z filią w Przedborowej	ul. Henryka Pobożnego 1, Budzów
Zespół Szkół Publicznych w Grodziszczu	Grodziszcze 4
<b>Gmina Piława Górna</b>	
Przedszkole Publiczne w Piławie Górnej	ul. Adama Mickiewicza 5
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy im. ks. Jana Twardowskiego w Piławie Górnej	ul. Szkolna 5
Szkoła Podstawowa im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Piławie Górnej	ul. Tadeusza Kościuszki 1
Gimnazjum im. Zesłańców Sybiru w Piławie Górnej	ul. Wiejska 2
<b>Gmina Pieszycy</b>	
Zespół Szkół im. Jana Dzierżonia w Pieszycach	ul. Adama Mickiewicza 1
Przedszkole Publiczne nr 2 w Pieszycach	ul. Bielawska 1
Szkoła Podstawowa nr 1 w Pieszycach	ul. Ogrodowa 23, Pieszycy
Niepubliczne Przedszkole Sióstr Salezjanek w Pieszycach	ul. Ogrodowa 48
Niepubliczna Szkoła Podstawowa	ul. Świdnicka 53
<b>Gmina Bielawa</b>	
Niepubliczne Przedszkole Montessori	ul. Osiedle Włókniarzy 11

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego  
dla gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa**

Przedszkole Językowe "Europejska Akademia Dzieci"	ul. 1-go Maja 34
Przedszkole Niepubliczne "Wesołe Krasnoludki"	ul. 3-go Maja 22
Niepubliczne Przedszkole Specjalne Prowadzone Przez Zgromadzenie Sióstr Augustianek	ul. Kopernika 2
Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych Cechu Rzemiosł Różnych i Małej Przedsiębiorczości w Bielawie	ul. Polna 2
Spółeczne Gimnazjum Społecznego Towarzystwa Oświatowego w Bielawie	ul. Stefana Żeromskiego 1
Przedszkole Publiczne nr 4	ul. Stefana Żeromskiego 18
Zespół Szkół i Placówek Kształcenia Zawodowego w Bielawie	ul. Stefana Żeromskiego 41
Gimnazjum nr 5 w Bielawie	ul. Szkolna 5
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Bielawie	ul. Szkolna 5
Przedszkole Niepubliczne z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Wolności 88
Szkoła podstawowa nr 4	ul. Ludwika Waryńskiego 50
Szkoła podstawowa nr 7	os. Włókniarzy 10
Szkoła podstawowa nr 10	ul. Gen. Grot- Roweckiego 6
Gimnazjum nr 1 w Bielawie	ul. Brzeźna 48
Gimnazjum nr 2 w Bielawie	ul. Parkowa 12
Gimnazjum nr 3 w Bielawie	ul. Lotnicza 5
<b>Gmina Miejska Dzierżoniów</b>	
Żłobek Miejski nr 1 w Dzierżoniowie	ul. Osiedle Błękitne 28
Przedszkole Niepubliczne nr 3 „Pod Topolą” w Dzierżoniowie	ul. Osiedle Błękitne 26
Przedszkole Niepubliczne nr 4 w Dzierżoniowie	ul. Osiedle Jasne 21
Przedszkole Publiczne nr 7 w Dzierżoniowie	ul. Osiedle Tęczowe 3
Przedszkole Publiczne nr 1 im. Jana Brzechwy w Dzierżoniowie	ul. Batalionów Chłopskich 20
Przedszkole Publiczne nr 2 z Oddziałami Integracyjnymi i Oddziałem Specjalnym w Dzierżoniowie	ul. Miernicza 2
Niepubliczne Przedszkole Sióstr Salezjanek im. św. Dominika Savio w Dzierżoniowie	ul. Spacerowa 2
Przedszkole Niepubliczne „Słoneczna Piątka” w Dzierżoniowie	ul. Świdnicka 41

Szkoła Podstawowa nr 3 im. Komisji Edukacji Narodowej w Dzierżonowie	ul. Szkolna 24
Szkoła Podstawowa nr 5 z Oddziałami Integracyjnymi im. Bohaterów Westerplatte w Dzierżonowie	ul. Osiedle Błękitne 25
Szkoła Podstawowa nr 9 im. Mikołaja Kopernika w Dzierżonowie	ul. Mikołaja Kopernika 7
Gimnazjum Gminne im. ks. Jana Melca w Dzierżonowie	ul. Ząbkowicka 70
Gimnazjum nr 3 w Dzierżonowie	ul. Władysława Sikorskiego 2
Zespół Szkół nr 1 im. prof. Wilhelma Rotkiewicza w Dzierżonowie Technikum nr 1	ul. Adama Mickiewicza 8
II Liceum Ogólnokształcące im. Jana Pawła II w Dzierżonowie	ul. Garncarska 1
Zespół Szkół nr 1 im. prof. Wilhelma Rotkiewicza w Dzierżonowie	ul. Adama Mickiewicza 8
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Dzierżonowie	ul. Józefa Piłsudskiego 10
Zespół Szkół nr 2 im. prof. Tadeusza Kotarbińskiego Liceum Profilowane w Dzierżonowie	ul. Józefa Piłsudskiego 24
Szkoła Mistrzostwa Sportowego w Dzierżonowie	ul. Władysława Sikorskiego 2
<b>Gmina Niemcza</b>	
Przedszkole Publiczne w Niemczy	ul. Bolesława Chrobrego 21
Zespół Szkół w Niemczy	ul. Bolesława Chrobrego 25
<b>Gmina Dzierżoniów</b>	
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Piławie Dolnej	ul. Główna 50
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Ostroszowicach	ul. Bielawska 58
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Mościsku	ul. Szkolna 12
Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Tuszynie	Tuszyn 47

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta

### **Obiekty sportowe i kulturalne**

Największe obiekty sportowe i kulturalne oraz handlowe zlokalizowane na obszarze gmin dla których Gmina Bielawa jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego to:

**Tabela 13 Największe obiekty kulturalne i sportowe znajdujące się na obszarze objętym niniejszym planem transportowym**

Nazwa instytucji	Adres
------------------	-------

Dzierżonowski Ośrodek Kultury	ul. Świdnicka 23
Kino Zbyszek w Dzierżonowie	ul. Świdnicka 23
Ośrodek Sportu i Rekreacji w Dzierżonowie	ul. Strumykowa 1
Boisko „Orlik 2012” w Dzierżonowie	ul. Nowowiejska 64
Boisko „Orlik 2012” w Dzierżonowie	ul. Sikorskiego 2
Stadion KS „Lechia”	ul. Wrocławska
Miejsko Powiatowa Biblioteka Publiczna im. K. Baczyńskiego	ul. Rynek 2
Muzeum Miejskie Dzierżonowa	ul. Świdnicka 30
Boisko „Orlik 2012” w Bielawie	ul. Parkowa 12
Miejska Biblioteka Publiczna w Bielawie	ul. Piastowska 19c
Miejski Ośrodek Kultury i Sztuki w Bielawie	ul. Piastowska 19a
Pływalnia Aquariusi w Bielawie	ul. Stefana Grota-Roweckiego 8
Stadion Sportowy w Bielawie	ul. Stefana Grota-Roweckiego 8
Niemczański Ośrodek Kultury	Rynek 32
Miejski Ośrodek Kultury w Piławie Górnej	ul. Piastowska 40
Miejska Biblioteka Publiczna - Centrum Kultury w Pieszycach	ul. Adama Mickiewicza 10
Biblioteka Publiczna Gminy Dzierżonów z siedzibą w Mościsku	ul. Kolejowa 12b

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta

### **Strefy przemysłowe i większe zakłady pracy**

Największym źródłem ruchu obligatoryjnego są zakłady pracy zlokalizowane w Podstrefie Dzierżonów Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Według stanu na II kwartał 2013 roku zatrudniają one łącznie ponad 2000 pracowników:

**Tabela 14 Największe przedsiębiorstwa znajdujące się na obszarze Podstrefy Dzierżonów WSSE**

Nazwa firmy	Branża	Adres
Orion Polyurethanes Sp. z o.o. S.K.A.	produkcja piany poliuretanowej montażowo-uszczelniającej dla potrzeb budownictwa	ul. Pieszycza 4, Dzierżonów
Henkel Polska Sp. z o.o.	produkcja chemii budowlanej, klejów do glazury	ul. Pieszycza 6, Dzierżonów

Cooper Standard Polska Sp.z o.o. - Metzeler Automotive Profile Systems Polska Sp. z o.o.	produkcja uszczelki do drzwi i szyb	ul. Pieszycza 2, Dzierżonów
Broen S.A	instalacje budowlane, instalacje regulacyjne, ciepłownictwo i gazownictwo, zastosowania laboratoryjne oraz systemy pryszniców bezpieczeństwa	ul. Pieszycza 10, Dzierżonów
ERMO POLAND Sp. z o.o.	produkcja form wtryskowych	ul. Pieszycza 8, Dzierżonów
Domex Sp. z o.o.	produkcja armatury wodociągowo-kanalizacyjnej: zasuwy klinowe, łączniki do rur różnego typu, armatura naprawcza	ul. Pieszycza 11, Dzierżonów
Harris Calorific International Sp. z o.o.	wytwarzanie i dystrybucja wyrobów do spawania i cięcia, gazowych i elektrycznych urządzeń kontrolno – pomiarowych	ul. Strefowa 8, Dzierżonów
Pentair Poland Sp. z o.o.	zakład produkcyjny	ul. Strefowa 10, Dzierżonów
Metalis Polska Sp. z o.o.	usługi cięcia i formatowania folii optycznej do ekranów LCD	ul. Strefowa 16, Dzierżonów
SKC Haas Polska Sp. z o. o.	produkcja powłok podświetlania monitorów LCD	ul. Strefowa 16, Dzierżonów
Libra sp. z o.o.	produkcja klejów i żywic dla przemysłu meblarskiego	ul. Pieszycza 3, Dzierżonów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta

Ponadto na obszarze objętym niniejszym planem transportowym działają: Podstrefa Bielawa i Podstrefa Piława Górna WSSE.

Do największych pracodawców w Bielawie należą: Lincoln Electric Bester – producent spawarek oraz Ace Rico - producent półproduktów m.in. dla takich firm jak Dell, LG, Samsung.

### **Placówki służby zdrowia**

Największą placówką służby zdrowia jest NZOZ Szpital Powiatowy w Dzierżonowie Sp. z o.o. zlokalizowaną w Dzierżonowie przy ul. Cichej 1 i w Bielawie przy ul. Piastowskiej 7.

Ponadto na obszarze gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa funkcjonują inne, niepubliczne placówki służby zdrowia, przede wszystkim przychodnie i poradnie lekarskie.

**Tabela 15 Placówki służby zdrowia znajdujące się na terenie objętym niniejszym planem transportowym**

Nazwa placówki	Adres
<b>Gmina Stoszowice</b>	
Ośrodek Zdrowia ARS-MEDICA	Budzów 178
<b>Gmina Pieszycy</b>	
Samodzielny Publiczny ZOZ Przychodnia Miejska w Pieszycach	ul. Królowej Jadwigi 1
<b>Gmina Bielawa</b>	
Szpital Powiatowy w Dzierżoniowie Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej - Szpital	ul. Piastowska 7
Anna Orasińska NZOZ S.C. „MEDICUS”	ul. Bohaterów Getta 1
Inga Oleszczuk-Okoniewska Indywidualna Praktyka Lekarska	ul. Dzierżoniowska 21
Indywidualna Specjalistyczna Praktyka Lekarska lek. med. Andrzej Musiel	ul. Gen. Stefana Grota-Roweckiego 3C
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Specjalistyczna Przychodnia Profilaktyczno-lecznicza	ul. Jana III Sobieskiego 19A
Prywatny Gabinet Ginekologiczno-Położniczy lek. med. Marek Sereba	ul. Karola Marksa 3
Astra s.c. NZOZ	ul. Karola Marksa 10A
Specjalistyczna Praktyka Lekarska Barbara Zajączkowska	ul. Kazimierza Pułaskiego 13
NZOZ Poradnia Położniczo-Ginekologiczna Lekarz Godwin Kanu, Specjalistyczna Praktyka Położniczo-Ginekologiczna	ul. Marii Konopnickiej 28
NZOZ Praktyka Lekarza Rodzinnego – Wiesław Iwanowski	ul. Stefana Żeromskiego 41
NZOZ „Przychodnia Rodzinna”	ul. Stefana Żeromskiego 45
NZOZ „Terapia” Wanda Barbara Dąbrowska	ul. Wolności 61
NZOZ „Partnerska Spółka Lekarska” Przychodnia nr 1	ul. Wolności 148
Specjalistyczna Poradnia Lekarska „SALUBRIS”	ul. Ignacego Paderewskiego 5
<b>Gmina Miejska Dzierżoniów</b>	
MEDHOME 24 Sp. z o.o.	Rynek 2
Lekarsko-Rehabilitacyjna Przychodnia Rodzinna „Amicus” Maria Kaczmarzyk i Wspólnicy	ul. Stanisława Staszica 27
N.Z.O.Z. Szpital Powiatowy w Dzierżoniowie Sp. z o.o.	ul. Cicha 1
Niepubliczny Specjalistyczny ZOZ „CD-MED”	ul. Władysława Sikorskiego 11
NZOZ „Dzierżoniowskie Centrum Specjalistyczne	ul. Piastowska 1



Dr Marioli Zawadzkiej”	
NZOZ „Dzierżoniowskie Centrum Medyczne”	ul. Piastowska 3
NZOZ „SAL-MED”	ul. Świdnicka 37A
NZOZ Przychodnia Zdrowia Psychicznego i Terapii Uzależnień „ESSERE” S.C. Filia	ul. Piastowska 7
NZOZ „Medyk”	ul. Osiedle Tęczowe 5g
NZOZ „Zespół Praktyk Lekarskich”	ul. Osiedle Tęczowe 12a
Specjalistyczne Centrum Medyczne „DIAGNOSIS”	ul. Władysława Sikorskiego 11
NZOZ „Twój Uśmiech”	ul. Kopernika 3a
NZOZ Pro Vita s.c.	ul. Kopernika 11
<b>Gmina Piława Górna</b>	
NZOZ Przychodnia Zdrowia Psychicznego „REMEDIUM” S.C. Remedium Renata Błaszkwicz Kinga Kowalewska	ul. Osiedle Małe 19
Indywidualna Praktyka Lekarska Paweł Błaszkwicz	ul. Adama Mickiewicza 1
Indywidualna Praktyka Lekarska – Pomoc Doraźna Eugeniusz Pilipów	ul. Adama Mickiewicza 5
Indywidualna Specjalistyczna Praktyka Lekarska – Marta Terlecka	ul. Jana Kilińskiego 14
Fizjoterapia „JOL-MED.” Joanna Olejniczak	ul. Leśna 10
NZOZ Poradnia Rodzinna „FAMILIA” Elżbieta Jaworska i Adam Ślusarczyk Spółka Partnerska Lekarzy	ul. Piastowska 2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta

### **Inne generatory ruchu**

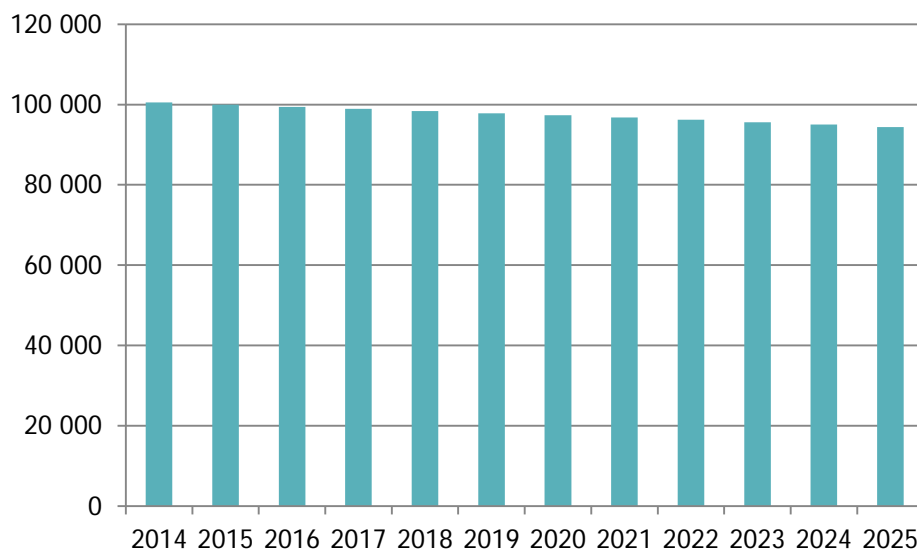
Do innych, znaczących generatorów ruchu zlokalizowanych na obszarze objętym niniejszym planem transportowym zaliczyć należy ponadto kościoły, cmentarze i obiekty handlowe - supermarkety: Biedronka, Intermarche, Kaufland, Lidl, Tesco w Dzierżoniowie, Biedronka w Pieszycach, Biedronka w Piławie Górnej oraz Biedronka i Intermarche w Bielawie.

## **4.2. Prognozy demograficzne**

### **4.2.1. Prognozowana liczba ludności**

Na poniższym diagramie słupkowym została przedstawiona prognozowana liczba ludności Powiatu Dzierżoniowskiego<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Dane Głównego Urzędu Statystycznego nie pozwalają na określenie prognozowanej liczby ludności zamieszkującej obszar gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa, dlatego przyjęto dostępny wskaźnik dla obszaru zbliżonego, tj. Powiatu Dzierżoniowskiego.



**Wykres 15. Prognoza liczby ludności Powiatu Dzierżoniowskiego na lata 2015 – 2025**

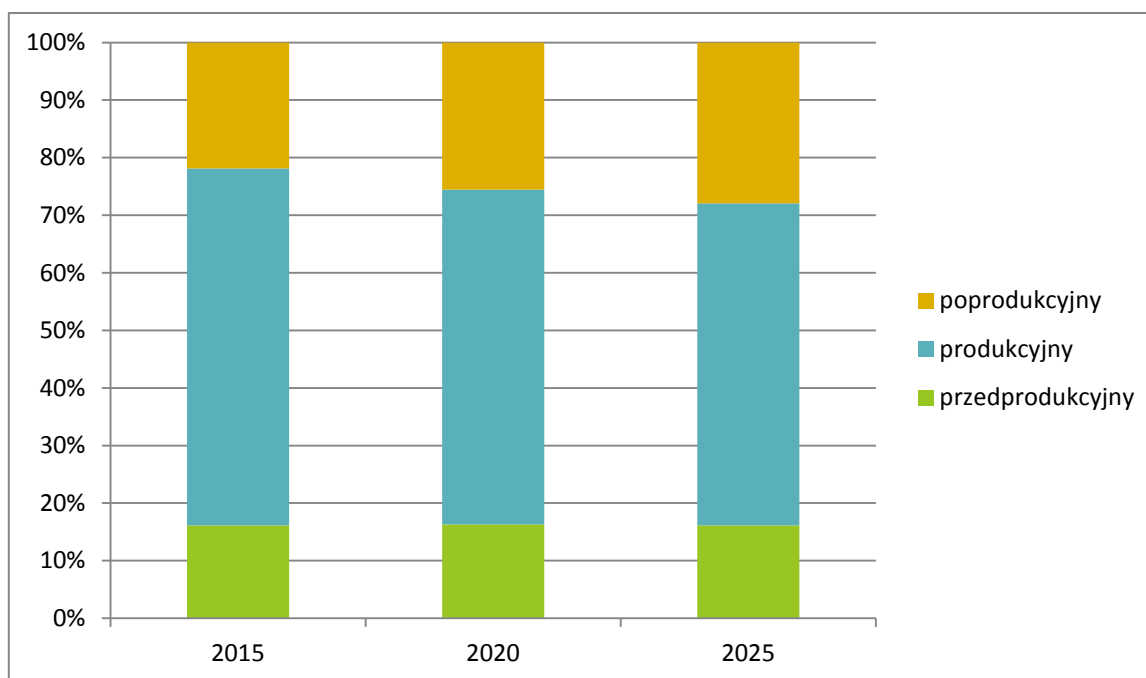
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognozy Głównego Urzędu Statystycznego liczba mieszkańców Powiatu Dzierżoniowskiego zmniejszy się w latach 2014 – 2025 o 6,10%. W roku 2015 obszar powiatu ma zamieszkiwać 99 966 osób, w roku 2020 – 97 300, natomiast w roku 2025 – 94 380.

#### 4.2.2. Prognozowana struktura ludności

##### Struktura wiekowa

Na poniższym wykresie zobrazowana została prognozowana struktura wiekowa mieszkańców Powiatu Dzierżoniowskiego w latach 2015, 2020 i 2025.



**Wykres 16. Struktura wiekowa mieszkańców Powiatu Dzierżoniowskiego w latach 2015 -2025**

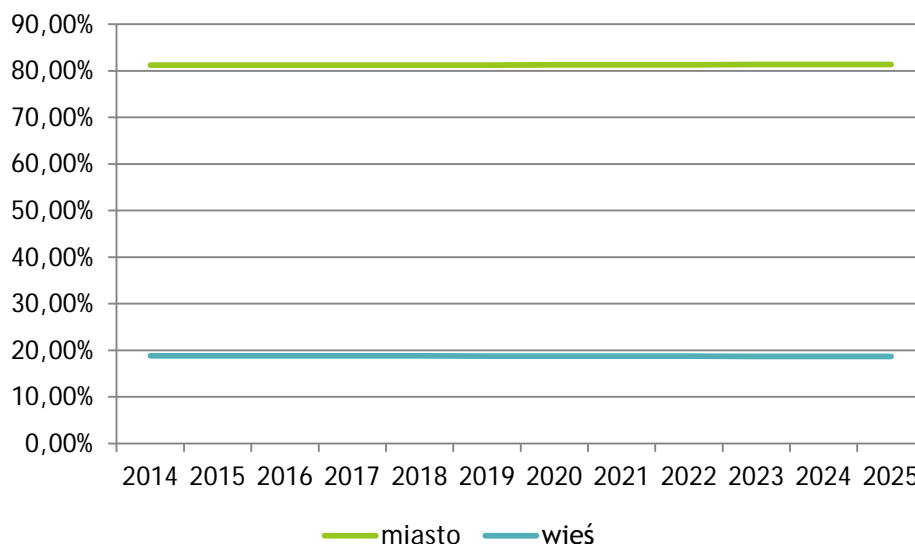
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na obszarze Powiatu Dzierżoniowskiego, podobnie jak w całym kraju a także w Unii Europejskiej, obserwowany będzie proces starzenia się społeczeństwa. O ile seniorzy w roku 2015 stanowić będą 21,90% (21 892 osoby) mieszkańców Powiatu, o tyle w roku 2020 udział osób w wieku poprodukcyjnym zwiększy się do 26,54% (24 849), a w roku 2025 do poziomu 27,93% (26 358 osób). Wyraźnie zmniejszać się będzie liczba osób w wieku produkcyjnym. W roku 2015 – 61 938, pięć lat później – 56 572 mieszkańców Powiatu Dzierżoniowskiego będzie w wieku produkcyjnym, a w 2025 roku – 52 819 osób. Liczby te stanowią kolejno: 61,96%, 58,14% i 55,96% prognozowanej liczby ludności zamieszkującej Powiat Dzierżoniowski.

Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym również będzie się zmniejszać: 16 136 mieszkańców Powiatu Dzierżoniowskiego będzie w wieku przedprodukcyjnym, w 2020 – 15 879, natomiast w roku 2025 – 15 206 osób. W ujęciu procentowym mieszkańców Powiatu Dzierżoniowskiego w wieku przedprodukcyjnym w latach 2015 i 2025 będzie niemal tyle samo (kolejno: 16,14% i 16,11%), w roku 2020 nieznacznie więcej (16,32%).

### **Struktura według miejsca zamieszkania**

Prognozy Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, że udział ludności miejskiej w ogólnej liczbie ludności zamieszkującej obszar Powiatu Dzierżoniowskiego w latach 2015 – 2025 nie będzie ulegać znacznym zmianom. Prezentuje to poniższy wykres.



**Wykres 17. Prognozowany udział ludności miejskiej i wiejskiej w ogólnej liczbie ludności Powiatu Dzierżoniowskiego w latach 2014 -2025**

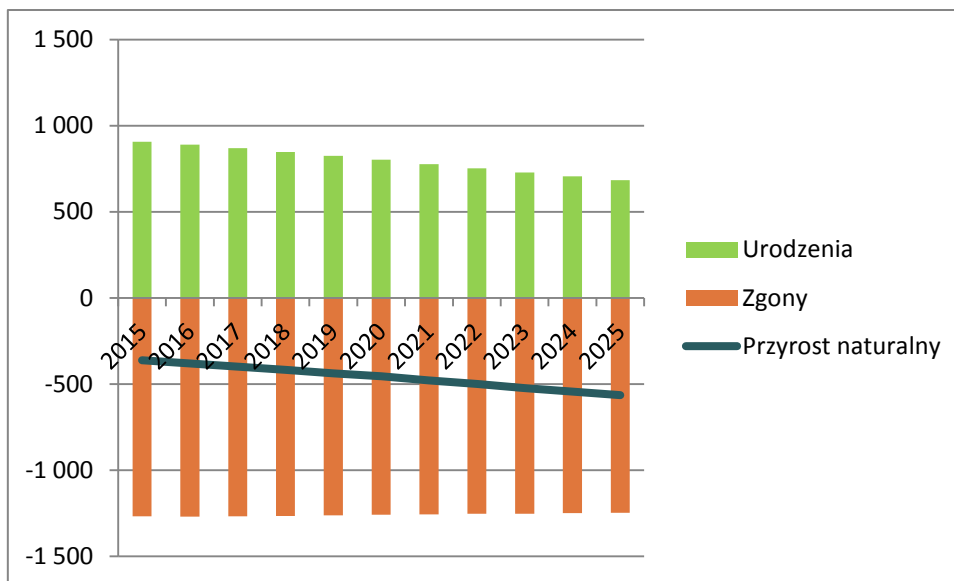
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Przewidywany jest niewielki, regularny wzrost procentowego udziału ludności zamieszkującej obszar miast w ogólnej liczbie ludności Powiatu Dzierżoniowskiego z 81,20% w roku 2015 do 81,36% dziesięć lat później.

#### 4.2.3. Ruch naturalny

Do czynników wpływających na liczbę ludności, a co za tym idzie – determinujących popyt zaliczyć należy tzw. ruch naturalny.

Główny Urząd Statystyczny prognozuje w latach 2015 – 2025 większą liczbę zgonów niż urodzeń, czyli ujemny wskaźnik przyrostu naturalnego. O ile liczba prognozowanych zgonów nie zmienia się znacznie, o tyle zmniejsza się liczba urodzeń – z 906 w roku 2015, przez 802 w roku 2020 do 683 urodzeń w roku 2025. Prognozowany ruch naturalny w Powiecie Dzierżoniowskim został pokazany na poniższym wykresie.

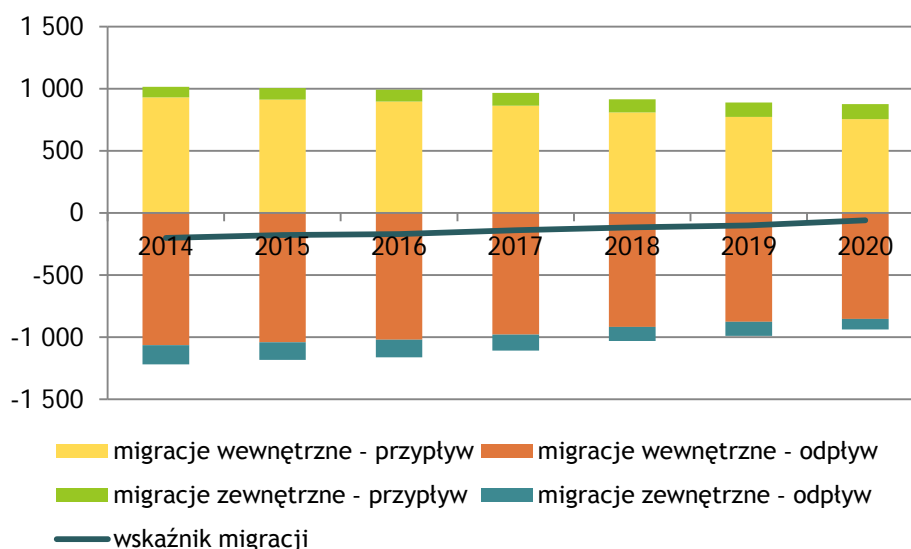


Wykres 18. Prognozowany przyrost naturalny w latach 2014 -2025

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

#### 4.2.4. Ruch migracyjny

Przewiduje się, że w latach 2015 – 2020 maleć będzie liczba określająca wartość napływu i odpływu mieszkańców Powiatu Dzierżoniowskiego w migracjach wewnętrznych. Szacuje się, iż wzrastać będzie liczba osób przybywających z zagranicy, zmniejszy się natomiast liczba osób wyjeżdżających z Powiatu Dzierżoniowskiego poza granice kraju. Liczba wyjeżdżających i przyjeżdżających będzie się zmniejszać.



Wykres 19. Prognozowany ruch migracyjny w latach 2014 -2025

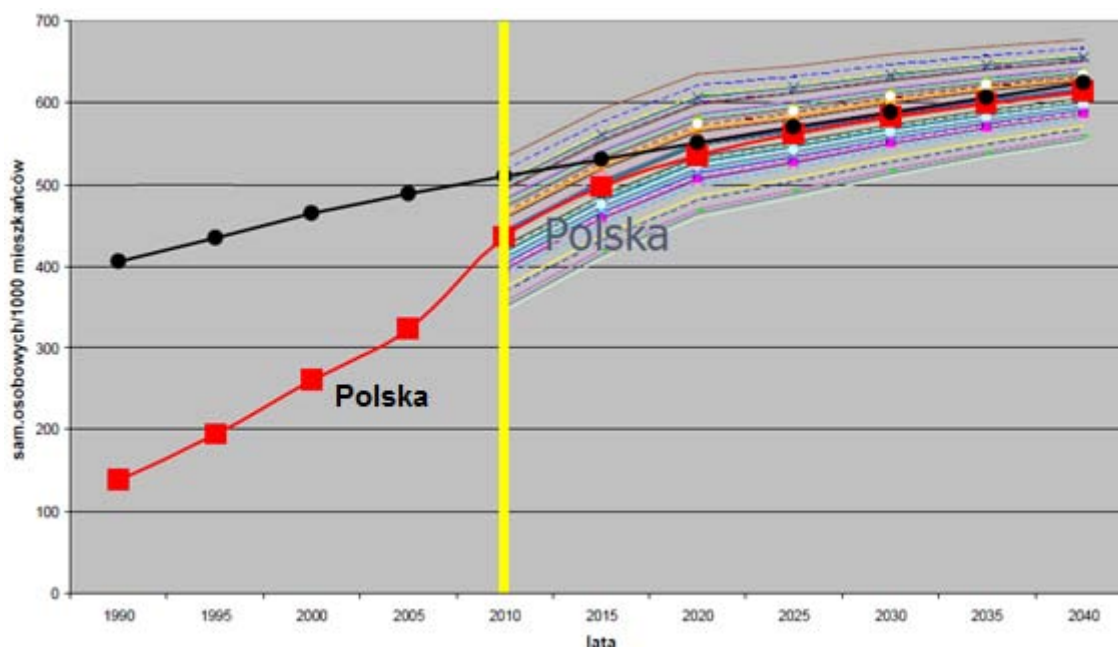
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Bilans migracji wewnętrznych będzie w latach 2014 – 2020 ujemny. Główny Urząd Statystyczny prognozuje, że w 2015 roku liczba ludności Powiatu Dzierżoniowskiego z powodu migracji wewnętrznych zmniejszy się o 178 osób, w roku 2020 zmniejszy się o 60 osób.

W latach 2014 – 2018 ujemny będzie bilans migracji zewnętrznych (-50 osób w roku 2015 i -9 osób w roku 2018). Po 2019 bilans ten, według prognoz, będzie dodatni – wskutek migracji zewnętrznych liczba ludności Powiatu Dzierżoniowskiego zwiększy się w roku 2020 o 37 osób.

#### 4.2.5. Wskaźnik motoryzacji

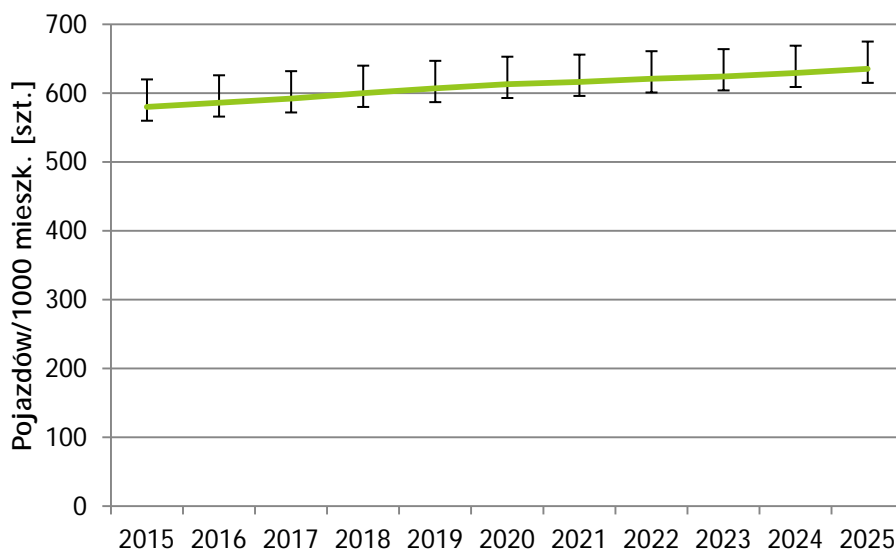
Zgodnie z analizami Krajowego Obserwatorium Terytorialnego dynamika wzrostu współczynnika zmotoryzowania społeczeństwa polskiego będzie się zmniejszać. Poniższy wykres przedstawia prognozowany wzrost wskaźnika motoryzacji w poszczególnych krajach Unii Europejskiej w latach 2010 - 2040.



Wykres 20. Prognoza wskaźnika motoryzacji

Źródło: Prezentacja Krajowego Obserwatorium Terytorialnego pt. Prognoza ruchu dla krajowych sieci transportowych

Na podstawie danych Krajowego Obserwatorium Terytorialnego można oszacować przybliżoną ilość pojazdów przypadających na 1000 mieszkańców w perspektywie do roku 2025. Kolorem czarnym została pokazany średni wzrost liczby samochodów w Europie, kolorem czerwonym został przedstawiony wzrost liczby pojazdów w Polsce, innymi kolorami został pokazany wzrost liczby pojazdów w innych krajach Europy.



Wykres 21. Prognoza wskaźnika motoryzacji w Powiecie Dzierżoniowskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

### 4.3. Podsumowanie

Potrzeby przewozowe mieszkańców są tzw. potrzebami wtórnymi, czyli takimi, dzięki którym zaspokajane są potrzeby pierwotne. Potrzeby przewozowe to zatem takie, które spowodowane są koniecznością realizacji procesu polegającego na przemieszczaniu się. Zapotrzebowanie to definiuje popyt na usługi transportowe.

Obecnie potrzeby przewozowe mieszkańców zamieszkujących obszar objęty niniejszym planem transportowym zaspokajane są przez organizowaną przez Gminę Bielawa sieć międzygminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Sieć komunikacyjna skonstruowana jest tak, aby zapewnić pasażerom dostęp do możliwie dużej liczby punktów docelowych jak np. urzędy i instytucje, kościoły, szkoły i zakłady pracy. Funkcjonowanie sieci w obecnym kształcie zabezpiecza zatem podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców obszaru gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa.

Obecnie prognozuje się dalszy rozwój Podstrefy Dzierżoniów i Bielawa - Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, Parku Przemysłowego w Bielawie oraz obszarów rekreacyjnych położonych w Bielawie i Kamionkach a co za tym idzie – zwiększenie popytu na usługi transportowe w tym obszarze. Nie przewiduje się natomiast istotnych zmian popytu w pozostałych gminach dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa.

Według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego liczba mieszkańców Powiatu Dzierżoniowskiego zmniejszy się do 2025 roku o około 5%. W strukturze wiekowej społeczeństwa zwiększy się udział osób, które z racji wieku lub stanu zdrowia nie mogą samodzielnie korzystać z samochodu – głównie dzieci i młodzieży szkolnej oraz osób starszych. Nie będzie obserwowany tak gwałtowny jak w latach ubiegłych wzrost wskaźnika

motoryzacji. Wobec powyższych określa się trzy scenariusze związane z powiatowymi przewozami pasażerskimi.

W wariantcie pierwszym przewiduje się zmniejszenie ogólnej liczby odbywanych podróży. Odnotowana będzie podobna do obecnej dynamika wzrostu wskaźnika motoryzacji, mieszkańcy gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa nie będą traktować komunikacji zbiorowej jako realnej alternatywy dla samochodu. Gminne przewozy pasażerskie będą zabezpieczać głównie potrzeby transportowe osób, które nie mogą z racji wieku lub stanu zdrowia albo niskich dochodów realizować samodzielnych podróży środkami transportu indywidualnego. Sieć komunikacyjna nie będzie rozwijana, a deficytowe kursy likwidowane. Popyt na przewozy pasażerskie będzie się zmniejszać.

W wariantcie drugim przewiduje się zwiększenie ogólnej liczby odbywanych podróży. Odnotowana będzie niższa od obecnej dynamika wzrostu wskaźnika motoryzacji. Zmiany w kształcie sieci komunikacyjnej, zwiększenie dostępności do komunikacji zbiorowej poprzez tworzenie nowych punktów postojów handlowych, przebudowę kształtu sieci komunikacyjnej tak, aby zapewniała bezpośredni, szybki dojazd do generatorów ruchu zlokalizowanych głównie w Dzierżonowie i w Bielawie oraz częstsze kursowanie autobusów na możliwie niewariantywnych trasach wpłyną na zwiększenie ilości podróży odbywanych transportem zbiorowym. Zwiększony popyt wygeneruje dodatkowe przychody, które częściowo zrekompensują koszty organizacji usług przewozowych poniesione przez gminy, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa.

Scenariusz pierwszy (pesymistyczny) zakłada znaczne zmniejszanie się popytu na usługi transportu zbiorowego, według scenariusza drugiego (optymistycznego) gminnymi przewozami pasażerskimi realizowana będzie większa niż obecnie ilość podróży odbywanych w granicach obszaru objętego niniejszym planem transportowym.

Niżej zaprezentowany scenariusz trzeci jest najbardziej prawdopodobny w perspektywie do 2025 roku.

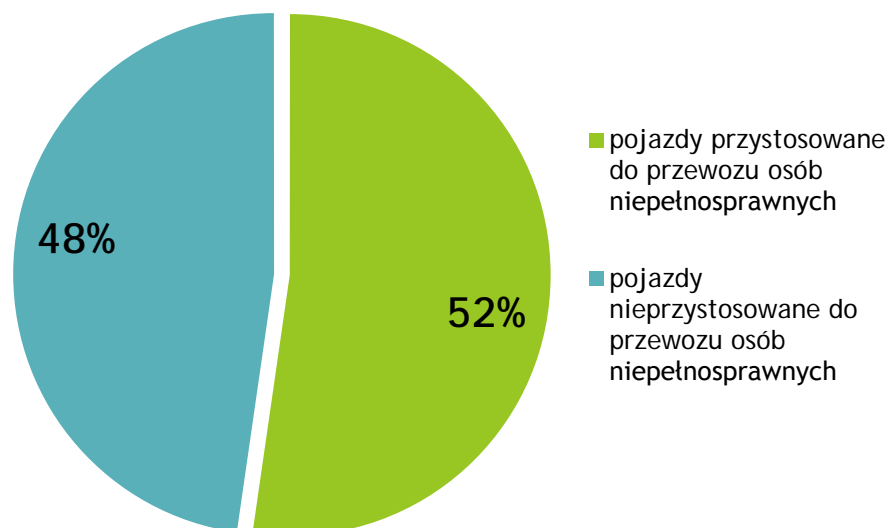
Scenariusz trzeci zakłada, że celem Gminy Bielawa będzie zapewnienie mieszkańcom możliwie rozbudowanej i dostosowanej do potrzeb oferty przewozowej. Ogólna liczba realizowanych podróży zwiększy się, popyt na przewozy pasażerskie nie będzie się zmniejszać. Celem zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej sukcesywnie obejmowane będą nowo powstałe generatory ruchu.

#### **4.4. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego**

Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wymaga odpowiedniego przystosowania każdego etapu podróży. Możliwość skorzystania ze środka transportu może być ułatwione poprzez odpowiednie dostosowanie pojazdu. Procentowy udział autobusów przystosowanych do przewozów osób niepełnosprawnych w ogólnej liczbie pojazdów wykonujących kursy na



liniach komunikacyjnych uruchamianych na obszarze gmin dla których organizatorem transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa został przedstawiony na poniższym wykresie kołowym. 52% ogólnej liczby pojazdów jest przystosowana do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.



**Wykres 22. Udział pojazdów przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych w ogólnej liczbie taboru**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych operatorów

W rozdziale 8 niniejszego opracowania uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną, infrastrukturze przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

## 4.5. Ocena aktualnej oferty przewozowej

### 4.5.1. Środki transportu dostępne na obszarze objętym niniejszym planem transportowym

Wyłącznie infrastruktura drogowa na terenie objętym niniejszym opracowaniem pozwala na prowadzenie gminnych przewozów pasażerskich. Wszystkie dostępne połączenia kolejowe znacznie wykraczają poza obszar gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa - nie mogą być one rozpatrywane jako zabezpieczające potrzeby transportowe związane z gminnymi przewozami pasażerskimi. Zatem jedynym środkiem transportu zbiorowego realizującym gminne przewozy pasażerskie jest komunikacja autobusowa.

Mieszkańcy gmin wchodzących w obszar objęty niniejszym planem transportowym mogą wybierać pomiędzy autobusowym, publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym, tj. samochodami osobowymi, motorami, skuterami, rowerami, itp.

#### 4.5.2. Ocena linii komunikacyjnych

##### Ocena tras przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych

Ogólny kształt sieci komunikacyjnej na obszarze objętym niniejszym planem transportowym nakreślony został w latach pięćdziesiątych ubiegłego stulecia. Na terenie Miasta Dzierżoniowa przebieg podmiejskich linii komunikacyjnych został wytyczony tak, aby większość kursujących autobusów objeżdżało dookoła centrum miasta i kończyło swój bieg na przystanku zlokalizowanym przy ul. Józefa Piłsudskiego lub przy usytuowanym stosunkowo peryferyjnie Dworcu Kolejowym. Linie te wybiegają z Dzierżoniowa promieniście.

Zmieniające się przez pół wieku potrzeby przewozowe zdeterminowane wykształceniem się nowych generatorów ruchu w mieście:

- w okresie gospodarki centralnie planowanej szczególnie osiedli z „wielkiej płyty” i dużych, państwowych zakładów pracy,
- w okresie gospodarki wolnorynkowej głównie dużej strefy przemysłowej stanowiącej Podstrefę Dzierżoniów Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Przemysłowej, zabudowy wolnostojącej i obiektów handlowo-usługowych,

wymuszały na przewoźnikach wprowadzenie zmian w ofercie przewozowej w celu dostosowania jej do rzeczywistych potrzeb.

Efektom działań było wytworzenie się dużej wariantowości w przebiegu tras kursów w ramach jednej linii komunikacyjnej. Duża liczba wariantów nie ułatwia pasażerowi nieznanemu topografii obszaru po którym się porusza, zrozumienie kształtu sieci, jednak ze względu na obszar objęty komunikacją i lokalizacje generatorów ruchu wydłużenie poszczególnych linii np. w godzinach szczytu porannego i popołudniowego pasażerom stale korzystającym z usług transportu miejskiego pozwala dotrzeć np. do miejsc pracy.

##### Ocena zasad numeracji linii autobusowych

Numer nadany liniom komunikacyjnym ma odzwierciedlać obszar, przez który wiedzie jej trasa. I tak:

- **linie komunikacyjne oznaczone literowo (A)** są liniami okólnymi
- **linie komunikacyjne oznaczone jednocyfrowo** (nr 1, 2, 3, 5, 6) łączą bezpośrednio miejscowości z Bielawą i Dzierżoniowem,
- **linie komunikacyjne oznaczone dwucyfrowo, gdzie cyfrą dziesiątek jest 1** (nr 15 i 16) łączą Dzierżoniów z położoną na zachód miejscowością Kamionki przez miejscowość Pieszyce,
- **linie komunikacyjne oznaczone dwucyfrowo, gdzie cyfrą dziesiątek jest 2** (nr 21 i 22) łączą Dzierżoniów przez miejscowość Pieszyce z miejscowościami: Rościszów, Bratoszów i Piskorzów; podobnie jak wiązka 1X wybiegają z Dzierżoniowa w kierunku zachodnim,
- **linie komunikacyjne oznaczone dwucyfrowo, gdzie cyfrą dziesiątek jest 3** (nr 30, 31, 35, 36) wybiegają z Dzierżoniowa w kierunku południowo-wschodnim –

w kierunku miejscowości Piława Dolna, Piława Górna, Ligota Mała, Przerzeczyn Zdrój, Podlesie, Kośmin, Nowa Wieś Niemczańska, Niemcza,

- **linie komunikacyjne oznaczone dwucyfrowo, gdzie cyfrą dziesiątek jest 4** (linie nr 45, 46 i 49) łączą Dzierżoniów z miejscowościami położonymi na wschód od miasta powiatowego: Dobrocin, Byszów, Roztocznik, Gilów, Niemcza, Nowa Wieś Niemczańska, Przerzeczyn, Podlesie, Gola Dzierżoniowska, Kietlin, Wilków Wielki,
- **linie komunikacyjne oznaczone dwucyfrowo, gdzie cyfrą dziesiątek jest 6** (linia nr 60) jest jedyną, która nie przebiega przez obszar miasta Dzierżoniów, łączy Bielawę z miejscowością Pieszycę.

Numeracja linii komunikacyjnych jest logiczna i zrozumiała, ułatwia określenie kierunku, w którym podróżny zamierza odbywać podróż.

