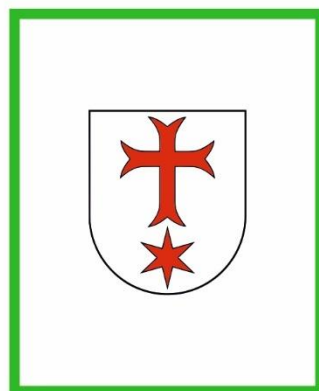
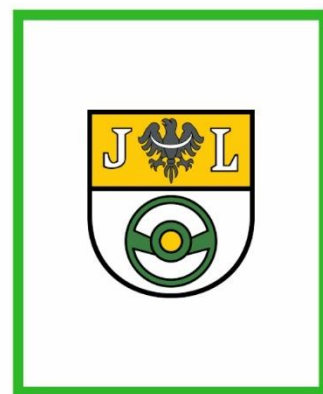
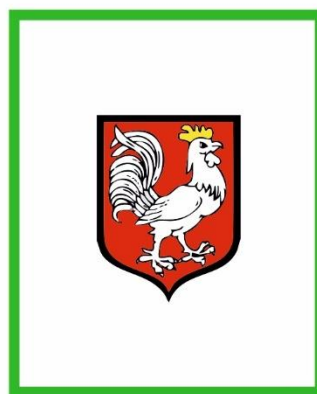


PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO ZWIĄZKU POWIATOWO-GMINNEGO „OŁAWSKIE PRZEWOZY GMINNO-POWIATOWE”



TRAKO
PROJEKTY TRANSPORTOWE

AKTUALIZACJA 2023

Dokument przygotowany przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Spis treści

1.	Przedmiot opracowania.....	6
1.1.	Cel opracowania.....	6
1.2.	Zakres planu	6
1.3.	Definicje i określenia	7
2.	Metodologia tworzenia planu	10
3.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza Związku Powiatowo-Gminnego „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe”	12
3.1.	Informacje o Związku Powiatowo-Gminnym „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe... ..	12
3.2.	Informacje ogólne o członkach Związku Powiatowo-Gminnego „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe”	12
3.3.	Demografia	14
3.4.	Gospodarka	17
3.5.	Sfera społeczna	20
4.	Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Związku Powiatowo - Gminnego „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe”	21
4.1.	Regionalny osobowy transport kolejowy.....	21
4.2.	Transport drogowy	22
4.2.1.	Charakterystyka powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez Związek Powiatowo-Gminny OPGP.....	27
5.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem... ..	30
5.1.	Zagospodarowanie przestrzenne	30
5.2.	Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi	30
5.2.1.	Ustalenia krajowego planu transportowego.....	30
5.2.2.	Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego.....	31
5.2.3.	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.....	33
5.2.4.	Ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego	33
5.2.5.	Związek z dokumentami regionalnymi z zakresu planowania przestrzennego	36
5.3.	Układ drogowy	37
5.4.	Transport indywidualny	40
5.5.	Natężenie ruchu na sieci dróg wojewódzkich, krajowych i powiatowych	41
5.6.	Wpływ transportu na środowisko.....	45
5.6.1.	Korzystanie ze środowiska naturalnego.....	45

5.6.2.	Emisja spalin	46
5.6.3.	Emisja hałasu	47
5.6.4.	Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego	49
6.	Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie	51
6.1.	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	51
6.2.	Najważniejsze generatory ruchu na terenie Związku Powiatowo – Gminnego „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe”	53
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	56
7.1.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych...	56
7.2.	Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z oferty obecnie funkcjonującej komunikacji, w tym z jej zdolności przewozowej.....	58
7.3.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.	58
7.4.	Preferencje wyboru środka lokomocji pod kątem ich negatywnego oddziaływania na środowisko.....	60
7.5.	Gwarantowana dostępność przestrzenna – sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	60
7.6.	Gwarantowana punktualność kursowania.	71
7.7.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu.	71
7.8.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów. ...	71
7.9.	Przystosowanie taboru dla osób o ograniczonej mobilności, w tym osób niepełnosprawnych.	73
7.10.	Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej mobilności.....	74
7.11.	Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska.	76
8.	Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym	78
8.1.	Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym.....	78
8.2.	Wybór operatora publicznego transportu zbiorowego.	83
8.3.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów.....	86
8.4.	Zasady projektowania rozkładów jazdy.	88
9.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	89
9.1.	Formy i źródła finansowania usług przewozowych.	89
9.1.1.	Rentowność linii komunikacyjnych.....	91
10.	Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera	92
10.1.	Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych oraz na dworcach i przystankach.	93

10.2.	Informacja pasażerska w pojazdach.	96
10.3.	Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	96
10.4.	Jednolita identyfikacja wizualna.....	97
11.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	99
11.1.	Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	99
11.2.	Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu dla transportu publicznego.....	100
11.3.	Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej / autobus miejski / autobus regionalny. ..	101
11.4.	Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego.	103
11.5.	Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych.....	104
12.	Akty prawne przytoczone w opracowaniu	105
13.	Dokumenty źródłowe	107
14.	Spis tabel.....	108
15.	Spis rysunków	109

1. Przedmiot opracowania

1.1. Cel opracowania

Głównym celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu Związku Powiatowo-Gminnego „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe” (zwanego dalej Związkiem „OPGP”) jest zapewnienie możliwości organizacji efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej planowanych na obszarze Związku „OPGP”, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju. Zaplanowane w dokumencie rozwiązania opierają się na podniesieniu znaczenia mobilności komunikacyjnej dla rozwoju społeczno-gospodarczego, przy uniknięciu negatywnych skutków niekontrolowanego rozwoju transportu indywidualnego. Kolejnymi celami planu, które powinny zostać zrealizowane, aby zapewnić odpowiedni standard usług transportowych, są m.in.

- dostosowanie usług przewozowych do rzeczywistych potrzeb pasażerów,
- zapewnienie odpowiedniej dostępności dla osób niepełnosprawnych,
- integracja systemów taryfowo-biletowych,
- jednolity system informacji pasażerskiej,
- redukcja negatywnego oddziaływania na środowisko,
- redukcja zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców,
- zwiększenie efektywności ekonomicznej transportu osób.

Wychodząc z analiz zapotrzebowania na usługi transportu publicznego, jak również uwzględniając możliwości finansowe samorządów lokalnych, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przedstawia gwarantowane standardy usług transportu publicznego, sposoby zarządzania nim oraz możliwości rozwoju.

Aktualizacja dokumentu zostanie poddana pod konsultacje społeczne, które będą przeprowadzane przez okres 21 dni. Wyłożenie planu do publicznego wglądu służyć będzie przekazaniu informacji o planowanych działaniach w sferze publicznego transportu zbiorowego, ale przede wszystkim – wpływu mieszkańców na kształt dokumentu poprzez umożliwienie zgłaszania uwag i propozycji oraz kreowania własnego, oczekiwanego wizerunku tego transportu. Aktualizacja Planu, po uchwaleniu przez Zgromadzenie Związku OPGP, będzie stanowić akt prawa miejscowego.

1.2. Zakres planu

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego obligatoryjnie opracowuje związek powiatowo-gminny liczący co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny¹. Zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* Związek „OPGP” nie ma obowiązku opracowania planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, przy czym jego sporządzenie może odbyć się fakultatywnie².

Zakres rzeczowy planu obszarowo obejmuje obszar Związku „OPGP” a przedmiotowo:

¹ Art. 9, ust. 1, pkt 4a Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym*

² Ibidem, art. 9 ust. 2.i

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- organizację systemu informacji dla pasażera,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego.

Przy opracowywaniu planu uwzględniono:

- stan zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego planem,
- jego sytuację społeczno-gospodarczą,
- stan systemu transportowego i jego wpływ na środowisko,
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- rentowność linii komunikacyjnych.

W planie transportowym zostały przedstawione zagadnienia, które obrazują obecną sytuację w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze Związku „OPGP”, jak i charakterystykę funkcjonującego systemu transportowego, jego infrastrukturę oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe. W oparciu o nią określono standard komunikacyjnej obsługi pasażerów, który powinien być gwarantowany przez organizatora, zasady organizacji rynku przewozów i systemu informacji pasażerskiej oraz finansowania publicznego transportu zbiorowego. Celem propozycji kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Związku „OPGP” jest uatrakcyjnienie tego typu transportu.

1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo – gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie³,
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
 - miasta i gminy,
 - miast,
 - miast i gmin sąsiadujących,

³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 3

- jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie⁴,
- **odpłatność** – stopień pokrycia kosztów przewozów przychodami ze sprzedaży biletów i z tytułu opłat dodatkowych,
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie⁵,
- **„OPGP”** – „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe”,
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organizatorem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007⁶,
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem”, dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9 – 14) Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami⁷,
- **pomoc publiczna** – wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów⁸, jest ona uznana za niezgodną z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi (wyjątki zostały opisane w art. 107 ust. 2 i 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej),
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo – gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie⁹,
- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które

⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 4

⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 8

⁶ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 9

⁷ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. L-55/1 z 28.02.2011), art. 2 lit. j)

⁸ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE 2012 C 326), art. 107 ust. 1.

⁹ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2022, poz. 1343 ze zm.), art. 4 ust. 1 pkt 10

utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie¹⁰,

- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu¹¹,
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze¹²,
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej¹³,
- **standard transportowy** – minimalny, ustalony przez samorząd terytorialny, poziom zorganizowania publicznego transportu zbiorowego, zapewniający funkcjonowanie jednostki terytorialnej obsługiwanej przez ten transport na określonym (oczekiwanym społecznie i gospodarczo) poziomie; standard transportowy, pozostając w ścisłej zależności od możliwości finansowych jednostki terytorialnej, jak również możliwości taborowych operatorów i przewoźników, obowiązuje w określonym horyzoncie czasowym,
- **umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej¹⁴,
- **ustawa PTZ** – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo – gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie¹⁵,
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego¹⁶.

¹⁰ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 10a

¹¹ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 11

¹² *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 12

¹³ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 14

¹⁴ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 24

¹⁵ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 25

¹⁶ *Ibidem*, art. 4 ust. 1 pkt 26

2. Metodologia tworzenia planu

Plan jest dokumentem, który składa się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 2.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
1.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ■ informacje ogólne o jednostkach samorządu terytorialnego tworzących Związek „OPGP”, ich demografia, gospodarką i sferą społeczną, 	3
2.	Opis istniejącej sieci komunikacyjnej na obszarze Związku „OPGP”, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ■ regionalny osobowy transport kolejowy, ■ regionalny osobowy transport drogowy, ■ linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydało Starostwo Powiatowe w Oławie, ■ linie komunikacyjne, na które zezwolenia wydały inne jednostki samorządu terytorialnego. 	4
3.	Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ■ zagospodarowanie przestrzenne na terenie Związku „OPGP”, ■ jego układ drogowy, ■ transport indywidualny, ■ ruch na drogach wojewódzkich i krajowych, ■ wpływ transportu na środowisko. 	5
4.	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ■ lokalizacja obiektów o charakterze użyteczności publicznej. 	6
5.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, w tym preferencje wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju transportu publicznego uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych.	7
6.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz pożądany standard usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ■ uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych, 	8

L.p.	Element planu	Nr rozdziału
	<ul style="list-style-type: none"> ■ ustalenie standardu jakościowego uwzględniającego potrzeby środowiskowe. 	
7.	Zasady organizacji rynku przewozów i planowania oferty przewozowej, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ■ aspekty prawne, ■ przewidywany tryb wyboru operatora, ■ zasady przygotowywania oferty przewozowej, ■ projektowanie systemu taryfowo-biletowego. 	9
8.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> ■ formy i źródła finansowania usług przewozowych, ■ rentowność linii komunikacyjnych. 	10
9.	Organizacja systemu informacji pasażerskiej – w węzłach przesiadkowych, na dworcach i przystankach, w pojazdach oraz w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.	11
10.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym: linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.	12

Źródło: Opracowanie własne.

3. Charakterystyka społeczno-gospodarcza Związku Powiatowo-Gminnego „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe”

3.1. Informacje o Związku Powiatowo-Gminnym „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe

Związek „OPGP” został zarejestrowany 20 grudnia 2019 r. w rejestrze związków powiatowo-gminnych działających w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin i powiatu tworzących związek powiatowo - gminny. Statut Związku „OPGP” określa obwieszczenie Wojewody Dolnośląskiego z dnia 20 stycznia 2020 r. w sprawie ogłoszenia statutu Związku Powiatowo-Gminnego „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe” z późniejszymi zmianami. Siedzibą związku jest miasto Oława, położone w południowo-zachodniej Polsce, południowo-wschodniej części województwa dolnośląskiego. Członkami Związku „OPGP są:

- Powiat Oławski,
- Gmina Miasto Oława,
- Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice,
- Gmina Oława,
- Gmina Domaniów.

Od 20.11.2020 r. członkami Związku „OPGP” są także:

- Gmina Siechnice,
- Gmina Żórawina.

3.2. Informacje ogólne o członkach Związku Powiatowo-Gminnego „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe”

Tab. 3.1. Liczba ludności członków Związku „OPGP” – stan na 30.06.2022 r.

Jednostka terytorialna	Liczba mieszkańców
Powiat Oławski	77 365
Gmina Miasto Oława	33 158
Gmina Oława	15 591
Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice	23 682
Gmina Domaniów	4 934
Gmina Siechnice	29 038
Gmina Żórawina	13 232
Razem w obszarze Związku „OPGP”	119 635¹⁷

Źródło danych: Bank Danych Lokalnych, GUS

¹⁷ Suma mieszkańców wszystkich gmin Związku „OPGP”.



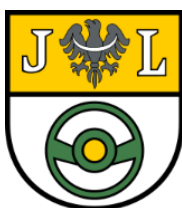
Gmina Miasto Oława

Miasto, będące siedzibą Powiatu Oławskiego, położone w centralnym punkcie Powiatu Oławskiego. Miasto zamieszkuje 33 158 mieszkańców (1 213 osób/km²). Jego powierzchnia jest równa 27,4 km². Przez obszar miasta przebiegają drogi: DK94 (droga alternatywna dla autostrady A4), DW396, a także linia kolejowa nr 132 (E-30) łącząca Wrocław Główny ze stacją Bytom.



Gmina Oława

Gmina wiejska, obejmująca swoim obszarem 34 miejscowości. Znajduje się w środkowej części Powiatu Oławskiego. Gminę zamieszkuje 15 591 mieszkańców (66 osób/km²). Powierzchnia gminy wynosi 235 km². Przez obszar gminy przebiega autostrada A4, DK94 (droga alternatywna autostrady A4), DK39, DW346, DW396, DW403 i DW455, a także linia kolejowa nr 132 (E-30).



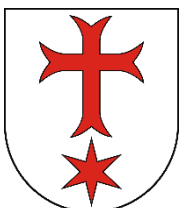
Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice

Gmina miejsko – wiejska położona w północnej części Powiatu Oławskiego, na terenie której znajduje się 18 miejscowości. Gminę zamieszkuje 23 682 mieszkańców (141 osób/km²), a jej powierzchnia wynosi 168,1 km². Przez obszar gminy przebiegają: DW396 i DW455, a także linia kolejowa nr 277 (C-E 30) Wrocław Brochów – Opole Groszowice oraz linia kolejowa nr 292 łącząca Wrocław Osobowice z Jelczem Miłoszycami i linią nr 277.



Gmina Domaniów

Gmina wiejska, obejmująca swoim obszarem 24 miejscowości. Znajduje się w południowo – wschodniej części Powiatu Oławskiego. Gminę zamieszkuje 4 934 mieszkańców (56 osób /km²). Powierzchnia gminy – 94,31 km². Przez obszar gminy przebiega autostrada A4 oraz DW346 i DW396.



Gmina Siechnice

Gmina miejsko-wiejska, obejmująca swoim obszarem 22 miejscowości. Znajduje się w Powiecie Wrocławskim, graniczy ona bezpośrednio z południowo-wschodnią częścią miasta Wrocław. Powierzchnia gminy obejmuje 98,7 km² oraz zamieszkuje ją 29 068 mieszkańców (207 osób/km²). Przez gminę przebiegają: DK94, DW372 i DW395 oraz linie kolejowe nr 132 (E-30), 277 (C-E 30), 276 (C-E 59) łącząca Wrocław Główny z Międzylesiem.



Gmina Żórawina

Gmina wiejska, obejmująca swoim obszarem 32 miejscowości. Znajduje się w Powiecie Wrocławskim. Gminę zamieszkuje 13 232 mieszkańców (86 osób/km²), a jej powierzchnia wynosi 120,3 km². Przez gminę przebiega autostrada A4, DW346 i DW395 oraz linia kolejowa nr 276 (C-E 59).

3.3. Demografia

Obszar Związku „OPGP” według danych za rok 2021 zamieszkiwało 118 590 mieszkańców, w tym 57 795 mężczyzn i 61 370 kobiet. Gęstość zaludnienia wynosi 150 osób na 1 km².

Tab. 3.2. Wskaźniki demograficzne obszaru Związku „OPGP” na tle województwa dolnośląskiego

Lp.	Wskaźnik	2014	2015	2016	2017	2018	2021
1.	Ludność [os.]	104 556	106 018	107 059	108 125	109 420	118 590
	- w mieście Oława	32 356	32 572	32 773	32 883	32 927	33 255
	- w Gminie Oława	15 139	15 088	15 131	15 138	15 200	15 474
	- w Gminie Jelcz-Laskowice	23 152	23 123	23 180	23 269	23 286	23 636
	- w Gminie Domaniów	5 306	5 281	5 245	5 215	5 182	4 988
	- w Gminie Siechnice	19 045	19 819	20 429	21 037	21 960	28 181
	- w Gminie Żórawina	9 558	10 135	10 301	10 583	10 865	13 056
	- w województwie dolnośląskim	2 908 457	2 904 207	2 903 710	2 902 547	2 901 225	2 897 740
2.	Osoby pracujące [os.]	26 560	27 125	27 774	28 776	28 796	26 746
	- w województwie dolnośląskim	813 955	825 572	845 798	862 746	870 838	884 932
3.	Osoby w wieku przedprodukcyjnym [os.]	19 948	20 183	20 591	21 004	21 400	22 422
	- w mieście Oława	5 615	5 679	5 790	5 830	5 847	6 034
	- w Gminie Oława	3 092	3 012	3 023	2 999	2 971	2 661
	- w Gminie Jelcz-Laskowice	4 246	4 238	4 269	4 335	4 308	3 831
	- w Gminie Domaniów	1 055	1 041	1 009	979	967	774
	- w Gminie Siechnice	3 983	4 213	4 444	4 702	5 039	6 374
	- w Gminie Żórawina	1 957	2 000	2 056	2 159	2 268	2 748
	- w województwie dolnośląskim	488 422	486 540	487 606	490 609	493 594	425 800
4.	Osoby w wieku produkcyjnym [os.]	67 160	67 119	66 898	66 780	66 871	73 857
	- w mieście Oława	19 544	19 455	19 389	19 291	19 165	19 928
	- w Gminie Oława	9 751	9 716	9 656	9 611	9 611	10 029
	- w Gminie Jelcz-Laskowice	15 379	15 077	14 787	14 547	14 321	13 954
	- w Gminie Domaniów	3 439	3 398	3 358	3 332	3 291	3 201

Lp.	Wskaźnik	2014	2015	2016	2017	2018	2021
	- w Gminie Siechnice	12 424	12 800	13 007	13 189	13 570	18 123
	- w Gminie Żórawina	6 623	6 673	6 701	6 810	6 913	8 352
	- w województwie dolnośląskim	1 846 755	1 823 505	1 800 317	1 776 051	1 753 236	1 790 511
5.	Osoby w wieku poprodukcyjnym [os.]	17 848	18 716	19 570	20 341	21 149	23 176
	- w mieście Oława	7 197	7 438	7 594	7 762	7 915	8 111
	- w Gminie Oława	2 296	2 360	2 452	2 528	2 618	2 852
	- w Gminie Jelcz-Laskowice	3 527	3 808	4 124	4 387	4 657	5 214
	- w Gminie Domaniów	812	842	878	904	924	987
	- w Gminie Siechnice	2 638	2 806	2 978	3 146	3 351	4 056
	- w Gminie Żórawina	1 378	1 462	1 544	1 614	1 684	1 956
	- w województwie dolnośląskim	573 280	594 162	615 787	635 887	654 395	681 426
6.	Stopa bezrobocia [%]	8,7	7,8	7,0	5,6	5,4	4,0
	- w województwie dolnośląskim	10,4	8,5	7,2	5,7	5,2	3,5
7.	Przyrost naturalny [na 1 000 ludności]	0,5	1,2	2,0	1,0	0,3	-0,9
	- w mieście Oława	-0,7	0,3	2,3	0,2	-0,2	-3,4
	- w Gminie Oława	2,1	-0,3	0,8	1,2	0,8	-3,0
	- w Gminie Jelcz-Laskowice	1,3	2,6	3,5	2,2	0,8	-0,7
	- w Gminie Domaniów	0,4	4,9	-2,3	-0,2	-0,2	-5,6
	- w Gminie Siechnice	7,0	7,7	7,9	9,2	8,4	6,1
	- w Gminie Żórawina	5,1	5,0	4,6	3,9	4,7	1,3
	- w województwie dolnośląskim	-0,9	-1,8	-1,1	-1,3	-1,8	-5,5
8.	Saldo migracji wewnętrznych [na 1 000 ludności]	1,7	2,1	1,7	1,4	0,2	1,6
	- w mieście Oława	3,3	5,0	3,6	2,7	2,2	0,9
	- w Gminie Oława	4,0	-0,4	2,6	1,5	1,5	7,8
	- w Gminie Jelcz-Laskowice	-0,2	0,9	-0,1	0,6	-1,4	0,1

Lp.	Wskaźnik	2014	2015	2016	2017	2018	2021
	- w Gminie Domaniów	-6,4	-3,8	-4,4	-3,6	-9,1	-6,4
	- w Gminie Siechnice	40,1	34,0	24,3	20,2	35,0	27,6
	- w Gminie Żórawina	13,5	16,8	12,3	19,8	22,7	23,5
	- w województwie dolnośląskim	0,8	0,9	0,9	0,9	1,1	1,2

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS, stan na grudzień 2021

Wskaźnik przyrostu naturalnego systematycznie się zmniejsza na terenie województwa dolnośląskiego. Zauważalny jest systematyczny wzrost liczby mieszkańców Gmin Żórawina oraz Siechnice.

Tab. 3.3. Zmiany demograficzne na obszarze Związku „OPGP”.

Lp.	Wskaźnik	2014	2015	2016	2017	2018	2021
1.	Urodzenia żywe	1 080	1 168	1 254	1 275	1 209	1 218
	w mieście Oława	285	325	389	330	324	331
	w Gminie Oława	160	149	149	171	139	130
	w Gminie Jelcz-Laskowice	216	219	256	262	219	216
	w Gminie Domaniów	45	64	37	46	42	38
	w Gminie Siechnice	252	281	295	330	347	369
	w Gminie Żórawina	122	130	128	136	138	134
2.	Zgony	861	876	892	971	958	1 232
	w mieście Oława	308	315	314	325	332	443
	w Gminie Oława	129	154	137	153	127	176
	w Gminie Jelcz-Laskowice	187	158	175	210	201	232
	w Gminie Domaniów	43	38	49	47	43	66
	w Gminie Siechnice	122	131	136	140	167	198
	w Gminie Żórawina	72	80	81	96	88	117
3.	Napływ ludności	659	561	572	558	536	491
4.	Odływ ludności	530	404	442	450	523	445
5.	Saldo zmian	168	249	286	182	34	46

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Tab. 3.4. Prognoza liczby ludności na obszarze powiatu oławskiego do roku 2035

Grupy wieku/rok	2020	2025	2030	2035
Ogółem	77 165	77 698	77 802	77 538
0-4	3 353	3 233	3 076	3 030
5-9	3 813	3 498	3 376	3 211
10-14	4 538	3 896	3 585	3 461
15-19	3 586	4 556	3 926	3 621
20-24	3 886	3 606	4 555	3 942
25-29	4 653	3 991	3 700	4 633
30-34	5 642	4 874	4 178	3 884
35-39	6 906	5 833	5 052	4 334

Grupy wieku/rok	2020	2025	2030	2035
40-44	6 878	6 930	5 883	5 102
45-49	5 663	6 797	6 877	5 858
50-54	4 313	5 559	6 682	6 782
55-59	4 382	4 208	5 437	6 552
60-64	5 313	4 236	4 102	5 312
65-69	5 333	5 002	4 034	3 941
70-74	4 313	4 878	4 629	3 776
75-79	1 905	3 719	4 262	4 094
80-84	1 435	1 463	2 907	3 392
85 i więcej	1 253	1 419	1 541	2 613

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

W perspektywie do 2030 r. przewiduje się powolny wzrost ogólnej liczby ludności powiatu oławskiego z 77,6 tys. do 77,8 tys. (o 0,2% w 2030 w stosunku do 2021 r.). W 2035 r. przewiduje się niewielki spadek liczby ludności (poniżej 0,5%). Zgodnie z prognozą największy spadek przewiduje się w grupach 35-39 lat (o 37,2%) oraz 30-34 lata (o 31,2%). W grupach wiekowych 50-59 przewiduje się wzrost liczby mieszkańców o ok. 50-60%. Największy wzrost dotyczy grup wiekowych: 80-84 lata- 136,38% oraz 75-79 lat – 115%. Takie zmiany w udziałach w ludności na obszarze Związku „OPGP” świadczą o starzeniu się społeczeństwa, czego efektem będzie zmniejszenie się liczby osób mobilnych oraz spadek zapotrzebowania na przewozy szkolne i pracownicze, przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na podróże transportem publicznym przez osoby starsze.

3.4. Gospodarka

Na obszarze powiatu oławskiego w 2021 r. działało 6,6 tys. podmiotów gospodarczych. Osoby pracujące stanowiły 30% ogółu mieszkańców (48,6% osób w wieku produkcyjnym).

Tab. 3.5. Struktura zatrudnienia na obszarze powiatu oławskiego w 2021 r.

Wyszczególnienie	ogółem	rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	przemysł i budownictwo	handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastronomia; informacja i komunikacja	działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości	pozostałe usługi
osoby pracujące	26 746	878	17 365	2 649	363	5 491
udział [%]	100%	3,3%	64,	9,9%	1,4%	20,5%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Na terenie Związku „OPGP” najczęściej pracowników zatrudniają zakłady przemysłowe. Znajdują się tam duże zakłady produkujące m.in. opakowania, systemy bezpieczeństwa do samochodów, artykuły spożywcze oraz sprzęt AGD. Wśród największych zakładów wyróżnić można: Autoliv Poland, DS Smith, Electrolux Poland, BIMS, The Lorenz. W Jelczu-Laskowicach istnieje Specjalna Strefa Ekonomiczna

zrzeszająca liczne zakłady produkcyjne będące miejscem pracy dla wielu osób z okolic. W skład SSE wchodzi takie zakłady jak: Toyota, Faurecia, Simoldes Plasticos, JELCZ, Autoliv, Elica Group Polska. W Siechnicach funkcjonują duże zakłady pracy, m.in. Przedsiębiorstwo Produkcji Ogrodniczej "Siechnice" sp. z o.o. oraz Kogeneracja SA - Elektrociepłownia „Czechnica”. W południowej części miasta Siechnice wydzielono teren pod Gminną Strefę Aktywności Gospodarczej (GSAG). Na obszarze GSAG działają m.in. producent złączy hydraulicznych Parker Hannifin sp. z o.o., centrum logistyczne „Phoenix” oraz zakład produkcji farmaceutyków Hasco-Lek SA. Na terenie Gminy Żórawina największymi zakładami pracy są: Logwin Air+Ocean Poland Sp. z o.o., Grupo Azpioran Poland, Dirks, Inwestrol IZ Sp. z o.o. - Rolnicze zakłady produkcyjno doświadczalne.