#### **4.6. Obszary o niedostatecznej dostępności do komunikacji zbiorowej**

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, Gmina Bielawa jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, na sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich. Gminne przewozy pasażerskie definiuje się jako przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub utworzyły związek międzygminny.

Analizy gminnych Studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz dostępności komunikacyjnej sieci osadniczej gmin do środków komunikacji zbiorowej wskazują na wystarczające zabezpieczenie potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru objętego niniejszym planem transportowym. Nieobsługiwane przez gminne przewozy pasażerskie miejscowości Mościsko, Nowizna, Włóki, Tuszyn, Kiełczyn, Książnica, Uciechów i Owiesno skomunikowane są z Dzierżoniowem liniami ponadpowiatowymi. W miarę rozbudowy poszczególnych miejscowości i zwiększania gęstości zabudowy planuje się rozważyć możliwość stworzenia nowych przystanków komunikacyjnych. Kształt sieci osadniczej na obszarze gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa, ułatwia organizowanie komunikacji zbiorowej głównie poprzez występowanie zwartej zabudowy.

## **5. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH**

## 5.1. Źródła i formy finansowania

Przewozy publiczne organizowane przez Gminę Bielawa dla poszczególnych gmin powiatu dzierzoniowskiego oraz gminy Stoszowice finansowane są z wpływów ze sprzedaży biletów komunikacji zbiorowej oraz dotacji od tych gmin. Na obszarze objętym niniejszym opracowaniem publiczny transport zbiorowy obsługiwany jest przez trzech operatorów. Są nimi:

- **Autokarowe Usługi Przewozowe Krzysztof Gajda**  
ul. Bolesława Prusa 2a/4  
58-260 Bielawa
- **Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej w Dzierżoniowie S.A. w upadłości likwidacyjnej**  
ul. Jana Kilińskiego 47a  
58-200 Dzierżoniów
- **Sudecka Komunikacja Autobusowa Sp. z o.o.**  
ul. Batalionów Chłopskich 95a  
58-200 Dzierżoniów.

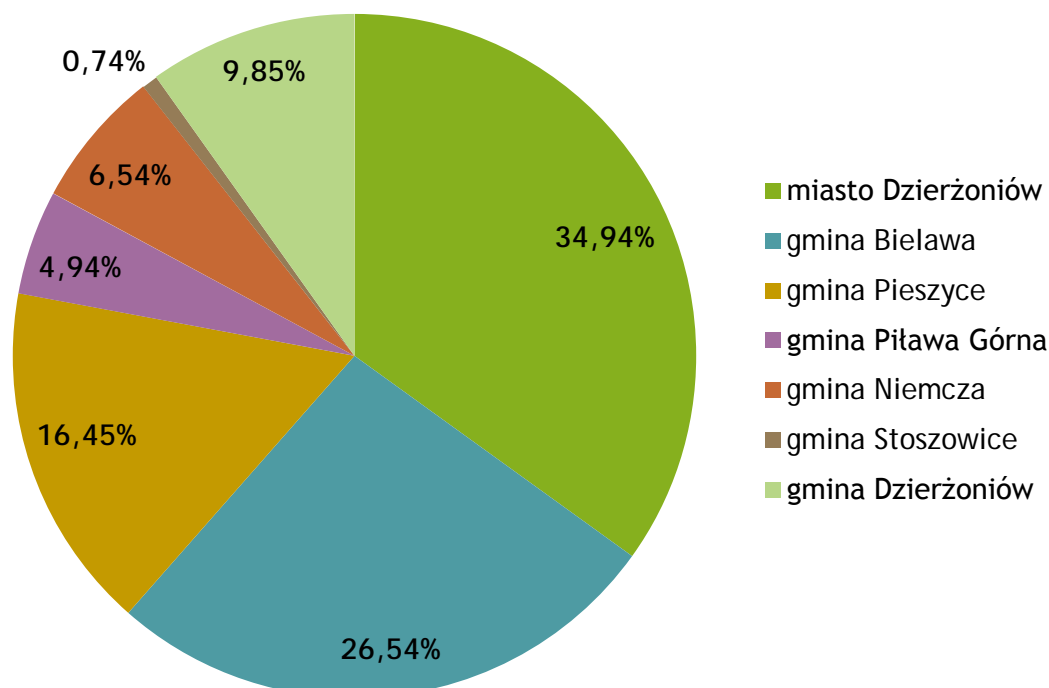
Całkowitą liczbę wozokilometrów do wykonania przez operatorów ustala się na podstawie porozumień zawartych pomiędzy organizatorem a poszczególnymi gminami. Dane dotyczące prognozowanych i wykonanych wozokilometrów dla poszczególnych gmin zostały przedstawione w poniższej tabeli.

**Tabela 16 Planowane i wykonane wozokilometry w roku 2012**

	<b>Wozokilometry planowane do wykonania</b>	<b>Wozokilometry wykonane</b>
Miasto Dzierżoniów	917 677,50	916 956,84
Gmina Bielawa	696 973,20	696 425,44
Gmina Pieszycy	431 958,00	431 618,24
Gmina Piława Górna	129 758,80	129 657,36
Gmina Niemcza	171 736,50	171 602,86
Gmina Stoszowice	19 552,90	19 537,30
Gmina Dzierżoniów	258 622,80	258 419,86
Razem	2 626 279,70	2 624 217,90

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta

Poniższy wykres przedstawia procentowy udział poszczególnych gmin w wykonywanych wozokilometrach na obszarze objętym niniejszym opracowaniem.

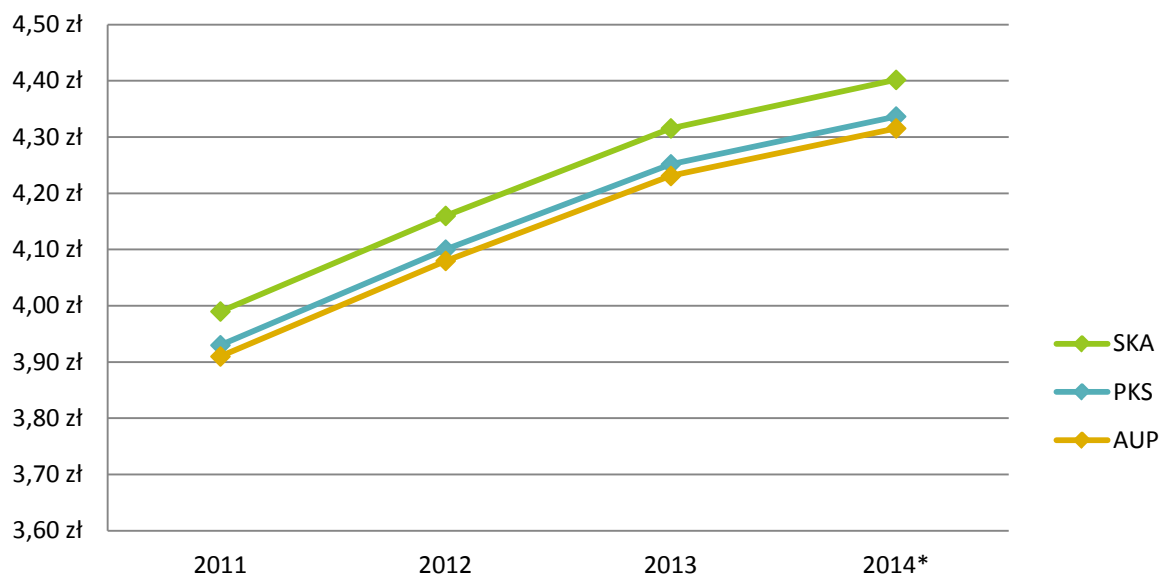


**Wykres 23 Procentowy udział gmin w wykonanych wozokilometrach w 2012 roku**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta

Co roku ustalane są przez organizatora planowane do wykonania wozokilometry na poszczególne miesiące, na podstawie których wyliczana jest suma rekompensaty dla operatorów. Zgodnie z aneksami do umów zawartych pomiędzy organizatorem a operatorem stawka za 1 wozokilometr w roku 2011 dla Sudeckiej Komunikacji Autobusowej (SKA) wynosiła 3,99 złotych, dla Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej (PKS) – 3,93 złote, a dla Autokarowych Usług Przewozowych (AUP) wynosiła 3,91 złote. W roku 2012 uwzględniając wysokość wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych, który ma wpływ na waloryzację stawki, wynosiła ona odpowiednio dla operatorów: SKA - 4,16 złote, PKS – 4,10 złote, AUP – 4,08 złote. W roku 2013 stawki za wozokilometr również uległy wzrostowi i wynoszą: 4,3156 złote dla SKA, 4,2517 złote dla PKS oraz 4,2310 złote dla AUP. Według prognoz w 2014 roku kwoty wzrosną do wartości: 4,4019 – SKA, 4,3367 – PKS, 4,3156 – AUP. Zmiany w wysokości stawki za 1 wozokilometr dla poszczególnych operatorów w latach 2011 – 2014 przedstawione zostały za pomocą poniższego wykresu.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa**



\* prognozowane wartości, które mogą ulec zmianie w zależności od ogłoszonego przez GUS wskaźnika zmiany cen dla towarów i usług na rok 2014

**Wykres 24 Zmiany w wysokości stawki za 1 wozokilometr w latach 2011-2014**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta

Oplata za usługi operatorów jest wypłacana w okresach comiesięcznych. W każdym miesiącu organizator wypłaca operatorom dwie zaliczki w wysokości 30% planowanej kwoty, a pozostała część jest regulowana po otrzymaniu stosownych dokumentów od operatora. W poniższej tabeli zostały zaprezentowane dane dotyczące finansowania operatorów w roku 2012 w podziale na kwartały.

**Tabela 17 Dane dotyczące finansowania zbiorowej komunikacji gminnej w roku 2012 (kwoty przedstawione w PLN)**

			I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	Suma
Wydatki na operator			2 740 361,94	2 693 000,06	2 667 708,74	2 732 849,29	10 833 920,03
Przychód z biletów			1 366 271,69	1 432 811,49	1 530 333,86	1 535 407,90	5 864 824,94
Dotacje z gmin	Miasto Dzierżoniów	Do zapłaty	481 454,71	440 049,54	396 954,16	417 973,25	1 736 306,18
		Zapłacone	408 587,49	408 587,49	408 587,49	408 587,53	1 634 350,00
	gmina Pieszyce	Do zapłaty	223 965,34	204 596,18	193 648,71	195 579,60	817 291,91
		Zapłacone	192 363,00	192 363,00	192 363,00	192 360,20	769 449,20
	gmina Piława Górna	Do zapłaty	68 158,96	63 226,43	54 020,79	59 918,56	245 513,05
		Zapłacone	57 594,96	38 396,64	76 793,28	57 595,02	245 513,05
	gmina Niemcza	Do zapłaty	89 763,87	82 266,47	74 851,10	78 043,34	324 939,07
		Zapłacone	49 018,00	0,00	98 036,00	56 272,02	203 326,02
	gmina Stoszowice	Do zapłaty	10 242,91	9 758,68	7 712,71	9 245,79	36 994,91

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego  
dla gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa**

	Zapłacone	8 425,72	8 425,74	11 234,32	5 617,02	33 702,80
gmina Dzierżonów	Do zapłaty	135 339,90	125 300,57	109 781,43	118 671,76	489 331,64
	Zapłacone	114 254,58	114 254,58	114 254,58	114 254,56	457 018,30
Suma dotacji z gmin		830 243,75	762 027,45	901 268,67	834 686,35	3 328 226,22
Dopłata gminy Bielawa		543 846,50	498 161,12	236 106,21	362 755,04	1 640 868,87

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miasta*

W okresie planowania przewiduje się, iż utrzymane zostaną zasady pokrywania kosztów związanych z organizacją i świadczeniem usług przewozowych na takich samych zasadach jak obecnie. Ponieważ transport zbiorowy pełni istotną funkcję społeczną na rzecz mieszkańców gmin, dla który organizatorem transportu jest Gmina Bielawa, dlatego też będą podejmowane starania, by udział wydatków na publiczny transport zbiorowy w kolejnych latach nie uległ zmniejszeniu.



## **6. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU**

## 6.1. Metodologia badania

W okresie od września 2013 do listopada 2013 roku zostały przeprowadzone badania ankietowe grupy mieszkańców obszaru gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa, mające na celu poznanie preferencji transportowych mieszkańców dotyczących wyboru środka transportu oraz ustalenie rangi następujących postulatów transportowych:

- bezpośredniości,
- częstotliwości,
- dostępności,
- kosztu,
- niezawodności,
- punktualności,
- rytmiczności,
- szybkości,
- wygody.

Badania ankietowe obejmowały dwie grupy respondentów:

- pracowników: instytucji państwowych, prywatnych oraz uczniów szkół,
- pasażerów komunikacji miejskiej napotkanych na przystankach komunikacyjnych zlokalizowanych na obszarze gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa.

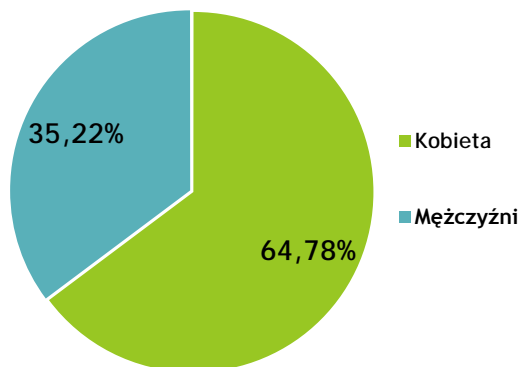
Badaniami objęto także te osoby, które nie korzystają z usług publicznego transportu zbiorowego. Poznanie preferencji osób odbywających podróże indywidualnym środkiem transportu jest kluczowe dla możliwości podjęcia działań mających na celu zwiększenie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego.

W celu dokładniejszej analizy wyników otrzymanych z ankietyzacji opracowanie badań zostało podzielone na dwie grupy respondentów:

- Grupa 1: Pracownicy: instytucji publicznych, prywatnych oraz uczniowie,
- Grupa 2: Ankiety przeprowadzone na przystankach komunikacyjnych z osobami oczekującymi na autobus komunikacji miejskiej.

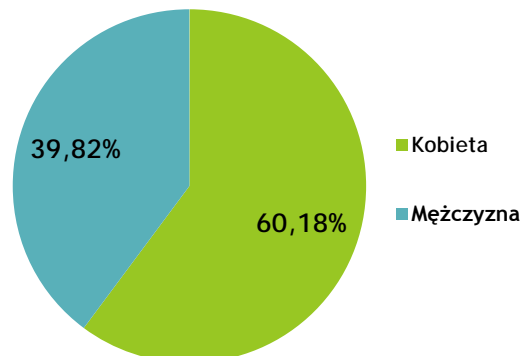
## 6.2. Metryka respondentów

Podział respondentów ze względu na płeć obrazują poniższe wykresy



Wykres 25 Grupa 1: Podział respondentów ze względu na płeć

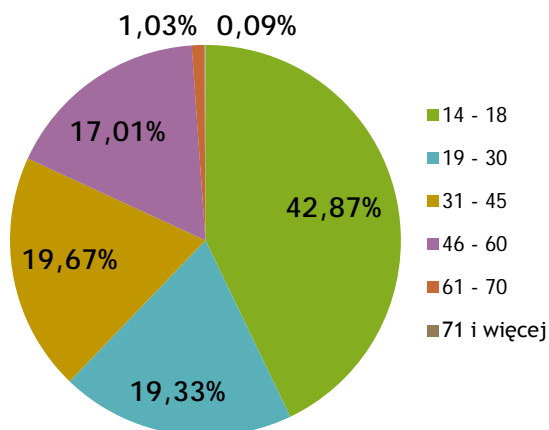
Źródło: opracowanie własne



Wykres 26 Grupa 2: Podział respondentów ze względu na płeć

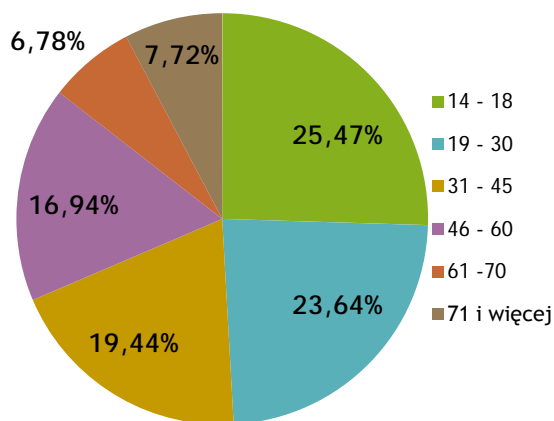
Źródło: opracowanie własne

Podział respondentów ze względu na wiek



Wykres 27 Grupa 1: Podział respondentów ze względu na wiek

Źródło: opracowanie własne

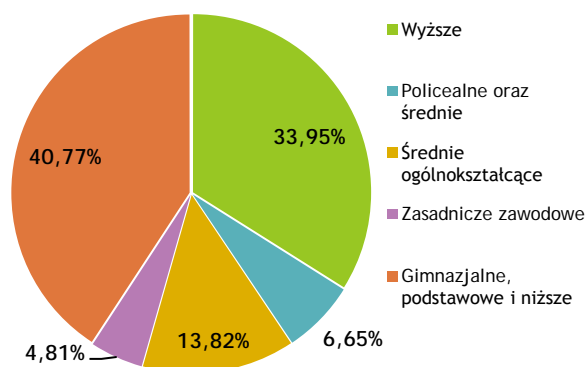


Wykres 28 Grupa 2: Podział respondentów ze względu na wiek

Źródło: opracowanie własne

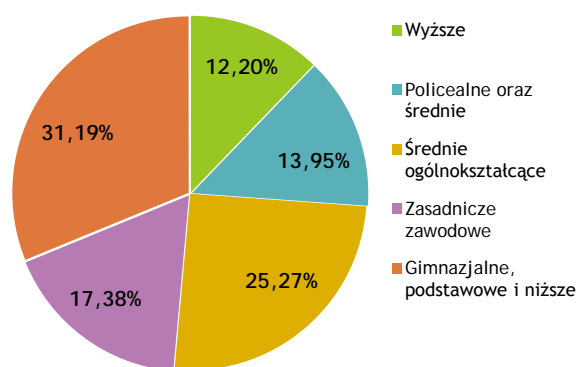
Największą grupę respondentów badania ankietowego stanowili mieszkańcy w wieku od 14 do 18 lat odpowiednio 42,8 87% i 25, 45%. Drugą co do wielkości w grupie 2 byli mieszkańcy w wieku od 19 do 30, którzy stanowili 23,64% badanych, w grupie 1 31- 45 czyli 19,67% ankietowanych.

Podział respondentów ze względu na wykształcenie



**Wykres 29 Grupa 1: Podział respondentów ze względu na wykształcenie**

Źródło: opracowanie własne



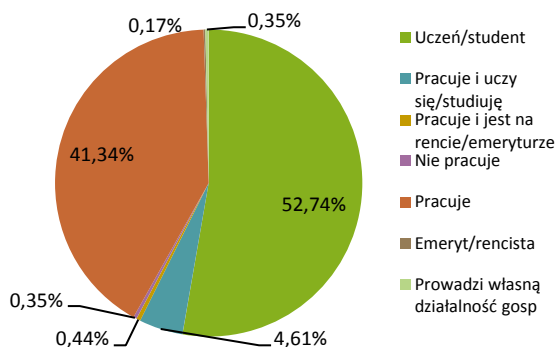
**Wykres 30 Grupa 2: Podział respondentów ze względu na wykształcenie**

Źródło: opracowanie własne

W grupie 1 najliczniejszą grupą badanych były osoby z wykształceniem gimnazjalnym podstawowym i niższym i stanowili 40,77% wśród wszystkich ankietowanych. Jeden na trzech badanych posiadał wykształcenie wyższe. 13,82% osób posiadało wykształcenie ogólnokształcące.

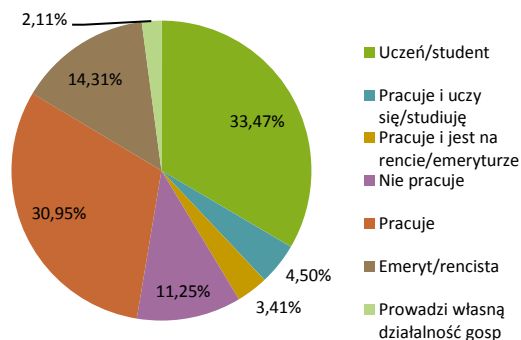
W grupie 2 największy procent stanowiły osoby z wykształceniem gimnazjalnym, podstawowym i niższym 31,19% oraz z ogólnokształcącym 25,27%. Osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym stanowiły 17,38%, policealnym 13,95% i wyższym 12,20%.

Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową



**Wykres 31 Grupa 1: Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową**

Źródło: opracowanie własne



**Wykres 32 Grupa 2: Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową**

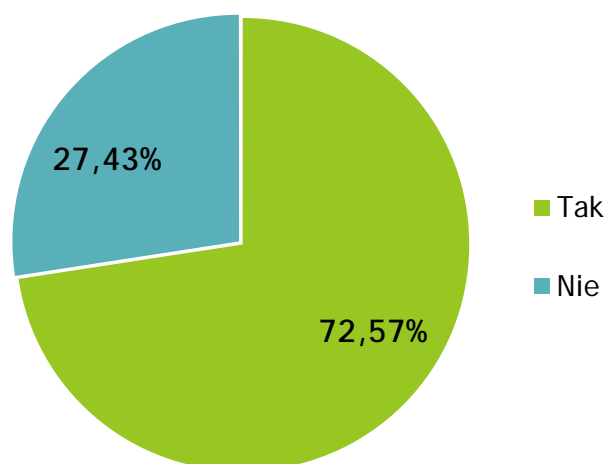
Źródło: opracowanie własne

W grupie 1 najliczniejszą grupę stanowią uczniowie i studenci 52,74% oraz osoby pracujące 41,34%.

W grupie 2 uczniowie i studenci stanowią 33,47% a osoby pracujące 30,95%. Znaczącą grupą byli również emeryci i renciści 14,31% oraz osoby nie pracujące 11,25%.

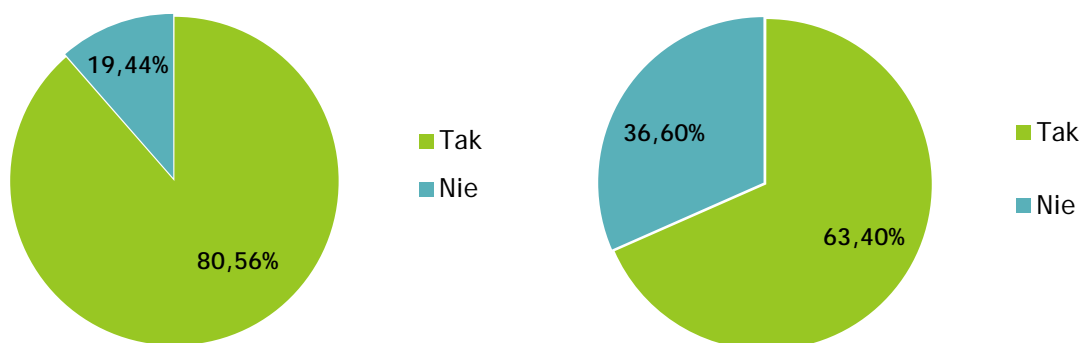
### 6.3 Analiza wyników badań ankietowych

**Pierwsze z pytań** dotyczyło wskazania przez respondentów badania marketingowego czy dojeżdżają do zakładów pracy i/lub miejsc nauki. Zaprezentowane poniżej wykresy obrazują uzyskane odpowiedzi.



**Wykres 33 Pytanie 1: Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?**

Źródło: opracowanie własne



**Wykres 34 Grupa 1: Pytanie 1: Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?**

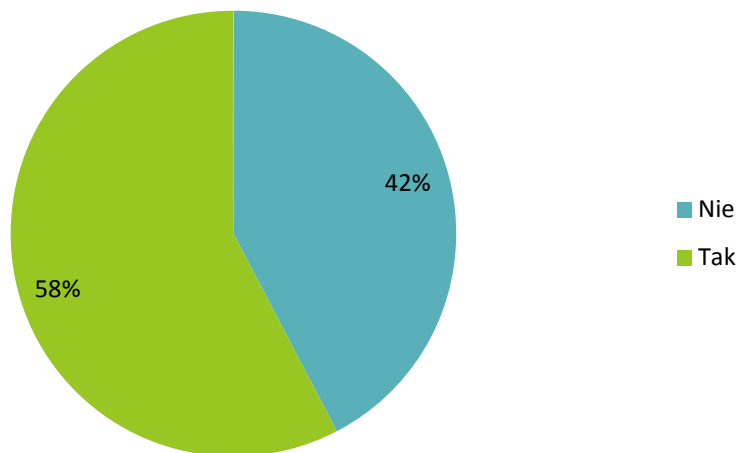
Źródło: opracowanie własne

**Wykres 35 Grupa 2: Pytanie 1: Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?**

Źródło: opracowanie własne

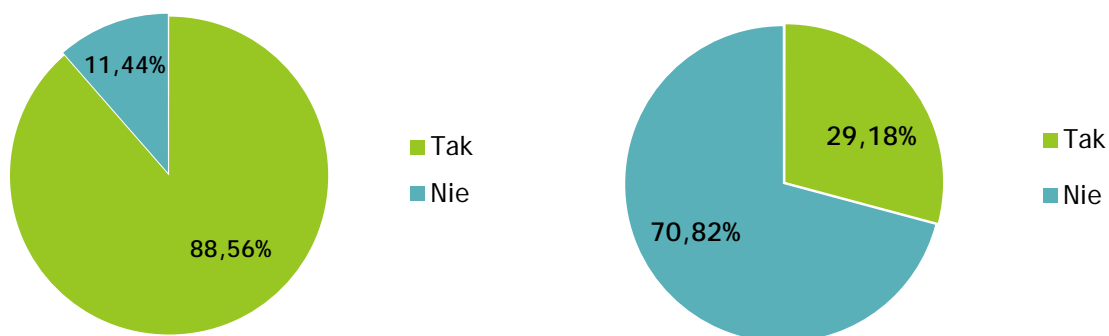
Trzech na czterech wśród wszystkich ankietowanych dojeżdża do miejsca pracy lub nauki komunikacją zbiorową lub indywidualną. Liczba ta świadczy o dużym popycie na usługi transportowe. Bez dogłębnej analizy można stwierdzić, iż większość podróży realizowana jest co najmniej dwukrotnie w ciągu dnia np. z domu do pracy jedna podróż, z pracy do domu druga podróż, co w przeliczeniu na liczbę mieszkańców badanych obszarów daje dużą liczbę podróży realizowanych codziennie przez mieszkańców obszaru objętego planem.

**Drugie z pytań** miało na celu ustalenie czy osoby ankietowane mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu.



**Wykres 36 Pytanie 2: Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu? Bez podziału na grupy**

Źródło: opracowanie własne



**Wykres 37 Grupa 1: Pytanie 2: Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?**

Źródło: opracowanie własne

**Wykres 38 Grupa 2: Pytanie 2: Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?**

Źródło: opracowanie własne

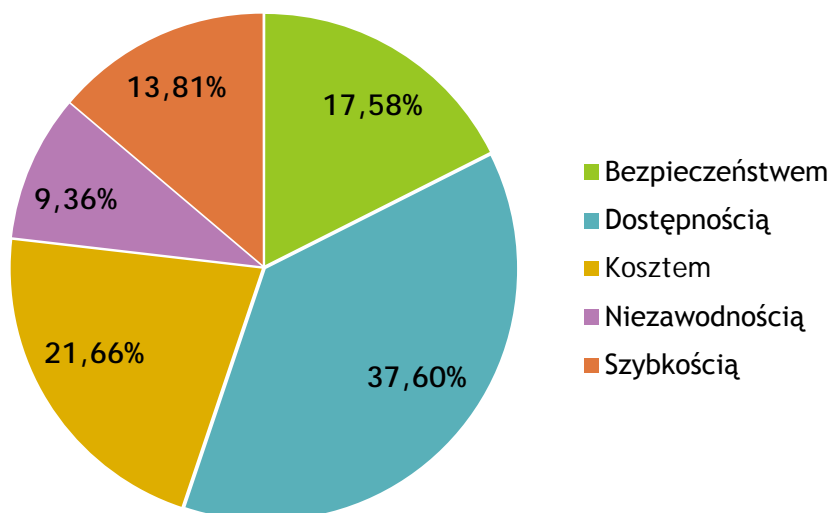
Czterech na dziesięciu respondentów wśród wszystkich ankietowanych nie ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu (42%).

Blisko 90% ankietowanych w grupie 1 ma możliwość samodzielnego korzystania z pojazdu.

Wśród respondentów, z którymi ankiety przeprowadzono na przystankach komunikacyjnych, aż 70,82% nie ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu i są zmuszone do korzystania z komunikacji zbiorowej niezależnie od chęci. Pozostałe osoby (29,18% respondentów) mają możliwość korzystania z pojazdu indywidualnego.

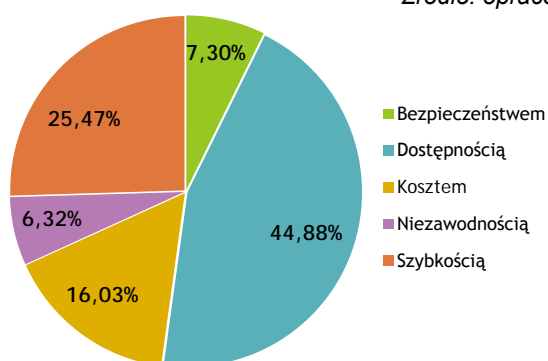
**W trzecim z pytań** respondenci poproszeni zostali o wytypowanie czynnika, którym przede wszystkim kierują się podczas wyboru środka transportu. Do wyboru wyznaczono pięć czynników: bezpieczeństwo, dostępność, koszt, niezawodność i szybkość.

Wyniki przeprowadzonej analizy przedstawiono na poniższych wykresach.



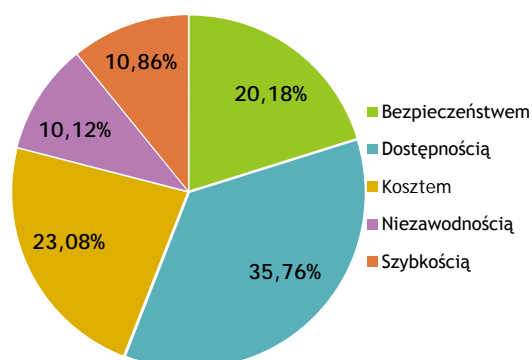
**Wykres 39 Pytanie 3: Czym przede wszystkim kieruje się Pan/Pani wybierając środek transportu?**

Źródło: opracowanie własne



**Wykres 40 Grupa 1: Pytanie 3: Czym przede wszystkim kieruje się Pan/Pani wybierając środek transportu?**

Źródło: opracowanie własne



**Wykres 41 Grupa 2: Pytanie 3: Czym przede wszystkim kieruje się Pan/Pani wybierając środek transportu?**

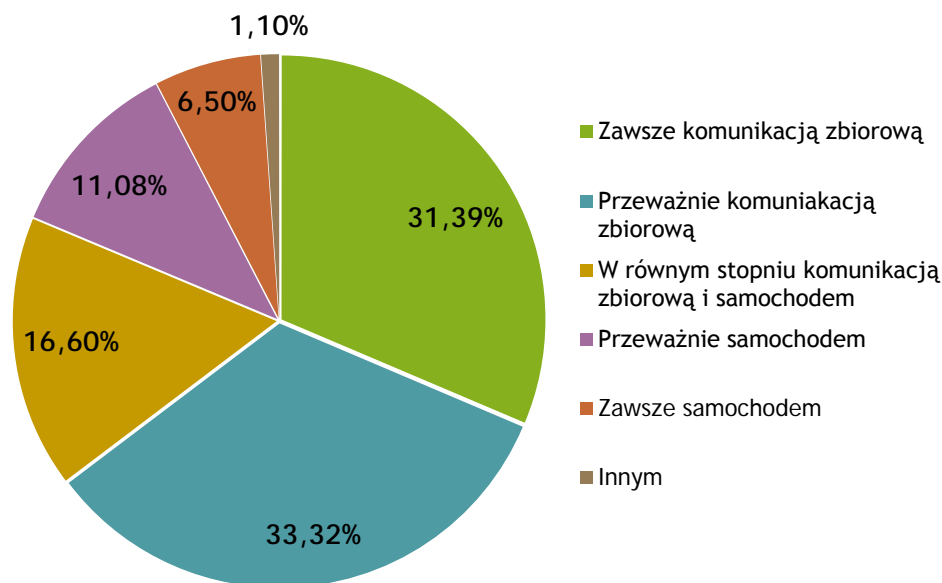
Źródło: opracowanie własne

Największa grupa respondentów (37,60%) jako główny czynnik decyzyjny podczas wyboru środka transportu wybrała dostępność, czyli łatwość dostępu do infrastruktury przystankowej. Osoby, których czas dojścia do przystanku jest krótki i wynosi kilka minut zdecydowanie chętniej skorzystają z komunikacji zbiorowej niż osoby, którym pokonanie trasy do i z przystanku zajmie kilkanaście minut. Drugim ważnym czynnikiem jest koszt biletu wybrany przez 21,66% ankietowanych. Podczas wyboru środka transportu bezpieczeństwem kieruje się 17,58%. Co dziesiąta osoba ankietowana jako czynnik decyzyjny wskazała niezawodność.

Respondenci, wśród których ankiety przeprowadzono na przystankach komunikacyjnych, często jako czynnik decyzyjny podczas wyboru środka transportu wskazywali koszt biletu (23,08% ankietowanych), co sugeruje, iż z komunikacji korzystają osoby, dla których przesiadka z samochodu na autobus przynosi korzyści finansowe.

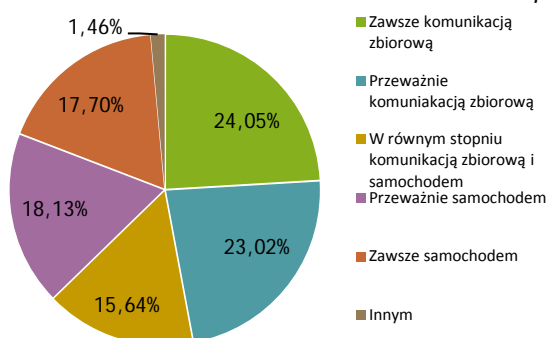


**W czwartym z pytań** respondenci poproszeni zostali o wskazanie, jakim środkiem transportu dokonują podróży. Podsumowanie uzyskanych odpowiedzi przedstawiono na poniższych wykresach.



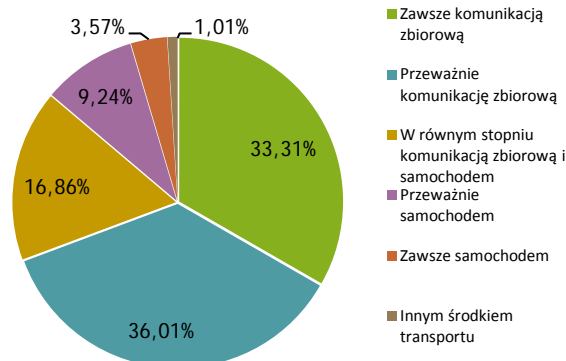
**Wykres 42 Pytanie 4: Jakim środkiem transportu dokonuje Pan/ Pani podróży?**

Źródło: opracowanie własne



**Wykres 43 Grupa 1; Pytanie 4: Jakim środkiem transportu dokonuje Pan/ Pani podróży?**

Źródło: opracowanie własne



**Wykres 44 Grupa 2; Pytanie 4: Jakim środkiem transportu dokonuje Pan/ Pani podróży?**

Źródło: opracowanie własne

Na pytanie „Jakim środkiem transportu Pan/Pani podróżuje?” najczęściej respondentów (33,32%) odpowiedziało, że przeważnie podróżuje komunikacją zbiorową. Niewiele mniej, bo 31,39% badanej próby wskazało, że zawsze przemieszcza się komunikacją zbiorową. W równym stopniu komunikacją zbiorową i samochodem podróżuje 16,60% respondentów. 11,08% badanych jak środek transportu przeważnie wybiera samochód, a 6,50% respondentów porusza się wyłącznie samochodem. Innym środkiem transportu porusza się tylko 1,10% badanych, a środkami tymi są: rower, motocykl i wewnętrzny transport zakładowy.

Wśród respondentów grupy 1 aż 47,07% osób zawsze lub przeważnie porusza się komunikacją zbiorową. Z samochodu często lub zawsze korzysta 35,83% badanych. 15,64% ankietowanych porusza się w równym stopniu komunikacją miejską lub samochodem, a z innego środka transportu korzysta 1,46% badanych.

Siedem na dziesięć osób, wśród których ankiety przeprowadzone zostały na przystankach komunikacyjnych, przeważnie (36,01%) lub zawsze (33,31%) porusza się komunikacją zbiorową. Niespełna 17% respondentów w równym stopniu korzysta z transportu indywidualnego i zbiorowego. Samochód, jako swój główny środek transportu, deklaruje 12,81% ankietowanych, a 1,01% badanych korzysta z innego środka transportu.

**W piątym pytaniu** respondenci zostali poproszeni o wskazanie średniej liczby odbywanych dziennie podróży. Dzięki temu określony został poziom ruchliwości mieszkańców obszaru gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest gmina Bielawa.

Średnia ruchliwość wyrażona liczbą dziennie odbywanych podróży to 2,33 podróży. Ruchliwość ta jest większa wśród osób, które zadeklarowały konieczność dojeżdżania do miejsca pracy/nauki.

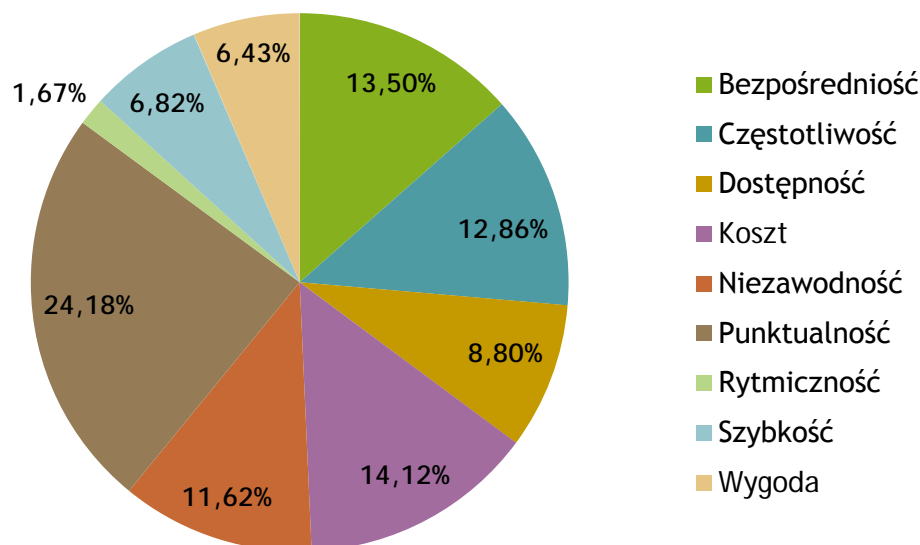
Średnia liczba dziennych podróży użytkowników komunikacji zbiorowej wynosi 2,24 podróży, a użytkowników komunikacji indywidualnej – 2,54 podróży. Respondenci poruszający się komunikacją zbiorową wykonują dziennie średnio o 0,3 podróży mniej niż osoby zmotoryzowane, co w przeliczeniu na liczbę mieszkańców obszarów, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest gmina Bielawa, daje ogromną liczbę dziennych podróży wykonywanych pojazdami indywidualnymi.

**Na kolejne pytania odpowiadali wyłącznie ci respondenci, którzy zadeklarowali korzystanie z usług komunikacji zbiorowej.**

**W szóstym z pytań** ankietowani zostali poproszeni o wskazanie najważniejszego i najmniej istotnego postulatu przewozowego. Badanie obejmowało obszar następujących wniosków przewozowych:

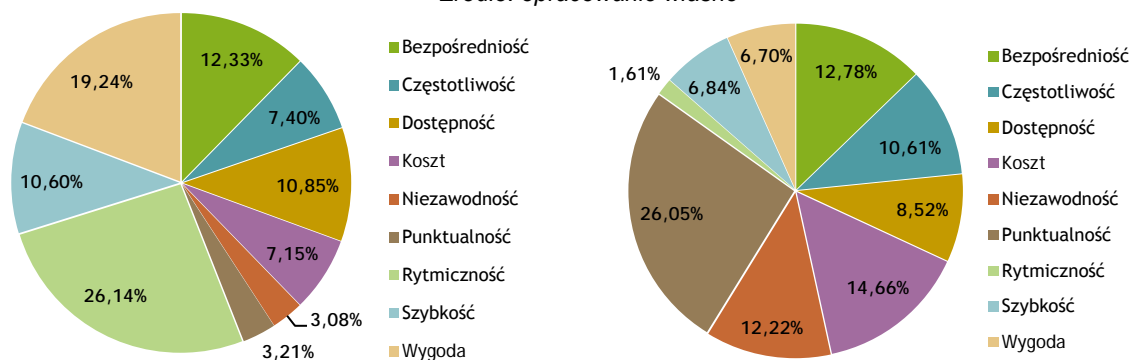
- bezpośredniość, czyli możliwość realizacji podróży bez konieczności przesiadania się,
- częstotliwość, czyli odstępy czasu między odjazdami,
- dostępność, czyli odległość od/do przystanku,
- niezawodność, czyli pewność o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie,
- koszt, czyli wysokość opłaty taryfowej,
- prędkość, czyli czas jazdy uwzględniający zatrzymanie się na trasie,
- punktualność, czyli zgodność odjazdów z rozkładem jazdy,
- rytmiczność, czyli równomierny odstęp między odjazdami w tym samym kierunku,
- wygoda, czyli komfort oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe.

Odpowiedzi uzyskane na pytanie „*Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy?*” zostały przedstawione poniżej w formie graficznej.



Wykres 45 Pytanie 6: Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy?

Źródło: opracowanie własne



Wykres 46 Grupa 1; Pytanie 6: Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy?

Źródło: opracowanie własne

Wykres 47 Grupa 2; Pytanie 6: Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy?

Źródło: opracowanie własne

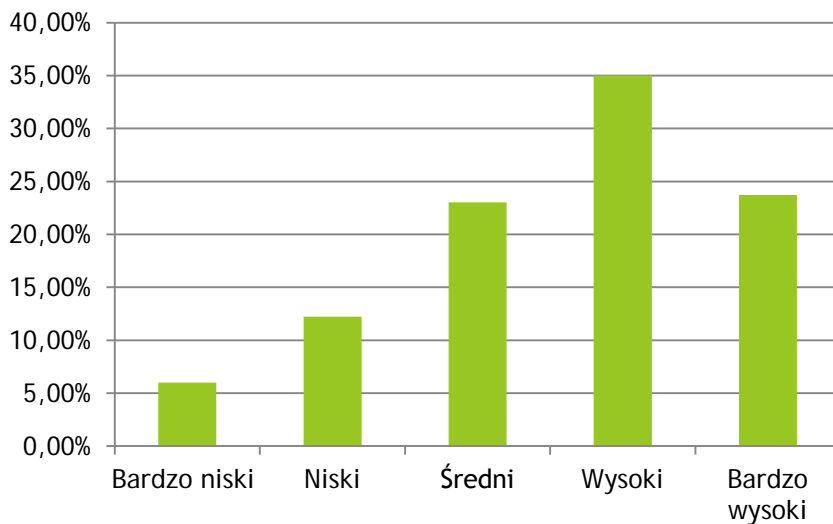
Najważniejszym postulatem przewozowym, według mieszkańców obszaru objętego niniejszym planem transportowym, jest punktualność funkcjonowania komunikacji zbiorowej. W ten sposób odpowiedziało 24,18% respondentów badania marketingowego. Drugim najważniejszym postulatem przewozowym w ocenie mieszkańców jest koszt biletu (14,12% wskazań), a trzecim bezpośredniość (13,50%). Częstotliwość jest najważniejszym postulatem dla 12,86% respondentów. W opinii 11,62% badanych najważniejsza jest niezawodność komunikacji zbiorowej. 8,80% ankieterowanych wskazało, że najważniejszym postulatem przewozowym jest dostępność, dla 6,82% najistotniejsza jest szybkość, a dla 6,43% respondentów wygoda. Rytmiczność jest najważniejsza dla 1,67% respondentów badań ankietowych.

W kolejnym, **siódmym pytaniu**, respondenci zostali poproszeni o ocenę stopnia zaspokojenia poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową w 5-stopniowej skali, gdzie oceny oznaczały:

- 1 - bardzo niski stopień zaspokojenia potrzeb przewozowych,

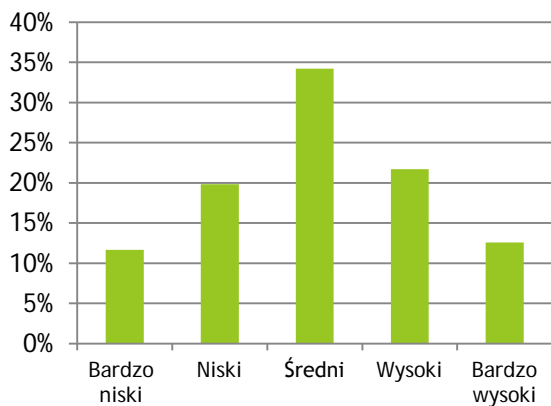
- 2 – niski,
- 3 – średni,
- 4 – dobry,
- 5 – bardzo dobry.

Wyniki badań przedstawiają poniższe wykresy słupkowe.