Tab. 3.6. Podstawowe dane budżetowe JST na obszarze Związku „OPGP” dotyczące publicznego transportu zbiorowego w latach 2017-2023.

Lp.	Wyszczególnienie	Powiat Oławski					Gmina Miasto Oława					Gmina Oława					Miasto i Gmina Jelcz-Laskowice					Gmina Domaniów					Gmina Siechnice					Gmina Żórawina				
		'17	'18	'19	'20	'23 plan	'17	'18	'19	'20	'23 plan	'17	'18	'19	'20	'23 plan	'17	'18	'19	'20	'23 plan	'17	'18	'19	'20	'23 plan	'17	'18	'19	'20	'23 plan	'17	'18	'19	'20	'23 plan
1.	Dochody jednostki ogółem	74,5	78,3	76,5	81,7	117	125,4	144,4	152,1	170,7	167,6	71,6	90,4	102,1	98,7	105,8	93,8	109,1	123	131,9	125,2	21,7	24	27,4	28,4	61,8	104,7	121	146,6	179,3	178,4	43,5	48	67,5	79,2	79,8
	[mln zł]																																			
2.	Wydatki jednostki ogółem	73,7	76,7	86	88,1	127	122,8	148,3	161,6	181,8	182,9	75,8	96,1	98,9	98,6	112,8	98	103,8	119,6	149,6	151,5	21,6	26,7	28,1	27,4	69,3	108,6	125,1	145	219,4	246,0	42	48,3	65,6	76,5	87,8
	[mln zł]																																			
	w tym:																																			
3.	w Dziale Transport i łączność wyodrębniono wydatki na:																																			
a)	Lokalny transport zbiorowy	-	-	-	0,2	0,3	1	1,1	1,8	1,4	1,2	0,04	0,02	0,01	0,4	1,2	0,8	0,8	0,9	1,2	3,0	-	-	-	-	0,4	3,3	3,1	3,9	4,2	8,5	0,2	0,8	0,3	0,7	1,0
	[mln zł]																																			
b)	Drogi publiczne powiatowe, gminne, wewnętrzne	11,8	10,3	10,1	7,5	7,1	8,6	14,2	12,1	11	13,5	5,1	6,3	5,8	5,2	12,5	7,3	12,1	10,4	9,1	17,3	0,8	1,8	1,4	0,2	0,2	10	12,1	11,4	19	25	2,4	4,3	5,7	8,1	1,4
	[mln zł]																																			

Źródło: Bank Danych Lokalnych, Sprawozdania roczne z wykonania budżetów za lata 2017-2020 oraz projekty budżetów na 2023 r.

3.5. Sfera społeczna

Na obszarze Związku „OPGP” znajdują się szkoły podstawowe, licea ogólnokształcące, szkoły techniczne oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2021/2022 w szkołach podstawowych uczyło się ponad 5,5 tys. uczniów, w przedszkolach ponad 2,8 tys., natomiast w szkołach ponadgimnazjalnych prawie 2,2 tys. uczniów.

Tab. 3.7. Liczba placówek edukacyjnych na obszarze Związku „OPGP” w roku szkolnym 2021/2022

Placówka	Pow. Oławski	m. Oława	gm. Domaniów	gm. Jelcz-Laskowice	gm. Oława	gm. Siechnice	gm. Żórawina
Przedszkola	19	9	2	5	3	16	4
Szkoły podstawowe	27	8	3	7	7	6	5
Szkoły branżowe I i II stopnia	3	2	-	1	-	-	-
Technika	3	2	-	-	-	-	-
Licea ogólnokształcące	3	2	-	1	-	-	-
Licea dla dorosłych	2	2	-	-	-	-	-

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Tab. 3.8. Liczba uczniów w placówkach oświatowych na obszarze Związku „OPGP” w roku szkolnym 2021/2022

Placówka	Pow. Oławski	m. Oława	gm. Domaniów	gm. Jelcz-Laskowice	gm. Oława	gm. Siechnice	gm. Żórawina
Przedszkola	2 013	1 106	70	134	218	1 731	380
Szkoły podstawowe	6 769	3 100	481	2 182	1 006	2 837	1 095
Szkoły branżowe I i II stopnia	497	282	-	215	-	-	-
Technika	1 050	965	-	-	-	-	-
Licea ogólnokształcące	789	648	-	141	-	-	-
Licea dla dorosłych	280	280	-	-	-	-	-

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Na obszarze całego Związku „OPGP” znajdują się ośrodki kulturalne i rekreacyjne należą do nich m.in:

- Centrum Sztuki w Oławie,
- Termy Jakuba w Oławie,
- Centrum Sportu i Rekreacji w Jelczu-Laskowicach,
- Powiatowa i Miejska Biblioteka Publiczna w Oławie,
- Pływalnia Miejska w Jelczu-Laskowicach,
- Zamek Książęcy w Oławie,
- Centrum Kultury w Siechnicach,
- Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji w Siechnicach,
- Kąpielisko Błękitna Laguna w Siechnicach,
- Klub Sportowy w Żórawinie.

W Oławie funkcjonuje Zespół Opieki Zdrowotnej. W pozostałych gminach zlokalizowane są gminne ośrodki zdrowia.

4. Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze Związku Powiatowo - Gminnego „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe”

4.1. Regionalny osobowy transport kolejowy

Kolejowy układ transportowy na obszarze Związku „OPGP” tworzą następujące linie kolejowe¹⁸:

- **nr 132 Bytom – Wrocław Główny**, magistralna dwutorowa, zelektryfikowana (za wyjątkiem rozebranego odcinka Zabrze Biskupice – Pyskowice), przebiegająca przez województwa: śląskie, opolskie oraz dolnośląskie. Lina jest częścią III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego: odcinek Wrocław – Opole jest fragmentem linii E-30, a odcinek Opole – Pyskowice linii C-E 30. Odcinki Bytom – Zabrze Biskupice oraz Pyskowice – Wrocław umieszczone są w wykazie linii o znaczeniu państwowym. Na obszarze Związku „OPGP” prowadzony jest ruch towarowy i pasażerski, zarówno regionalny, jak i dalekobieżny,
- **nr 276 Wrocław Główny – Międzyzlesie**, linia pierwszorzędna o znaczeniu państwowym, przebiegająca przez Żórawinę, czynna w ruchu pasażerskim i towarowym; na obszarze Związku „OPGP” w całości dwutorowa i zelektryfikowana,
- **nr 277 Wrocław Brochów – Opole Groszowice**, linia pierwszorzędna o znaczeniu państwowym, przebiegająca przez Jelcz-Laskowice, czynna w ruchu pasażerskim (za wyjątkiem odcinka Opole Wschodnie – Opole Groszowice) i towarowym, stanowi część trasy C-E 30; na obszarze Związku „OPGP” w całości dwutorowa i zelektryfikowana,
- **nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice**, linia drugorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana na odcinku Jelcz-Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice. Linia została poddana modernizacji. Od rozkładu jazdy 2021/2022 uruchomiono pociągi w relacji Wrocław Główny – Wrocław Nadodrze – Jelcz-Laskowice.

Głównymi liniami kolejowymi przechodzącymi przez obszar Związku „OPGP” są linie nr 132 Bytom – Wrocław Główny oraz 276 Wrocław Główny - Międzyzlesie. Na stacji Oława zatrzymują się pociągi regionalne (Regio uruchamiane przez POLREGIO S.A.) oraz dalekobieżne (TLK i IC uruchamiane przez PKP Intercity S.A.). Na linii kolejowej nr 277 prowadzony jest ruch pasażerski, obsługiwany wspólnie przez Koleje Dolnośląskie S.A. (pociągi osobowe oraz osobowe przyspieszone) oraz POLREGIO S.A. (pociągi Regio) na odcinku Wrocław – Jelcz-Laskowice. Między Jelczem-Laskowicami a Opolem połączenie zapewniają dwie pary pociągów uruchamiane przez POLREGIO S.A., a na nowej trasie z Jelcza-Laskowic przez Nadolice Wielkie do Wrocławia kursują pociągi osobowe Kolei Dolnośląskich.

¹⁸ Źródło: Instrukcja Id-12 – Wykaz linii zarządzanych przez PKP PLK S.A.

Tab. 4.1. Wykaz kursów pociągów przebiegających przez teren Związku „OPGP”.

Relacja	Wrocław-Oława-Brzeg		Wrocław – Jelcz-Laskowice		Opole – Jelcz-Laskowice	Wrocław – Żórawina-Strzelin
			przez Siechnice	przez Nadolice Wielkie		
przewoźnicy	Polregio	PKP Intercity	Koleje Dolnośląskie, Polregio	Koleje Dolnośląskie	Polregio	Koleje Dolnośląskie, Polregio
Dni kursowania	Liczba odjazdów tam/powrót					
Poniedziałek – czwartek	25*/25*	18/18	22/22	15/15	2/2	20**/20**
Piątek	25*/25*	18/18	22/22	15/15	2/2	20**/20**
Sobota	13/13	17/17	10/10	8/8	-/-	14**/15**
Niedziela	13/13	17/17	10/10	8/8	-/-	15**/14**

* - wybrane kursy pociągów Regio z pominięciem stacji Zębice oraz Lizawice

** - wybrane kursy jako pociągi osobowe przyspieszone z pominięciem stacji Iwiny, Smardzów Wrocławski

Źródło: Wyszukiwarka połączeń kolejowych PKP Informatyka -rozklad-pkp.pl, dane na dzień 21.02.2023 r.

W ramach poprawy dostępności do pasażerskiego transportu kolejowego, na obszarze „OPGP” zostało ujęte w *Rządowym programie budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025*¹⁹ zadanie: *Budowa nowego przystanku Oława Zachodnia na linii kolejowej nr 132.*

Nowy przystanek kolejowy Oława Zachodnia zlokalizowany zostanie w Oławie przy ul. Brylantowej. Lokalizacja ta pozwoli na zwiększenie dostępu mieszkańców zachodniej części miasta (w tym os. Sobieskiego i Nowego Górnika), a także mieszkańców pobliskich miejscowości (m.in. Gaju Oławskiego i Stanowic), do pociągów w kierunku Wrocławia oraz Brzegu i Opola. Będzie on wyposażony w dwa perony, a dojścia do nich będą dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

4.2. Transport drogowy

Przewóz osób w transporcie drogowym wykonywany jest regularnie na terenie wszystkich gmin wchodzących w skład Związku „OPGP”, jednak zauważalne jest duże zróżnicowanie w poziomie obsługi poszczególnych gmin.

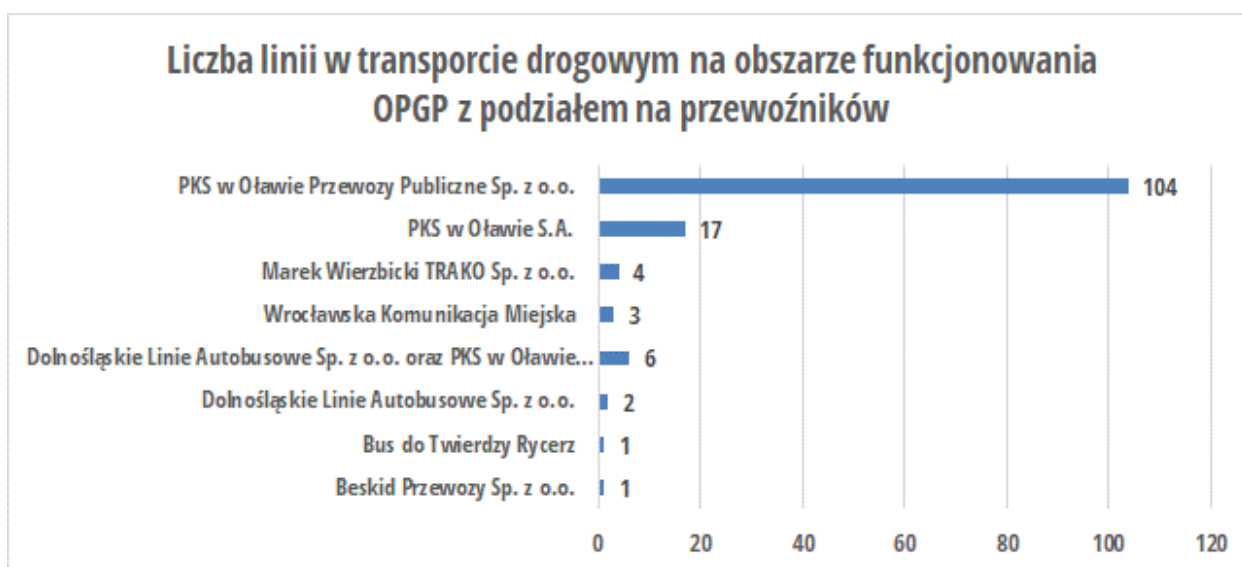
Ogółem na obszarze funkcjonowania Związku „OPGP” w przewozach regularnych w komunikacji krajowej oraz przewozach o charakterze użyteczności publicznej uruchamianych jest 137 linii komunikacyjnych w transporcie drogowym. Najwięcej kursów przebiegających przez obszar Związku rozpoczyna bądź kończy bieg w Oławie. Z miasta powiatowego połączenia rozchodzą się w kierunku sąsiednich gmin oraz Wrocławia. W związku z tym najlepiej obsłużonym obszarem jest Gmina Miasto

¹⁹ Uchwała nr 132/2022 Rady Ministrów z dnia 15.06.2022 r.

Oława. Rozbudowywane są ponadto systemy komunikacji miejskiej oraz gminnej w gminach Siechnice, Żórawina.

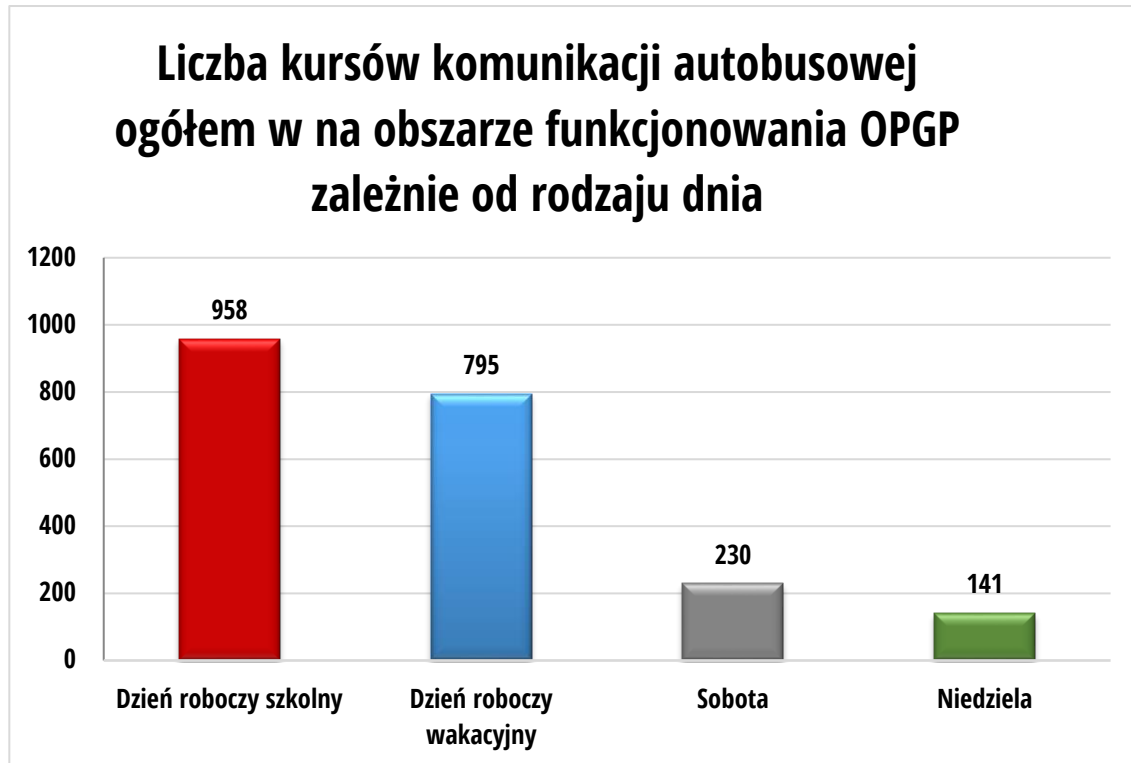
Na terenie Związku „OPGP” połączenia w transporcie publicznym uruchamiane są przez 8 przewoźników drogowych. Łącznie na tym obszarze wykonywanych jest:

- 958 kursów w dzień roboczy szkolny,
- 795 kursów w dzień roboczy wakacyjny,
- 230 kursów w sobotę,
- 141 kursów w niedzielę.



Rys. 4.1. Liczba linii z podziałem na przewoźników

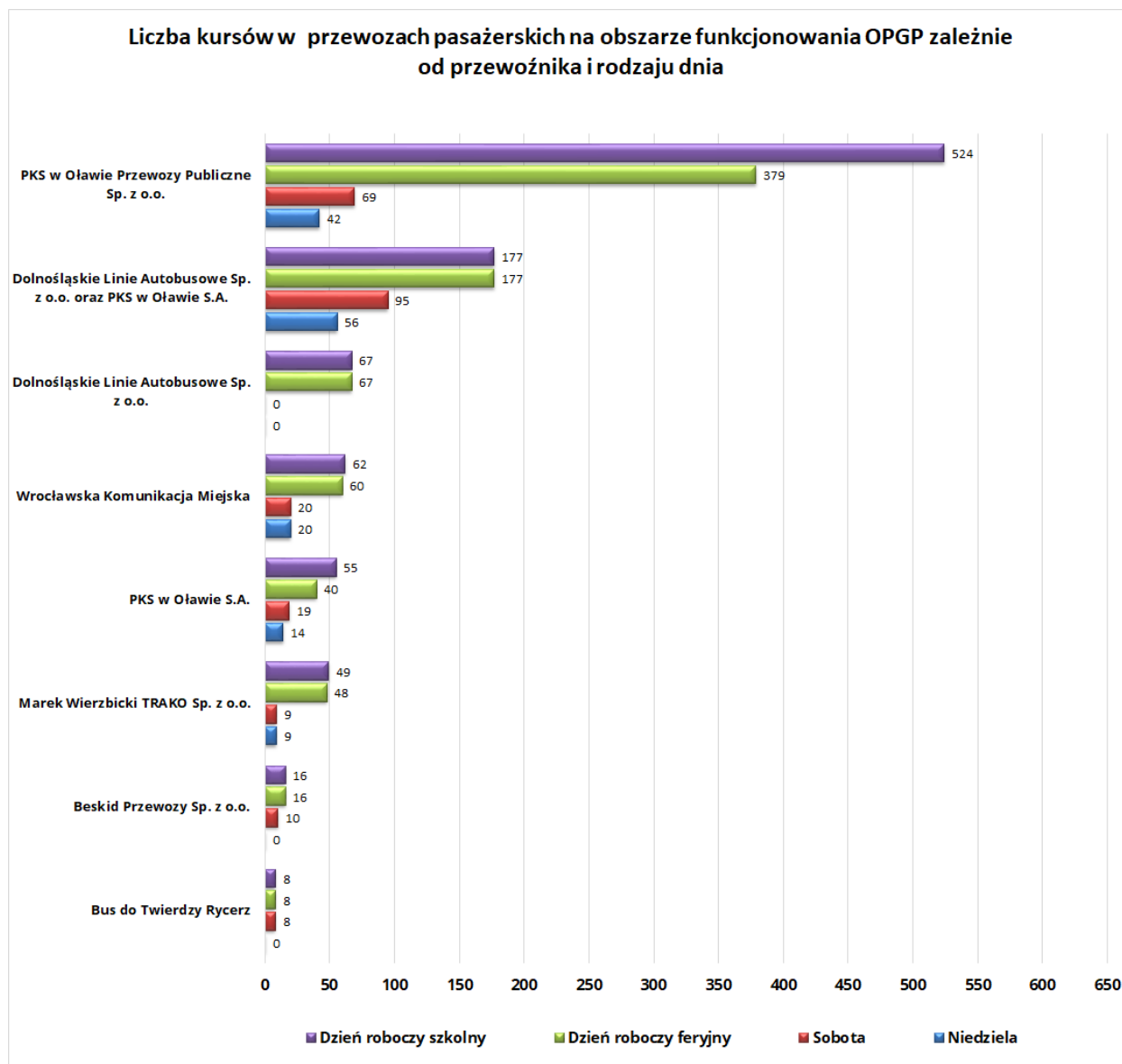
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy linii komunikacyjnych.



Rys. 4.2. Liczba kursów wykonywanych na obszarze Związku „OPGP” ze względu na typ dnia.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy linii komunikacyjnych.

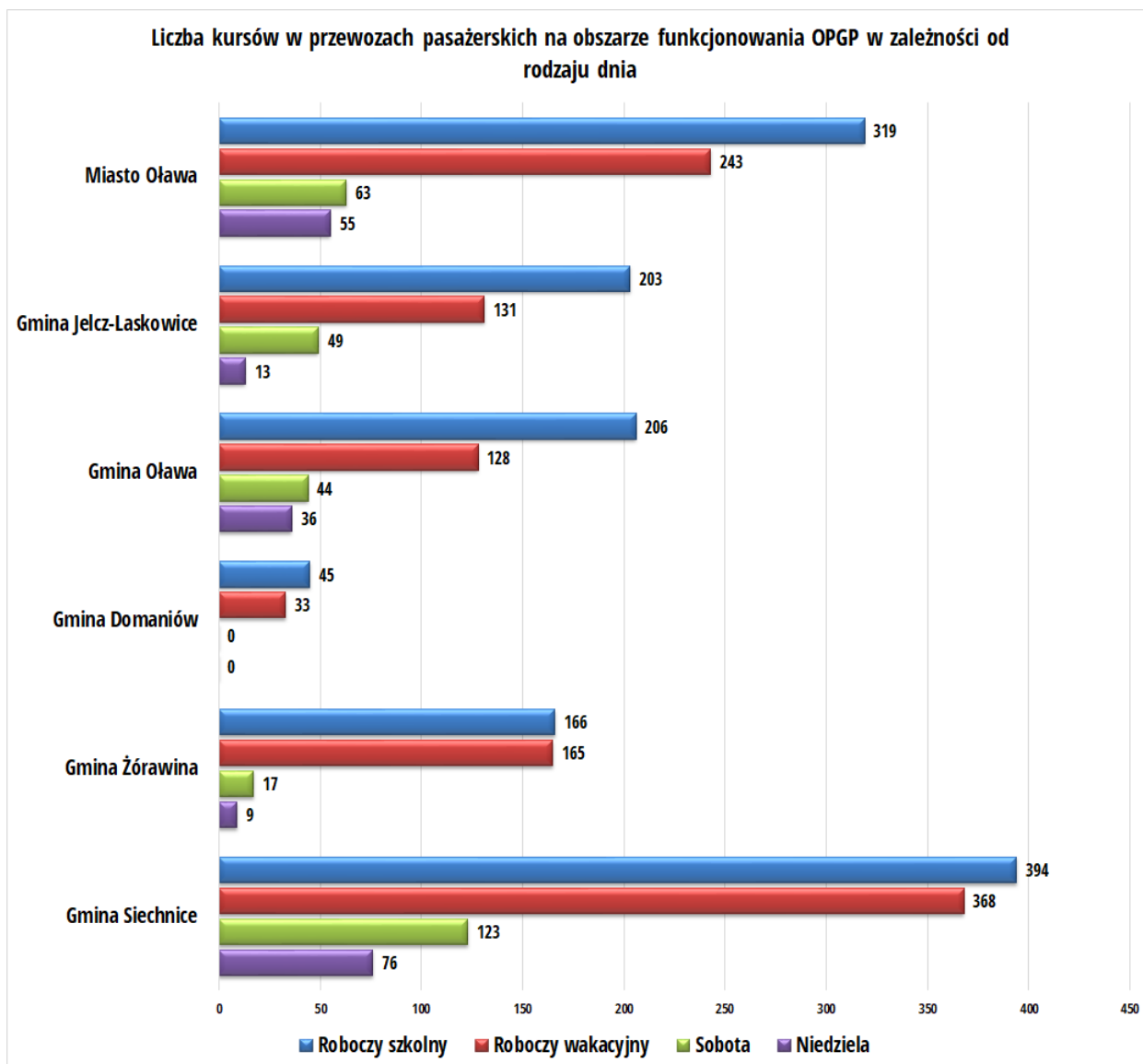
Najwyższą liczbę połączeń oferuje PKS w Oławie S.A. – 619 kursów w dni robocze szkolne, 459 w dni robocze wakacyjne, 88 w soboty i 56 w niedziele, spośród których większość realizowana jest w ramach przewozów powiatowo – gminnych organizowanych przez Związek „OPGP” jako PKS w Oławie Przewozy Publiczne sp z o.o. (524 kursy w dni robocze szkolne, 379 w ferie i wakacje, 69 w soboty oraz 42 w niedziele i święta) . Pozostałych pięciu przewoźników uruchamia znacznie mniejszą liczbę kursów. DLA Sp z o.o. (część pracy eksploatacyjnej na liniach 800, 810, 820) wraz z PKS Oława (pozostałe kursy i linie) są operatorami przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Gminę Siechnice w ramach Siechnickiej Komunikacji Publicznej – po 231 kursów w dni robocze szkolne i robocze wakacyjne, 95 w soboty oraz 56 w niedziele. Marek Wierzbicki TRAKO Sp z .o.o. realizuje 49 kursów w dni robocze szkolne, 48 w robocze wakacyjne, a w soboty i niedziele 9. Wrocławska Komunikacja Miejska oferuje 62 kursy w dni robocze szkolne oraz robocze wakacyjne, a w soboty i niedziele po 20 połączeń. Beskid Przewozy Sp. z o. o. Sp. k. oferuje w dni robocze odpowiednio 16 kursów, a w soboty 10 kursów. Najmniej kursów wykonuje przewoźnik Bus do Twierdzy Rycerz – od poniedziałku do soboty po 8 kursów.



Rys. 4.3. Liczba kursów wykonywanych na obszarze Związku „OPGP” ze względu na typ dnia.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy linii komunikacyjnych.

Najwięcej kursów na 1 000 mieszkańców przypada w gminach: Siechnice oraz Jelcz-Laskowice. W każdym typie dnia wskaźnik osiąga największą wartość wśród rozpatrywanych obszarów. Najmniej zaspokojone są potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Domaniów w dni wolne, kiedy to nie są uruchamiane żadne połączenia. Na całym analizowanym obszarze w dni wolne od pracy liczba uruchamianych połączeń jest kilkakrotnie niższa w porównaniu do dni roboczych, co oznacza niedobór podaży usług transportu publicznego w soboty i niedziele w większości gmin wchodzących w skład Związku „OPGP”. Największy spadek liczby połączeń widać w gminie Jelcz-Laskowice oraz Żórawina w niedziele, kiedy to uruchamiana jest minimalna ilość połączeń.



Rys. 4.4. Liczba kursów wykonywanych w gminach ze względu na typ dnia.
 Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy linii komunikacyjnych.

Tab. 4.2. Liczba kursów na 1 000 mieszkańców w poszczególnych gminach.