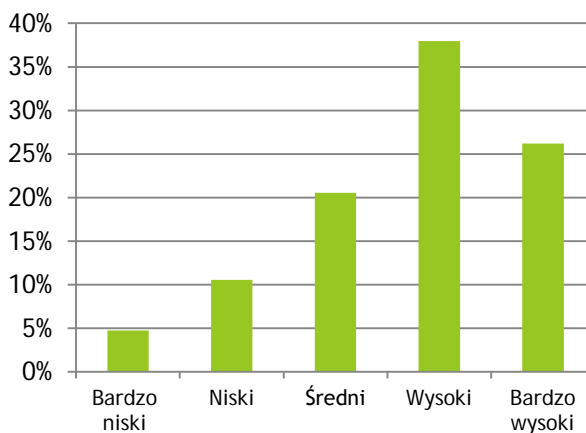
**Wykres 48 Ocena zaspokojenia postulatu bezpieczeństwa**

Źródło: opracowanie własne



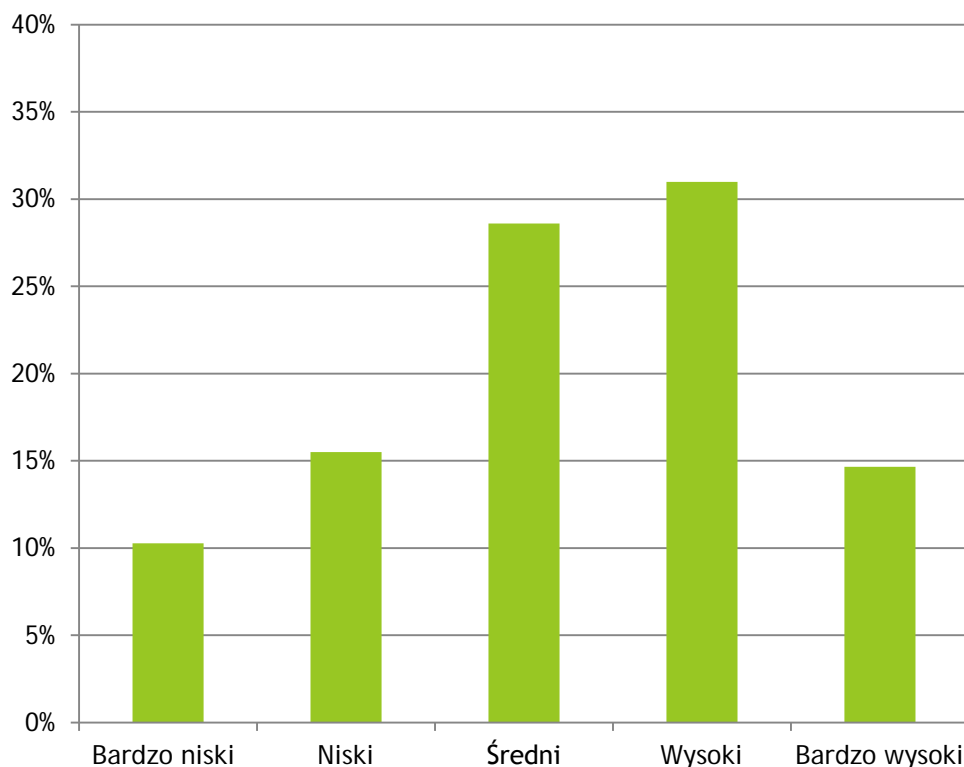
**Wykres 49 Grupa 1: Ocena zaspokojenia postulatu bezpieczeństwa**

Źródło: opracowanie własne



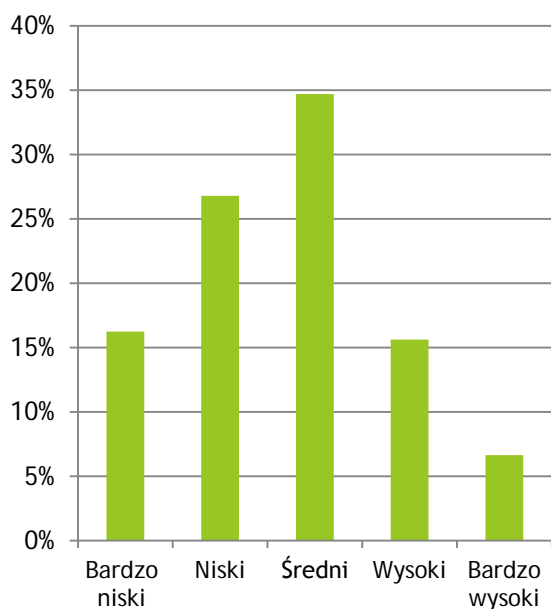
**Wykres 50 Grupa 2: Ocena zaspokojenia postulatu bezpieczeństwa**

Źródło: opracowanie własne



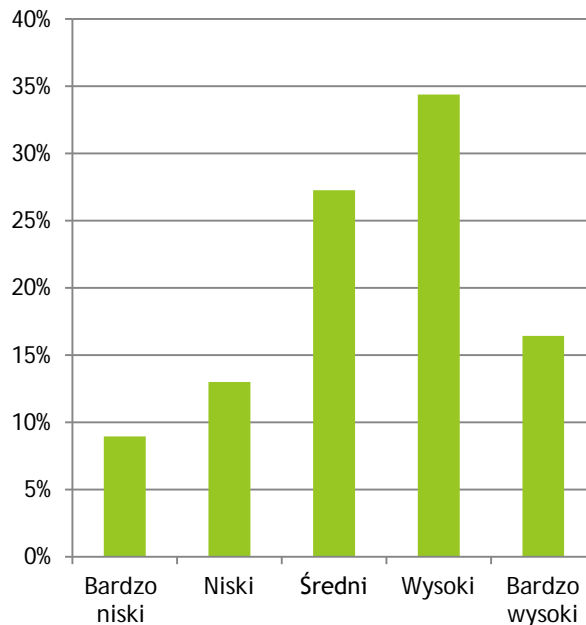
**Wykres 51 Ocena zaspokojenia postulatów częstotliwości**

Źródło: opracowanie własne



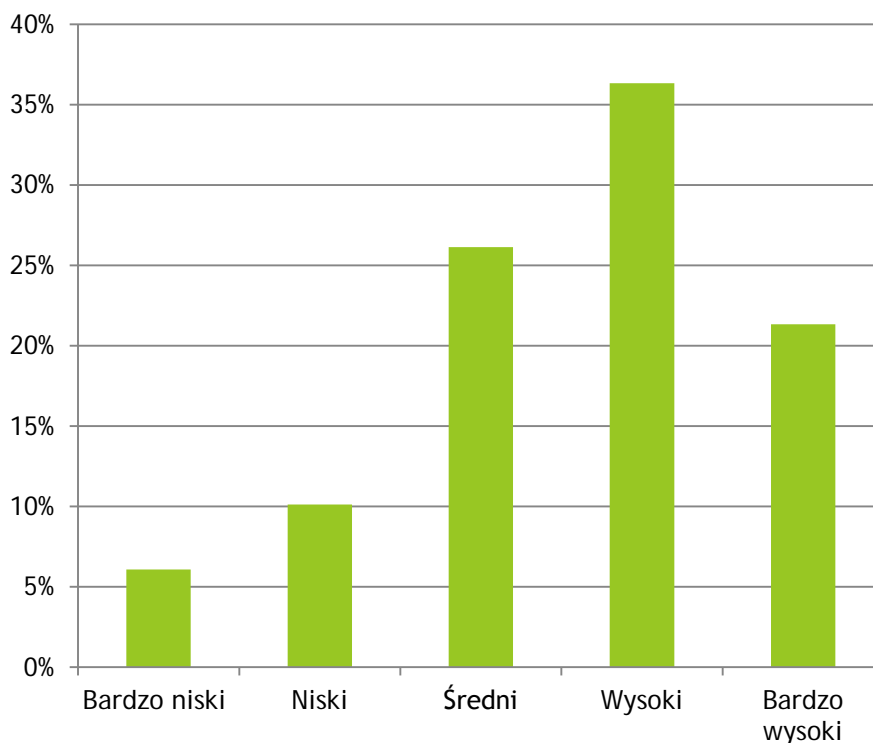
**Wykres 52 Grupa 1: Ocena zaspokojenia postulatów częstotliwości**

Źródło: opracowanie własne



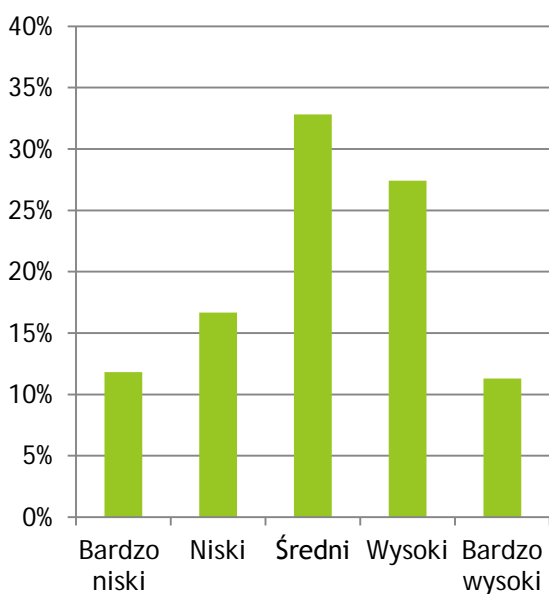
**Wykres 53 Grupa 2: Ocena zaspokojenia postulatów częstotliwości**

Źródło: opracowanie własne



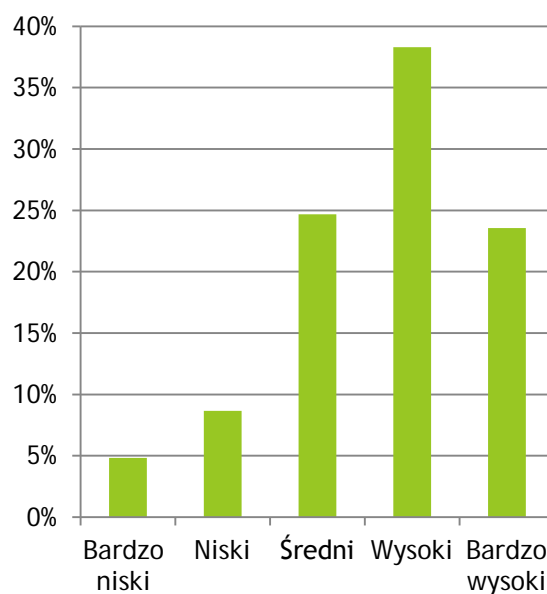
**Wykres 54 Ocena zaspokojenia postulatu dostępności**

Źródło: opracowanie własne



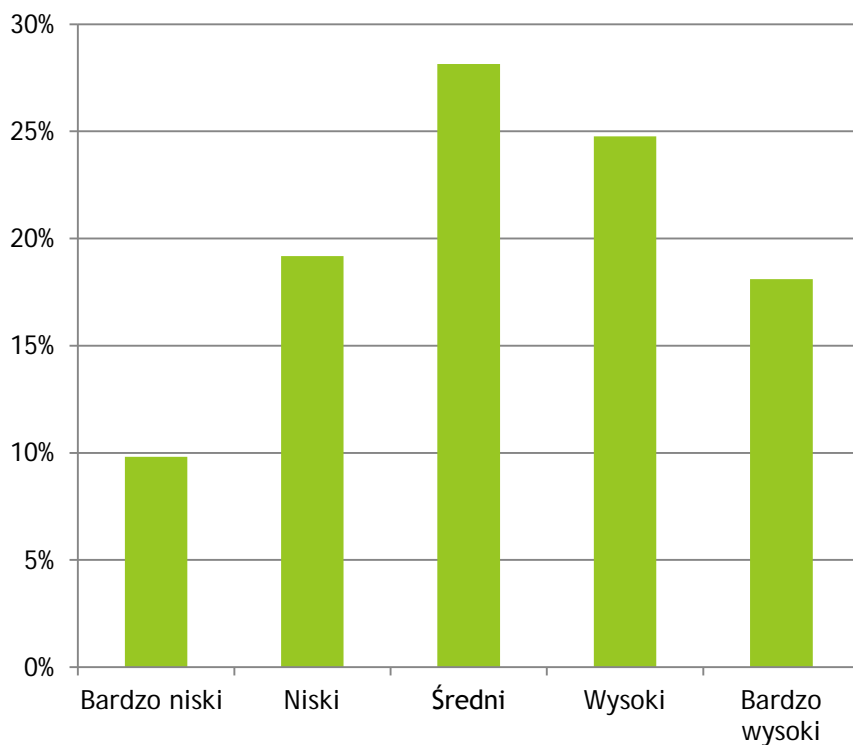
**Wykres 55 Grupa 1: Ocena zaspokojenia postulatu dostępności**

Źródło: opracowanie własne



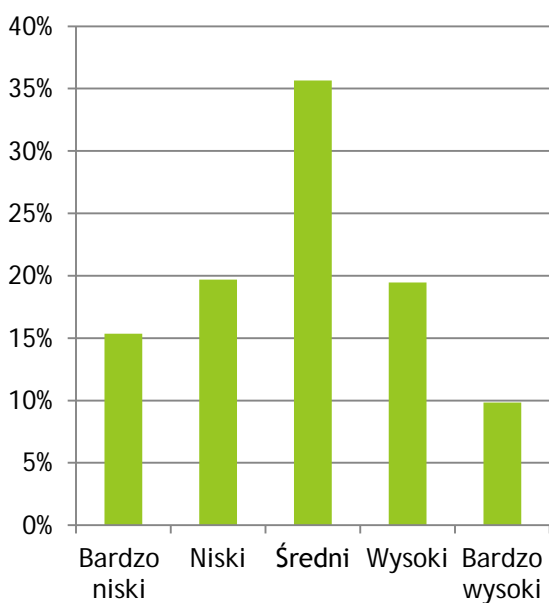
**Wykres 56 Grupa 2: Ocena zaspokojenia postulatu dostępności**

Źródło: opracowanie własne



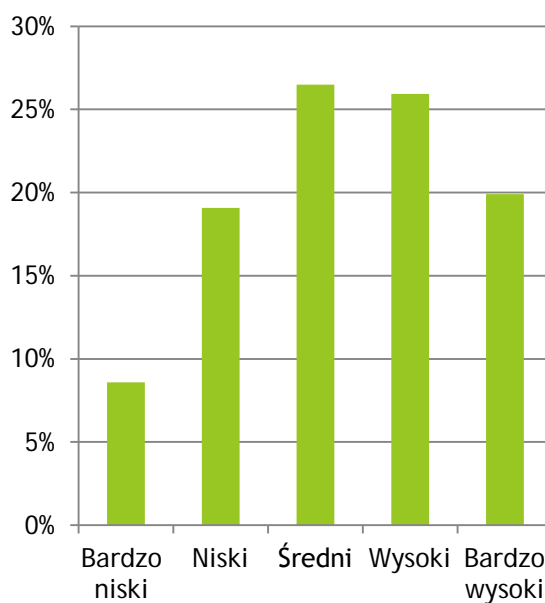
**Wykres 57 Ocena zaspokojenia postulatu kosztu**

Źródło: opracowanie własne



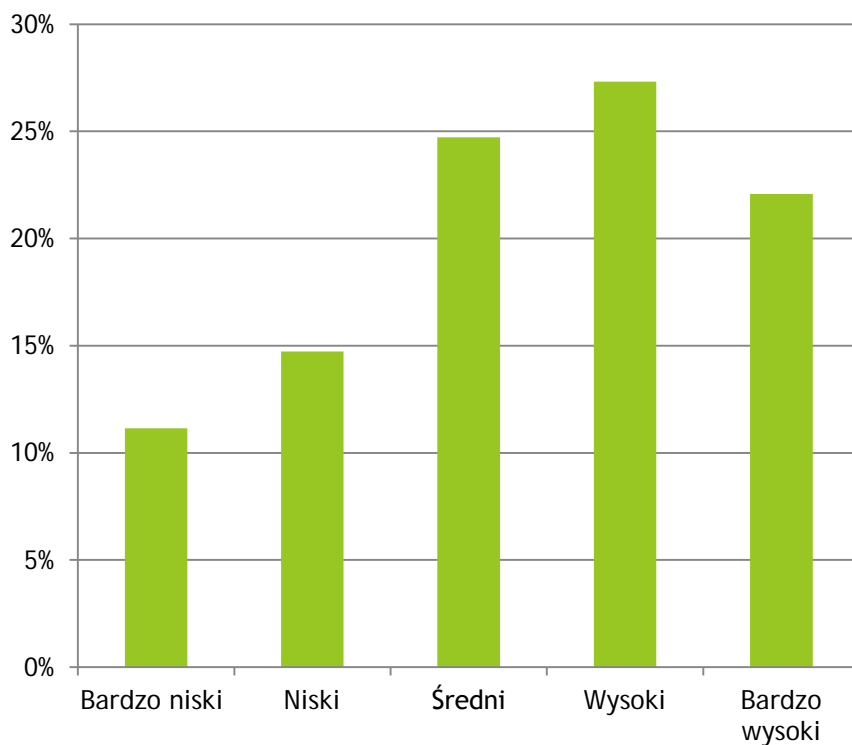
**Wykres 58 Grupa 1: Ocena zaspokojenia postulatu kosztu**

Źródło: opracowanie własne



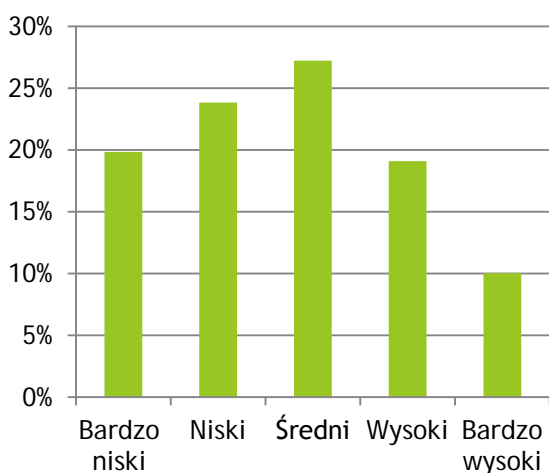
**Wykres 59 Grupa 2: Ocena zaspokojenia postulatu kosztu**

Źródło: opracowanie własne



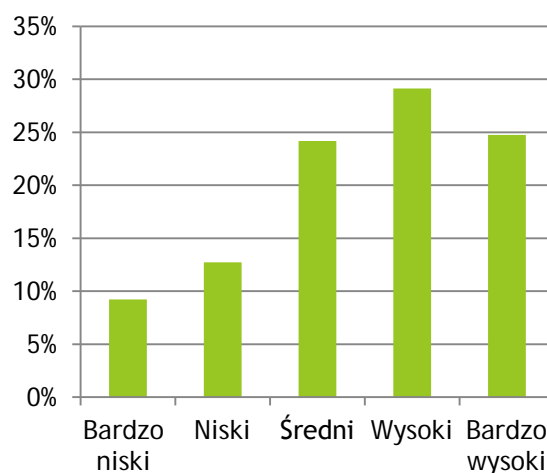
**Wykres 60 Ocena zaspokojenia postulatu niezawodności**

Źródło: opracowanie własne



**Wykres 61 Grupa 1: Ocena zaspokojenia postulatu niezawodności**

Źródło: opracowanie własne

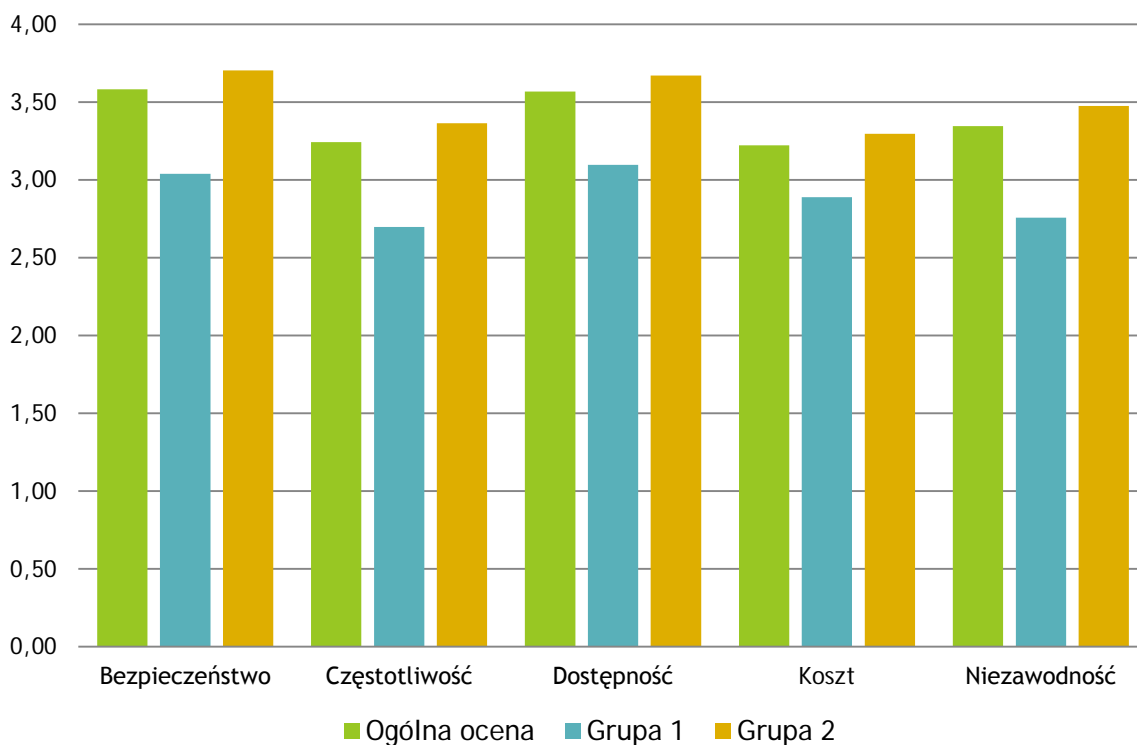


**Wykres 62 Grupa 2: Ocena zaspokojenia postulatu niezawodności**

Źródło: opracowanie własne

Średnie oceny realizacji stopnia zaspokojenia poszczególnych potrzeb przewozowych przez komunikację zbiorową zostały zaprezentowane w sposób graficzny na poniższym wykresie.





**Wykres 63 Średnia ocena stopnia zaspokojenia potrzeb przewozowych**

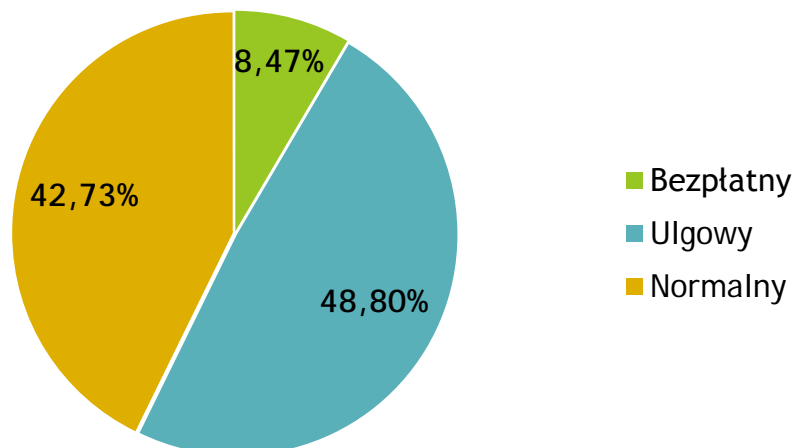
Źródło: opracowanie własne

Mieszkańcy gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest gmina Bielawa, ocenili w skali pięciostopniowej zaspokojenie przez komunikację zbiorową potrzeb: bezpieczeństwa na 3,58, częstotliwości – 3,24, dostępności – 3,57, kosztu – 3,22, a niezawodności – 3,34. Respondenci uznali zatem, że wszystkie potrzeby przewozowe zaspokojone są przez usługi publicznego transportu zbiorowego na średnim poziomie.