Gmina	Liczba ludności	Liczba kursów				Liczba kursów na 1000 mieszkańców			
		Dzień roboczy		Sobota	Niedziela	Dzień roboczy		Sobota	Niedziela
		szkolny	Wakacje			szkolny	wakacje		
Powiat Oławski	77 365	773	535	156	104	9,99	6,92	2,02	1,34
Miasto Oława	33 158	319	243	63	55	9,62	7,33	1,90	1,66
Gmina Jelcz-Laskowice	15 591	203	131	49	13	13,02	8,40	3,14	0,83
Gmina Oława	23 682	206	128	44	36	8,70	5,40	1,86	1,52
Gmina Domaniów	4 934	45	33	0	0	9,12	6,69	0,00	0,00
Gmina Siechnice	29 030	394	368	123	76	13,57	12,68	4,24	2,62
Gmina Żórawina	13 232	166	165	17	9	12,55	12,47	1,28	0,68

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy transportu drogowego.

4.2.1. Charakterystyka powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez Związek Powiatowo-Gminny OPGP

Sieć komunikacji powiatowo-gminnej OPGP składa się ze 112 linii komunikacyjnych o charakterze międzygminnym. Funkcjonują one na terenie 2 powiatów w granicach 6 gmin zapewniając obsługę komunikacyjną 124 miejscowości. Organizatorem przewozów jest Związek Powiatowo-Gminny OPGP, a operatorem, któremu powierzono świadczenie usług przewozowych, jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie Przewozy Publiczne Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Operator realizuje przewozy na mocy Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przewozach powiatowo-gminnych, zawartej ze Związkiem Powiatowo-Gminnym „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe” na czas oznaczony od dnia 01.01.2023 r. do 31.12.2026 r. Zgodnie z umową Operator wykonuje przewozy organizowane przez Związek OPGP, które są finansowane w formie rekompensaty na zasadach określonych w Rozporządzeniu (WE) 1370/2007 oraz innych powszechnie obowiązujących przepisach prawa

Za największą część pracy eksploatacyjnej odpowiadają najdłuższe w sieci komunikacyjnej 64 linie komunikacyjne przebiegające przez obszar 3 gmin o typowo powiatowym charakterze obsługi, które w 2023 r. wygenerują ok. 43% wzkm. Przytoczona grupa tworzona jest przez Wyróżnić można ponadto następujące 4 segmenty linii odpowiadające za ok. 57% wzkm w 2023 r.:

- 4 linie powiatowo-gminne dedykowane przede wszystkim mieszkańcom Gminy Domaniów (ok. 4 % wzkm w 2023 r.),
- 18 linii powiatowo-gminnych dedykowanych przede wszystkim mieszkańcom Gminy Jelcz-Laskowice (ok. 20 % wzkm w 2023 r.),
- 9 linii powiatowo-gminnych dedykowanych przede wszystkim mieszkańcom Gminy Miejskiej Oława (ok. 18 % wzkm w 2023 r.),
- 17 linii powiatowo-gminnych dedykowanych przede wszystkim mieszkańcom Gminy Siechnice (ok. 16 % wzkm w 2023 r.).

W sieci komunikacyjnej organizowanej przez Związek OPGP wyróżnić można następujące grupy linii:

- wg kryterium zakresu funkcjonowania linii w ujęciu tygodniowym:
 - 58 linii kursujących w dni nauki szkolnej,
 - 32 linie kursujące w dni robocze,
 - 5 linii kursujących od poniedziałku do soboty,
 - 7 linii kursujących codziennie,
 - 2 linie kursujące w soboty,
 - 1 linia kursująca w soboty i niedziele;
- wg kryterium administracyjnego:
 - 82 linie kursujące na terenie Gminy Miejskiej Oława,
 - 78 linii kursujących na terenie Gminy Oława,
 - 64 linie kursujące na terenie Gminy Jelcz-Laskowice,

- 12 linii kursujących na terenie gminy Domaniów,
- 23 linie kursujące na terenie gminy Siechnice,
- 3 linie kursujące na terenie gminy Żórawina.

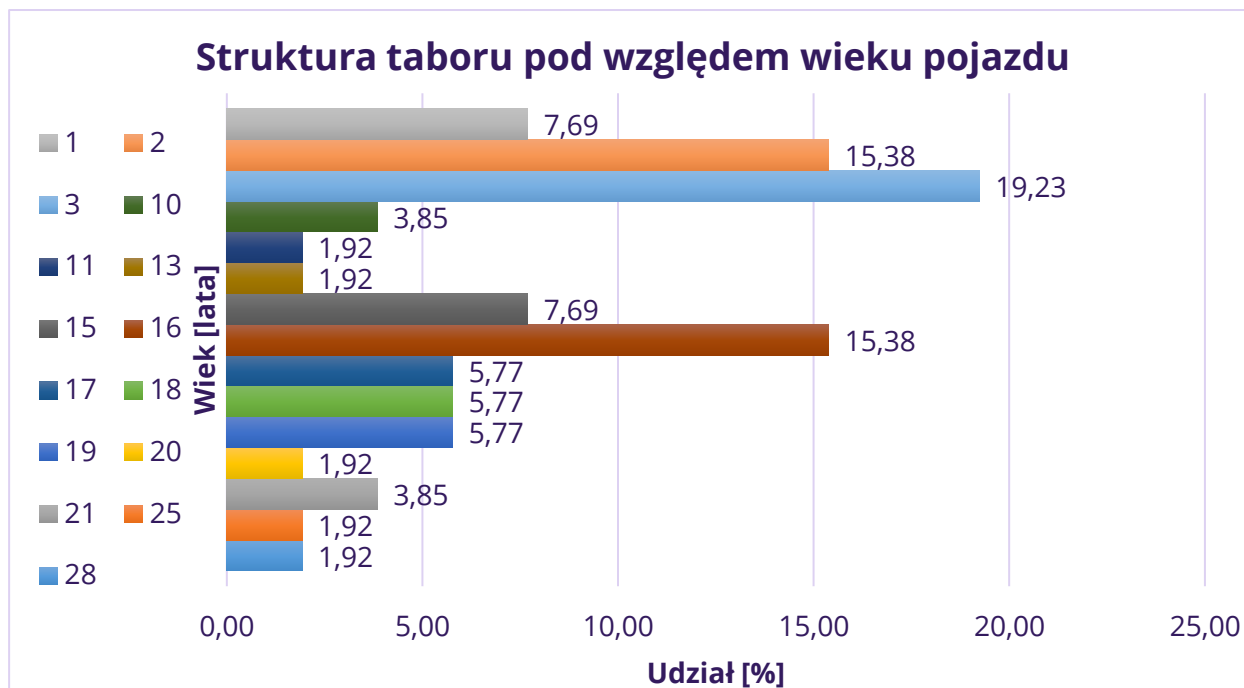
Operator do obsługi komunikacji organizowanej przez Związek OPGP zapewnia 65 autobusów, zabezpieczanych dodatkowo przez 21 autobusów rezerwowych. Grono 86 pojazdów stanowią:

- Autosan A0909L Tramp (9 sztuk),
- Autosan A1010T (10 sztuk),
- Autosan H7 (3 sztuki),
- Irisbus Axer (2 sztuki),
- Irisbus Crossway (1 sztuka),
- Iveco Crossway (8 sztuk),
- Jelcz L081MB (3 sztuki),
- Man A03 (1 sztuka),
- Man A013 (1 sztuka),
- Man A20 (1 sztuka),
- Man A72 (1 sztuka),
- Man R07 (2 sztuki),
- Man RHC (1 sztuka),
- Man SU 263 (1 sztuka),
- Man SU 363 (1 sztuka),
- Mercus TGE (7 sztuk),
- Otokar Vectio (2 sztuki),
- Setra 315 H / UL (8 sztuk),
- Setra S417 (1 sztuka),
- Solaris Urbino (1 sztuka),
- Solbus C10,5 (9 sztuk),
- Sor C10,5 (2 sztuki),
- Sor CN10,5 (1 sztuka),
- Sor CN12 (1 sztuka),
- Temsa Safari (1 sztuka),
- Zaz A10 (7 sztuk).

Struktura taboru na potrzeby optymalnego dostosowania wielkości pojazdów do potoków pasażerskich jest istotnie zróżnicowana i według klas autobusów wygląda następująco:

- klasa mini – 31 szt. (36%),
- klasa midi – 25 szt. (29%)
- klasa maxi – 30 szt. (35%).

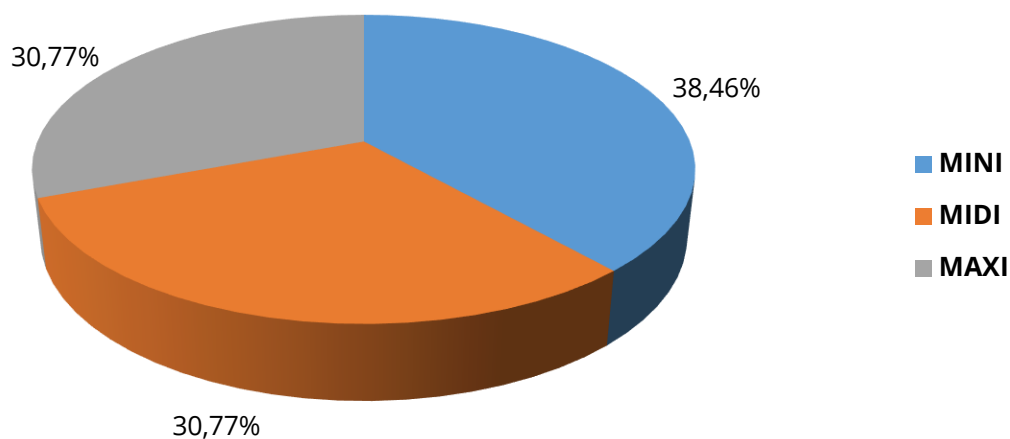
Najstarszy autobus wyprodukowany został w 1995 r. i liczy obecnie 28 lat, najmłodsze pojazdy pochodzą z 2022 r. Średni wiek taboru wynosi 14 lat. Należy przy tym zaznaczyć, iż po utworzeniu OPGP w latach 2020 – 2022 wprowadzono do eksploatacji 22 fabrycznie nowe autobusy (26% eksploatowanej floty, a w gronie autobusów podstawowych – stanowią one aż 34% pojazdów), spośród których prawie połowa jest niskopodłogowa.



Rys. 4.5 Wiek pojazdów obsługujących komunikację powiatowo-gminną organizowaną przez OPGP

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych OPGP.

Struktura taboru pod względem klasy pojazdu



Rys. 4.6 Klasy pojazdów obsługujących komunikację powiatowo-gminną organizowaną przez OPGP

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych OPGP.

Wszystkie autobusy posiadają silniki spalinowe. Łącznie 9 pojazdów jest niskopodłogowych (10% taboru), 18 średniopodłogowych oraz 59 wysokopodłogowych.

5. Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem

5.1. Zagospodarowanie przestrzenne

Związek „OPGP” funkcjonuje na obszarze, który położony jest we wschodniej części województwa dolnośląskiego, przy granicy z województwem opolskim i ma powierzchnię 743 km². Znajduje się na obszarze 3 mezoregionów: Równiny Oleśnickiej (północna część obszaru Związku „OPGP”) i Równiny Wrocławskiej (południowa część obszaru Związku „OPGP”), które rozdzielone są przez Pradolinę Wrocławską (centralna część Związku „OPGP”). W skład Związku „OPGP” wchodzi 6 gmin – gmina miejska Oława, dwie gminy miejsko-wiejskie: Jelcz-Laskowice i Siechnice, trzy gminy wiejskie – Oława, Domaniów i Żórawina oraz Powiat Oławski.

Tab. 5.1. Pokrycie terenu członków Związku „OPGP”

Typ pokrycia	Powiat Oławski [udział]	Gmina Miasto Oława	Gmina Domaniów	Miasto Gmina Jelcz-Laskowice	Gmina Oława	Gmina Siechnice	Gmina Żórawina
użytki rolne razem	69,3%	55,8%	93,3%	57,7%	69,5%	67,2%	90,6%
grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione razem	20,6%	5,2%	0,6%	33,4%	21,2%	11,5%	1,6%
grunty zabudowane i zurbanizowane razem	7,5%	5,8%	0,3%	1,4%	1,5%	16,7%	6,9%
grunty pod wodami razem	1,5%	29,1%	5,4%	6,8%	6,2%	2,4%	0,6%
tereny inne	1,2%	1,9%	0,0%	0,1%	0,7%	2,2%	0,3%

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

5.2. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

5.2.1. Ustalenia krajowego planu transportowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym²⁰, to nadrzędny dokument w systemie Planów organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Uwzględniany jest w planach transportowych marszałków poszczególnych województw, wykonujących zadania organizatora w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich. Następnie plany marszałków uwzględniają w swoich planach transportowych pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego wskazani w Ustawie PTZ.

²⁰Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328)

W części pierwszej krajowego planu transportowego omówiona została charakterystyka sieci komunikacyjnej wykorzystywanej do zapewnienia kolejowych połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych Planem.

Podkreślono wagę zapewnienia odpowiedniej dostępności komunikacyjnej do przystanków i stacji kolejowych, na których zatrzymują się pociągi międzywojewódzkie uruchamiane w ramach Planu. Rozpatrywane parametry wpływające na zainteresowanie ludności ofertą transportu kolejowego to m.in. gęstość rozmieszczenia punktów postojów handlowych, liczba połączeń przypadająca na 10 tys mieszkańców.

W dokumencie wskazano, że powiat oławski należy do grupy powiatów o niskiej gęstości rozmieszczenia punktów postojów handlowych na 100 km² (tj. w przedziale 0,1-0,4).

W krajowym planie transportowym wskazano, że funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych mogą pełnić wszystkie przystanki i stacje przewidziane do obsługi przez pociągi międzywojewódzkie

W katalogu pożądanych punktów obsługiwanych przez pociągi międzywojewódzkie stacja Oława wymieniana jest jako punkt postoju codziennego. Wskazana stacja może pełnić funkcję zintegrowanego węzła przesiadkowego na którym inne środki transportu, a w szczególności komunikacja autobusowa powinny być powiązane z transportem kolejowym.

Do węzła w Oławie komunikacja autobusowa (wojewódzka/ powiatowa/ gminna) powinna dojeżdżać z miejsc, do których nie dociera transport kolejowy. Integracja ma obejmować zapewnienie wygody w przesiadaniu się w ramach odpowiednich ciągów pieszych do przystanków autobusowych położonych w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej oraz właściwą koordynację rozkładu jazdy linii autobusowych. Warunki skomunikowań, np. maksymalny czas oczekiwania na opóźniony pociąg, ma określać właściwy organizator przewozów.

Tab. 5.2 Planowana liczba połączeń międzywojewódzkich w transporcie kolejowym na obszarze Związku OPGP.

Odcinek sieci	Lokalizacja punktów postoju	Liczba par pociągów na dobę w scenariuszu		
		na lata 2021 -27	w rjp 2026/27	od rjp 2028/29
Wrocław – Oława – Brzeg – Opole	Oława	24-31	32 i więcej	32 i więcej
Wrocław – Strzelin – Kamieniec Ząbkowicki	brak na terenie gmin objętych niniejszym Planem (Siechnice, Żórawina)	2-3	4-5	4-5

Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328)

5.2.2. Ustalenia wojewódzkiego planu transportowego²¹

Zgodnie z Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego uchwalonym przez Radnych Sejmiku Województwa Dolnośląskiego w dniu 30.10.2014

²¹ Uchwała Nr LV/8 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 23.10.2014 roku

r. regionalny transport publiczny ma tworzyć spójny i zintegrowany system obejmujący różne środki transportu, który zapewnia skomunikowanie wszystkich głównych obszarów województwa i wzajemną dostępność sąsiadujących ośrodków powiatowych, pozostałych ośrodków miejskich o znacznym potencjale oraz głównych miejscowości turystycznych.

Regionalny transport publiczny powinien zapewnić prędkość podróży konkurencyjną w stosunku do indywidualnych środków transportu (w tym samochodu osobowego) i gwarantować co najmniej 80% populacji województwa dostęp do środka transportu publicznego bezpośrednio w miejscowości zamieszkania, a pozostałym mieszkańcom w odległości nie większej niż 10 km od miejsca zamieszkania.

Plan transportowy województwa dolnośląskiego przedstawia trzy scenariusze popytu na publiczny transport zbiorowy:

- scenariusz I: stagnacja – utrzymanie sieci połączeń i ich standardów na poziomie zbliżonym do obecnego;
- scenariusz II: umiarkowany rozwój – utrzymanie sieci połączeń transportowych określonych w scenariuszu I, przy ujednoczeniu standardów minimalnych - gwarantowanych na liniach komunikacyjnych o podobnym charakterze przewozowym (kategorii linii);
- scenariusz III: pełen rozwój – utrzymanie sieci połączeń określonych w poprzednich scenariuszach oraz jej dalszy rozwój o nowe połączenia kolejowe i autobusowe, z dążeniem do zastępowania, tam gdzie jest to możliwe ze względów infrastrukturalnych, połączeń autobusowych bardziej wydajnym transportem kolejowym.

Na terenie powiatu oławskiego i gmin do niego przynależnych tworzących Związek „OPGP” przewidziano zgodnie z ww. scenariuszami organizację następujących linii komunikacyjnych:

Tab. 5.3. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich

rodzaj transportu	linia komunikacyjna	warianty realizacji
kolejowy	Wrocław - Święta Katarzyna - Oława - granica województwa - (Brzeg - Opole)	stagnacja, umiarkowany rozwój, pełen rozwój
kolejowy	Wrocław - Siechnice - Jelcz-Laskowice	stagnacja, umiarkowany rozwój, pełen rozwój
kolejowy	Jelcz-Laskowice - Biskupice Oławskie - granica województwa (Opole)	stagnacja, umiarkowany rozwój, pełen rozwój
drogowy	Oleśnica - Ligota Mała - Jelcz-Laskowice - Oława	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
drogowy	Strzelin – Brożec – Goszczyna - Gaj Oławski - Oława	umiarkowany rozwój, pełen rozwój
kolejowy	Wrocław - Nadolice Wielkie – Jelcz-Laskowice	pełen rozwój

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego.

Na podstawie analizy uwarunkowań prawnych, demograficznych, społecznych i gospodarczych mogących mieć wpływ na funkcjonującą komunikację publiczną określono istotne elementy systemu transportowego, generatory ruchu pasażerskiego, których połączenie powinna zapewnić docelowa sieć transportu publicznego. Wśród generatorów ruchu na obszarze Związku „OPGP” wymienia się miasto Oławę i Jelcz – Laskowice.

Uzyskaniu funkcjonalnego zintegrowanego systemu transportu publicznego (miejskiego, podmiejskiego, lokalnego, regionalnego i dalekobieżnego) służy między innymi integracja infrastrukturalna - koncentracja przystanków komunikacyjnych w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Na obszarze Związku „OPGP” rolę taką spełniają: Oława (węzeł komunikacji krajowej, regionalnej i powiatowej) i Jelcz – Laskowice (węzeł komunikacji regionalnej i powiatowej).

5.2.3. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030²²

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) to najważniejszy dokument dotyczący ładu przestrzennego Polski. Wizja przestrzennego zagospodarowania kraju opiera się na pięciu pożądanych cechach polskiej przestrzeni: konkurencyjności i innowacyjności, spójności wewnętrznej, bogactwie i różnorodności biologicznej, bezpieczeństwie oraz ładzie przestrzennym. Jej realizację ma zapewnić 6 celów, w tym jeden z nich dotyczy poprawy dostępności terytorialnej kraju poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej.

Dokument wskazuje problemy w obszarze transportu, które wpływają na ograniczenie przestrzennego zwiększenia rynków pracy, niekontrolowaną suburbanizację i narastającą kongestię w systemie drogowym, co wynika m.in. z braku rozwiązań w zakresie transportu publicznego i niskiej jakości jego usług. W związku z tym istnieje potrzeba wzrostu mobilności przestrzennej wynikającej z dokonujących się zmian demograficznych w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy. Rozwiązania w aspekcie zarządzania w miastach oraz rozwój transportu zbiorowego wpływać mają pozytywnie na rozwój najsilniejszych gospodarczo ośrodków i ich obszarów funkcjonalnych.

Wskazane kierunki działań dotyczą:

- zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju, poprawy dostępności m.in. ośrodków subregionalnych i wiejskich do miejsc koncentracji usług publicznych, rynków pracy, edukacji, opieki medycznej,
- dążenia do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu w tym kosztów środowiskowych m.in. poprzez zwiększenie udziału i roli transportu szynowego, optymalizację transportu drogowego dzięki wykorzystaniu inteligentnych rozwiązań informacyjno – organizacyjnych, rozwój transportu publicznego (poprzez integrację systemów transportu publicznego, współpracę gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego, rozwój systemów „parkuj i jedź, inwestycje w alternatywne źródła energii).

5.2.4. Ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego²³

Głównym celem polityki przestrzennego zagospodarowania województwa jest wykorzystanie zróżnicowanych obszarów i potencjałów do osiągnięcia spójnego rozwoju regionu m.in. poprzez

²² Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)

²³ Uchwała Nr XIX/482/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 czerwca 2020 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego

planowanie zintegrowanego ponadlokalnego systemu transportowego, budowanie sieci powiązań transportowych, które pozwolą na włączenie w procesy rozwojowe miast i obszarów zagrożonych marginalizacją, a także spójne i zintegrowane planowanie rozwoju w obrębie obszarów funkcjonalnych. Kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania województwa zostały ustalone dla całego województwa oraz dla Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Wśród kierunków ustalonych dla całości województwa wymienić można: **Kierunek 2.2 Wykorzystanie zasobów dziedzictwa kulturowego i krajobrazu** i postulat kierowany m.in. do gmin Oława, m. Oława i Jelcz-Laskowice dotyczący realizacji BlueVelvo – Odrzańskiej Trasy Rowerowej. Wśród działań służących realizacji kierunku **4.1. Zwiększenie dostępności zewnętrznej w ramach sieci TEN-T** znalazła się budowa obwodnicy Oławy.

W ramach kierunku **4.2. Integracja działań w ramach głównych korytarzy drogowych o kluczowym i strategicznym znaczeniu z punktu widzenia rozwoju województwa** wskazane zostały ciągi drogowe, które powinny być dostosowane do optymalnych parametrów użytkowych oraz obowiązujących parametrów technicznych w celu zapewnienia sprawnych połączeń w danym korytarzu drogowym. Przez obszar Związku „OPGP” przechodzi:

- korytarz autostrady A4 – przebieg granica państwa Zgorzelec – Bolesławiec – Krzyżowa – Legnica – Wrocław – Oława – Opole (dotyczy gmin Domaniów i Oława),
- korytarz (alternatywy A4) - przebieg: DK94 Zgorzelec -Bolesławiec - Legnica - Środa Śląska - Wrocław - Oława - Opole (dotyczy m. Oława i gm. Oława),
- korytarz „obwodnicy aglomeracji wrocławskiej” - przebieg: Błonie skrzyżowanie z DK94 - Brzeg Dolny (obwodnica) - Miękinia (obwodnica) - dalej jako DW340 Oborniki Śląskie - Trzebnica - Oleśnica - dalej jako DW451 Bierutów - dalej jako DW396 Oława - Gaj Oławski - dalej DW346 Kąty Wrocławskie - Środa Śląska (dotyczy m. Oława, gm. Oława),
- korytarz (jelczański) - przebieg: DW455 Wrocław - Jelcz-Laskowice (dotyczy m. Oława, gm. Oława, Jelcza-Laskowic),
- korytarz (oławsko-strzeliński) - przebieg: DW346 Godzikowice - Gaj Oławski - dalej jako DW396 Strzelin (dotyczy gmin Domaniów, Oława).

Wrocławski Obszar Funkcjonalny podzielony został na trzy strefy. Gminy leżące na terenie powiatu oławskiego: m. Oława, Oława, Jelcz-Laskowice i Domaniów znalazły się w strefie II – wewnętrznej strefie silnego rozwoju Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Ustalone kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania dla WrOF służące zwiększeniu jego spójności, dobrej funkcjonalności i konkurencyjności to w obszarze związanym z transportem:

1. Zwiększenie sprawności systemu komunikacyjnego i transportu zbiorowego realizowane przez gminy, któremu przysługują m.in.:

- działania w zakresie zwiększenia udziału rowerowego w transporcie WrOF takie jak:
 - Uwzględnienie głównych tras rowerowych wyznaczonych w koncepcji sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego – dotyczy m.in. m. Oławy, Oławy, Jelcza-Laskowic,
 - Wyznaczenie elementów systemu bike & ride przy stacjach i przystankach kolejowych, pętach tramwajowych, a także dworcach autobusowych oraz wyznaczenie tras

rowerowych umożliwiających bezpośredni dojazd rowerem z punktów centralnych miejscowości położonych w promieniu do 7 km do zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz planowanie i realizacja pozostałych tras rowerowych wzdłuż dróg gminnych pozwalających na bezpośredni dojazd do szkół, zakładów pracy, punktów usługowych lub przystanków i węzłów transportu zbiorowego – dotyczy wszystkich gmin w granicach WrOF

- działania z zakresu poprawy funkcjonowania korytarzy transportowych oraz realizacji kolei aglomeracyjnej w WrOF.
 - Poprawienie funkcjonowania korytarza transportowego i redukcja uciążliwości związanych z wielkością natężenia ruchu samochodowego we WrOF poprzez wyznaczenie rezerwy terenowej: dla realizacji drogi klasy G na relacji Jelcz-Laskowice – Bierutów – węzeł Syców Zachód oraz Jelcz-Laskowice – Oleśnica (dotyczy gminy Jelcz-Laskowice), a także dla budowy obwodnicy Gaju Oławskiego w ciągu drogi woj. nr 448 (dotyczy gminy Oława),
 - Uwzględnienie rozwiązań sprzyjających rozwojowi elektromobilności oraz wykorzystaniu paliw alternatywnych w transporcie (dotyczy wszystkich gmin w granicach WrOF),
 - Wyznaczenie miejsca umożliwiającego realizację przynajmniej jednego zintegrowanego węzła przesiadkowego na terenie gminy oraz przeprowadzenie szczegółowych analiz dot. możliwości wyznaczenia elementów systemu park & ride przy stacjach i przystankach kolejowych – dotyczy wszystkich gmin w granicach WrOF).

2. Zapewnienie wysokiej jakości życia i inwestowania przy zachowaniu wysokich wartości i cech krajobrazu kulturowego WrOF poprzez

- działania z zakresu podniesienia jakości zamieszkania dotyczące wszystkich gmin we WrOF, takie jak:
 - poprawa dostępności komunikacją zbiorową i rowerową obszarów rozwoju turystyki, sportu i rekreacji, integracja szlaków turystycznych z przystankami komunikacji zbiorowej, ograniczenie przeznaczenia pod zabudowę terenów narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie infrastruktury transportowej.

3. Kształtowanie struktury osadniczej WrOF w sposób umożliwiający zabezpieczenie przed skutkami zmian klimatu oraz negatywnymi skutkami działalności człowieka m.in. poprzez

- działania z zakresu kształtowania zwartej struktury osadniczej WrOF odpornej na skutki zmian klimatu (dotyczące wszystkich gmin) np.:
 - ograniczanie potrzeb transportowych poprzez planowanie wielofunkcyjnego rozwoju terenów mieszkaniowych,
 - preferowanie komunikacji pieszej i rowerowej oraz transportu publicznego jako wiodących rodzajów transportu,
 - w zakresie obsługi komunikacyjnej terenów planowanie rozwoju struktur przestrzennych w oparciu o metodę Transit Oriented Development (TOD), czyli w ścisłym powiązaniu ze zbiorowym transportem publicznym.

5.2.5 Związek z dokumentami regionalnymi z zakresu planowania przestrzennego

Na Plan transportowy mają wpływ następujące dokumenty uchwalane przez samorządy gminne:

- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, określające politykę przestrzenną gminy i koordynujące ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie wskazań dotyczących kierunków zmian w strukturze przestrzennej oraz w przeznaczeniu terenów, wskazujące m.in. docelowe kierunki: zagospodarowania oraz użytkowania terenów, rozbudowy oraz modernizacji systemu komunikacyjnego i infrastruktury technicznej. Na obszarze Związku „OPGP” są to:
 - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Oława²⁴,
 - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Oława²⁵,
 - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jelcz-Laskowice²⁶,
 - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Domaniów²⁷,
 - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Siechnice²⁸,
 - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żórawina²⁹.

- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, będące aktami prawa miejscowego uchwalanymi przez gminy tworzące Związek „OPGP”, w których ustala się obowiązkowo przeznaczenie, warunki zagospodarowania i zabudowy terenu, a także rozmieszczenie inwestycji celu publicznego, w tym m.in. zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem³⁰ wyniósł w roku 2021 na obszarze powiatu oławskiego 54,7 %, w tym w ramach Związku „OPGP” dla:

□ miasta Oława	– 64,4 %,
□ Gminy Oława	– 88,8 %,
□ Gminy Jelcz-Laskowice	– 19,1 %,
□ Gminy Domaniów	– 30,2 %,
□ Gminy Siechnice	– 92,4 %,
□ Gminy Żórawina	– 18,8 %.

²⁴ Uchwała Nr XLI/307/09 Rady Miejskiej w Oławie z dnia 21 grudnia 2009 r.

²⁵ Uchwała Nr XXXIV/196/2020 Rady Gminy Oława z dnia 29 września 2020 r.

²⁶ Uchwała Nr XLII/253/2005 Rady Miejskiej w Jelczu-Laskowicach z dnia 23 listopada 2005 r.

²⁷ Uchwała Nr V/27/15 Rady Gminy Domaniów z dnia 18 marca 2015 r.

²⁸ Uchwała Nr XXI/194/20 Rady Miejskiej w Siechnicach z dnia 27 lutego 2020 r.

²⁹ Uchwała Nr XXXVI/286/2014 Rady Gminy Żórawina z dnia 9 maja 2014 r.

³⁰ Dane GUS/BDL za rok 2021.

5.3. Układ drogowy

Podstawowy układ drogowy obszaru objętego Planem tworzą drogi³¹ krajowe (w tym autostrada A4), drogi wojewódzkie oraz drogi powiatowe, uzupełnione siecią dróg gminnych:

- drogi krajowe:
 - autostrada A4 (międzynarodowa droga E-40, wchodząca w skład III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego), relacji: granica państwa PL-D Jędrzychowice/Ludwigsdorf - Zgorzelec - Bolesławiec - Legnica - Wrocław - DW395 (węzeł Wrocław Wschód) - DW396 (węzeł Brzezimierz) - DW401/DW403 (węzeł Brzeg) - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Łańcut - Jarosław - Korczowa - granica państwa PL-UA Korczowa/Krakówiec;
 - DK39, relacji: Łagiewniki (DK8) - Strzelin - Biedzychów - Owczary (DW401) - Brzeg (DK94) - Namysłów - S11/DK11 k/Kępna (węzeł Baranów);
 - DK94 (droga alternatywna dla autostrady A4), relacji: Zgorzelec (DK30) - Bolesławiec - Chojnów - Legnica - Prochowice - Wrocław - Siechnice (DW372) - Oława (DW396) - Brzeg (DK39) - Opole - Strzelce Opolskie - Pyskowice - Bytom - Będzin - Sosnowiec - Dąbrowa Górnicza - Olkusz - Kraków - Wieliczka - Bochnia - Brzesko - Tarnów - Pilzno - Dębica - Ropczyce - Rzeszów - Jarosław - Radymno - Korczowa (A4).
- drogi wojewódzkie³²:
 - DW346 (południowy i południowo-zachodni odcinek Obwodnicy Aglomeracji Wrocławskiej), relacji: Środa Śląska (DK94) - Kąty Wrocławskie - Gniechowice - Wierzbie - Szczepankowice - Stary Śleszów (DW395) - Gaj Oławski (DW396) - Godzikowice (DK94);
 - DW372, relacji: Wrocław (A8/S8) - Mirków - Łany (DW455) - Siechnice (DK94) - Żerniki Wrocławskie (DW395) - Wrocław (DP 1954D);
 - DW395 relacji: Wrocław (DK94) - Żerniki Wrocławskie (DW372) - A4 (węzeł Wrocław Wschód) - Stary Śleszów (DW346) - Borek Strzeliński - Strzelin (DW396) - Henryków - Ziębice (DW385);
 - DW396 (do momentu realizacji nowego połączenia Oława - Oleśnica pełni funkcję wschodniego odcinka Obwodnicy Aglomeracji Wrocławskiej), relacji: Bierutów (DW451) - gr. województwa - Przeczów - Brzozowice - gr. województwa - Biskupice Oławskie - Oława (DW455, DK94) - Gaj Oławski (DW346) - A4 (węzeł Brzezimierz) - Brożec - Strzelin (DW395);
 - DW403, relacji: DK39 k/Łukowic Brzeskich - gr. województwa - Bierzów - gr. województwa - DW401 (A4 [węzeł Przylesie]),
 - DW455, relacji: Wrocław - Łany (DW372) - Kamieniec Wrocławski - Czernica - Jelcz-Laskowice - Oława (DW396).

Drogi powiatowe powiatu oławskiego³³:

- DP 1459D: gr. powiatu - Grędzina - DP 1538D,
- DP 1466D: gr. powiatu - Grędzina - DP 1538D,

³¹ DK – droga krajowa, DW – droga wojewódzka, DP – droga powiatowa, DG – droga gminna.

³² Źródło: <https://dodik.wroc.pl/infrastruktura/wykaz-drog-wojewodzki-na-dolnym-slasku.html>

³³ Źródło: http://pzd-olawa.pl/zalaczniki/WYKAZ_DROG_POWIATOWYCH_2019%20.pdf.

- DP 1535D: gr. powiatu - Miłoszyce - Jelcz-Laskowice (ul. Witosa) - Biskupice Oławskie - DW396,
- DP 1536D: gr. powiatu - Miłocice - Minkowice Oławskie – DP 1535D,
- DP 1537D: gr. powiatu - Wójcice - DW396,
- DP 1538D: Jelcz-Laskowice (ul. Oleśnicka) – DP 1466D – Grędzina – gr. Powiatu,,
- DP 1539D: Miłoszyce - Dziuplina - Jelcz-Laskowice (ul. Dziuplińska),
- DP 1540D: DP 1538D – Brzezinki,
- DP 1541D: Jelcz-Laskowice (ul. Chwałowicka) - Chwałowice - Dębina – DP 1538D,
- DP 1542D: Kopalina - Miłocice Małe – Miłocice,
- DP 1543D: Jelcz-Laskowice (ul. Stawowa) - Nowy Dwór,
- DP 1544D: Biskupice Oławskie (DW396) - gr. powiatu,
- DP 1545D: Miłoszyce - Jelcz-Laskowice,
- DP 1546D: Piekary - Nowy Dwór - DW396,
- DP 1547D: DP 1548D - Wójcice – DP 1537D,
- DP 1548D: Minkowice Oławskie – Bystrzyca,
- DP 1549D: DW455 - Janików - Bystrzyca - gr. powiatu,
- DP 1550D: Jelcz-Laskowice (ul. Zachodnia) – DP 1545D,
- DP 1551D: Jelcz-Laskowice (DW455, ul. Oławska) – DP 1535D,
- DP 1560D: Godzikowice (DK94) - Chwalibożyce - Jankowice Małe - DK39,
- DP 1561D: DW346 - Osiek - Niemil - Oleśnica Mała - gr. powiatu,
- DP 1562D: DK39 - Owczary – DP 1560D,
- DP 1563D: gr. powiatu - Oleśnica Mała – DP 1561D,
- DP 1564D: Pełczyce (DW396) - Niwnik - Osiek – DP 1560D,
- DP 1565D: Jaczkowice (DW346) - Niwnik - Siecieborowice - gr. powiatu,
- DP 1566D: DP 1565D - Drzemlikowice - Siecieborowice – DP 1565D,
- DP 1567D: Oława (ul. Broniewskiego) - Zabardowice – DP 1972D,
- DP 1568D: Sobocisko (DP 1592D) - Miłonów - DW346,
- DP 1569D: Stanowice (DK94) - Lizawice (DP 1972D),
- DP 1570D: Oława (ul. Lipowa) - Siedlce - Zakrzów - Marcinkowice (DK94) oraz Oława (ul. Lipowa: DW396 – DK94),
- DP 1571D: Oława (ul. Zwierzyniecka) - Ścinawa Polska - Ścinawa - Godzikowice (DK94),
- DP 1572D: Oława (DW396, ul. 3 Maja) - Ścinawa - gr. powiatu,
- DP 1573D: Gać (DK94) - Psary - Maszków - Gać (DK94),
- DP 1574D: Oława (ul. Kilińskiego) - Jaczkowice (DW346),
- DP 1575D: Oława (ul. Baczyńskiego - ul. Nowy Górnik),
- DP 1576D: Oława (pl. Zamkowy: DW396 - DK94),
- DP 1577D: Oława (ul. 1 Maja - ul. Brzeska),
- DP 1578D: Oława (ul. Żołnierza Polskiego),
- DP 1579D: Oława (ul. Młyńska),
- DP 1580D: Oława (ul. Rybacka: DW396 – DP 1571D),
- DP 1581D: Oława (Zwierzyniec Duży),
- DP 1582D: Oława (ul. Zielna: od ul. Ofiar Katynia do ul. Dzierżonia),
- DP 1583D: Oława (ul. Dzierżonia) - granica miasta,
- DP 1584D: Oława (ul. Spacerowa, część ul. Różanej, ul. Sikorskiego),
- DP 1590D: Piskorzów (DW346) - Piskorzówek - Domaniów - Kończyce - gr. powiatu,
- DP 1591D: Pełczyce (DW396)- Polwica - Piskorzówek - gr. powiatu,
- DP 1592D: Brzezimierz (DW396) - Kuny - Polwica - Wierzbno - Sobocisko (DP 1972D),

- DP 1593D: Wierzbno - Janków - Teodorów – DP 1972D,
- DP 1594D: gr. powiatu - Kuchary – Danielowice,
- DP 1595D: DW396 - Skrzypnik - Domaniów – DP 1594D,
- DP 1596D: Skrzypnik - Wyszkowice – DP 1598D,
- DP 1597D: Wyszkowice (DP1596D) - Domaniów – DP 1594D,
- DP 1598D: Kończyce (DP1590D) - Wyszkowice - Goszczyna - gr. powiatu,
- DP 1599D: Kończyce (DP1590D) – Grodzieszowice,
- DP 1929D: gr. powiatu – DP 1535D,
- DP 1930D: gr. powiatu – DP 1466D,
- DP 1933D: od gr. powiatu - Zakrzów (DP 1570D),
- DP 1942D: gr. powiatu - Gęsice - Swojków - DW346,
- DP 1972D: gr. powiatu - Sobocisko - Lizawice - Marcinkowice (DK94),
- DP 3057D: gr. powiatu - Grodzieszowice - gr. powiatu,
- DP 3105D: DP 1598D - DW396.

Drogi powiatowe na terenie gminy Siechnice i Żórawina³⁴:

- DP 1591D: (Nowojowice) DW395 – gr. gminy (Danielowice) Domaniów,
- DP 1933D: Groblice (DK94) – Kotowice – gr. gminy (Zakrzów),
- DP 1934D: (Wrocław) gr. powiatu – Mokry Dwór – Trestno – gr. powiatu (Wrocław),
- DP 1935D: (Radomierzyce) DP 1939D – Iwiny – gr. gminy (Wrocław),
- DP 1936D: DK94 Radwanice – DP 1937D Zacharzyce,
- DP 1937D: (Wrocław) gr. gminy – Zacharzyce – DP 1938D – (Święta Katarzyna),
- DP 1938D: DW395 – Smardzów - Święta Katarzyna - DK94 (Siechnice),
- DP 1939D: (Wrocław-Ołtaszyn) gr. gminy – Radomierzyce – Żerniki Wrocławskie – DW395,
- DP 194D: DW395 – Łukaszowice – DP 1938D (Święta Katarzyna),
- DP 1942D: (Groblice) DK94 – Zębice – Sulęcín – Bratowice – DP 1972D (Okrzeszyce) Rynakowice – gr. gminy (Gęsice),
- DP 1943D: (Turów) DW395 – Ozorzyce – Bogusławice – DP 1945D (Sulimów),
- DP 1944D: (Bogusławice) DP 1943D – DP 1942D,
- DP 1945D: (Święta Katarzyna) DP 1938D – Sulimów – DP 1942D (Bratowice),
- DP 1946D: DW395 – Milejowie – DP 1942D,
- DP 1947D: (Milejowice) DP 1946D – Wilkowice,
- DP 1948D: DW395 – Krajków i Polakowice – DW395,
- DP 1949D: DW395 – Stary Śleszów – DW346,
- DP 1953D: (Szukalice) 1955D – Rzeplin – DP 1945D,
- DP 1954D: (Wrocław) gr. gminy – DW372 - Biestrzyków - Suchy Dwór – Żórawina – Żerniki Wielkie – Bogunów – DW346 (Węgry),
- DP 1955D: (Wrocław) gr. gminy – Wysoka – Karwiany - Komorowice- Szukalice - DP 1972D,
- DP 1956D: DP 1972D - Galowice – Wilczków – Pasterzyce – Jaksonów – DW346 (Przeclawice),
- DP 1957D: Pasterzyce – Bogunów,
- DP 1960D: DK8 (Kobierzyce) – Pełczyce – DP 1956D (Wilczków),
- DP 1972D: (Domasław) DK8 – Księginice – Żórawina – Jarosławice – gr. gminy (Sobocisko),

³⁴ Źródło: Powiat wrocławski. Na podstawie wykazu dróg w *Planie zimowego utrzymania dróg powiatowych Powiatu Wrocławskiego w sezonie zimowym 2022/2023*.

- DP 3050D: (Węgry) DW346 – gr. gminy (Kurczów).

Miejscowości leżące w obszarze Związku „OPGP” posiadają stosunkowo dogodny dojazd do siedzib poszczególnych gmin, do siedziby powiatu, a także do Wrocławia, Brzegu i Opola. Drogi krajowe, szczególnie autostrada A4 oraz drogi wojewódzkie pozwalają na sprawny dojazd do wielu głównych tras przebiegających poza powiatem oławskim (np. autostrada A8, drogi ekspresowe S5, S8 i S11, DK8, DK11). Lokalizacja tylko jednego mostu na Odrze w Oławie ogranicza możliwości przejazdu pomiędzy północną i południową częścią powiatu oławskiego – najbliższe mosty drogowe zlokalizowane są na zachód w Łanach pod Wrocławiem (DW372) i w samym Wrocławiu oraz na wschód w Brzegu (DK39). Na obszarze Związku „OPGP” w ramach krajowych i samorządowych inwestycji drogowych planowane są następujące inwestycje drogowe:

- w *Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*³⁵ południowa obwodnica Oławy w ciągu DK94, uzupełniona planowanym północno-zachodnim odcinkiem obwodnicy miasta w ciągu DW396 z nowymi mostami drogowymi na rzekach Oława i Odra³⁶.
- w *Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)*³⁷ rozbudowa autostrady A4 na odcinku Wrocław – Tarnów,
- w *Programie Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030*³⁸ roku rozbudowa DK94 na odcinku Oława – Wrocław,
- ostatni odcinek DW372 od istniejącego odcinka (Wrocław, DP 1954D) przez Wysoką do istniejącego odcinka DW372 we Wrocławiu (DK5, al. Karkonoska),
- w *Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg* sześć inwestycji drogowych: *Przebudowa drogi powiatowej nr 1573D Gać – Psary, Przebudowa drogi powiatowej nr 1539D Miłoszyce - Dziuplina - Jelcz-Laskowice, Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Wierzbnio w gminie Domaniów, Rozbudowa drogi gminnej - odcinek ul. Rybackiej w Oławie, Przebudowa dróg gminnych ul. Piastowskiej i ul. Partyzantów w Jelczu-Laskowicach oraz Przebudowa drogi gminnej w Żórawinie (ulicy Gwiazdzistej i Kosmicznej),*
- zespół inwestycji drogowych na os. Nowy Otok w Oławie, usprawniających połączenie osiedla z układem komunikacyjnym miasta.

5.4. Transport indywidualny

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie oławskim zwiększyła się w 2021 roku w porównaniu z rokiem 2015 aż o 1/4. W związku z czym liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie oławskim w latach 2015-2021 także wzrosła – o 133,5 samochodów osobowych/1 000 mieszkańców (o około 19 %). Ze względu na brak danych dla gmin Siechnice i Żórawina, w całym powiecie wrocławskim liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wzrosła z 81 115 w roku 2015 do 110 867 w roku 2021 (wzrost aż o 36 %), co przełożyło się (mając na uwadze liczbę ludności powiatu wrocławskiego) na wzrost w tym samym okresie liczby samochodów osobowych/1 000 mieszkańców o 2,5 % (z 604,7 w roku 2015 do 619,9 w roku 2021).

Dla obydwu powiatów liczba samochodów osobowych/1 000 mieszkańców była w roku 2015 większa

³⁵ Źródło: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-budowy-100-obwodnic-na-lata-2020---2031>.

³⁶ Prace projektowe dla zadania: Budowa mostu w miejscowości Oława na rzekach Odra i Oława, jako połączenie dróg lokalnych: wojewódzkich 396 i 455, powiatowej 1570D oraz gminnej ul. Malinowa. (<https://dsdik.wroc.pl/przetargi/uslugi/3062-2019-07-09-08-06-37.html>).

³⁷ Uchwała nr 253/2022 Rady Ministrów z dnia 13.12.2022 r.

³⁸ Uchwała nr 198/2022 Rady Ministrów z dnia 4.10.2022 r.

niż dla województwa dolnośląskiego, natomiast w roku 2021 była nadal większa dla powiatu oławskiego (o około 1 %), ale już mniejsza dla powiatu wrocławskiego (o około 11 %).

Tab. 5.4. Samochody osobowe w powiecie oławskim w latach 2015-2021.

Rok	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych	Liczba samochodów osobowych/1 000 mieszkańców	
	Powiat oławski	Powiat oławski	Województwo dolnośląskie
2015	43 672	574,1	554,5
2017	47 599	622,2	603
2019	51 604	672,3	655
2021	54 726	707,6	699,4

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Wzrost liczby samochodów skutkuje decyzjami o rozbudowie sieci drogowej oraz infrastruktury w miastach (m.in. większa liczba parkingów) oraz powoduje spadek zainteresowania transportem publicznym, powodując jego stopniowe ograniczanie.

Istotnym elementem związanym ze zwiększającą się liczbą pojazdów na drogach oraz także ze stanem technicznym dróg i infrastruktury drogowej, jest bezpieczeństwo ruchu drogowego w postaci liczby ofiar śmiertelnych. Porównując lata 2015-2021 trend liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, jest spadkowy, ale wyraźnie większy dla obydwu powiatów w porównaniu z wartością dla województwa dolnośląskiego. W roku 2017 i 2019 dla powiatu wrocławskiego i województwa dolnośląskiego odnotowano wzrost wartości wskaźnika, który spadł w roku 2021. W tym samym okresie w powiecie oławskim wartość wyraźnie spadła, by w roku 2021 niestety znów wzrosnąć.

Tab. 5.5. Ofiary śmiertelne w wypadkach drogowych w latach 2015-2021.

Rok	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców		
	powiat oławski	powiat wrocławski	województwo dolnośląskie
2015	9,20	10,56	6,37
2017	5,24 ▼	7,18 ▼	7,55 ▲
2019	5,21 ▼	17,49 ▲	7,41 ▼
2021	↓ 7,76 ▲	↓ 8,49 ▼	↓ 6,17 ▼

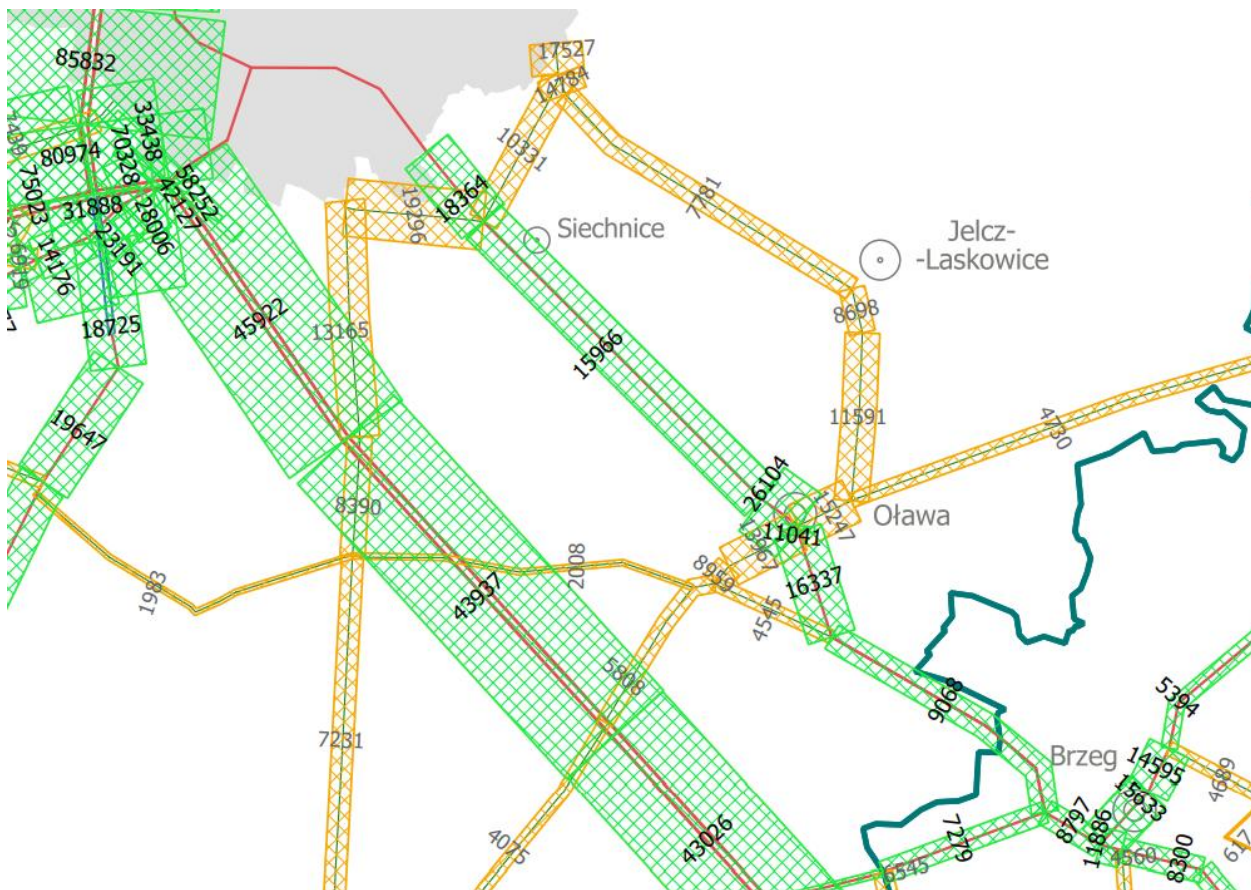
▼ / ▲ - trend w porównaniu z rokiem poprzedzającym

↓ / ↑ - trend w roku 2021 w porównaniu z rokiem 2015

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS.

5.5. Natężenie ruchu na sieci dróg wojewódzkich, krajowych i powiatowych

Na drogach krajowych i wojewódzkich, z wyłączeniem miast na prawach powiatu, regularnie co 5 lat przeprowadzany jest Generalny Pomiar Ruchu (GPR), który obrazuje aktualny poziom natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci drogowej oraz wskazuje prognozy ruchu w perspektywie 5, 10 i 15 lat. Obecnie obowiązuje przeprowadzony w latach 2020-2021 roku GPR2020.



Rys. 5.1 Średni dobowy ruch roczny – GPR2020

Źródło: GDDKiA

SDRR w roku 2020 na drogach krajowych w województwie dolnośląskim wynosił 16 933 poj./dobę (przy SDRR w całym kraju – 13 574 poj./dobę). W porównaniu z GPR 2015 SDRR w GPR 2020 w województwie dolnośląskim na drogach krajowych wzrósł o 29 % (przy średniej krajowej wynoszącej 21 %). W obszarze Związku „OPGP” w GPR 2020 odnotowano SDRR na drogach krajowych większy, niż średnia dla województwa na:

- autostradzie A4 w zależności od odcinka od 43 026 p./d.³⁹ do 45 922 p./d. i było 2,6-krotnie wyższe niż SDRR na drogach krajowych w województwie dolnośląskim,
- DK94 na odcinku Wrocław – Siechnice (18 364 p./d.) oraz w Oławie od strony Wrocławia (26 104 p./d.).

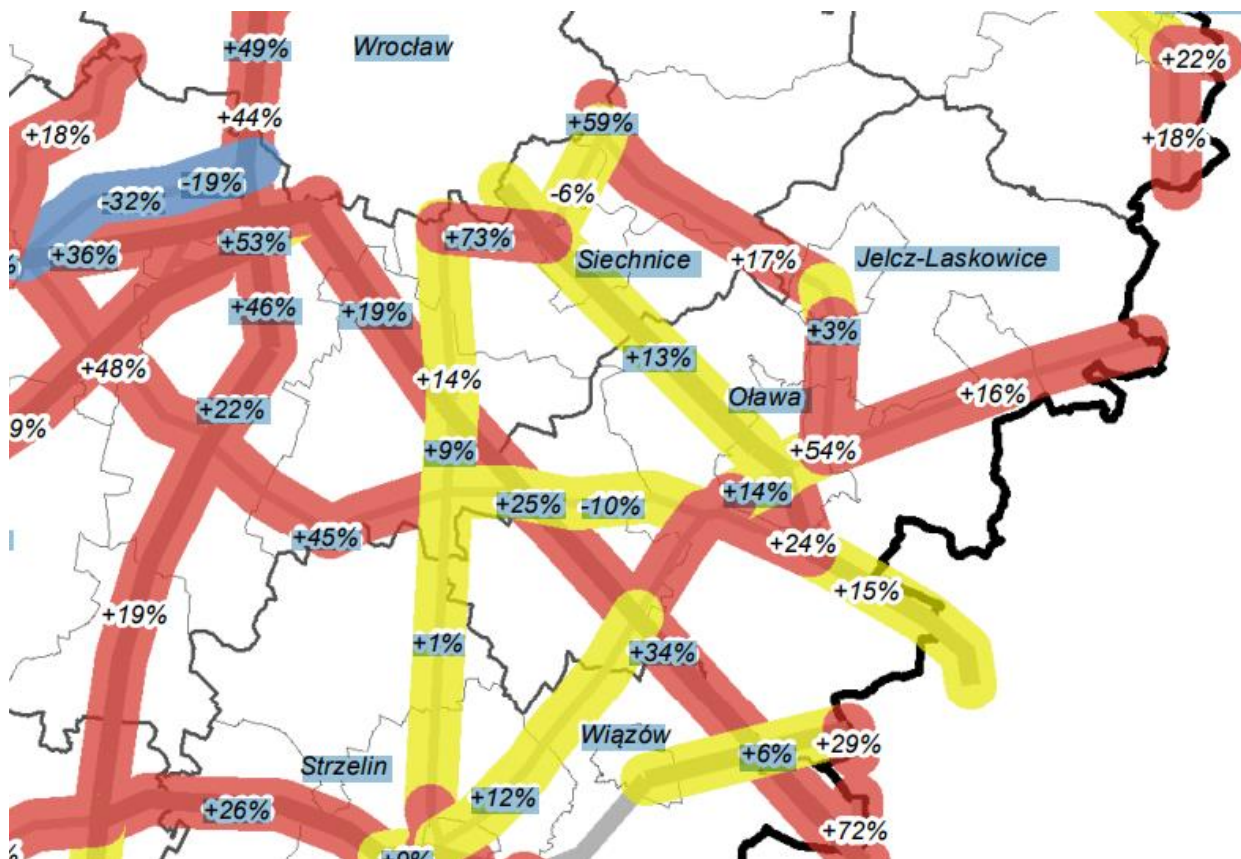
SDRR na pozostałych odcinkach DK94 był nieznacznie niższy od SDRR dla województwa, a na DK39 SDRR był niższy aż 7-krotnie. Procentowa zmiana SDRR na drogach krajowych w GPR 2020 w porównaniu z SDRR w GPR 2015 została pokazana na rys. 5.2.