Zdecydowanie gorzej funkcjonowanie komunikacji zbiorowej ocenili respondenci zaliczani do grupy 1, czyli pracownicy instytucji publicznych i prywatnych oraz uczniowie. Średnia oceny zaspokojenia postulatów przewozowych kształtują się następująco: bezpieczeństwo - 3,05, częstotliwość – 2,7, dostępność – 3,10, koszt – 2,89, niezawodność – 2,76.

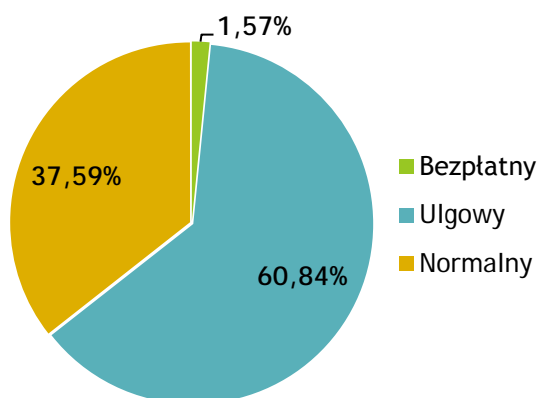
Osoby wśród których ankiety zostały przeprowadzone na przystankach komunikacyjnych oceniają funkcjonowanie komunikacji zbiorowej znacznie lepiej: bezpieczeństwo - 3,70, częstotliwość – 3,36, dostępność – 3,67, koszt – 3,29, niezawodność – 3,47.

Ósme pytanie dotyczyło rodzaju biletów, z których korzystają ankietowani.



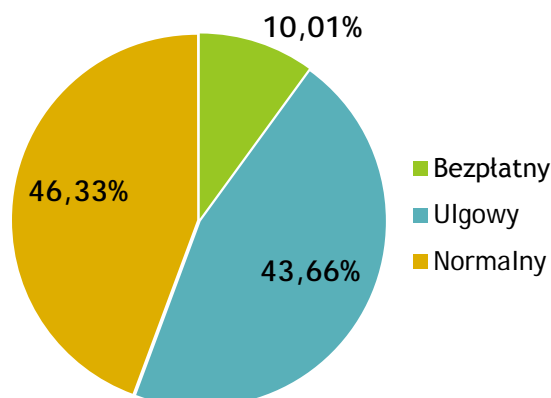
Wykres 64 Rodzaje biletów, na podstawie których mieszkańcy odbywają podróże

Źródło: opracowanie własne



Wykres 65 Grupa 1: Rodzaje biletów, na podstawie których mieszkańcy odbywają podróże

Źródło: opracowanie własne



Wykres 66 Grupa 2: Rodzaje biletów, na podstawie których mieszkańcy odbywają podróże

Źródło: opracowanie własne

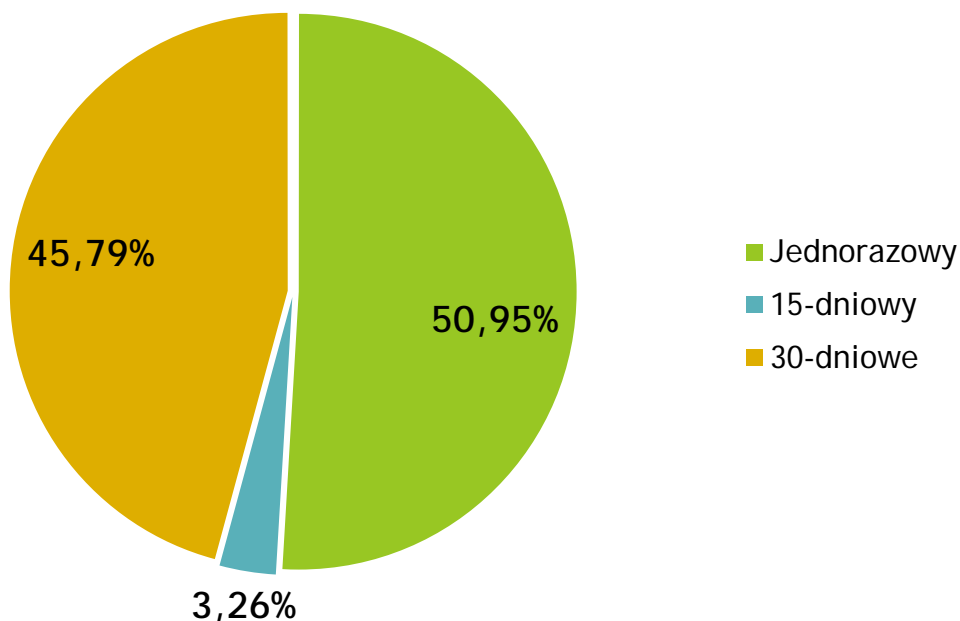
Z biletów ulgowych korzysta 48,80% respondentów, z biletów normalnych – 42,73%, natomiast z biletów bezpłatnych – 8,47%.

Trzech z pięciu badanych z grupy pracowników instytucji publicznych, prywatnych oraz uczniów szkół odbywa podróż na podstawie biletu ulgowego (60,84%), 37,39% korzysta z biletu pełnopłatnego, a 1,57% podróżuje na podstawie biletu bezpłatnego.

Respondenci, którzy wypełnili ankietę podczas oczekiwania na autobus na przystanku korzystają przede wszystkim z biletu ulgowego – 43,66%. Równie duży odsetek ankietowanych kasuje bilet normalny – 46,33%, a 10,01% korzysta z biletu bezpłatnego.

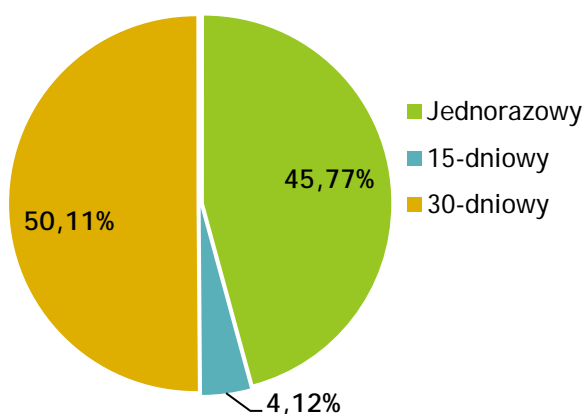
Bilety ulgowe są wykorzystywane przeważnie przez uczniów i studentów, bilety normalne przez osoby pracujące, a bezpłatne przez seniorów.

**W dziewiątym pytaniu** respondenci badań ankietowych zostali poproszeni o wskazanie typu biletu, z którego najczęściej korzystają. Ankietowani wybierali spośród biletów: jednorazowych, dobowych, 15-dniowych i 30-dniowych. Wyniki zostały przedstawione w formie graficznej na poniższych diagramach.



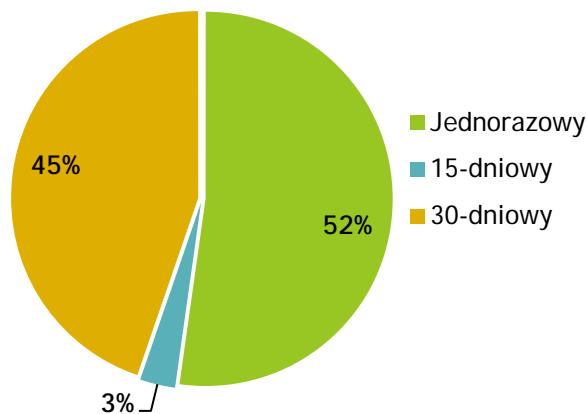
**Wykres 67** Typy biletów na podstawie których mieszkańcy odbywają podróże

Źródło: opracowanie własne



**Wykres 68 Grupa 1:** Typy biletów na podstawie których mieszkańcy odbywają podróże

Źródło: opracowanie własne



**Wykres 69 Grupa 2:** Typy biletów na podstawie których mieszkańcy odbywają podróże

Źródło: opracowanie własne

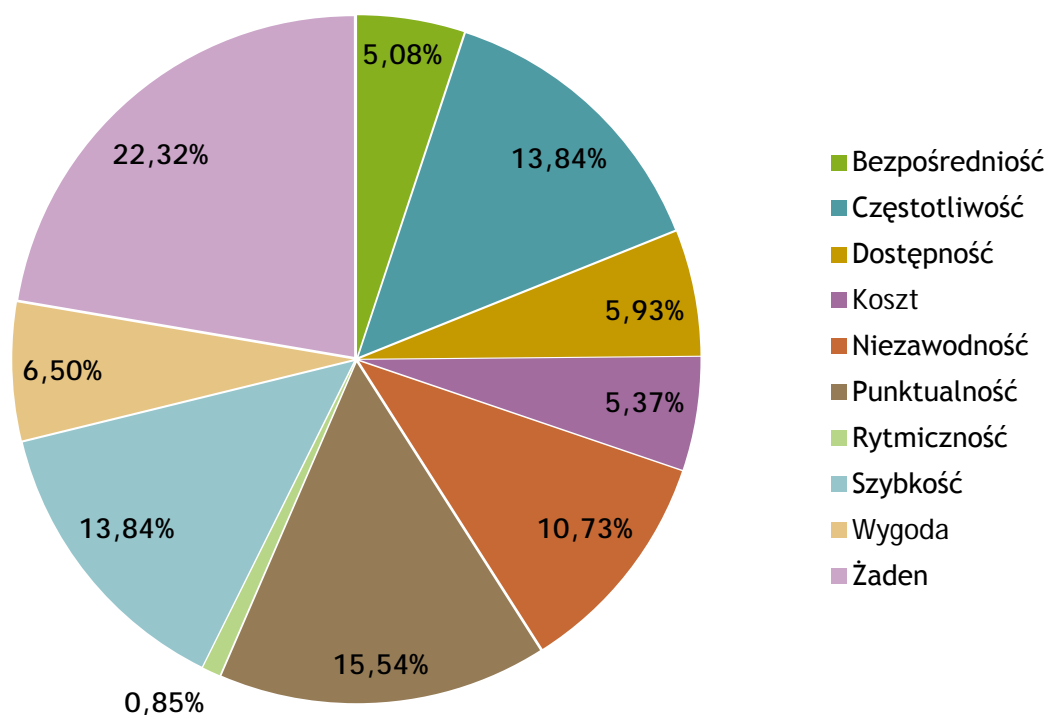
Połowa respondentów realizuje swe podróże na podstawie biletów jednorazowych, niewiele mniej ankietowanych (45,79%) przyznaje, że podróże odbywa przeważnie na podstawie biletów 30-dniowych. Bilety 15-dniowe są podstawą dla 3,26% podróżnych.

Wśród uczniów i pracowników najczęściej pasażerów posługuje się biletem 30-dniowym (50,11%). Niewiele mniej korzysta z biletu okresowego 30-dniowego – 45,77%. Z biletu 15-dniowego korzysta 4,12% pasażerów.

Mieszkańcy obszaru objętego niniejszym planem transportowym, wśród których ankiety przeprowadzono na przystankach komunikacyjnych, najchętniej korzystają z biletów jednorazowych – 52,22% respondentów, oraz biletów 30-dniowych – 44,73%. Najmniejsza grupa pasażerów (3,04%) porusza się pojazdami komunikacji zbiorowej na podstawie biletu 15-dniowego.

Ostatnie, **dziesiąte pytanie**, kierowane było do respondentów, którzy zadeklarowali podróżowanie wyłącznie samochodem. Dotyczyło ono postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona w pierwszej kolejności, aby zaczęli korzystać z transportu zbiorowego. Podobnie jak w pytaniu piątym, ankietowani wybierali spośród dziewięciu odpowiedzi: bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, niezawodność, koszt, prędkość, punktualność, rytmiczność, wygoda. Ponadto respondenci mogli udzielić odpowiedzi „żaden” oznaczającej, że nic ich nie przekona do zamienienia samochodu na transport zbiorowy.

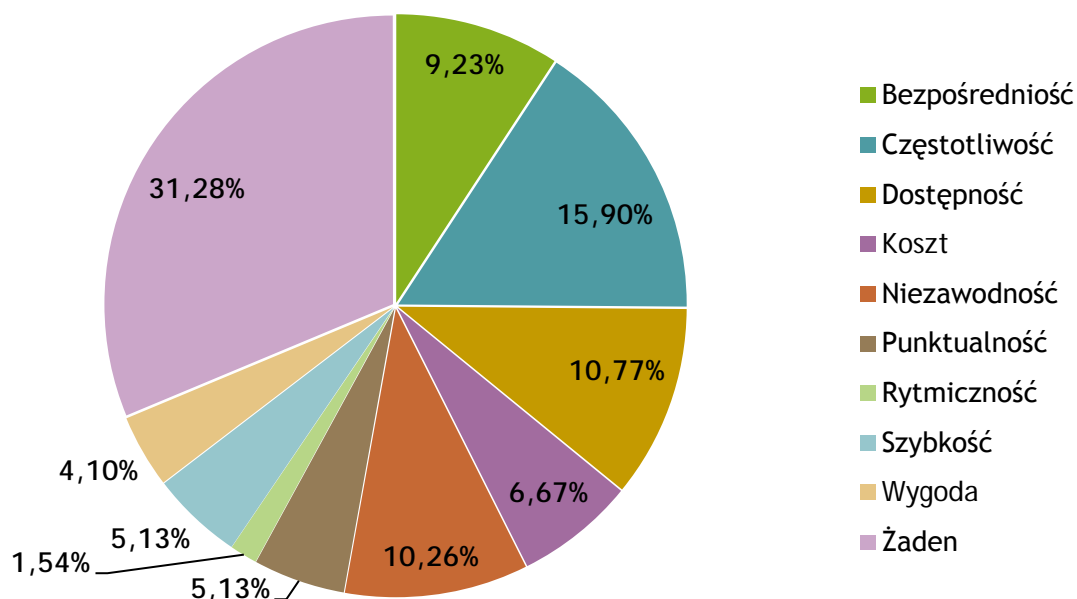
Poniższe wykresy prezentują rozkład odpowiedzi udzielanych przez respondentów.



**Wykres 70 Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową**

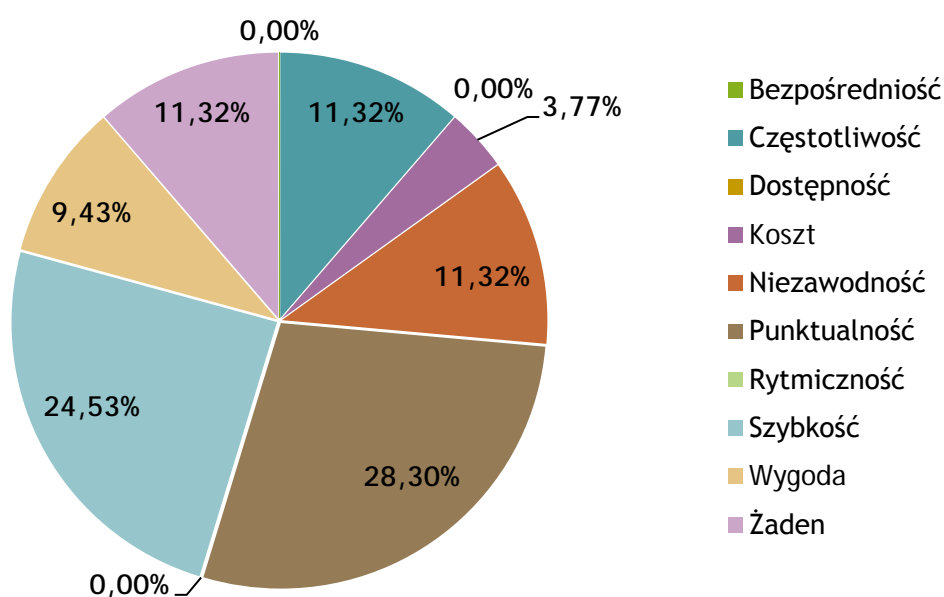
Źródło: opracowanie własne

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa



Wykres 71 Grupa 1: Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową

Źródło: opracowanie własne



Wykres 72 Grupa 2: Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową

Źródło: opracowanie własne

Wśród ankietowanych 15,54% osób zamieniłoby samochód na autobus, gdyby poprawiona została punktualność kursowania. 13,84% respondentów wskazało na poprawę postulatu związanego z częstotliwością kursowania komunikacji zbiorowej, taki sam odsetek osób zamieniłoby samochód na autobus, jeśli poprawiono by szybkość kursowania komunikacji zbiorowej. 10,73% ankietowanych wskazuje na poprawę niezawodności połączeń komunikacyjnych. 6,50% grupy respondentów zamieniłoby samochody na autobus, gdyby

poprawiła się wygoda podróżowania. Na poprawę postulatu związanego z dostępnością wskazało 5,93% ankietowanych. Odbywanie podróży komunikacją zbiorową rozpoczęłoby respondentów (5,37%) badania marketingowego, gdyby poprawiono realizację postulatu kosztu, podobny odsetek respondentów (5,08%) wybrałoby komunikację publiczną, gdyby poprawiono realizację postulatu bezpośredniości, a rytmiczności - 0,85%. Niemal co czwarty ankietowany (22,32%) nie zdecydowałaby się na korzystanie z usług komunikacji zbiorowej nawet, gdy poprawione zostałyby wszystkie postulaty przewozowe.

W grupie respondentów uczących się w szkołach i pracujących w instytucjach dominowało zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej (15,90%) oraz dostępności do środków transportu – 10,77%. Około 10% ankietowanych jako czynnik decydujący o przesiadce z samochodu na autobus deklaruje poprawienie niezawodności dojazdu do celu (10,26%) oraz bezpośredniości połączenia – 9,23% respondentów. Najmniej respondentów. Najmniejszy odsetek respondentów badania marketingowego (1,54%), wskazał rytmiczność jako czynnik, który musiałby ulec poprawie, żeby zamienić samochód na autobus. Jedna na trzy osoby deklaruje, iż nic nie przekona ich do porzucenia samochodu na rzecz autobusu (31,28% respondentów).

Wśród ankietowanych w grupie 2 co czwarty respondent (28,30%) wskazuje poprawę punktualności funkcjonowania komunikacji zbiorowej jako czynnik zachęcający do zmiany środka transportu. Poprawa szybkości połączeń spowodowałaby, iż 24,53% respondentów zaczęłoby korzystać z autobusu. 11,32% ankietowanych wskazało na poprawę częstotliwości i niezawodności. Co dziesiąty ankietowany (9,43%) wskazał wygodę, jako czynnik, który musi ulec poprawie, aby zamienili pojazd indywidualny na zbiorowy, a 3,77% ankietowanych osób wskazało koszt biletu. Poprawa bezpośredniości i rytmiczności połączeń nie zwiększyłaby liczby pasażerów komunikacji zbiorowej. Jedynie co dziesiąty ankietowany (11,32%) zadeklarowało, iż nic nie przekona ich do zmiany samochodu na autobus.

**Wyniki badań ankietowych wskazały, że komunikacja zbiorowa na obszarze gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa ma szansę na konkurowanie z transportem indywidualnym i może stać się realną alternatywą dla transportu samochodowego.**

**W ocenie ankietowanych do najważniejszych postulatów przewozowych należą punktualność kursowania, szybkość jazdy oraz częstotliwość połączeń, a do najmniej istotnych rytmiczność i bezpośredniość.** Analiza uzyskanych odpowiedzi na pytania pozwala na określenie, z punktu widzenia pasażerów, najważniejszych postulatów, których realizację należy poprawić w perspektywie do 2025 roku, aby komunikacja zbiorowa mogła konkurować z indywidualną.

## **7. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW**

## **7.1. Gmina Bielawa jako organizator publicznego transportu zbiorowego**

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Organizatorem jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Gmina Bielawa jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich obejmujących linie komunikacyjne na obszarze Gminy Bielawa oraz wybrane, poszczególne linie na obszarze gmin ościennych, które zawarły z Gminą Bielawa stosowne porozumienia międzygminne. Porozumienia te zostały zawarte również w oparciu o zapisy Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.), gdzie wskazano, że gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych. Gmina, która wykonuje zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Na podstawie zawartych porozumień międzygminnych Gminie Bielawa zostały przekazane zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego polegające na obsłudze linii komunikacyjnych na terenie 6 gmin:

- Gmina Miejska Dzierżoniów,
- Gminy Dzierżoniów,
- Gminy Niemcza,
- Gminy Piława Górna,
- Gminy Pieszyce,
- Gminy Stoszowice.

## **7.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego**

Zgodnie z postanowieniami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca posiadający uprawnienia 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.

Tryb wyboru operatora będzie zgodny z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, która wskazuje, że operator publicznego transportu zbiorowego może zostać wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228), albo



- w trybie określonym Ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. Nr 19, poz. 101, z późn. Zm.), albo

- w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:

o świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub

o 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, lub

o 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 organizatora publicznego transportu zbiorowego.

## **8. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ**

Troska o środowisko naturalne, ułatwiony dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego, zwiększona dostępność podróży do infrastruktury przystankowej, sprawna, łatwa do zrozumienia sieć komunikacyjna dostosowana do potrzeb przewozowych to wysoki standard pożądanym przez wszystkich beneficjentów komunikacji publicznej, która swoją nowoczesnością, innowacyjnością i przystępnością może pozyskać nowych pasażerów.

## 8.1. Realizacja postulatów przewozowych

Gmina Bielawa, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży zarówno na etapie organizowania, jak i na etapie zarządzania, do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i najbardziej dostosowanego do potrzeb mieszkańców obszaru dla którego organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa.

Planowane jest podejmowanie działań mających na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji miejskiej, m.in. dzięki systematycznemu podnoszeniu ich jakości.

W poniższej tabeli zostały przedstawione działania, które planuje się zrealizować w celu podwyższenia standardu dostępnych usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej poprzez wzrost jakości wyrażony realizacją postulatów przewozowych, czyli dostosowaniem oferty przewozowej do potrzeb obecnych i potencjalnych pasażerów.

**Tabela 18 Realizacja postulatów przewozowych**

Postulat	Działania mające na celu realizację postulatu
<b>Bezpośredniość</b>	
	Ciągłe monitorowanie poprzez bieżące zbieranie opinii z największych generatorów ruchu (zakładów pracy i szkół) oraz cykliczne, np. roczne przeprowadzanie badań napełnień autobusów w celu optymalizacji przebiegu sieci komunikacyjnej, w tym tworzenia, w sytuacjach realnych potrzeb mieszkańców, połączeń bezpośrednich.
	Zapewnianie bezpośrednich połączeń osiedli mieszkaniowych i miejscowości ościennych z centrum miasta Dzierżoniowa i strefą przemysłową w Dzierżoniowie
	W przypadku, gdy postulat bezpośredniości, z przesłanek ekonomicznych, nie może być zapewniony – zapewnienie dogodnego systemu przesiadkowego.
<b>Częstotliwość</b>	
	Zapewnienie podaży usług przewozowych użyteczności publicznej w zakresie możliwie najwyższej częstotliwości odpowiadającej popytowi na te usługi.

W przypadku wyraźnego spadku liczby pasażerów na poszczególnych kursach, w pierwszej kolejności zmniejszenie wielkości taboru obsługującego kurs, a dopiero później ewentualne zawieszanie kursów.