SDRR na drogach wojewódzkich wynosił 4 176 p./d. (w całym kraju – 4 231 p./d.). SDRR w GPR 2020 w porównaniu z GPR 2015 wzrósł o blisko 22,5 % (przy średniej krajowej 20 %). W obszarze Związku „OPGP” w GPR 2020 tylko na DW346 (na odcinku od granicy gminy Żórawina do Gaju Oławskiego) odnotowano dwukrotnie niższy SDRR niż średnia dla województwa. Największy poziom SDRR występuje na:

³⁹ p./d. – pojazdów/dobę.

- DW372 w zależności od odcinka od 10 331 p./d. do 19 296 p./d. i było maksymalnie ponad 4,5-krotnie wyższe niż SDRR na drogach wojewódzkich w województwie dolnośląskim,
- DW395 na odcinku Wrocław – A4, węzeł Wrocław Wschód (13 165 p./d.),
- DW396 na odcinku od DW455 do DK94 (15 247 p./d.) i od DK94 do DW346 (13 967 p./d.).

Na rys. 5.2 pokazana została procentowa zmiana SDRR na drogach krajowych i wojewódzkich w GPR 2020 w porównaniu GPR 2015. Największe wartości (powyżej 50 %) odnotowano na odcinkach: A4, DW372 i DW396, a najniższe (poniżej 15 %) na odcinkach: DK94, DW372, DW395, DW396 i DW455, a wyraźny spadek o 10 % na DK39 oraz o 6 % na DW372 (na odcinku od DW455 do DK94).



Rys. 5.2 Procentowa zmiana SDRR w GPR 2020 w porównaniu z SDRR w GPR 2015

Źródło: www.irt.wroc.pl

Biorąc pod uwagę rosnący corocznie wskaźnik motoryzacji oraz wzrastający SDRR na DK i DW w województwie, większy od SDRR w kraju, można założyć, że pomiar GPR2025 wykonany w roku 2025 również wykaże wyraźną tendencję wzrostową SDRR na drogach krajowych i wojewódzkich.

SDRR na drogach powiatowych został przeprowadzony w roku 2020 przez Powiatowy Zarząd Dróg w Oławie. Poziom SDRR na drogach powiatowych wynosił dla poszczególnych dróg następująco:

- DP 1466D:
 - 2 255 poj./dobę na odcinku Grędzina – granica powiatu,
- DP 1535D:

- 5 490 poj./dobę w Miłoszycach na ul. Wrocławskiej,
- 2 585 pok./dobę na odcinku Jelcz-Laskowice – Piekary,
- DP 1536D:
 - 528 poj./dobę na odcinku Miłocice – granica powiatu,
- DP 1538D:
 - 2 758 poj./dobę na odcinku Mościsko – Grędzina,
 - 878 poj./dobę na odcinku Grędzina – Grędzina,
- DP 1539D:
 - 1 021 poj./dobę w Miłoszycach na ul. Dziuplińskiej,
- DP 1542D:
 - 283 poj./dobę na odcinku Miłocice – Miłocice Małe,
- DP 1544D:
 - 185 poj./dobę na odcinku Biskupice Oławskie – granica powiatu,
- DP 1545D:
 - 3 257 poj./dobę w Miłoszycach na ul. Głównej (droga do strefy ekonomicznej),
- DP 1549D:
 - 4 357 poj./dobę w Bystrzycy na ul. Kościuszki (centrum wsi),
 - 1 157 poj./dobę na odcinku Bystrzyca – granica powiatu,
- DP 1560D:
 - 2 052 poj./dobę w Chwalibóżycach,
- DP 1561D:
 - 1 149 poj./dobę na odcinku Osiek – DW346,
- DP 1565D:
 - 532 poj./dobę na odcinku Siecieborowice – Kurów,
- DP 1567D:
 - 524 poj./dobę na odcinku Zabardowice – Sobocisko,
- DP 1570D:
 - 6 260 poj./dobę w Oławie na ul. Lipowej (od DK94 do ul. Strzelnej),
 - 3 220 poj./dobę w Oławie na ul. Lipowej (od DK94 do ul. Baczyńskiego),
 - 727 poj./dobę na odcinku Zakrzów – DK94,
- DP 1571D:
 - 5 925 poj./dobę w Oławie na ul. Zwierzynieckiej,
- DP 1572D:
 - 11 174 poj./dobę w Oławie na ul. 3 Maja (koło TESCO),
- DP 1574D:

- 2 152 poj./dobę na odcinku Oława – Jaczkowice,
- DP 1590D:
 - 975 poj./dobę na odcinku Domaniów – Kończyce,
 - 475 poj./dobę na odcinku Piskorzów – Piskorzówek,
- DP 1591D:
 - 548 poj./dobę na odcinku Polwica – Piskorzówek,
- DP 1592D:
 - 471 poj./dobę na odcinku Sobocisko – Wierzbno,
- DP 1594D:
 - 179 poj./dobę na odcinku Kuchary – granica powiatu,
- DP 1595D:
 - 1 012 poj./dobę na odcinku Domaniów – Skrzypnik,
- DP 1598D:
 - 179 poj./dobę na odcinku Wyszkowice – Goszczyna,
- DP 1942D:
 - 353 poj./dobę na odcinku Gęsice – granica powiatu,
- DP 1972D:
 - 2 483 poj./dobę na odcinku Sobocisko – Lizawice.

5.6. Wpływ transportu na środowisko

5.6.1. Korzystanie ze środowiska naturalnego

Transport ma ogromne znaczenie w gospodarce, zaspokaja też potrzebę przemieszczania się ludzi. Jednocześnie jest jednym z największych zagrożeń cywilizacyjnych, negatywnie wpływającym na środowisko, przyczyniając się do zmian klimatycznych, zanieczyszczając atmosferę i środowisko gruntowo-wodne.

Transport drogowy wpływa na środowisko przede wszystkim poprzez emisję zanieczyszczeń do powietrza (rozprzestrzeniających się w dużych stężeniach i na niskich wysokościach) oraz emisję hałasu.

Samochody i autobusy najczęściej wyposażone w silniki spalinowe zasilane olejem napędowym emitują szkodliwe dla środowiska i zdrowia ludzi tlenki azotu, tlenek i dwutlenek węgla, dwutlenek siarki, wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne, benzen, pyły, metale ciężkie. Wysokie stężenie spalin przyczynia się do powstawania smogu i efektu cieplarnianego. Zmniejszeniu emisji szkodliwych dla środowiska składników paliw służą coraz bardziej rygorystyczne normy ochrony środowiska, sprzyja postęp technologiczny w zakresie produkcji silników, wykorzystania paliw przyjaznych środowisku jak gaz ciekły LPG, sprężony gaz ziemny CNG, biopaliwa. Istotne jest wdrażanie

nowoczesnych rozwiązań w kierunku rozwoju niskoemisyjnego publicznego transportu m.in. poprzez sukcesywne wprowadzanie do taboru autobusów o napędzie hybrydowym i elektrycznym.

Transport wpływa również na stan klimatu akustycznego. Na szkodliwe skutki hałasu takie jak przemęczenie, bezsenność, uszkodzenia słuchu narażeni są przede wszystkim mieszkańcy terenów silnie zurbanizowanych i aglomeracji miejskich o dużym natężeniu ruchu drogowego i złej jakości dróg.

Emisja zanieczyszczeń emitowanych przez transport kolejowy jest znacznie niższa. Dotyczy emisji zanieczyszczeń przez silniki spalinowe pojazdów szynowych i drgań będących źródłem hałasu kolejowego, na którego wielkość wpływają m.in. stan techniczny taboru i torowisk.

Dyrektywy unijne i międzynarodowe, dokumenty krajowe i regionalne m.in. w obszarze transportu stawiają wymogi prawne mające na celu przeciwdziałanie zmianom klimatu i ograniczenie wpływu zanieczyszczeń na środowisko. Kluczowe jest wykorzystanie w transporcie publicznym zasady zrównoważonego rozwoju i podjęcie m.in. przez jednostki samorządu terytorialnego działań, które nie tylko będą gwarantowały dostępność celów komunikacyjnych ale również przysłużą się poprawie stanu środowiska i tym samym jakości życia swoich mieszkańców.

5.6.2. Emisja spalin

Normy dopuszczalnych emisji spalin określone europejskim standardem emisji spalin (opracowanym w serii Dyrektyw Europejskich) i dotyczącym nowych pojazdów sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej, w szczególności: samochodów osobowych i ciężarowych, autobusów, ciągników i maszyn rolniczych, kolejowych pojazdów trakcyjnych oraz statków śródlądowych zostały przedstawione w poniższej tabeli:

Tab. 5.6. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.

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

Źródło: <http://www.ngk.de/pl/>

Jednym z głównych źródeł zanieczyszczeń powietrza na terenie funkcjonowania Związku „OPGP” są źródła transportowe (liniowe), gdzie emisja zanieczyszczeń następuje na niskiej wysokości. To przede wszystkim węglowodory, tlenki azotu, tlenek węgla, pyły związku ołowiu, tlenki siarki.⁴⁰

Układ drogowy w granicach Związku „OPGP” charakteryzujący się dużym ruchem komunikacyjnym obejmuje drogi krajowe (w tym autostrada A4, DK 39, DK 94), drogi wojewódzkie (DW 346, DW 396, DW 455) oraz liczne drogi powiatowe i gminne. Kolejowy układ transportowy tworzą linie kolejowe 132, 277, 292.

Zmniejszeniu negatywnego oddziaływania transportu na środowisko służyć może m.in. inwestycja w nowy tabor do obsługi komunikacji zbiorowej spełniający wysokie standardy emisji spalin lub zeroemisyjny. Wzrasta popularność pojazdów zasilanych CNG i LNG, pojazdów hybrydowych oraz elektrycznych. Niewątpliwymi zaletami tych ostatnich są brak emisji spalin, znacznie mniejszy hałas (w porównaniu pojazdów spalinowych) i wyższy komfort użytkowania przy spadających kosztach produkcji (w szczególności baterii elektrycznych) i coraz większym zasięgu takich pojazdów.

Działania na rzecz poprawy jakości taboru podjęte zostały na terenie Związku „OPGP”. Na początku 2020 r. PKS Oława S.A. na potrzeby wykonywania przewozów powiatowo-gminnych o charakterze użyteczności publicznej zakupił 3 nowe, spełniające najwyższe normy ekologiczne autobusy niskoemisyjne – klimatyzowane i przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych.

5.6.3. Emisja hałasu

Przepisy ustawy „Prawo ochrony środowiska” traktują hałas jako zanieczyszczenie powietrza. Jednym z najbardziej uciążliwych dla człowieka źródeł hałasu jest ruch komunikacyjny (drogowy, lotniczy i szynowy). Rozwój motoryzacji i co za tym idzie zwiększenie natężenia ruchu drogowego sprawia, że stan klimatu akustycznego w Polsce ulega ciągłemu pogorszeniu.

Na potrzeby oceny stanu akustycznego środowiska należy zgodnie z przepisami ww. ustawy sporządzać mapy akustyczne obrazujące średnie wielkości hałasu emitowanego na danym obszarze do środowiska.

⁴⁰ Program ochrony środowiska dla Powiatu Oławskiego na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024

W 2019 roku został opracowany Program ochrony środowiska przed hałasem dla dróg krajowych oraz części dróg wojewódzkich i gminnych województwa dolnośląskiego, którego celem jest określenie priorytetów i wskazanie działań, które przysłużą się zmniejszeniu uciążliwości i ograniczenie poziomu hałasu. Zakres Programu obejmuje analizę przede wszystkim tych obszarów, dla których wskaźnik M (łączy poziom hałasu na badanym obszarze z liczbą osób narażonych na ten hałas) przyjmuje największe wartości. Dopuszczalne poziomy hałasu zostały określone w załączniku do rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku z dnia 14 czerwca 2007 r. (wskaźniki prezentuje tabela 5.4).

W Programie przeanalizowano m.in. odcinki dróg przebiegających przez teren powiatu oławskiego:

- autostradę A4 na odc. Węzeł Brzezimierz/DW396/Węzeł Brzeg przy miejscowości Oleśnica Mała i na odc. od 156 km do 159 km oraz od 167 do 168 km przy miejscowościach Karwiany, Suchy Dwór, Stary Śleszów, Wilkowice,
- DK94 na odc. przebiegającą przez miejscowości Jankowice, Marcinkowice, Stanowice, Górnik, Oława,
- DK94 na odc. Oława/przeście: DW396L-DW346 w miejscowości Oława i Godzikowice.

Na wszystkich wymienionych obszarach występują przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu drogowego od 5 do 15 decybeli. Najwyższe wartości odnotowano w Oławie i w Godzikowicach. W celu ograniczenia odnotowanych przekroczeń zaproponowano następujące działania naprawcze:

- z wysokim priorytetem (termin realizacji do 2024 r.) – budowa obwodnicy Oławy oraz na odc. Oława – granica województwa przebudowa DK94 w ramach dostosowania dróg krajowych do przenoszenia obciążeń 11,5 T/oś. i egzekwowanie ograniczeń prędkości.
- z niskim priorytetem (termin realizacji po 2024 r.) – na odc. Siechnice/DW372/-Oława/DW396 – rozbudowa lub przebudowa DK94 w ramach w ramach dostosowania dróg krajowych do przenoszenia obciążeń 11,5 t/oś. i egzekwowanie ograniczeń prędkości.

Tab. 5.7. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowane przez poszczególne grupy źródeł hałasu.

Rodzaj terenu	Drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
	L _{DWN} przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	LN przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy	L _{DWN} przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	LN przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy
Strefa ochronna "A" uzdrowiska, Tereny szpitali poza miastem.	50,00	45,00	45,00	40,00
Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, Tereny domów opieki społecznej, tereny szpitali w miastach.	64,00	59,00	50,00	40,00

Rodzaj terenu	Drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
	L _{DWN} przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	LN przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy	L _{DWN} przedział czasu odniesienia równy wszystkim dobom w roku	LN przedział czasu odniesienia równy wszystkim porom nocy
Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, Tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, Tereny mieszkaniowo-usługowe.	68,00	59,00	55,00	45,00
Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. Mieszkańców.	70,00	65,00	55,00	45,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Załącznik do obwieszczenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r.

Żeby zadbać o klimat akustyczny można zastosować szereg działań i metod ochrony środowiska przed hałasem takich jak:

- wprowadzenie do eksploatacji środków transportu o ograniczonej emisji hałasu (m.in. samochody o napędzie elektrycznym lub hybrydowym lub przynajmniej będące w dobrym stanie technicznym),
- budowa ekranów akustycznych,
- zastosowanie odpowiednich, cichych nawierzchni,
- nasadzenia drzew i krzewów,
- wprowadzenie ograniczeń prędkości na wybranych odcinkach dróg.

Istotne są również wszelkie działania mające na celu ograniczenie indywidualnego ruchu samochodowego, które mogą być realizowane m.in. w ramach zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Tylko transport szeroko dostępny, niezawodny, punktualny, komfortowy, z dobrą informacją pasażerską i korzystną ofertą cenową może stać się istotną alternatywą dla samochodu. Promowane powinny być również inne, przyjazne dla środowiska formy transportu jak rower, ruch pieszcy.

5.6.4. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w środkach publicznego transportu zbiorowego

Jednym z aspektów istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska w transporcie jest dążenie do jak najwyższego udziału taboru komunikacji zbiorowej wyposażonego w ekologiczne, niskoemisyjne silniki, spełniające obowiązujące aktualnie normy ekologiczne. Cechą charakterystyczną nowoczesnych silników spalinowych, spełniających co najmniej wymogi normy EURO 5 lub EEV (a obecnie EURO 6 i kolejnych), jest emisja zanieczyszczeń spalin na poziomie porównywalnym do emisji

silników zasilanych gazem CNG lub LNG. Postępujący rozwój technologii pojazdów zeroemisyjnych o napędzie elektrycznym oraz innych alternatywnych (np. napęd wodorowy), spowoduje że już w niedalekiej przyszłości różnice w cenie zakupu taboru, budowy zaplecza technicznego oraz zasięgu na jednym ładowaniu, w porównaniu do systemów konwencjonalnych, będą maleć.

Dlatego już obecnie należy dążyć do eksploatacji pojazdów z ekologicznymi napędami, zarówno niskoemisyjnymi (od normy EURO 5 wzwyż), w tym z napędem gazowym (CNG lub LNG), jak i zeroemisyjnymi (np. elektrycznych). Jeśli autobusy elektryczne lub napędzane gazem ziemnym zostaną wprowadzone do eksploatacji, to powinny być kierowane przede wszystkim do obsługi głównych linii, funkcjonujących z największą liczbą połączeń, takich jak np. linie 0, 1, 3, 4, 10, 13, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 34, 40, 50, 51, 63, 83, 84, 85, 90 (przy czym dopuszczalna będzie ich eksploatacja na każdej linii organizowanej przez OPGP).

6. Ocena i prognozy społecznych potrzeb przewozowych w publicznym transporcie

6.1. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

Wykorzystując dostępne dane demograficzne i geograficzne oraz implementując metodę gravitacyjną, opracowano dla obszaru funkcjonowania Związku „OPGP” macierz potoków pasażerskich. Z opracowania wyłączono podróże wewnątrz gmin wchodzących w skład Związku „OPGP” oraz z i do gmin Siechnice i Żórawina. Poniżej (Tab. 6.1.) przedstawiono wspomnianą macierz, która dotyczy wszystkich podróży niepieszych realizowanych niezależnie od środka transportu zastosowanego w podróży. Podróże te odbywają się tylko w obrębie granic omawianego obszaru.

Tab. 6.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami na terenie Związku „OPGP”.

Gmina Jelcz-Laskowice*	1,6%			
Gmina Oława	17,7%	14,0%		
Miasto Jelcz-Laskowice*	0,8%		6,9%	
Miasto Oława	4,0%	6,4%	32,5%	16,2%
<i>Suma = 100,0%</i>	Gmina Domaniów	Gmina Jelcz-Laskowice*	Gmina Oława	Miasto Jelcz-Laskowice*

* - obszar miasta Jelcz-Laskowice wyodrębniono z gminy miejsko-wiejskiej Jelcz-Laskowice

Źródło: opracowanie własne.

Analizując powyższą macierz należy zwrócić uwagę, że największe wielkości potoków pasażerskich występują na liniach komunikacyjnych pomiędzy:

- miastem Oława – gminą Oława,
- gminą Oława – gminą Domaniów,
- miastem Oława – miastem Jelcz-Laskowice,
- gminą Oława – obszarem wiejskim gminy Jelcz-Laskowice.

Zapotrzebowanie na przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym w obszarze funkcjonowania Związku „OPGP” wynika m.in. z:

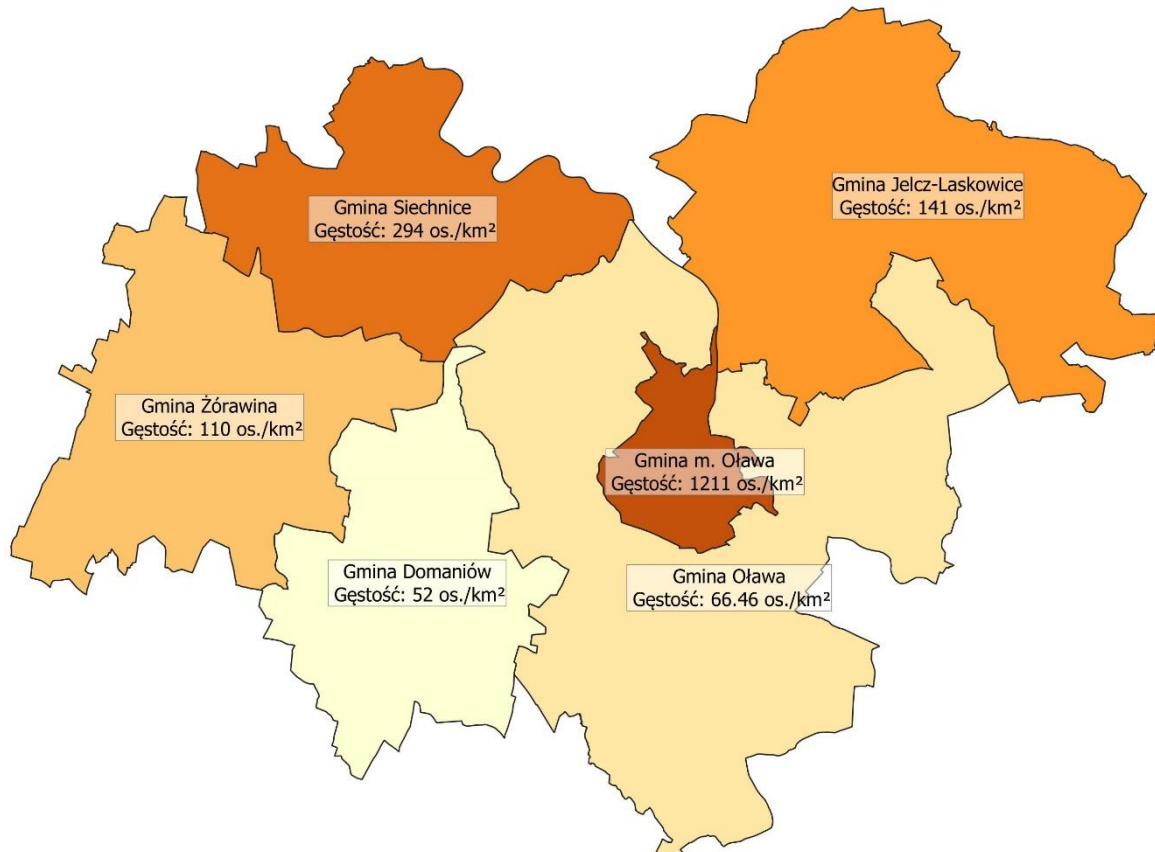
- liczby mieszkańców – szczegółowe dane zestawiono w Tab. 3.2..
- gęstości zaludnienia (najwyższa w granicach miast: Oława, Jelcz-Laskowice) – wartości tego wskaźnika przedstawiono w postaci kartogramu na Rys. 6.1.
- generatorów ruchu, do których zaliczane są także obiekty o charakterze użyteczności publicznej – ich silna koncentracja cechuje miejscowości będące siedzibami gmin; generatory ruchu w rejonie obsługiwanych przez „OPGP” zostały wskazane na mapie w rozdziale 6.2.

Kluczowymi czynnikami, kształtującymi potrzeby przewozowe mieszkańców terenu obsługiwanego przez Związek „OPGP”, są funkcje pełnione przez dwa największe ośrodki miejskie w regionie, czyli miasta Oława i Jelcz-Laskowice. W tych miastach i w ich pobliżu zlokalizowane są ośrodki edukacji, administracji, punkty przesiadkowe na połączenia do Wrocławia oraz zakłady pracy, determinujące

codzienne, obowiązkowe podróże. Z tego powodu najwięcej podróży międzygminnych ma swój początek lub koniec w granicach obu miast.

ZWIĄZEK POWIATOWO - GMINNY

Gęstość zaludnienia



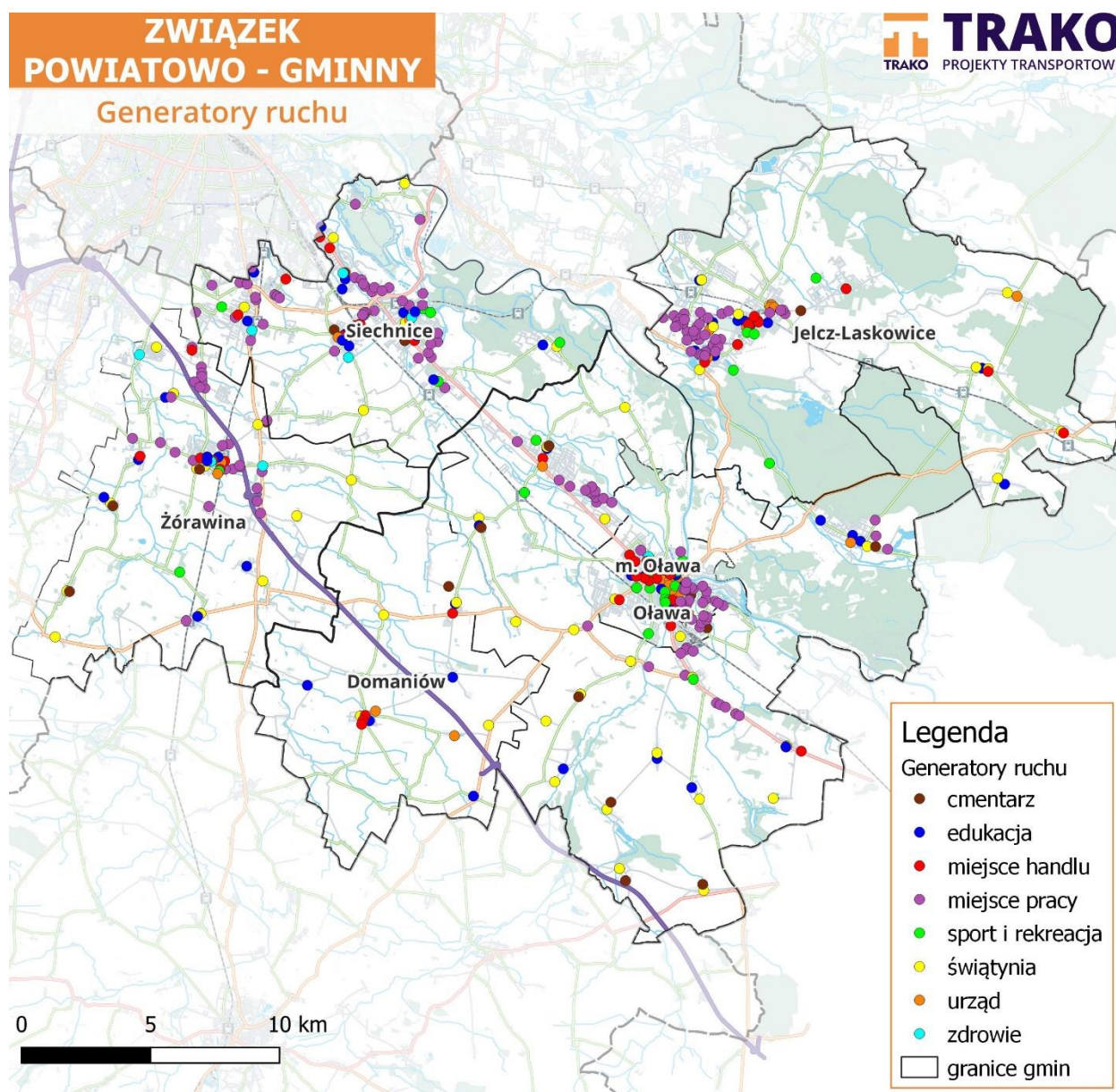
Rys. 6.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych na obszarze Związku „OPGP”.

Źródło: opracowanie własne.

Przewiduje się, iż skala i rodzaje potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru Związku „OPGP” w przyszłości nie ulegną większym zmianom, ze względu na prognozowane przez Główny Urząd Statystyczny na okres 2015 – 2035 utrzymanie podobnego poziomu liczby ludności (szerzej w rozdziale 3.3). Niewielkie zmiany mogą wynikać z efektu suburbanizacji Wrocławia i osiedlania się dotychczasowych jego mieszkańców na obszarze Związku „OPGP” lub też z przeciwnego powodu – dotychczasowi mieszkańcy tego rejonu będą migrować do Wrocławia. Będzie to zależało od czynników takich jak liczba miejsc pracy, jakość połączeń transportowych, ceny nieruchomości i wielu innych.

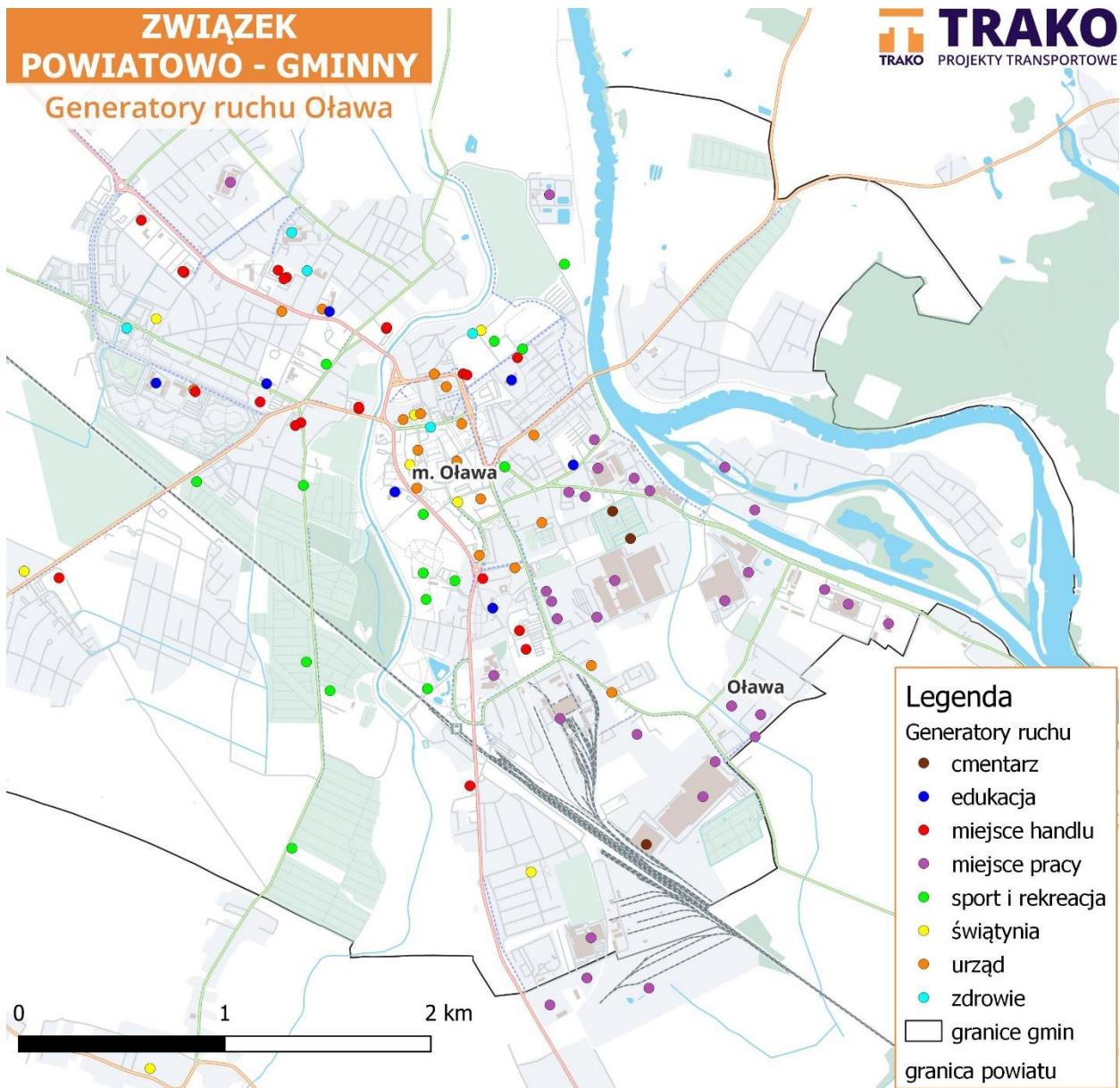
6.2. Najważniejsze generatory ruchu na terenie Związku Powiatowo - Gminnego „Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe”

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację najważniejszych obiektów, będących generatorami podróży w komunikacji zbiorowej na terenie Związku „OPGP”.



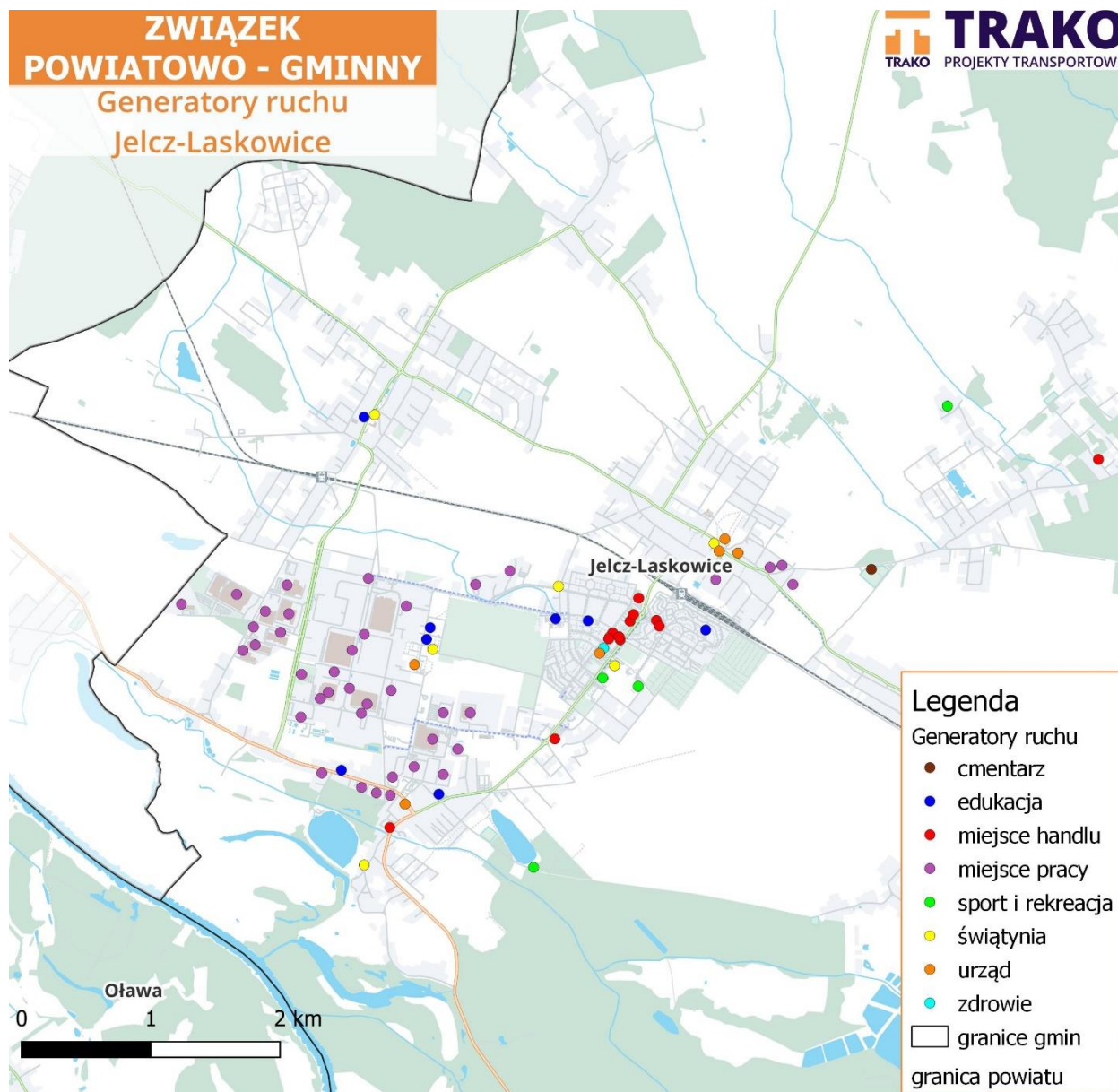
Rys. 6.2. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze funkcjonowania Związku „OPGP”

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 6.3. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze miasta Oława.

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 6.4. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze miasta Jelcz-Laskowice.

Źródło: opracowanie własne.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

7.1. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające ze strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – podział zadań przewozowych.

Planując podróż, każdy pasażer dokonuje wyboru środka transportu w oparciu o indywidualną ocenę dostępnych środków transportowych. Zdarzają się sytuacje, w których na pewnych obszarach część środków transportu nie jest dostępna, a w skrajnych przypadkach mieszkańcy mogą być zmuszeni do podróżowania wyłącznie transportem indywidualnym (samochód osobowy, rower itp.), ze względu na brak jakiegokolwiek publicznego środka transportu. Brak dostępności transportu zbiorowego sprzyja prowadzeniu polityki transportowej pro-motoryzacyjnej, która ogranicza lub minimalizuje potoki pasażerskie w transporcie zbiorowym, co może prowadzić do zredukowania oferty przewozowej lub jej całkowitej likwidacji na danych obszarach. Powstrzymanie tego typu tendencji leży w interesie publicznym i może być osiągnięte poprzez wprowadzenie odmiennej polityki transportowej bazującej na strategii zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Celem tego typu polityki jest zastosowanie rozwiązań i narzędzi, które ograniczą natężenie ruchu w komunikacji indywidualnej oraz podniosą atrakcyjność systemu publicznego transportu zbiorowego.

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

- bezpośredniość połączeń,
- częstotliwość,
- odległość do przystanku,
- informacja,
- koszt podróży,
- niezawodność funkcjonowania,
- czas podróży,
- punktualność,
- rytmiczność,
- komfort podróży.

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

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

Brak realizacji wymienionych powyżej działań może skutkować niekontrolowanym wzrostem liczby samochodów użytkujących układ drogowy, co może doprowadzić do degradacji systemu transportowego, a co za tym idzie transport indywidualny stanie się dla mieszkańców stosunkowo jeszcze bardziej atrakcyjny niż obecnie. W konsekwencji wzrośnie kongestia i pogorszą się warunki ruchu na drogach. Wprowadzenie kompleksowych rozwiązań z zakresu planowania, organizowania i zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego przedstawione w niniejszym dokumencie, mogą przynieść korzyści poprzez zrównoważenie układu transportowego, zwiększając rolę i wykorzystanie środków komunikacji zbiorowej. Następnym realizacją zaproponowanych działań będzie zmniejszenie natężenia ruchu samochodów indywidualnych, co skutkować będzie podniesieniem płynności ruchu.

7.2. Preferencje wyboru środka lokomocji wynikające z oferty obecnie funkcjonującej komunikacji, w tym z jej zdolności przewozowej.

Biorąc pod uwagę obecną infrastrukturę transportową w omawianym obszarze i dostępność do niej, określono następujące preferencje wyboru rodzaju środka transportu w planowanych powiatowych przewozach pasażerskich:

- regionalny transport kolejowy, za którego organizację jest odpowiedzialne Województwo Dolnośląskie (lub inne województwo w przypadku podpisania stosownego porozumienia), jest preferowany na trasach: Wrocław – Oława – Opole, Wrocław – Żórawina – Kłodzko oraz Wrocław – Jelcz-Laskowice – Opole,
- transport kolejowy, za którego organizację odpowiedzialne jest Ministerstwo Infrastruktury – pociągi PKP Intercity S.A. kategorii IC oraz TLK, preferowane w dojazdach z Oławy w kierunku Wrocławia oraz Opola,
- lokalny transport autobusowy – linie powiatowo-gminne, za organizację których odpowiedzialny jest Związek „OPGP” oraz linie komercyjne realizowane przez przewoźników prywatnych w granicach powiatu,
- regionalny transport autobusowy – wszystkie pozostałe wyżej niewymienione trasy komunikacyjne, przebiegające przez powiat oławski, organizowane przez innych organizatorów oraz linie komercyjne realizowane przez przewoźników prywatnych.

7.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.

W całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększania się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania transportem publicznym. W 2021 r. na terenie powiatu oławskiego orzeczenie o niepełnosprawności posiadało 13,1% ogółu mieszkańców (tj. około 10 200 osób)⁴¹.

Według stanu na listopad 2022 r.⁴² w powiecie oławskim było zarejestrowanych 143 bezrobotnych osób niepełnosprawnych.

Publiczny transport zbiorowy ma być otwarty na osoby niepełnosprawne, umożliwiając aktywizację tej grupy społecznej oraz jej rehabilitację społeczną. Powinien on także umożliwiać im jak najbardziej swobodne i samodzielne przemieszczanie się, zapewniać niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

- autobusy z wysoką podłogą,

⁴¹ Źródło: Narodowy Spis Powszechny 2021, Bank Danych Lokalnych, GUS.

⁴² Informacja o sytuacji na rynku pracy w województwie dolnośląskim. Dolnośląski Wojewódzki Urząd Pracy Wydział Analiz i Statystyki Rynku Pracy, kwiecień 2020.

- autobusy nieposiadające wydzielonego miejsca na wózek inwalidzki,
- niepełne oznakowanie pojazdów transportu publicznego, lub jego brak,
- przystanki komunikacyjne z peronami niedostosowanymi do wysokości pierwszego stopnia podłogi w pojazdach,
- niedogodne drogi dojścia do przystanków komunikacyjnych – bariery architektoniczne i organizacyjne,
- nieczytelne informacje przystankowe.

Władze samorządowe powinny aktywnie przeciwdziałać wyżej wymienionym problemom, aby zapobiegać dalszemu wykluczeniu społecznemu osobom niepełnosprawnym. Następujące działania powinny zostać podjęte w celu likwidacji wyżej wymienionych barier:

- wprowadzanie autobusów z niską podłogą,
- stosowanie podwyższonych platform peronów przystankowych, dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków (np. poprzez użycie innej faktury powierzchni peronowej),
- likwidacja barier architektonicznych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży,
- likwidacja barier organizacyjnych, poprzez możliwe skracanie oraz ułatwianie dojścia do przystanków komunikacyjnych poprzez zmianę organizacji ruchu,
- stosowanie obniżonych krawężników, azyli dla pieszych na szerokich jezdniach, innej faktury nawierzchni prowadzących, wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni,
- unikanie budowania przejść podziemnych lub nadziemnych w układzie drogowym,
- stosowanie odpowiednich czcionek na rozkładach przystankowych (wielkość czcionki należy konsultować z organizacjami społecznymi zrzeszającymi osoby niewidome i ociemniałe).

Wprowadzając udogodnienia techniczne i likwidując bariery utrudniające przemieszczanie się publicznym transportem zbiorowym na obszarze Związku „OPGP”, należy również mieć na uwadze potrzeby innych grup społecznych, takich jak: osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści) oraz podróżujące z małymi dziećmi a także dzieci i młodzież szkolna.

W standardzie wyposażenia taboru autobusowego powinna znaleźć się platforma ułatwiająca wprowadzenie wózka oraz miejsce w środku bezpośrednio przy tych drzwiach przeznaczone dla niego. Autobusy powinny być także wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niewidzących i ociemniałych). Im większa liczba tego typu autobusów, tym bardziej zwiększa się dostępność dla osób o ograniczonej mobilności, w tym osób niepełnosprawnych.

7.4. Preferencje wyboru środka lokomocji pod kątem ich negatywnego oddziaływania na środowisko.

Wybór transportu zbiorowego zamiast transportu indywidualnego przez pasażerów jest najbardziej istotnym krokiem w kierunku umocnienia zachowań proekologicznych i zmniejszających wykorzystywanie transportu indywidualnego (głównie samochodów osobowych). Emisja spalin jednego pojazdu transportu zbiorowego jest zdecydowanie niższa niż emisja spalin co najmniej kilkunastu samochodów osobowych, których kierowcy oraz pasażerowie mogą nim realizować swoje podróże.

Korzystny efekt środowiskowy osiągnąć można poprzez transport łączony (przesiadkowy), np.:

- dojazd rowerem do przystanku komunikacyjnego lub dworca komunikacyjnego,
- dojazd samochodem osobowym do dworca komunikacyjnego,

i kontynuowanie dalszej podróży (do centrum) transportem publicznym.

W celu upowszechnienia tego rodzaju przejazdów należy stworzyć infrastrukturę:

- rowerową w postaci bezpiecznych dróg dla rowerów (w miarę możliwości odseparowanych od ruchu drogowego) oraz parkingów typu P+R na dworcach i przy ważniejszych (głównych) przystankach, pozwalających na bezpieczne pozostawianie rowerów,
- drogową w postaci wielostanowiskowych parkingów dla samochodów osobowych typu P+R przy dworcach komunikacyjnych, pozwalających na bezpieczne pozostawianie samochodów.

Lokalizacja parkingów B+R oraz P+R powinna uwzględniać jak najkrótszą drogę dojścia do przystanku komunikacyjnego lub dworca komunikacyjnego, bez potrzeby przecinania jezdni. Planowana oferta transportowa oraz pożądany standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

7.5. Gwarantowana dostępność przestrzenna - sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

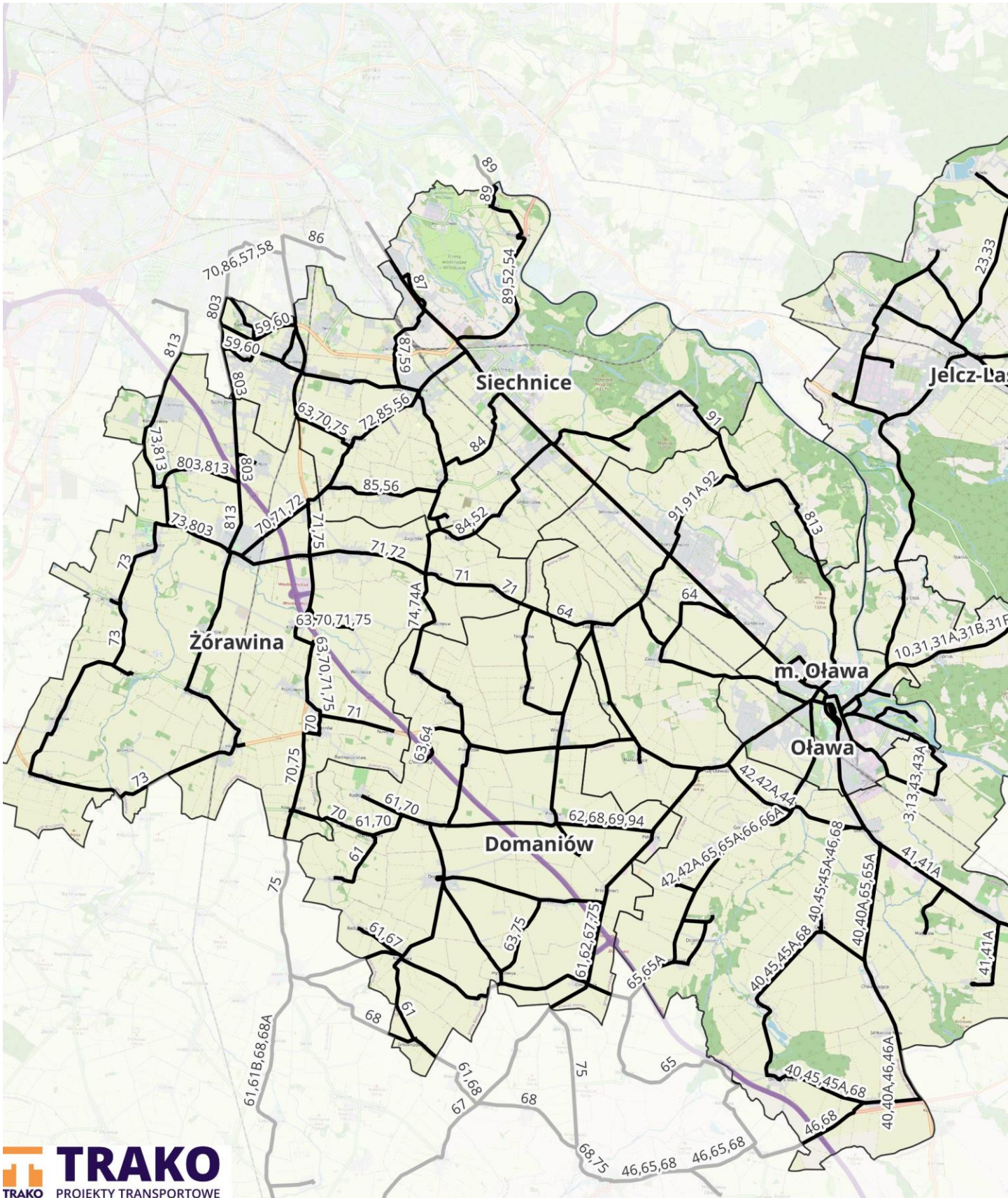
Na terenie Związku „OPGP” planuje się zorganizować sieć komunikacyjną składającą się z 102 linii komunikacyjnych. Linie o charakterze użyteczności publicznej będą docierały do wszystkich siedzib gmin, a także do większości miejscowości na obszarze Związku „OPGP”. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez związek będą realizowane wyłącznie w transporcie drogowym. Nie planuje się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

Związek „OPGP” będzie dążył do zawarcia porozumień z sąsiednimi organizatorami w celu zapewnienia funkcjonowania 25 linii komunikacyjnych wybiegających poza obszar Związku. Organizacja linii międzypowiatowych będzie możliwa jedynie pod warunkiem zawarcia stosownego porozumienia z właściwym organizatorem, ze względu na przebieg linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych poza granicę Związku „OPGP”.

Dopuszcza się:

- możliwość uruchamiania kursów skróconych w zależności od zapotrzebowania na przewozy oraz kursów wariantowych,
- zmianę trasy przebiegu linii z przyczyn społecznych lub ekonomicznych (rozszerzenie lub uproszczenie trasy o wybrane miejscowości).

W kolejnej tabeli zestawiono wykaz planowanych linii komunikacyjnych Związku „OPGP”. W części graficznej niniejszego Planu (



Rys. 7.1.) planowana sieć komunikacyjna na obszarze Związku została zaprezentowana wraz z zaznaczeniem lokalizacji planowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Tab. 7.2. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Nazwa linii komunikacyjnej	Relacja	Alternatywna nazwa linii	Uwagi
0	Oława – Godzikowice – Oława	165376	
1	Oława – Godzikowice	165377	
3	Oława – Ścinawa Polska – Ścinawa – Oława	165379 165380	
4	Oława – Gaj Oławski	165381	
10	Oława – Stary Górnik – Janików – Bystrzyca	165382	
13	Oława – Ścinawa – Ścinawa Polska – Oława	163383 165384	
20	Jelcz-Laskowice – Łęg – Jelcz-Laskowice	165386 165406	
20Ł	Jelcz-Laskowice – Łęg – Jelcz-Laskowice	165449	
21	Jelcz-Laskowice - Miłoszyce - Jelcz-Laskowice – Dziuplina - Jelcz-Laskowice - Piekary - Nowy Dwór - Kopalina - Miłocice Małe - Miłocice	165387 165406	
22	Jelcz-Laskowice - Miłoszyce - Jelcz-Laskowice - Chwałowice - Łażno - Dębina	165388 165407	
23	Jelcz-Laskowice - Miłoszyce - Jelcz-Laskowice – Dziuplina - Mościsko - Brzezinki - Grędzina	165389	
24	Jelcz-Laskowice – Miłoszyce – Jelcz-Laskowice – Dziuplina - Jelcz-Laskowice	165430	
25	Jelcz-Laskowice - Piekary - Nowy Dwór - Kopalina - Miłocice Małe – Miłocice - Minkowice Oławskie – Celina – Biskupice Oławskie - Wójcice - Biskupice Oławskie	165391	
26	Łęg - Jelcz-Laskowice - Minkowice - Biskupice Oławskie - Wójcice - Minkowice Oławskie	165445	
27	Łęg - Jelcz-Laskowice - Miłoszyce	165446	
28	Jelcz-Laskowice – Łęg – Jelcz-Laskowice	164449	
30	Jelcz-Laskowice – Łęg – Jelcz-Laskowice	165407	
31	Oława - Stary Górnik - Janików - Bystrzyca - Wójcice - Biskupice Oławskie - Celina - Minkowice Oławskie – Bystrzyca – Minkowice Oławskie - Miłocice - Miłocice Małe - Kopalina - Piekary – Nowy Dwór – Piekary – Jelcz-Laskowice - Stary Otok - Oława	165026 165338 165340 165349	
31A	Oława - Stary Górnik - Janików - Bystrzyca - Wójcice - Biskupice Oławskie - Celina - Minkowice Oławskie - Bystrzyca	165337	
31B	Oława - Stary Górnik - Janików - Bystrzyca - Wójcice - Biskupice Oławskie - Celina - Minkowice Oławskie - Kopalina - Piekary - Jelcz - Laskowice	165336 165339 165341	

Nazwa linii komunikacyjnej	Relacja	Alternatywna nazwa linii	Uwagi
31C	Minkowice Oławskie - Kopalina - Piekary - Nowy Dwór - Piekary - Jelcz-Laskowice - Stary Otok - Oława	165344	
31D	Oława - Stary Otok - Jelcz-Laskowice - Piekary - Kopalina - Miłocice - Minkowice Oławskie - Kopalina - Piekary - Nowy Dwór - Piekary - Jelcz-Laskowice - Stary Otok - Oława	165345	
31E	Oława - Stary Otok - Jelcz-Laskowice - Piekary - Nowy Dwór - Piekary - Kopalina - Miłocice Małe - Miłocice - Minkowice Oławskie - Bystrzyca	165355	
31F	Oława - Stary Otok - Jelcz-Laskowice - Piekary - Kopalina - Minkowice - Celina - Biskupice Oławskie - Wójcice - Bystrzyca - Janików - Stary Górnik - Oława	165346	
31G	Wójcice - Bystrzyca - Janików - Stary Górnik - Stary Otok - Oława	165371 165417	
32	Oława - Stary Otok - Jelcz-Laskowice - Dziuplina - Miłoszyce - Jelcz-Laskowice - Stary Otok - Oława	165343	
32A	Oława - Stary Otok - Jelcz-Laskowice	165335 165350 165351 165352 165354	
33	Oława - Stary Otok - Jelcz-Laskowice - Miłoszyce - Dziuplina - Mościsko - Dębina - Borowiecko - Brzezinki - Broników - Grędzina	165432	
34	Jelcz-Laskowice - Miłoszyce - Dziuplina - Miłoszyce - Jelcz-Laskowice	165431	
38	Minkowice Oławskie - Miłocice - Miłocice Małe - Kopalina - Minkowice Oławskie	165393	
39	Minkowice Oławskie - Wójcice - Biskupice Oławskie - Celina - Minkowice Oławskie - Miłocice - Miłocice Małe - Kopalina	165394	
40	Oława - Godzikowice - Chwalibóżyce - Jankowice Małe - Owczary - Oleśnica Mała - Niemil - Osiek - Godzikowice - Oława	165357 165358	
40A	Oława - Godzikowice - Chwalibóżyce - Jankowice Małe - Owczary	165363	
41	Oława - Stary Otok - Oława - Godzikowice - Maszków - Gać - Psary - Gać - Brzeg - Skarbimierz - Skarbimierz-Osiedle	165003	Organizacja linii na odcinku Gać – Skarbimierz-Osiedle możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
41A	Oława - Stary Otok - Oława - Godzikowice - Maszków - Gać - Psary	165361 165368	
42	Oława - Godzikowice - Jączkowice - Godzinowice - Niwnik - Bolechów - Siecieborowice - Drzemlikowice -	165400	