### **Dostępność**

Wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez modernizację oraz rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności dla publicznego transportu zbiorowego.

Zapewnienie dostępu do przystanków poprzez lokalizowanie ich możliwie blisko generatorów ruchu.

Eliminacja barier na drodze dojścia do/z przystanków, np. niedostatecznej liczby przejść dla pieszych.

Umożliwianie odbywania podróży komunikacją miejską w systemach:

Bike&Ride – na większości przystanków w szczególności na terenach wiejskich

Kiss&Ride – na przystankach węzłowych

Park&Ride – na przystankach węzłowych oraz w przyszłości na wybranych przystankach na granicy miast znajdujących się na obszarze objętym planowaniem.

Obejmowanie usługami publicznego transportu zbiorowego nowopowstałych skupisk ludności i generatorów ruchu.

### **Niezawodność**

Dążenie do utrzymania jak największego wskaźnika niezawodności taboru poprzez wymianę taboru przez operatora na nowocześniejszy – niewyśluzony i/lub nowy i tym samym mniej awaryjny.

### **Koszt**

Możliwie niewielki koszt biletów.

Wzrost ilości podróży odbywanych na podstawie biletów okresowych jako efekt przedstawienia mieszkańcom oferty przewozowej dostosowanej do ich potrzeb – komunikacja zbiorowa mająca szansę na stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego.

Analiza możliwości i zasadności wprowadzenia nowych typów biletów umożliwiających realizację podróży wymagających przesiadania się na podstawie jednego biletu jednorazowego/czasowego.

### **Prędkość**

Wzrost prędkości podróży poprzez wytyczanie tras o możliwie najprostszym, uzasadnionym ekonomicznie przebiegu.

### **Punktualność**

Poprawa punktualności kursowania autobusów.
Wyeliminowanie odjazdów przed czasem oraz ograniczenie odjazdów po czasie.
Dostosowywanie rozkładu jazdy do rzeczywistego czasu przejazdu pomiędzy kolejnymi przystankami komunikacyjnymi poprzez przeprowadzenie badań mających na celu ustalenie realnych czasów przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi z uwzględnieniem pory i rodzaju dnia tygodnia.
<b>Rytmiczność</b>
Skategoryzowanie głównych linii komunikacyjnych względem częstotliwości modułowej tak, aby wyrażone w minutach odstępy między kolejnymi kursami były dzielnikiem 60 lub 120. Największa częstotliwość będzie dotyczyć linii priorytetowych łączących Dzierżoniów i Bielawę, natomiast kolejne będą przypisane pozostałym rodzajom linii.
<b>Wygoda</b>
Poprawa standardu infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach poprzez instalację wiat i miejsc siedzących na wybranych przystankach komunikacyjnych oraz objęcie przystanków komunikacyjnych systemem monitoringu miejskiego.
Poprawa standardu taboru poprzez jego sukcesywną wymianę przez operatorów na tabor nowszy, posiadający aktualnie najwyższe normy emisji spalin EURO oraz wyposażony we współczesne elementy w zakresie komfortu podróżowania.
Poprawa standardu oczekiwania na przystanku poprzez wdrożenie na wybranych przystankach systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

Źródło: opracowanie własne

## 8.2. Uwzględnienie w standardzie usług aspektu ochrony środowiska naturalnego

W celu ograniczenia wpływu, jaki transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, planowane jest wspieranie takich rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, które mają pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczania środowiska naturalnego i ograniczenie poziomu emitowanego hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji i trendów unijnych i krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych poprzez jej rozbudowę i modernizację. Istotne z punktu widzenia aspektu ochrony środowiska naturalnego są działania mające na celu sukcesywne, regularne wymienianie taboru przez operatora, także poprzez wycofywanie z ruchu pojazdów spełniających najniższe z norm emisji spalin.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenki azotu (NO<sub>x</sub>),
- węglowodory (HC),
- tlenki węgla (CO),
- cząstki stałe.

W poniższej tabeli zaprezentowano normy emisji zanieczyszczeń dla silników wysokoprężnych montowanych w autobusach.

**Tabela 19. Normy zanieczyszczeń**

Norma	Emisja w g/kWh			
	Tlenki węgla (CO)	Węglowodory (HC)	Tlenki azotu (NO <sub>x</sub> )	Cząstki stałe (PM)
EURO 1	4,5	1,1	8,0	0,612
EURO 2	4,0	1,1	7,0	0,250
EURO 3	2,1	0,66	5,0	0,100
EURO 4	1,5	0,46	3,5	0,020
EURO 5	1,5	0,46	2,0	0,020
EEV	1,0	0,25	2,0	0,020
EURO 6	1,5	0,13	0,4	0,010

Źródło: opracowanie własne

Od stycznia 2014 roku powszechnie obowiązującą normą emisji spalin w nowych autobusach będzie obecnie najwyższa norma EURO 6.

Wymiana taboru, oprócz poprawy stanu bezpieczeństwa, komfortu podróży i obniżenia wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby, wpłynie na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy.

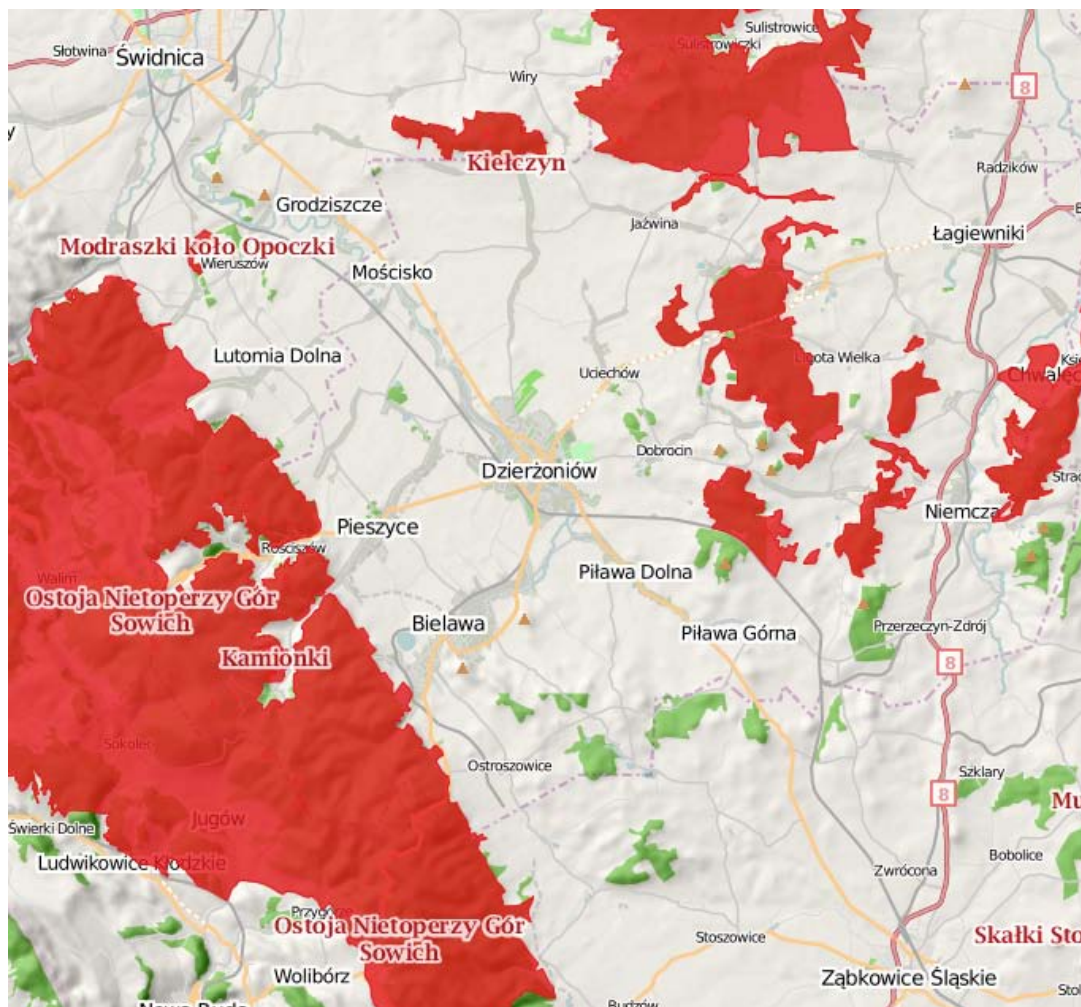
Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej normowany przez regulacje unijne. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu tworzone są specjalne strefy obejmujące obszary śródmiejskie, do których możliwość wjazdu mają wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednio wysokie normy EURO. Do innych proekologicznych rozwiązań mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego jest między innymi wykorzystywanie taboru napędzanego udoskonalonymi formami paliw, np. gazem ziemnym czy biopaliwami lub też zasilanego energią elektryczną. Stosuje się również formy pośrednie (mieszane) –

hybrydowe. Komisja Europejska w Białej Księdze wyznaczyła państwom członkowskim cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów tego typu do 2050 roku.

Dlatego w przyszłości na etapie wyboru operatora konieczne będzie wymaganie realizacji przewozów autobusami spełniającymi wyższe normy np. EURO4 i wyższe lub używanie na obszarze objętym niniejszym planem pojazdów o napędzie innym niż paliwa konwencjonalne.

Omawiając kwestie związane z ochrony środowiska naturalnego należy wziąć pod uwagę uwzględnienie obszarów Natura 2000. W zależności od głównego celu ochrony wyróżniamy dwa typy, których intencją jest ochrona cennych pod względem przyrodniczym i zagrożonych składników różnorodności biologicznej - Obszary Specjalnej Ochrony oraz Specjalne Obszary Ochrony.

Schemat lokalizacji obszarów chronionych Natura 2000 na terenie objętym planem transportowym Gminy Bielawa przedstawia poniższy rysunek.



**Rysunek 4. Obszary Natura 2000**

Źródło: <http://geoserwis.gdos.gov.pl>

Teren objęty planem transportowym swym zasięgiem pokrywa się z następującymi obszarami Natura 2000:

- Ostroja Nietoperzy Gór Sowich,
- Kamionki,
- Kiełczyn,
- Wzgórza Kiełczyńskie,
- Wzgórza Niemczańskie,
- Góry Bardzkie,
- Masyw Ślęzy.

Formularz danych Natura 2000 jako zagrożenie średniego poziomu ze strony transportu wskazuje drogi przebiegające przez teren Ostroji Nietoperzy Gór Sowich. Na obszarze Kamionki nie zostały zaobserwowane negatywne oddziaływania transportu, zaś obszar Kiełczyn charakteryzuje się zupełnym brakiem zagrożeń – tak wewnętrznych, jak i zewnętrznych. Na terenie obszarów Wzgórza Kiełczyńskie, Wzgórza Niemczańskie oraz



Góry Bardzkie transport nie wywiera negatywnego wpływu na środowisko. W formularzu danych Natura 2000 dla Masywu Ślęży jako zagrożenie średniego poziomu ukazane są zanieczyszczenia związane z infrastrukturą.

### **8.3. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej**

Dostępność infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu ok. 500 m, co w przeliczeniu odpowiada czasowi dojścia rzędu 6 do 12 minut zakładając, iż średnia szybkość poruszania się pieszego wynosi ok. 5 km/h (ok. 1,4 m/s).

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza.<sup>2</sup>

W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się rozważenie wprowadzenia nowych lokalizacji przystanków komunikacyjnych oraz, w trakcie remontów ciągów komunikacyjnych, przenoszenie przystanków możliwie blisko generatorów ruchu.

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

Przejazd osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej transportem zbiorowym może odbywać się za pomocą przewozów:

1. przewozów regularnych specjalnych (zdefiniowanych przez Ustawę o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001r.),
2. przewozów ogólnodostępnych, czyli przewozów użyteczności publicznej oraz przewozów komercyjnych.

Organizator publicznego transportu zbiorowego, jakim jest Gmina Bielawa, dąży do dostosowania przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz

---

<sup>2</sup> Bartosz Majewski, Michał Beim, *Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu* [w:] Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” nr 3 (2008)

o ograniczonej zdolności ruchowej. W ramach tych działań planuje się podjęcie działań w zakresie:

- przystanków komunikacyjnych,
- taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej,
- informacji dostępnej dla pasażerów.

#### **8.4.1. Standard w zakresie przystanków komunikacyjnych**

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie bądź modernizacji infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja wszelkich typów barier: na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego i w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych oraz lokowania samych przystanków komunikacyjnych możliwie blisko generatorów ruchu.

Planuje się ponadto:

- 1) lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej w obszarze ciągów pieszych,
- 2) dostosowywanie wysokości peronów do poziomu podłogi taboru niskopodłogowego,
- 3) umożliwienie, poprzez konstrukcję przystanku, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej.

#### **8.4.2. Standard w zakresie taboru**

W zakresie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej organizowanej przez Gminę Bielawa, organizator wymaga od operatorów, żeby był on dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Szczególne znaczenie mają parametry taboru w zakresie:

- 1) poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego lub niskopodłogowego,
- 2) wyposażenia w tzw. „przyklęk”,
- 3) wyposażenia w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego,
- 4) zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego,
- 5) instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- 6) liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- 7) dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących.

#### **8.4.3. Standard w zakresie informacji pasażerskiej**

Z punktu widzenia osób niepełnosprawnych o obniżonej zdolności poznawczo-sensorycznej szczególnie ważnymi elementami informacji są:

- 1) informacja dźwiękowa - pozwalająca osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować następny przystanek w czasie podróży autobusem oraz przystanek, na którym pojazd się aktualnie znajduje,

2) informacja wizualna ułatwiająca podróże osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej czynniki pozytywnie wpływają na standard usług w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto podwyższają one ocenę komunikacji zbiorowej także wśród pasażerów pełnosprawnych.

Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu ilości podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często, z racji wieku i stanu zdrowia, nie mogą podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną, dlatego wybierają komunikację zbiorową. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej jest dla tej grupy pasażerów szczególnie ważnym aspektem.

## **9. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA**

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

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

Gmina ma obowiązek zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach lub dworcach, których jest właścicielem. W zamian za udostępnienie informacji o ofercie przewoźnika, gmina ma prawo do pobierania opłat ustalonych w umowach.

Obecnie sposób organizowania systemu informacji dla pasażera obejmuje udostępnienie informacji w zakresie:

- 1) godzin przyjazdów lub odjazdów środków transportu, tras komunikacyjnych, ich przebiegu oraz taboru obsługującego poszczególne kursy,
- 2) obowiązujących opłat za przejazd,
- 3) obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- 4) regulaminów przewozu osób.

Informacje dla pasażerów są dostępne we wszystkich fazach realizacji podróży. Potencjalni pasażerowie mają dostęp do informacji o usługach przewozowych od chwili, gdy wystąpi domniemana potrzeba przewozowa, poprzez moment oczekiwania na przystanku na środek transportu, aż po odbywanie podróży.

Ponadto rozkład jazdy autobusów oraz schemat sieci komunikacyjnej dostępne są dla pasażerów za pośrednictwem Internetu.

W najbliższym czasie nie przewiduje się w sposób znaczący zmieniać obecnego sposobu organizowania systemu informacji dla pasażera. Planuje się natomiast nieustannie dążyć do zwiększania czytelności prezentowanych informacji dla pasażerów oraz rozwijać system dostępności do informacji pasażerskiej poprzez platformy mobilne (przede wszystkim poprzez smartfony i tablety).

Docelowy kształt systemu informacji dla pasażerów zebrany został w poniższej tabeli.

**Tabela 20. Docelowy system informacji dla pasażerów komunikacji dla gmin dla których organizatorem transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa**

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	1) Rozkłady jazdy na przystankach. 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiatach przystankowych i monitorach biletomatów. 3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego.

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
	<ul style="list-style-type: none"> <li>4) Dynamiczna informacja o przyjazdach i odjazdach pojazdów co najmniej na przystankach węzłowych.</li> <li>5) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatach.</li> <li>6) Zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym pojazdu podjeżdżającego na przystanek na terenach miejskich.</li> <li>7) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu.</li> </ul>
Informacja w pojazdach	<ul style="list-style-type: none"> <li>1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne).</li> <li>2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów.</li> <li>3) Zapowiedzi głosowe przystanków.</li> <li>4) Wewnętrzne tablice elektroniczne prezentujące pełną trasę przejazdu.</li> </ul>
Zintegrowana informacja w Internecie i telefonach komórkowych (smartfony) oraz tabletach	<ul style="list-style-type: none"> <li>1) Informacja o rozkładach jazdy.</li> <li>2) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów.</li> <li>3) Wyszukiwarka połączeń.</li> <li>4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.</li> </ul>
Punkty Obsługi Pasażera	Punkty obsługi pasażera w każdym mieście na obszarze objętym planem.

Źródło: opracowanie własne

System informacji dla pasażera w wyżej zaprezentowanym kształcie zapewni łatwy dostęp do szczegółowych informacji niezbędnych z punktu widzenia podróżnego.

## **10. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

## 10.1. Rozwój transportu drogowego

### 10.1.1. Kierunki rozwoju transportu drogowego

Gmina Bielawa będzie planować i zarządzać usługami przewozowymi tak, by zaspokajać potrzeby mieszkańców związane z procesem polegającym na przemieszczaniu się w granicach administracyjnych gmin, dla których Gmina Bielawa jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego. Rozwój publicznego transportu zbiorowego odbywać się będzie zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu mówiącymi o optymalnym podziale zadań przewozowych pomiędzy transport indywidualny i transport zbiorowy.

Oferta przewozowa w szczególności będzie uwzględniać potrzeby tych osób, które nie będą mieć możliwości samodzielnego korzystania z samochodu oraz osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Publiczny transport zbiorowy, dzięki optymalnemu przebiegowi sieci komunikacyjnej i parametrom jej obsługi oraz wysokiej jakości realizacji usług, stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Beneficjentami zwiększenia sprawności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego będą nie tylko jego pasażerowie, lecz wszyscy użytkownicy systemu transportowego, a także środowisko naturalne.

Wyniki badania marketingowego wskazały, że najważniejszymi postulatami transportowym dla pasażerów komunikacji zbiorowej są punktualność, szybkość, częstotliwość kursowania autobusów na sieci komunikacji zbiorowej. W perspektywie ograniczonej rokiem 2025 planuje się dążyć do poprawy wskazanych postulatów przez realizację rozwiązań wskazanych w punkcie 8.1 Realizacja postulatów przewozowych.

Ważnym punktem rozwoju transportu będzie realizacja projektu „Rozwoju Transportu zbiorowego na terenie Powiatu Dzierżoniowskiego poprzez zakup i montaż systemu centralnego sterowania ruchem, dystrybucji biletów, informacji, monitoringu oraz modernizację infrastruktury towarzyszącej”

Projekt zakłada:

- zakup i montaż automatów do sprzedaży biletów autobusowych w tym 46 mobilnych montowanych w autobusach oraz 11 stacjonarnych montowanych na przystankach autobusowych i w centrach dystrybucji biletów,
- zakup i montaż systemu monitoringu autobusów, który składał się będzie m.in. z 46 zestawów wizyjnych monitorujących zarówno wewnątrz autobusów, jak i sytuacje na zewnątrz (warunki pogodowe, natężenie ruchu itp.),
- zakup i montaż systemu monitoringu przystanków autobusowych, który składał się będzie z 11 zestawów wizyjnych monitorujących prace biletomatów stacjonarnych oraz wybrane węzły przesiadkowe,



- zakup i montaż systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, która będzie się składać z zestawu tablic informacyjnych oraz nadajników zamontowanych na wybranych węzłach przesiadkowych,
- zakup i montaż systemu zarządzania komunikacją miejską - w jego skład wchodzić będzie program komputerowy, ułatwiający organizację transportu zbiorowego na terenie powiatu dzierzoniowskiego oraz dynamiczny rozkład jazdy autobusów komunikacji miejskiej,
- modernizacja infrastruktury towarzyszącej, w szczególności 10 wiat przystankowych.

#### **10.1.2. Obszary przewidziane do objęcia usługami komunikacji zbiorowej**

Wraz z zachodzącymi w kształcie sieci osadniczej przemianami zdeterminowanymi rozwojem obszaru objętego niniejszym planem transportowym, konieczne będzie dostosowywanie układu linii komunikacyjnych do zmieniających się potrzeb mieszkańców gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa. Również zmieniające się standardy dostępności do komunikacji zbiorowej (np. postulat zmniejszania odległości potrzebnej do pokonania do najbliższego punktu dostępowego do sieci komunikacyjnej) wpłyną na kształt sieci komunikacyjnej.

Na kształt sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze objętym niniejszym planem transportowym wpływ będzie mieć także oferta przewozowa w powiatowych i ponadpowiatowych przewozach pasażerskich. Jeśli zawieszona zostanie obsługa relacji wykraczających poza obszar gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa, ale zabezpieczających potrzeby związane z przemieszczaniem się wewnątrz obszaru objętego niniejszym planem transportowym, planuje się rozważenie możliwości uruchomienia w miejscu powstałej luki gminnych przewozów pasażerskich.

Szczegółowa analiza dostępności do komunikacji zbiorowej nie wykazała obecnie (do 2015 roku) konieczności objęcia komunikacją zbiorową kolejnych obszarów, jednak w latach następnych sytuacja ta może się zmienić.

#### **Obszary, na których perspektywnie planuje się rozważyć możliwość wprowadzenia obsługi publicznym transportem zbiorowym**

##### **Bielawa – al. Jana Pawła II, WSSE Wałbrzych, podstrefa Dzierżoniów i podstrefa Bielawa**

Po roku 2015, gdy na obszarze ograniczonym ulicami: al. Jana Pawła II, Wincentego Witosa i Kruczą zacznie pojawiać się zabudowa, planuje się rozważenie możliwości rozszerzenia obsługi komunikacyjnej o al. Jana Pawła II, WSSE Wałbrzych, podstrefa Dzierżoniów i Bielawa

### *Uzasadnienie*

Obecnie w warunkach polskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu ok. 500 m. Oznacza to, że czas dojścia do punktu dostępowego do sieci komunikacyjnej wynosi maksymalnie 6 - 12 minut zakładając, iż średnia szybkość pieszego wynosi 5 km/h. Według standardów zachodnioeuropejskich przystanek komunikacyjny oddziałuje w strefie do 300 metrów. Odległości konieczne do pokonania, aby dostać się do generatorów ruchu, które powstaną między ulicami: al. Jana Pawła II, Wincentego Witosa i Kruczą przekraczają wytyczne dla „standardu 300”.

### **Obszary, na których funkcjonowanie gminnych przewozów pasażerskich uzależnione będzie od oferty w powiatowych i ponadpowiatowych przewozach pasażerskich**

W przypadku, gdy usługi transportowe w przewozach pasażerskich na trasach:

- Dzierżoniów – Mościsko
- Dzierżoniów – Książnica
- Dzierżoniów – Owiesno – Przedborowa
- Dzierżoniów – Uciechów

będą zabezpieczane w sposób niewystarczający, np. poprzez zawieszenie kursowania linii komunikacyjnych przez linie ponadpowiatowe:

- Dzierżoniów - Mościsko – Świdnica,
- Dzierżoniów – Książnica – Świdnica,
- Dzierżoniów – Owiesno – Przedborowa – Ząbkowice Śląskie
- Dzierżoniów – Uciechów – Łagiewniki

Gmina Bielawa rozważy konieczność uruchomienia gminnych przewozów pasażerskich zabezpieczających potrzeby przewozowe mieszkańców obszaru, na którym oferta przewozowa nie będzie odpowiadać zapotrzebowaniu. Dotyczy to również miejscowości Jędrzejowice, przez która obecnie nie kursuje środek transportu zbiorowego.