Nazwa linii komunikacyjnej	Relacja	Alternatywna nazwa linii	Uwagi
	Bolechów - Niwnik - Godzinowice - Jaczkowice - Godzikowice - Oława		
42A	Oława - Godzikowice - Jaczkowice - Godzikowice - Niwnik - Bolechów - Drzemlikowice - Siecieborowice	165399	
43	Oława - Ścinawa - Ścinawa Polska - Oława - Stanowice - Oława	165362	
43A	Oława - Ścinawa - Oława - Stanowice - Oława	165370	
44	Oława - Godzikowice - Jaczkowice - Gaj Oławski - Oława	165398	
45	Oława - Godzikowice - Osiek - Niemil - Oleśnica Mała - Osiek - Godzikowice - Oława	165356	
45A	Osiek - Niemil - Oleśnica Mała - Niemil - Osiek - Godzikowice - Oława	165365	
46	Oława - Godzikowice - Osiek - Chwalibożycy - Jankowice Małe - Chwalibożycy - Osiek - Chwalibożycy - Jankowice - Owczary - Częstocice - Wiązów	165329	Organizacja linii na odcinku Wiązów - Owczary - możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
46A	Chwalibożycy - Jankowice Małe - Owczary - Jankowice Małe - Chwalibożycy - Osiek	165415	
50	Kotowice - Durok - Groblice - Siechnice - Groblice - Zębice - Groblice - Siechnice	165450	
51	Siechnice - Groblice - Zębice - Groblice - Siechnice	165451	
52	Trestno - Radwanice - Sulęcín - Grodziszów - Zębice - Siechnice - Kotowice	165452	
53	Siechnice - Groblice - Zębice - Groblice - Siechnice - Groblice - Durok - Kotowice - Siechnice - Groblice - Zębice - Groblice - Siechnice	165453	
54	Trestno - Radwanice - Siechnice - Zębice - Grodziszów - Sulęcín - Siechnice - Groblice - Zębice - Grodziszów - Groblice - Siechnice - Zębice - Grodziszów - Sulęcín	165454	
55	Siechnice - Groblice - Zębice - Groblice - Durok - Kotowice	165455	
56	Święta Katarzyna- Łukaszowice - Ozorzyce - Bogusławice - Szostakowice - Zagródki - Bratowice - Szostakowice - Sulimów - Święta Katarzyna	165456	
57	Smardzów - Żerniki Wrocławskie - Wrocław - Iwiny - Biestrzyków - Radomierzyce - Żerniki Wrocławskie - Smardzów	165457	Organizacja linii na odcinku Iwiny - Wrocław możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
58	Żerniki Wrocławskie - Smardzów - Biestrzyków - Radomierzyce - Iwiny - Wrocław - Smardzów - Żerniki Wrocławskie	165458	Organizacja linii na odcinku Iwiny - Wrocław - Smardzów możliwa po zawarciu

Nazwa linii komunikacyjnej	Relacja	Alternatywna nazwa linii	Uwagi
			stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
59	Groblice - Siechnice - Groblice - Siechnice - Zacharzyce - Święta Katarzyna - Smardzów - Wrocław - Iwiny - Radomierzyce - Biestrzyków - Żerniki Wrocławskie - Smardzów - Wrocław - Iwiny - Radomierzyce - Biestrzyków - Żerniki Wrocławskie - Groblice - Siechnice	165459	Organizacja linii na odcinku Smardzów – Wrocław – Iwiny możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
60	Żerniki Wrocławskie – Biestrzyków – Radomierzyce – Iwiny – Wrocław – Siechnice – Groblice – Żerniki Wrocławskie - Biestrzyków - Radomierzyce – Iwiny – Wrocław - Smardzów	165460	Organizacja linii na odcinku Iwiny – Wrocław – Smardzów możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
61	Oława - Gaj Oławski - Pełczyce - Brzezimierz - Skrzypnik - Domaniów – Skrzypnik – Brzezimierz - Goszczyna - Wyszkowice - Kurzątkowice - Kończyce – Radoszkowice – Kończyce - Grodziszowice – Kończyce - Domaniów - Piskorzówek - Radłowice - Danielowice - Gostkowice – Kuchary – Kończyce – Borek Strzeleński - Świnobród - Ludów Polski - Górzec - Strzelin	165305	Organizacja linii na odcinku Kończyce - Strzelin - możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
61A	Domaniów - Wyszkowice - Kurzątkowice - Kończyce - Borek Strzeleński - Świnobród - Ludów Polski - Górzec - Strzelin	165148	Organizacja linii na odcinku Kończyce - Strzelin - możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
61B	Oława - Gaj Oławski - Pełczyce - Brzezimierz - Skrzypnik - Domaniów - Kończyce - Kurzątkowice - Wyszkowice - Goszczyna - Jędrzychowice - Ośno - Brożec - Ulica - Strzelin	165033	Organizacja linii na odcinku Strzelin - Goszczyna - możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
62	Oława - Stanowice - Marcinkowice - Lizawice - Sobocisko - Wierzbno - Polwica - Piskorzówek - Domaniów - Piskorzówek - Piskorzów – Wierzbno - Janków - Teodorów - Janków – Wierzbno - Miłonów - Marszowice - Gaj Oławski - Pełczyce - Polwica – Kuny – Polwica - Piskorzówek - Domaniów - Skrzypnik – Brzezimierz - Goszczyna - Wyszkowice – Kurzątkowice – Wyszkowice – Goszczyna – Brzezimierz - Pełczyce - Gaj Oławski - Oława	165306 165116 165347	

Nazwa linii komunikacyjnej	Relacja	Alternatywna nazwa linii	Uwagi
62A	Oława - Stanowice - Marcinkowice - Lizawice - Sobocisko - Wierzbnno - Polwica - Piskorzówek - Domaniów - Piskorzówek - Piskorzów - Wierzbnno - Janków - Teodorów - Janków - Sobocisko - Lizawice - Marcinkowice - Stanowice - Oława	165374	
62B	Oława - Stanowice - Marcinkowice - Lizawice - Sobocisko - Janków - Teodorów - Janków - Wierzbnno - Piskorzów - Piskorzówek - Domaniów - Piskorzówek - Polwica - Wierzbnno - Janków - Teodorów - Janków - Sobocisko - Miłonów - Marszowice - Wierzbnno - Polwica - Kuny - Piskorzówek - Domaniów - Skrzypnik - Brzezimierz - Pełczyce - Gaj Oławski - Oława	165348	
63	Oława - Gaj Oławski - Pełczyce - Brzezimierz - Skrzypnik - Wyszkowice - Kurzątkowice - Wyszkowice - Goszczyna - Skrzypnik - Domaniów - Piskorzówek - Piskorzów - Swojków - Gęsice - Swojków - Chwastnica - Piskorzów - Wierzbnno - Polwica - Piskorzówek - Radłowice - Danielowice - Gostkowice - Danielowice - Piskorzówek - Polwica - Pełczyce - Marszowice - Miłonów - Sobocisko - Lizawice - Marcinkowice - Stanowice - Oława	165307	
64	Oława - Zabardowice - Stanowice - Marcinkowice - Lizawice - Sobocisko - Teodorów - Janków - Wierzbnno - Polwica - Piskorzów - Swojków - Gęsice - Swojków - Piskorzów - Chwastnica - Piskorzów - Piskorzówek - Domaniów	165308	
65	Oława - Godzikowice - Jaczkowice - Godzinowice - Niwnik - Bolechów - Siecieborowice - Drzemlikowice - Siecieborowice - Kurów - Witowice - Kalinowa - Częstocice - Miechowice Oławskie - Wiązów - Miechowice Oławskie - Częstocice - Kalinowa - Witowice - Kurów - Siecieborowice - Wyszkowice - Kurzątkowice - Kończyce - Domaniów - Piskorzówek - Piskorzów - Wierzbnno - Marszowice - Gaj Oławski - Oława	165025	Organizacja linii na odcinku Siecieborowice - Wiązów - Siecieborowice - możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
65A	Oława - Godzikowice - Jaczkowice - Godzinowice - Niwnik - Bolechów - Siecieborowice - Drzemlikowice - Siecieborowice - Goszczyna - Wyszkowice - Kurzątkowice - Kończyce - Domaniów - Piskorzówek - Piskorzów - Wierzbnno - Marszowice - Gaj Oławski - Oława	165375	
66	Oława - Godzikowice - Jaczkowice - Godzinowice - Niwnik - Bolechów - Siecieborowice - Drzemlikowice - Bolechów - Niwnik - Godzinowice - Jaczkowice - Godzikowice - Chwalibożyce - Jaczkowice - Oława	165360	
66A	Oława - Jaczkowice - Godzinowice - Niwnik - Bolechów - Siecieborowice - Drzemlikowice -	165412 165413	

Nazwa linii komunikacyjnej	Relacja	Alternatywna nazwa linii	Uwagi
	Bolechów - Niwnik - Godzinowice - Jazkowice - Oława Nowy Otok - Oława		
66B	Oława - Jazkowice - Godzinowice - Niwnik - Bolechów - Siecieborowice - Drzemlikowice - Bolechów - Niwnik - Godzinowice - Jazkowice - Godzikowice - Chwalibóżyce	165415	
67	Domaniów - Kończyce - Grodziszowice - Wawrzęce - Ośno - Jędrzychowice - Goszczyna - Wyszkowice - Kurzątkowice - Wyszkowice - Skrzypnik - Brzezimierz - Pełczyce - Gaj Oławski - Oława	165013	Organizacja linii na odcinku Kończyce - Goszczyna - możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
S67	Strzelin - Chociwel - Ulsza - Brożec - Ośno - Goszczyna	165115	Organizacja linii - możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
68	Strzelin - Szczawin - Górzec - Ludów Polski - Świnobród - Borek Strzeliński - Kojęcín - Grodziszowice - Wawrzęce - Gułów- Wiązów - Miechowice - Częstocice - Owczary - Oleśnica Mała - Niemil - Osiek - Godzikowice - Oława - Gaj Oławski - Pełczyce - Polwica - Kuny - Polwica - Piskorzówek - Piskorzów - Wierzbno - Piskorzów - Piskorzówek - Domaniów - Wyszkowice - Kurzątkowice - Kończyce - Borek Strz. - Świniobród - Ludów Polski - Górzec - Szczawin - Strzelin	165425	Organizacja linii na odcinku Strzelin - Owczary - możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
68A	Oława - Gaj Oławski - Pełczyce - Polwica - Kuny - Polwica - Piskorzówek - Piskorzów - Wierzbno - Piskorzów - Piskorzówek - Domaniów - Domaniówek - Wyszkowice - Kurzątkowice - Kończyce - Borek Strz. - Świniobród - Ludów Polski - Górzec - Szczawin - Strzelin	165426	Organizacja linii na odcinku Kurzątkowice - Strzelin możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
69	Oława - Gaj Oławski - Pełczyce - Brzezimierz - Skrzypnik - Domaniów - Piskorzówek - Piskorzów - Wierzbno - Janków - Teodorów - Janków - Wierzbno - Polwica - Kuny - Piskorzówek - Domaniów - Piskorzówek - Piskorzów - Wierzbno - Sobocisko - Miłonów - Marszowice - Gaj Oławski - Oława	163353	
70	Oława - Gaj Oławski - Marszowice - Wierzbno - Piskorzów - Piskorzówek - Domaniów - Piskorzówek - Danielowice - Gostkowice - Nowojowice - Stary Śleszów - Krajków - Milejowice - Wojkowice - Żórawina - Turów - Łukaszowice - Żerniki Wr. - Iwiny - Wrocław	165422	Organizacja linii na odcinku Iwiny - Wrocław możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem

Nazwa linii komunikacyjnej	Relacja	Alternatywna nazwa linii	Uwagi
71	Jarosławice - Okrzeszowice - Mnichowice - Turów - Żórawina - Wojkowice - Krajków - Milejowice - Stary Śleszów - Nowy Śleszów		
72	Święta Katarzyna - Sulimów - Szostakowice - Bratowice - Mnichowice - Wojkowice - Żórawina - Turów - Łukaszowice - Święta Katarzyna		
73	Karwiany - Komorowice - Szukalice - Żórawina - Galowice - Wilczków - Pasterzyce - Jaksonów - Przeclawice - Marcinkowice - Węgry - Bogunów - Żerniki Wielkie - Żórawina		
74	Oława - Gaj Oławski - Marszowice - Miłonów - Sobocisko - Wierzbno - Polwica - Wierzbno - Piskorzów - Swojków - Gęsice - Rynakowice - Okrzeszyce - Bratowice - Szostakowice - Sulimów - Święta Katarzyna	165439	
74A	Oława - Gaj Oławski - Marszowice - Miłonów - Sobocisko - Wierzbno - Piskorzów - Swojków - Gęsice - Rynakowice - Okrzeszyce - Bratowice - Szostakowice - Sulimów - Św. Katarzyna	165441	
75	Wiązów - Jędrzychowice - Goszczyna - Skrzypnik - Wyszkowice - Kurzątkowice - Kończyce - Borek Strzeliński - Michałowice - Nowojowice - Stary Śleszów - Krajków - Milejowice - Wojkowice - Turów - Łukaszowice - Żerniki Wrocławskie - Wrocław	165019	Organizacja linii na odcinkach Wiązów – Kurzątkowice oraz Żerniki Wr. – Wrocław możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
76	Oława - Gaj Oławski - Marszowice - Wierzbno - Miłonów - Sobocisko - Teodorów - Janków - Wierzbno - Sobocisko - Zabardowice - Oława	165439	
83	Kotowice – Durok – Groblice – Siechnice – Święta Katarzyna	165403	
84	Siechnice – Groblice – Zębice -Grodziszów – Sulęcín – Bratowice – Szostakowice – Sulimów - Siechnice	165404	
85	Siechnice – Święta Katarzyna – Łukaszowice – Ozorzyce – Bogusławice – Sulimów – Święta Katarzyna - Siechnice	165405	
86 / 860	Żerniki Wrocławskie- pętla – Iwiny – Wrocław	165463	Organizacja linii na odcinku Iwiny – Wrocław możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
87 / 870	Święta Katarzyna - Zacharzyce - Radwanice - Wrocław	165462	Organizacja linii na odcinku Radwanice – Wrocław możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z

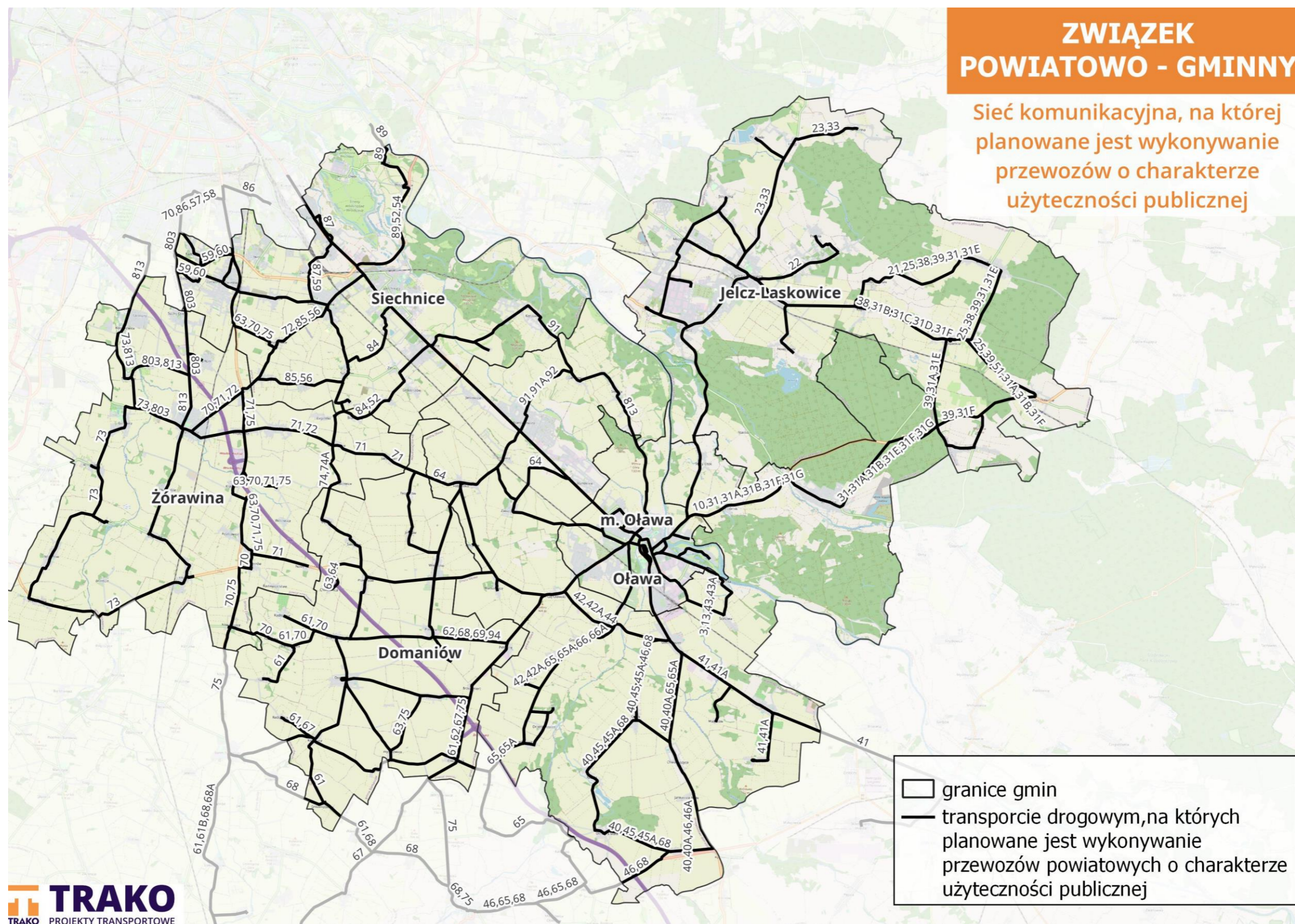
Nazwa linii komunikacyjnej	Relacja	Alternatywna nazwa linii	Uwagi
			właściwym organizatorem
89 / 890	Siechnice - Blizanowice – Trestno – Wrocław	165434	Organizacja linii na odcinku Trestno – Wrocław możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
90 / 850	Oława - Stanowice - Marcinkowice - Jankowice - Groblice - Siechnice – Radwanice – Wrocław	165085 165027 165330 165331	Organizacja linii na odcinku Radwanice – Wrocław możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
91	Oława - Siedlce - Zakrzów – Marcinowice – Stanowice – Zakrzów - Kotowice - Durok - Groblice - Siechnice	165373	
91A	Oława - Siedlce - Zakrzów - Marcinkowice - Stanowice - Oława	165447	
92	Oława - Zabardowice - Lizawice - Marcinkowice - Jankowice - Marcinkowice - Stanowice - Marcinkowice - Lizawice - Sobocisko - Miłonów - Marszowice - Gaj Oławski - Oława - Nowy Otok - Oława	165411	
92A	Oława – Zabardowice – Lizawice – Marcinkowice – Jankowice – Marcinkowice – Stanowice – Oława	165410 165411	
92B	Oława - Zabardowice - Sobocisko - Lizawice - Marcinkowice - Jankowice - Marcinkowice - Zakrzów - Siedlce - Oława	165409	
92C	Oława - Stanowice - Marcinkowice - Lizawice - Sobocisko - Miłonów - Marszowice - Gaj Oławski - Oława	165414	
92D	Oława - Gaj Oławski - Marszowice - Miłonów - Sobocisko - Lizawice - Marcinkowice - Stanowice - Oława	165415	
93	Oława - Gaj Oławski - Marszowice - Wierzbno - Piskorzów - Swojków - Gęsice	165418	
94	Wierzbno - Janków - Teodorów - Janków - Wierzbno - Marszowice - Pełczyca - Polwica - Piskorzów - Swojków - Gęsice	165437	
800	Wrocław - Radwanice - Siechnice – Święta Katarzyna – Smardzów – Żerniki Wrocławskie – Iwiny – Wrocław		Organizacja linii na odcinku Wrocław – Radwanice, Iwiny – Wrocław możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
810	Wrocław – Iwiny – Żerniki Wrocławskie – Smardzów – Święta Katarzyna – Siechnice - Radwanice - Wrocław		Organizacja linii na odcinku Wrocław – Iwiny, Radwanice –

Nazwa linii komunikacyjnej	Relacja	Alternatywna nazwa linii	Uwagi
			Wrocław możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
820	Wrocław – Radwanice – Siechnice - Groblice - Durok - Kotowice		Organizacja linii na odcinku Wrocław – Radwanice możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
803	Wrocław – Biestrzyków – Suchy Dwór – Mędłów – Rzeplin – Szukalice – Żórawina		Organizacja linii na odcinku Wrocław – Biestrzyków możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem
813	Wrocław – Wysoka – Karwiany – Komorowice – Szukalice – Rzeplin – Żórawina		Organizacja linii na odcinku Wrocław – Wysoka możliwa po zawarciu stosownego porozumienia z właściwym organizatorem

Źródło: opracowanie własne

Dodatkowe kierunki rozwoju sieci połączeń:

- Otwarcie przewozów szkolnych realizowanych w gminie Żórawina dla wszystkich pasażerów.
- Poprawa skomunikowania osiedla Nowy Otok w Oławie po wybudowaniu nowych przepraw mostowych nad rzekami Oława i Odra.
- Skomunikowanie miasta Oława z nowo projektowanym przystankiem kolejowym „Oława – Zachód”



Rys. 7.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Źródło: opracowanie własne.

7.6. Gwarantowana punktualność kursowania.

Za odjazd punktualny autobusu przyjmuje się odjazd zrealizowany nie później niż 3 minuty i nie wcześniej niż 2 minuty w stosunku do godziny odjazdu ustalonej w rozkładzie jazdy dla danego przystanku komunikacyjnego.

Za odjazd niepunktualny autobusu przyjmuje się spóźnienie większe niż 3 minuty, ale mniejsze niż 10 minut od godziny odjazdu ustalonej w rozkładzie jazdy .

Za odjazd niezrealizowany rozumie się każdy odjazd z przyspieszeniem większym niż 5 minut oraz opóźnieniem większym niż 10 minut.

7.7. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu.

Wskaźniki komfortu podróży należy przyjąć jako stopień zapełnienia autobusu nie większy niż 100% zajętych wszystkich miejsc siedzących przewidzianych przez producenta oraz 50% zajętych miejsc stojących (w przypadku pojazdów wyposażonych w takie miejsca). Po przekroczeniu powyższych napełnień granicznych w danym rodzaju środka publicznego transportu zbiorowego, należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd. Notoryczne przekraczanie dopuszczalnego stopnia wykorzystania podaży miejsc może również stanowić przesłankę do uruchomienia dodatkowego kursu lub podniesienia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

7.8. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów.

Minimalny standard podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie ich wyposażenia w zależności od ich rodzaju, to jeden z podstawowych wymogów jakościowych dla powiatowych przewozów pasażerskich. Obecnie pasażerowie wymagają zapewnienia wygodnych warunków przejazdu (niska podłoga, klimatyzacja, miejsce na wózek) oraz wyraźnej informacji o linii (tablice kierunkowe i informacja wewnątrz pojazdu). W poniższej tabeli przedstawiono minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikających m.in. z obecnych trendów przewozowych oraz zakupów nowego taboru w Polsce. Standard opisany jako obligatoryjny (*tak*), oznacza niezbędny element wyposażenia pojazdu. Natomiast standard opisany jako fakultatywny (*opcja*), oznacza że zarówno posiadany już autobus, jak i kupowany używany, może być dodatkowo doposażony o dany element, ale nie jest to wymóg konieczny.

Tab. 7.3. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

L.p.	Wyszczególnienie minimalnego standardu	Pojazd fabrycznie nowy, wprowadzony do eksploatacji	Pozostałe pojazdy (posiadane i używane)
1.	niska podłoga (co najmniej w części pojazdu przy jednych z drzwi)	tak*	opcja
2.	rampa dla wózków	tak*	opcja
3.	miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy	tak*	opcja
4.	tapicerka, siedzenia oraz podłoga wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów	tak	tak
5.	monitoring przestrzeni pasażerskiej	tak	opcja
6.	elektroniczny wyświetlacz przedni (lub tablica informacyjna) z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej	tak	tak
7.	elektroniczny wyświetlacz boczny (lub tablica informacyjna) z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii komunikacyjnej	tak	tak
8.	elektroniczny wyświetlacz tylny (lub tablica informacyjna) z oznaczeniem linii komunikacyjnej lub z oznaczeniem linii komunikacyjnej i kierunkiem jazdy	tak	tak
9.	elektroniczny wyświetlacz boczny (lub tablica informacyjna) po prawej stronie pojazdu za pierwszymi drzwiami przy dolnej prawej krawędzi okna z oznaczeniem linii komunikacyjnej	opcja	opcja
10.	elektroniczny wyświetlacz boczny (lub tablica informacyjna) po lewej stronie pojazdu za kabiną kierowcy przy dolnej prawej krawędzi okna z oznaczeniem linii komunikacyjnej	opcja	opcja
11.	aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez Związek „OPGP”, wewnątrz w pojeździe	tak	tak
12.	klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej	tak	opcja
13.	ogrzewanie pojazdu	tak	tak

* - dopuszcza się niespełnianie tego wymogu dla minibusów.

Źródło: opracowanie własne.

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe w momencie wprowadzenia do eksploatacji oraz pojazdy pozostałe, czyli pojazdy używane, najlepiej z określonym limitem wiekowym. Dla autobusów, szczególnie używanych, przyjmuje się rozwiązanie, w którym mogą obowiązywać dla nich ograniczone standardy.

W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, wszelkiego rodzaju ogłoszenia nie mogą zasłaniać bocznych okien.

7.9. Przystosowanie taboru dla osób o ograniczonej mobilności, w tym osób niepełnosprawnych.

Mając na uwadze postępujący trend starzenia się społeczeństwa, a także osoby o ograniczonej mobilności (osoby z małymi dziećmi, dzieci, osoby niepełnosprawne, chorzy itp.), należy dążyć do wprowadzenia i utrzymania obsługi połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich przez pojazdy posiadające niską podłogę (niskopodłogowe - LF⁴³ lub niskowejściowe - LE⁴⁴), aby zapewnić pełen dostęp do usług transportu publicznego jak największej liczbie mieszkańców obszaru Związku „OPGP”. Niska podłoga w powiatowych przewozach pasażerskich usprawni także wymianę pasażerską na przystankach, co ma kluczowe znaczenie w przejazdach pomiędzy przystankami, a szczególnie w granicach miast oraz przy kursach szkolnych.