## **10.2. Kierunki rozwoju transportu kolejowego**

Jedyną czynną linią kolejową przebiegającą przez obszar objęty niniejszym planem transportowym jest linia kolejowa nr 137, łącząca Ząbkowice Śląskie, Dzierżoniów, Świdnicę i Legnicę. W planach PKP PLK S.A. nie ma w najbliższym czasie zapisanego remontu tej linii kolejowej, planowane są jedynie prace w ramach poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. W Strategii Rozwoju Dolnego Śląska linia ta została wymieniona w przedsięwzięciu „dostosowanie infrastruktury kolejowej do wymagań oraz wyzwań współczesności i przyszłości na Dolnym Śląsku”.

Rozwój transportu kolejowego na obszarze gmin, dla których Gmina Bielawa jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego, jest ograniczony do tworzenia dogodnych skomunikowań pociągów i autobusów oraz lobbowania na rzecz skomunikowania z innymi pociągami na stacjach Legnica, Jaworzyna Śląska i Ząbkowice Śląskie.

Nieczynna linia kolejowa 341 łącząca Bielawę z Dzierżoniowem może w przyszłości zostać wykorzystana do stworzenia połączenia szynowego między tymi dwoma miejscowościami.

### 10.3. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Na obszarze gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa wyróżnić należy dwa zlokalizowane na obszarze miasta Dzierżoniowa węzły przesiadkowe.

Na pierwszy z węzłów przesiadkowych składa się:

- dworzec kolejowy,
- dworzec autobusowy,
- przystanek komunikacji miejskiej.

W okolicy dworca w Dzierżoniowie zbiega się większość linii autobusowych. Pozwala to nie tylko na realizację przesiadki, ale również na zmianę środka transportu.

Planuje się rozważenie możliwości wieloaspektowego zintegrowania różnych środków transportu na obszarze opisywanego węzła przesiadkowego poprzez likwidację barier na drodze pomiędzy różnymi środkami transportu, ale również dostosowanie rozkładów jazdy autobusów do godzin odjazdów pociągów oraz stworzenie odpowiedniej infrastruktury wokół i na dworcu.

Gmina Miejska Dzierżoniów planuje utworzenie takiego punktu pn. „Centrum przesiadkowe w Dzierżoniowie”. Powstały punkt powinien pełnić rolę węzła o charakterze regionalnym, a nie tylko lokalną.

Drugim z węzłów przesiadkowych jest przystanek autobusowy przy ulicy Józefa Piłsudskiego w Dzierżoniowie. Lokalizacja w centrum i fakt, że na przystanku zatrzymują się autobusy kursujące na większości linii autobusowych obsługujących obszar gmin, dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa sprawia, że jest to miejsce naturalne dla integracji środków transportu.

W przyszłości planuje się możliwość utworzenia węzła na terenie Miasta Bielawa, jednak jego lokalizacja będzie wymagać osobnej analizy.

Z punktu widzenia obszaru gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa, ważnym punktem przesiadkowym jest zlokalizowana na szlaku Białystok – Warszawa – Wrocław – Republika Czeska miejscowość Łagiewniki. Szansą dla terenów objętych niniejszym planem transportowym jest zintegrowanie oferty przewozowej w gminnych przewozach pasażerskich z licznymi połączeniami autokarowymi łączącymi Łagiewniki z obszarem całego kraju. W przyszłości Gmina Bielawa powinna

podjąć rozmowy z Gminą Łagiewniki w celu podpisania porozumienia międzygminnego na świadczenie usług komunikacji gminnej na terenie Gminy Łagiewniki. Podpisanie takiego dokumentu będzie korzystne dla obu stron. Gmina Łagiewniki zapewni swoim mieszkańcom lepsze połączenie z miastem Powiatowym Dzierżoniów, w którym to znajdują się ważniejsze instytucje publiczne oraz szkoły gimnazjalne i ponadgimnazjalne. Natomiast Gmina Bielawa będzie mogła zaoferować pasażerom korzystającym z komunikacji połączenie z miejscowością Łagiewniki przez którą przechodzi droga krajowa nr 8, na której kursują linie z Kudowy Zdrój, Kłodzka, Ząbkowic Śląskich w kierunku Wrocławia – miasta wojewódzkiego. W Łagiewnikach mógłby również powstać „naturalny” węzeł przesiadkowy.

Zalecana jest również współpraca Gminy Bielawa z Powiatem Dzierżoniowskim – jako organizatorem powiatowych przewozów pasażerskich. W przyszłości w przypadku rozpoczęcia organizowania i finansowania przewozów powiatowych Powiat Dzierżoniowski, Starosta Powiatu mógłby zlecić organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej Gminie Bielawa. Obecnie Gmina Bielawa realizuje przewozy w 6 z pośród 7 gmin Powiatu Dzierżoniowskiego. Zasadnym jest włącznie Powiatu Dzierżoniowskiego do współpracy z Gminą Bielawa organizującą publiczny transport zbiorowy w imieniu pozostałych gmin powiatu.

#### **10.4. Promocja usług transportu miejskiego**

Promocja, obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z głównych elementów kształtujących popyt. Podstawowym celem promocji jest pozyskanie konsumentów. Promocja jest pozacenową formą konkurencyjności, powinna zwiększać wiedzę o ofercie, którą oferuje Gmina Bielawa. Gmina Bielawa i gminy dla których organizatorem transportu jest Gmina Bielawa planują promować transport zbiorowy po przez informowanie, przekonywanie i wpływanie na decyzje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu za pomocą następujących narzędzi:

- reklamy w lokalnych środkach masowego przekazu,
- organizacji spotkań z mieszkańcami,
- wspieraniu akcji społecznych promujących transport zbiorowy,

#### **10.5. Programy edukacyjne dla dzieci i młodzieży jako forma promocji usług transportu miejskiego**

Oprócz działań promujących komunikację zbiorową wśród dorosłych mieszkańców, gminy dla których organizatorem transportu jest Gmina Bielawa rozważą możliwość realizacji programów edukacyjnych wśród dzieci i młodzieży. Grupą docelową objętą programem edukacyjnym powinny zostać dzieci i młodzież w wieku 7- 18 lat, do których kierowane będą bezpośrednie działania edukacyjne. Programy powinny mieć charakter cykliczny, z czynnym udziałem ekspertów, polityków, urzędników oraz młodzieży. Programy mogą być realizowane w formie:

- spotkań,
- seminariów,
- wykładów,
- dyskusji,
- zadań do wykonania,
- wycieczek edukacyjnych,
- konkursów z nagrodami.

Programy edukacyjne kieruje się bezpośrednio do dzieci i młodzieży, ale pośrednio także do ich rodzin, przyjaciół i znajomych.

## 10.6. Rozwiązania z zakresu integracji różnych środków transportu

W przyszłości na obszarze objętym planowaniem Gmina Bielawa rozważy wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań typu:

### **Systemy B+R, K+R, P+R**

Systemy Bike&Ride, Kiss&Ride oraz Park&Ride integrują między sobą różne środki transportu: transport rowerowy, samochodowy i zbiorowy.

W systemie B+R (Bike&Ride – zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym. Rozwiązanie nie generuje dużych kosztów instalacji. Sprawdza się na terenach wiejskich gdzie gęstość przystanków jest dość mała i często odległości do najbliższego przystanku przekraczają kilkaset metrów, pokonanie takiego dystansu rowerem zajmuje mniej czasu niż przejście tego samego odcinka na piechotę. Podnosi atrakcyjność przystanku i poprawia jakość komunikacji.

System K+R (Kiss&Ride – pocałuj i jedź) polega na wysadzeniu na/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu.

W systemie P+R (Park&Ride – parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżu miasta lub strefy centralnej miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego.

## 10.7. Rozwiązania z zakresu informacji pasażerskiej i reklamy

### **Mobilny, wieloobszarowy system informacji pasażerskiej**

Internet stał się jednym z głównych źródeł informacji, a nowoczesne komputery (w tym urządzenia mobilne) stały się nieodzownym elementem życia większości społeczeństwa. Publiczny transport zbiorowy może wykorzystywać zalety wyżej wymienionych poprzez udostępnianie w Internecie informacji ułatwiających planowanie podróży.

Istnieje wiele serwisów internetowych oraz aplikacji dedykowanych urządzeniom mobilnym pozwalających na szczegółowe zaplanowanie podróży np. platforma jakdojade.pl czy możliwość prezentowania rozkładów jazdy w najpopularniejszym serwisie mapowym – Google Maps. Część z dostępnych narzędzi oferuje dane aktualizowane w czasie rzeczywistym.

**Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego  
dla gmin dla których organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa**

Gmina Bielawa wraz z gminami z którymi zawarła porozumienie rozważy możliwość udostępnienia danych rozkładowych najpopularniejszym wśród internautów i użytkowników urządzeń mobilnych serwisów zbierających i prezentujących je.

# **11. WERYFIKACJA I AKTUALIZACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

Artykuł 11 ust. 2 *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu transportowego dla Gminy Bielawa.

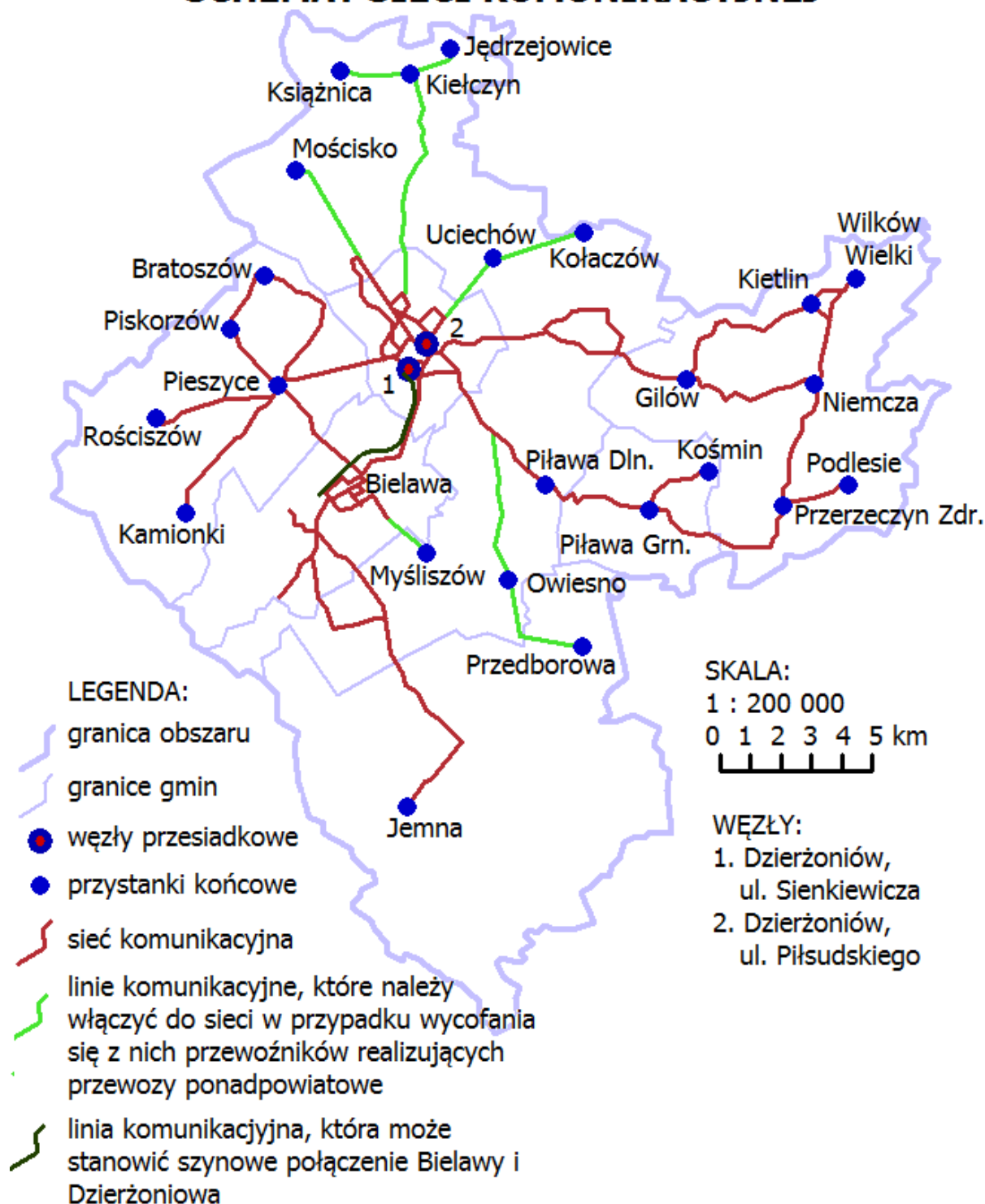
Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, iż rokrocznie dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć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



## **12. CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

# OBSZAR, DLA KTÓREGO ORGANIZATOREM PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO JEST GMINA BIELAWA

## SCHEMAT SIECI KOMUNIKACYJNEJ



Źródło: Opracowanie własne

## **13. SPISY**

## 13.1. Spis rysunków

Rysunek 1. Potoki pasażerskie występujące w dniu nauki szkolnej między poszczególnymi miejscowościami .....	36
Rysunek 2. Potoki pasażerskie występujące w sobotę między poszczególnymi miejscowościami .....	36
Rysunek 3. Potoki pasażerskie występujące w niedzielę między poszczególnymi miejscowościami .....	37
Rysunek 4. Obszary Natura 2000.....	103

## 13.2. Spis tabel

Tabela 1. Wykaz połączeń kolejowych .....	13
Tabela 2. Wykaz tras linii komunikacyjnych.....	17
Tabela 3. Dni kursowania autobusów na poszczególnych liniach komunikacyjnych .....	23
Tabela 4. Wykaz taboru należącego do A.U.P. ....	24
Tabela 5. Wykaz taboru należącego do S.K.A.....	24
Tabela 6. Wykaz taboru należącego do PKS Dzierżoniów .....	26
Tabela 7. Linie komunikacyjne obsługiwane przez przewoźników w ponadpowiatowych przewozach pasażerskich .....	39
Tabela 8. Struktura wiekowa mieszkańców Powiatu Dzierżoniowskiego w roku 2011 .....	44
Tabela 9. Liczba bezrobotnych w poszczególnych gminach .....	44
Tabela 10. Ludność, powierzchnia i gęstość zaludnienia poszczególnych gmin w 2013 roku .....	45
Tabela 11 Instytucje publiczne znajdujące się na obszarze objętym niniejszym planem transportowym.....	49
Tabela 12 Placówki oświatowe znajdujące się na terenie objętym niniejszym planem transportowym.....	50
Tabela 13 Największe obiekty kulturalne i sportowe znajdujące się na obszarze objętym niniejszym planem transportowym.....	52
Tabela 14 Największe przedsiębiorstwa znajdujące się na obszarze Podstrefy Dzierżoniów WSSE .....	53
Tabela 15 Placówki służby zdrowia znajdujące się na terenie objętym niniejszym planem transportowym.....	55
Tabela 16 Planowane i wykonane wozokilometry w roku 2012.....	68
Tabela 17 Dane dotyczące finansowania zbiorowej komunikacji gminnej w roku 2012 (kwoty przedstawione w PLN).....	70
Tabela 18 Realizacja postulatów przewozowych .....	98
Tabela 19. Normy zanieczyszczeń .....	101
Tabela 20. Docelowy system informacji dla pasażerów komunikacji dla gmin dla których organizatorem transportu zbiorowego jest Gmina Bielawa .....	108

### 13.3. Spis wykresów

Wykres 1. Zmiana stopy bezrobocia w Powiecie Dzierżoniowskim w latach 2008 – 2012 ....	11
Wykres 2. Średni wiek pojazdów .....	27
Wykres 3. Wielkościowa struktura taboru .....	28
Wykres 4. Procentowy udział autobusów przystosowanych do przewozów osób niepełnosprawnych w ogólnej liczbie autobusów posiadanych przez poszczególne przedsiębiorstwa .....	29
Wykres 5. Podaż (liczba zaplanowanych wozokilometrów) poszczególnych linii komunikacyjnych .....	30
Wykres 6. Ilość kilometrów przewidzianych do realizacji przez autobusy kursujące w różnych rodzajach dni tygodnia.....	31
Wykres 7. Liczba przewiezionych pasażerów przez autobusy kursujące na poszczególnych liniach komunikacyjnych .....	32
Wykres 8. Liczba pasażerów w poszczególnych typach dni .....	33
Wykres 9. Najmniejsza i największa liczba pasażerów poszczególnych kursów linii komunikacyjnych w dniu nauki szkolnej.....	34
Wykres 10. Najmniejsza i największa liczba pasażerów poszczególnych kursów linii komunikacyjnych w sobotę.....	34
Wykres 11. Najmniejsza i największa liczba pasażerów poszczególnych kursów linii komunikacyjnych w niedzielę.....	35
Wykres 12. Procentowy udział powierzchni poszczególnych gmin w całkowitym obszarze objętym planem transportowym.....	46
Wykres 13. Procentowy udział ludności zamieszkującej obszar poszczególnych gmin w całkowitej liczbie ludności obszaru objętego planem transportowym .....	47
Wykres 14. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin.....	48
Wykres 15. Prognoza liczby ludności Powiatu Dzierżoniowskiego na lata 2015 – 2025 .....	57
Wykres 16. Struktura wiekowa mieszkańców Powiatu Dzierżoniowskiego w latach 2015 - 2025 .....	58
Wykres 17. Prognozowany udział ludności miejskiej i wiejskiej w ogólnej liczbie ludności Powiatu Dzierżoniowskiego w latach 2014 -2025 .....	59
Wykres 18. Prognozowany przyrost naturalny w latach 2014 -2025 .....	60
Wykres 19. Prognozowany ruch migracyjny w latach 2014 -2025 .....	60
Wykres 20. Prognoza wskaźnika motoryzacji .....	61
Wykres 21. Prognoza wskaźnika motoryzacji w Powiecie Dzierżoniowskim .....	62
Wykres 22. Udział pojazdów przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych w ogólnej liczbie taboru .....	64
Wykres 23 Procentowy udział gmin w wykonanych wozokilometrach w 2012 roku.....	69
Wykres 24 Zmiany w wysokości stawki za 1 wozokilometr w latach 2011-2014 .....	70
Wykres 25 Grupa 1: Podział respondentów ze względu na płeć.....	74
Wykres 26 Grupa 2: Podział respondentów ze względu na płeć.....	74
Wykres 27 Grupa 1: Podział respondentów ze względu na wiek .....	74
Wykres 28 Grupa 2: Podział respondentów ze względu na wiek .....	74
Wykres 29 Grupa 1: Podział respondentów ze względu na wykształcenie.....	75
Wykres 30 Grupa 2: Podział respondentów ze względu na wykształcenie.....	75
Wykres 31 Grupa 1: Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową .....	76
Wykres 32 Grupa 2: Podział respondentów ze względu na aktywność zawodową .....	76

Wykres 33 Pytanie 1: Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?.....	77
Wykres 34 Grupa 1: Pytanie 1: Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?.....	77
Wykres 35 Grupa 2: Pytanie 1: Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy?.....	77
Wykres 36 Pytanie 2: Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu? Bez podziału na grupy.....	78
Wykres 37 Grupa 1: Pytanie 2: Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?.....	78
Wykres 38 Grupa 2: Pytanie 2: Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?.....	78
Wykres 39 Pytanie 3: Czym przede wszystkim kieruje się Pan/Pani wybierając środek transportu?.....	79
Wykres 40 Grupa 1: Pytanie 3: Czym przede wszystkim kieruje się Pan/Pani wybierając środek transportu?.....	79
Wykres 41 Grupa 2: Pytanie 3: Czym przede wszystkim kieruje się Pan/Pani wybierając środek transportu?.....	79
Wykres 42 Pytanie 4: Jakim środkiem transportu dokonuje Pan/ Pani podróży?.....	80
Wykres 43 Grupa 1; Pytanie 4: Jakim środkiem transportu dokonuje Pan/ Pani podróży? ...	80
Wykres 44 Grupa 2; Pytanie 4: Jakim środkiem transportu dokonuje Pan/ Pani podróży? ...	80
Wykres 45 Pytanie 6: Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy?.....	82
Wykres 46 Grupa 1; Pytanie 6: Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy?.....	82
Wykres 47 Grupa 2; Pytanie 6: Który z postulatów transportowych uważa Pan/Pani za najważniejszy?.....	82
Wykres 48 Ocena zaspokojenia postulatu bezpieczeństwa.....	83
Wykres 49 Grupa 1: Ocena zaspokojenia postulatu bezpieczeństwa.....	83
Wykres 50 Grupa 2: Ocena zaspokojenia postulatu bezpieczeństwa.....	83
Wykres 51 Ocena zaspokojenia postulatu częstotliwości.....	84
Wykres 52 Grupa 1: Ocena zaspokojenia postulatu częstotliwości.....	84
Wykres 53 Grupa 2: Ocena zaspokojenia postulatu częstotliwości.....	84
Wykres 54 Ocena zaspokojenia postulatu dostępności.....	85
Wykres 55 Grupa 1: Ocena zaspokojenia postulatu dostępności.....	85
Wykres 56 Grupa 2: Ocena zaspokojenia postulatu dostępności.....	85
Wykres 57 Ocena zaspokojenia postulatu kosztu.....	86
Wykres 58 Grupa 1: Ocena zaspokojenia postulatu kosztu.....	86
Wykres 59 Grupa 2: Ocena zaspokojenia postulatu kosztu.....	86
Wykres 60 Ocena zaspokojenia postulatu niezawodności.....	87
Wykres 61 Grupa 1: Ocena zaspokojenia postulatu niezawodności.....	87
Wykres 62 Grupa 2: Ocena zaspokojenia postulatu niezawodności.....	87
Wykres 63 Średnia ocena stopnia zaspokojenia potrzeb przewozowych.....	88
Wykres 64 Rodzaje biletów, na podstawie których mieszkańcy odbywają podróże.....	89
Wykres 65 Grupa 1: Rodzaje biletów, na podstawie których mieszkańcy odbywają podróże.....	89
Wykres 66 Grupa 2: Rodzaje biletów, na podstawie których mieszkańcy odbywają podróże.....	89
Wykres 67 Typy biletów na podstawie których mieszkańcy odbywają podróże.....	90
Wykres 68 Grupa 1: Typy biletów na podstawie których mieszkańcy odbywają podróże.....	90
Wykres 69 Grupa 2: Typy biletów na podstawie których mieszkańcy odbywają podróże.....	90

Wykres 70 Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową.....	91
Wykres 71 Grupa 1: Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową .....	92
Wykres 72 Grupa 2: Wskazanie przez respondentów badania postulatu przewozowego, którego realizacja musiałaby być poprawiona, aby rozpoczęli odbywanie podróży komunikacją zbiorową .....	92