Oprócz stosowania pojazdów z niską podłogą, w autobusach zaleca się stosowanie także innych usprawnień ułatwiających osobom o ograniczonej mobilności (w tym niepełnosprawnym) korzystanie z komunikacji autobusowej, takich jak:

- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów – jaskrawe i kontrastowe, w tym dodatkowa tablica z numerem linii na wysokości linii okien za pierwszymi drzwiami,
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki i/lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych,
- rampa wjazdowa w drzwiach prowadzących do części pojazdu z niską podłogą (najczęściej 2 lub 3 drzwi), ułatwiająca bezpośredni wjazd wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego,
- w fabrycznie nowych pojazdach przyklęk w autobusach uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom niepełnosprawnym lub z wózkami dziecięcymi – jako obowiązujący standard (nie dotyczy autobusów),
- przyciski sygnalizacyjne na odpowiedniej wysokości przy miejscu przeznaczonym dla wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego, a także przy drzwiach i w ich pobliżu przy miejscach siedzących.
- zewnętrzne informacje głosowe podające numer linii i kierunek jazdy,
- w nowych autobusach głosowa i elektroniczna zapowiedź kolejnego przystanku w pojeździe,
- przyciski sygnalizacyjne opisane alfabetem Braille’a.

⁴³ LF (low floor): autobus niskopodłogowy – z niską podłogą na całej długości pojazdu.

⁴⁴ LE (low entry): autobus niskowejściowy – z niską podłogą tylko w części pojazdu, najczęściej pomiędzy I a II drzwiami, a w małych autobusach i autobusach w tylnej części przy III drzwiach.

7.10. Przystosowanie infrastruktury dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej mobilności.

W celu umożliwienia osobom o ograniczonej mobilności⁴⁵, a szczególnie osobom niepełnosprawnym, samodzielnego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego, należy sukcesywnie dążyć do całkowitej likwidacji barier infrastrukturalnych poprzez przestrzeganie poniższych zasad przy projektowaniu, budowie i przebudowie infrastruktury komunikacyjnej:

- obniżanie krawężników na całej szerokości przejść dla pieszych do poziomu jezdni,
- skracanie przejścia przez szerokie jezdnie poprzez lokalizację azyli dla pieszych rozdzielających je na dwie osobne jezdnie do jej przekraczania,
- w przypadku remontu lub przebudowy jezdni możliwość zmiany lokalizacji istniejących przystanków komunikacyjnych jak najbliżej źródeł i celów podróży oraz w przypadku poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- lokalizacje nowych przystanków komunikacyjnych jak najbliżej źródeł i celów podróży, przy zachowaniu jak najwyższych wymogów brd⁴⁶,
- podniesienie (wyrównanie) poziomu platform przystankowych (peronów przystankowych) do wysokości pierwszego stopnia podłogi w autobusie,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawężniach peronowych przystanków komunikacyjnych.

Zasady te należy przyjąć jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej, a zalecane przy jej remontach. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych (głównych) przystanków komunikacyjnych poza ogólnymi harmonogramami modernizacji i przebudów dróg powiatowych. Modernizacja i przebudowa przystanków komunikacyjnych może być realizowana także przez inwestorów zewnętrznych w przypadku konieczności przebudowy przez nich skrzyżowania, zjazdu, odcinka ulicy, w związku z prawidłowym włączeniem nowej inwestycji do drogi powiatowej. W pierwszej kolejności należy dążyć do dostosowania infrastruktury przystankowej w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach:

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

Poniżej przedstawiono przykłady dobrych praktyk kształtowania elementów infrastruktury przystankowej w zakresie dostosowywania ich do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, w tym osób niepełnosprawnych. Dla zachowania niewielkiej odległości umożliwiającej bezpośredni wjazd wózka z peronu przystankowego do autobusu niezwykle ważne jest właściwe ukształtowanie krawędzi peronowej.

⁴⁵ Osoby o ograniczonej mobilności – osoby z małymi dziećmi, dzieci i młodzież, osoby niepełnosprawne, chorzy.

⁴⁶ brd – bezpieczeństwo ruchu drogowego.



Rys. 7.2 Wyrównanie wysokości krawędzi peronowej z pierwszymi drzwiami autobusu.

Źródło: materiały własne TRAKO.

Specjalne ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie autobusu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem autobusu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie. Dodatkowo należy wyznaczać strefy bezpieczeństwa na chodnikach przystanków autobusowych poprzez wyłożenie w odpowiedniej odległości (min. 25 cm) od krawężnika kostek o odmiennej fakturze lub płytek z wypustkami w odmiennym kolorze.



Rys. 7.3 Zminimalizowana przerwa między peronem przystankowym a autobusem

Źródło: materiały własne TRAKO.

Kolejnym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na drzwi autobusu, przeznaczone do wsiadania. Wymaga to jednak stałego zatrzymywania się kierowców w specjalnie określonym miejscu, tak aby niezależnie od pojazdu drzwi znajdowały się przy nawierzchni naprowadzającej.

7.11. Gwarantowany standard w zakresie ochrony środowiska.

Obecnie istotnym elementem transportu drogowego jest ograniczanie jego wpływu na środowisko naturalne i antropogeniczne, zarówno w aspekcie jak największego wykorzystania potencjału transportu publicznego, jak i stosowania coraz bardziej ekologicznych napędów pojazdów, emitujących coraz mniej szkodliwych związków. Dlatego przyszłością dla publicznego transportu zbiorowego są nowe technologie, nad którymi już teraz pracują producenci i rozwijają je, korzystając z postępu technologicznego. Z czasem coraz powszechniejsze staną się pojazdy niskoemisyjne – o napędzie gazowym (CNG lub LNG), o napędzie wodorowym oraz o napędzie hybrydowym (łącznie silnik elektryczny ze spalinowym), a także pojazdy zeroemisyjne – o napędzie elektrycznym.

Do obsługi transportu w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w przypadku pojazdów fabrycznie nowych zakłada się za satysfakcjonujący poziom ograniczenia emisji spalin już poprzez stosowanie w autobusach silników o normie emisji spalin EURO 6.

Do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w ramach Związku „OPGP” w przypadku wprowadzania do eksploatacji taboru nabywanego jako używany dopuszcza się następujące pojazdy:

- autobusy o napędzie spełniającym warunki nie niższe niż norma emisji spalin EURO 3,
- autobusy o napędzie gazowym (CNG lub LNG lub inne),
- autobusy hybrydowe o napędzie spalinowym spełniającym normę emisji spalin nie niższą niż EURO 5.

8. Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym

8.1. Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym.

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

- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o *bezpieczeństwie morskim* (t.j. Dz. U. 2022 r. poz. 515 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o *żegludze śródlądowej* (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1097 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o *transporcie drogowym* (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2201),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o *transporcie kolejowym* (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1984 z późn. zm.).

Podstawowymi podmiotami kształtującymi transport publiczny w danym regionie są:

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

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest⁴⁷:

- gmina:
 - w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej,

⁴⁷ Art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym*.

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

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

- gminne – wykonywane na terenie jednej gminy lub kilku gmin sąsiadujących ze sobą, które zawarły porozumienie międzygminne lub utworzyły związek międzygminny. W tym rodzaju przewozu osób sklasyfikowana jest również komunikacja miejska, czyli przewóz osób wykonywany w granicach miasta (lub miasta i gminy) albo w granicach miast i gmin sąsiadujących (w tym przypadku dokumentem regulującym organizację transportu jest porozumienie międzygminne lub stworzony związek międzygminny),

- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza teren powiatu) lub w granicach co najmniej dwóch powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy,
- powiatowo-gminne – wykonywane w granicach gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny,
- metropolitalne – wykonywane w granicach związku metropolitalnego,
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów (ale nie wykraczające poza województwo); w przypadku przewozów kolejowych w tej kategorii zawarte są również połączenia kolejowe wykonywane do pierwszej stacji w województwie sąsiadującym, na którym możliwe jest dokonanie przesiadki na skład jadący dalej. Ponadto województwo jest organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich, czyli przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie.

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku⁴⁸:

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

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym do podstawowych obowiązków organizatora należą⁴⁹:

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

Do działań związanych z planowaniem rozwoju transportu należą głównie:

- opracowanie planu transportowego, a w szczególności jego późniejsze opublikowanie,
- zgłaszanie nieefektywnych obszarów w zakresie niedostatecznej obsługi transportowej.

Organizowanie transportu zbiorowego polega między innymi na⁵⁰:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,

⁴⁸ *Ibidem* art. 7 ust. 4.

⁴⁹ *Ibid.* art. 8.

⁵⁰ *Ibid.* art. 15 ust. 1.

- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców,
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z Ustawą o *publicznym transporcie zbiorowym* za korzystanie z przystanków może być pobierana opłata⁵¹, która jest ustalana w drodze negocjacji pomiędzy gminą a właścicielem przystanku lub dworca. Stawki powinny być na odpowiednim poziomie, ich wysokość nie powinna spowodować negatywnego wpływu na możliwość świadczenia usług komunikacyjnych przez przewoźnika i nie powinna być wyższa niż 0,05 zł za zatrzymanie na przystanku i 1 zł za zatrzymanie na terenie dworca.

Do elementów związanych z zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym⁵² należą przede wszystkim:

- negocjowanie i zatwierdzanie zmian do umowy z operatorem,
- ocena i kontrola realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie transportu,
- kontrola nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- współpraca przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- analiza realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych publicznego transportu zbiorowego,
- dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych,
- zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- administrowanie systemem informacji dla pasażera.

Organizowanie transportu publicznego można scharakteryzować na trzech poziomach:

- politycznym – ten dział realizowany jest przez jednostki samorządu lokalnego lub Ministra właściwego do spraw transportu,

⁵¹ *Ibid.* art. 15 ust. 1 pkt 5, art. 16.

⁵² *Ibid.* art. 43 ust. 1.

- planistyczno-organizacyjnym – realizowany poprzez jednostki wyspecjalizowane w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego lub przez urzędy jednostek samorządu terytorialnego,
- wykonawczym – realizowany przez operatorów lub przewoźników świadczących określone usługi transportowo-przewozowe (osobowe).

W zakresie politycznym kwestie organizacji transportu publicznego określone są w aktach prawnych:

- Ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. *o gospodarce komunalnej* (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 679) – określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych,
- Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* – określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, linowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej,
- Ustawie z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* – określającej zasady wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, w tym m. in. regularnych przewozów osób i ich bagażu, obowiązki lub warunki przewozu drogowego oraz działalność w tym zakresie organów samorządu terytorialnego,
- Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* – określającej zasady wykonywania przewozów kolejowych, w tym wojewódzkich przewozów pasażerskich, oraz współpracy jednostek samorządu terytorialnego z zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikami kolejowymi,
- Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1693 z późn. zm.) – ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli i zarządców dróg,
- Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 988 z późn. zm.) – określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu,
- Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe* (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 8) – regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników (pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów).

W zakresie planistyczno-organizacyjnym wyspecjalizowane jednostki zajmujące się publicznym transportem zbiorowym powinny być merytorycznie przygotowane do spełniania określonych celów i znajdować się w strukturze urzędu władzy lokalnej. Jest również możliwość umiejscowienia takiej jednostki poza strukturą urzędu. Jednym z rodzajów jednostek realizujących zadania z zakresu transportu publicznego w ramach kilku jednostek samorządu terytorialnego są stosowne porozumienia oraz związki. Obowiązki dla jednostek z zakresu planistyczno-organizacyjnych zawarte są w art. 15. Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym*.

W zakresie wykonawczym organizacja transportu publicznego związana jest w głównej mierze z realizowaniem konkretnych zadań z tego zakresu, czynności te wykonują operatorzy, przewoźnicy lub inne podmioty gospodarcze. Takimi podmiotami mogą być:

- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o bezpośrednie zawarcie umowy z pominięciem procedury przetargowej⁵³, albo
- podmioty wybrane w trybie Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁵⁴, albo
- podmioty wybrane w trybie Ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (t.j. Dz. U. 2019, poz. 1528 z późn. zm.), albo
- podmioty, z którymi organizator bezpośrednio zawarł umowę w trybie art. 22 ust. 1 pkt 1,3,4 Ustawy z dnia 16 grudnia o publicznym transporcie zbiorowym.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien⁵⁵:

- pozostawać pod kontrolą „swoich” samorządów,
- wykonywać zadania publiczne w przeważającej części na rzecz „swoich” samorządów,
- być rozliczany i kontrolowany z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie.

Oprócz działań czysto transportowych do zakresu wykonawczego organizowania transportu zbiorowego należą również działania związane z kontrolą biletów. Organizator powierza czynności kontrolne zewnętrznym podmiotom gospodarczym lub bezpośrednio operatorom. Do obowiązków organizatora należy określenie cen biletów oraz wysokości opłaty dodatkowej (Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe*) za brak ważnego biletu lub uprawnień do przejazdu.

Przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego odbywa się na podstawie umowy cywilnej zawieranej w formie przystąpienia (umowa adhezyjna). Pasażer, zajmując miejsce w pojeździe, wyraża zgodę na zawarcie takiej umowy, a więc m. in. zobowiązuje się zapłacić odpowiednią należność za przewóz, a w przypadku, gdy z tego obowiązku się nie wywiąże, zobowiązuje się uiścić karę umowną w postaci opłaty dodatkowej.

Opłata dodatkowa (jako efekt uchylenia się przez stronę zawartej dobrowolnie umowy od wykonania spoczywającego na niej obowiązku zapłaty za wykonaną na jej rzecz usługę) nie jest karą w pojęciu prawa karnego lub administracyjnego. *Kodeks cywilny* w art. 353 stanowi, że „strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania”, stąd prawo nie ogranicza swobody kształtowania stosunków cywilno-prawnych (zastrzeżenie w umowie środków zmuszających strony do rzetelnego wywiązywania się z zobowiązań nie narusza zasad prawa). Z tej przyczyny spory wynikające z zastosowania opłaty dodatkowej są rozpatrywane wyłącznie przez sądy cywilne.

8.2. Wybór operatora publicznego transportu zbiorowego.

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób⁵⁶.

⁵³ *Ibid.* art. 22 ust. 1 pkt 2.

⁵⁴ *Ibidem* art. 4 pkt 13 zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia.

⁵⁵ Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

⁵⁶ Art. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (tekst jednolity: Dz. U. 2022., poz. 1343 z późn. zm.).

Organizator przygotowuje, przeprowadza postępowanie mające na celu wyłonienie operatora oraz zawarcie umowy na świadczenie usług przewozowych. Wybór ten może zostać przeprowadzony w trybie⁵⁷:

- Ustawy *Prawo zamówień publicznych*,
- Ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- może także zawrzeć umowę bezpośrednio w przypadku, gdy⁵⁸ :
 - usługi przewozowe mają być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, powołany do świadczenia usług przewozowych albo:
 - wartość roczna usług przewozowych jest mniejsza, niż 1 mln euro lub roczna wielkość tych usług jest mniejsza niż 300 tys. kilometrów (w przypadku małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te zostają podwyższone odpowiednio do 2 mln euro i 600 tys. km) albo
 - w sytuacjach awaryjnych, o ile nie można zachować terminów określonych dla trybów zawarcia umowy w oparciu o Ustawę *Prawo zamówień publicznych* i Ustawę o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (umowa zawarta w tym przypadku nie może trwać dłużej, niż 12 miesięcy, a w określonych przypadkach – 24 miesiące).

Umowa o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Zawierana jest na okres nie dłużej niż 10 lat w przypadku transportu drogowego oraz nie dłużej niż 15 lat w przypadku transportu kolejowego⁵⁹.

Umowa powinna zawierać⁶⁰:

- opis usług oraz ich warunki jakościowe, m. in. liczbę i rodzaj środków transportu (przystosowanych do przewozu osób i odpowiadających warunkom technicznym wymaganym ze względu na rodzaj przewozu) niezbędnych do realizacji usług przewozowych, wyposażenie tych środków w rozwiązania techniczne, służące ochronie środowiska i ułatwiające pasażerom, zwłaszcza osobom o ograniczonej mobilności, korzystanie z komunikacji, oznakowanie tych środków itp.,
- linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa,
- czas trwania umowy,
- warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo,
- sposób rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów,
- aspekt konieczności składania sprawozdań realizacji świadczonych usług przewozowych oraz ich zakresu⁶¹,

⁵⁷ *Ibidem*, art. 19.

⁵⁸ *Ibidem* art. 22 ust. 1.

⁵⁹ *Ibid.* art. 25 ust. 2.

⁶⁰ *Ibid.* art. 25 ust. 3.

⁶¹ *Ibid.* art. 48 obowiązuje operatorów i przewoźników do przekazywania organizatorowi, w terminie do 31 marca każdego roku, informacji o skargach i reklamacjach składanych przez pasażerów w roku poprzednim oraz informację o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań.

- zasady rozliczeń finansowych, z uwzględnieniem stosowania ulg ustawowych i lokalnych oraz sposób (odpowiadający wymaganiom określonym w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007), w jaki obliczana jest rekompensata,
- sposób dystrybucji biletów oraz sposób prowadzenia ich kontroli w środkach transportu,
- stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat przejazdowych oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. *Prawo przewozowe*, a jeżeli wpływy te przysługują operatorowi – warunki zmiany tych opłat,
- stronę umowy, która jest zobowiązana do podawania do publicznej wiadomości:
 - rozkłady jazdy,
 - cenniki opłat przejazdowych,
 - regulamin przewozu osób,
- stronę umowy, która zobowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- w przypadku, gdy organizator używa swoje środki transportu – warunki korzystania z tych środków,
- warunki zakupu przez operatora środków transportu niezbędnych do realizacji usług przewozowych,
- zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy,
- kary umowne,
- warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia o świadczenie usług w transporcie publicznym zbiorowym w terminie nie krótszym niż jeden rok lub 6 miesięcy (gdy umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 km rocznie). Ogłoszenie powinno zostać upublicznione w Biuletynie Informacji Publicznej, w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej⁶², w siedzibie organizatora oraz na stronie internetowej. W ogłoszeniu powinny być zawarte⁶³:

- nazwa i adres właściwego organizatora przewozów,
- określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia,
- przewidywany czas trwania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- określenie rodzaju transportu, linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy,
- przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych albo ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi lub
- przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie bezpośredniego zawarcia umowy w przypadku gdy 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

⁶² Organizator może zdecydować o odstąpieniu od publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, jeśli umowa będzie dotyczyć usługi w wymiarze mniejszym niż 50 000 km

⁶³ Art. 23 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1343 z późn. zm.)

km rocznie albo świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny (w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007), powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Operator przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Związek „OPGP” będzie mógł być wybierany w trybach zgodnych z:

- ustawą z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1710 z późn. zm.) lub
- ustawą z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 140) lub
- art. 22 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1343 z późn. zm.) – bezpośrednio zawarcie umowy:
 - średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
 - wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.

8.3. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów.

Jednym z najważniejszych narzędzi zachęcenia pasażera do korzystania z transportu publicznego jest polityka taryfowo-biletowa określająca udział użytkowników transportu w jego finansowaniu. Najkorzystniejszym dla regionu komunikacyjnego o zasięgu przynajmniej jednego powiatu jest funkcjonowanie jednolitego, zintegrowanego systemu taryfowego.

Polityka taryfowo-biletowa, określając poziom udziału użytkowników tego transportu - pasażerów, w jego finansowaniu, jest jednym z kluczowych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego będące zadaniem ekonomiczno – socjalnym organizatora publicznego transportu zbiorowego, polega na określaniu wysokości opłat za usługę przewozową (cen biletów), które sprawią, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest dla pasażera bardziej korzystny ekonomicznie w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym (przy jednoczesnym niezaniechaniu równowagi ekonomicznej operatora), a także – w porównaniu z przejazdem środkiem transportu komercyjnego przedsiębiorcy, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo – biletowym. Najbardziej pożądaną sytuacją jest ta, w której w całym regionie komunikacyjnym będzie funkcjonował jednolity, zintegrowany system taryfowy.

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

(stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów).

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych, aby przychody z nich pokryły rosnące koszty,
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo – biletowego nowym systemem: bardziej funkcjonalnym, lepiej dostosowanym do nowej oferty i zachęcający do częstszego korzystania z jej usług.

Przy projektowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględnić jego aspekt przedmiotowy (bilety) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich podział, przekładający się na uprawnienia do podróżowania na danym rodzaju biletu). Należy dążyć do wprowadzenia atrakcyjnego i prostego systemu taryfowo-biletowego.

Proponowany asortyment oferowanych biletów powinien składać się co najmniej z:

- biletów jednorazowych,
- biletów miesięcznych,
- biletów okresowych 7-dniowych oraz 30-dniowych,
- biletów czasowych np. 90 minutowych, 24-godzinnych,
- biletów czasowych i okresowych zintegrowanych po zawarciu stosownych porozumień z gminą Wrocław, powiatem strzelińskim, operatorami kolejowymi lub innymi organizatorami komunikacji.

z uwzględnieniem uprawnień do przejazdów bezpłatnych oraz ulgowych (ustawowych lub komunalnych). Taryfa powinna uwzględniać również możliwość otrzymywania przez operatora rekompensat z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych i bezpłatnych przejazdów.

Kontrola dokumentów przewozowych powinna być prowadzona według zasad określonych w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Integracja systemów taryfowo-biletowych jest skutecznym narzędziem integracji systemów publicznego transportu zbiorowego, ułatwiającym do niego dostęp przez społeczeństwo. Atrakcyjność systemów biletowych i łatwość ich zrozumienia, a także proste metody płatności, sprzyjają zwiększeniu zainteresowania transportem publicznym.

Zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zorganizowanie i utrzymanie powszechnie dostępnego systemu dystrybucji biletów. Emisja i dystrybucja biletów będzie cedowana na operatorów usług przewozowych. Dopuszcza się możliwość wykonywania zadań z zakresu emisji i dystrybucji biletów przez inną jednostkę samorządu terytorialnego, z którym Związek „OPGP” będzie

posiadał stosowne porozumienie na organizację linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.

Bilety przejazdowe będą sprzedawane przez prowadzących pojazdy publicznego transportu zbiorowego. Przewiduje się także możliwość dystrybucji biletów przez stałe punkty sprzedaży, stacjonarne automaty biletowe w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, aplikacje mobilne oraz Internet.

8.4. Zasady projektowania rozkładów jazdy.

Rozkład jazdy linii komunikacji zbiorowej jest produktem przeznaczonym dla pasażera – klienta transportu publicznego, dlatego powinien być możliwie prosty i czytelny oraz łatwy do zapamiętania. Rozkład zależy od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz zaprojektowanej przez organizatora transportu atrakcyjności produktu (częstotliwości kursowania). Z uwagi na zmienność popytu na usługi przewozowe, dla każdego z typowych dni tygodnia przygotować należy inny rozkład jazdy, którego godziny odjazdów powinny być umieszczane w odrębnych tabelach.

Standardem powinny być co najmniej trzy obligatoryjne kolumny:

- dla dnia roboczego,
- dla dnia wolnego – soboty,
- dla dnia wolnego – niedzieli oraz dni świątecznych.

W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest wprowadzanie dodatkowo rozkładów jazdy:

- uwzględniających dodatkowe kursy szkolne, wykonywane tylko w dni nauki szkolnej,
- dla dni roboczych w okresie letnich wakacji szkolnych,
- specjalnych na święta m.in. Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie i Nowy Rok, Wielkanoc lub na czas trwania różnego rodzaju imprez lub tym podobnych wydarzeń.

Dopuszcza się stosowanie całorocznego rozkładu jazdy z odpowiednimi oznaczeniami kursów. Zaleca się stosowanie jednego wzoru rozkładów jazdy zgodnie z wytycznymi określonymi w rozdziale 11.

Zaleca się, aby godziny kursów komunikacji powiatowo - gminnej były dostosowane do rozkładów jazdy wojewódzkich przewozów pasażerskich, w celu umożliwienia przesiadania się pomiędzy różnymi liniami oraz z pociągu na autobus i odwrotnie.

9. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

9.1. Formy i źródła finansowania usług przewozowych.

Zasady finansowania regularnego przewozu osób o charakterze użyteczności publicznej w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 1 ust. 2). Zgodnie z art. 12 tej ustawy organizator publicznego transportu zbiorowego powinien określić w Planie transportowym przewidywane finansowanie usług przewozowych.

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

- opłaty (przychody ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przez operatora przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (z wyłączeniem komunikacji miejskiej),
 - poniesionych przez operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki transportu udostępniane operatorowi przez organizatora na realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- dopłaty do kwoty deficytu linii komunikacyjnej (z wyłączeniem komunikacji miejskiej), na obsługę której z operatorem została zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przyznawana do 2028 r. ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych zgodnie z Ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U.2019 poz.1123) .

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorem,
- środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- środki Funduszu Rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- a także wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Zasady dotyczące przewidywanego finansowania przewozów pasażerskich na obszarze Związku „OPGP” przedstawia poniższa tabela.

Tab. 9.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy finansowania	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w PTZ na terenie Związku „OPGP”	Wskazania odnośnie przychodów ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
Art. 19 ust. 1 pkt 2 uptz (koncesja na roboty budowlane lub usługi)	z operatorem wybranym w trybie Ustawy z dnia 21 października 2016 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi na okres do 10 lat	operatorowi będzie przysługiwać rekompensata z tytułu stosowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora) rekompensata za koszty w związku ze świadczeniem usług w publicznym transporcie zbiorowym wyłącznie na pokrycie straty operatora	budżet państwa środki własne Związku „OPGP” uzyskane ze składek jego członków wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów fakultatywnie środki z FRPA fakultatywnie dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez inne samorządy, na terenie których OPGP będzie organizować przewozy o charakterze użyteczności publicznej na mocy stosownych porozumień		nie jest przewidywane
Art. 19 ust. 1 pkt 3 uptz (bezpośrednie zawarcie umowy – art. 22 ust. 1 uptz)	z operatorem wybranym w trybie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, na okres do 10 lat – dla zadania o średniej wartości przedmiotu umowy mniejszej niż 1 000 000 € rocznie lub o wymiarze mniejszym niż 300 000 km rocznie* lub w sytuacjach awaryjnych (art. 22 ust. 4) albo powołanie podmiotu wewnętrznego w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 do wykonywania świadczenia usług w zakresie publicznego transportu	rekompensata obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i przyjętej stawki za 1 wozokilometr, z uwzględnieniem rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz fakultatywnie rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora)		stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu przy wykorzystaniu funduszy zewnętrznych (np. z UE)
Art. 19 ust. 1 pkt 1 uptz (Prawo zamówień publicznych)	z operatorem wybranym w trybie Ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo Zamówień Publicznych, na okres do 10 lat				dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu przy wykorzystaniu funduszy zewnętrznych (np. z UE)

*- jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, wskazane mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie⁶⁴.

Źródło: opracowanie własne.

⁶⁴ Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. 2022., poz. 1343 z późn. zm.) art. 22 ust. 2

Na terenie powiatu oławskiego i gmin do niego należących organizatorem transportu publicznego jest Związek „OPGP”, który koszty działalności pokrywa ze składek swoich członków. Związek organizuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej, które są wykonywane przez operatora na mocy stosownej umowy o świadczenie usług przewozowych. Związek „OPGP” przekazuje operatorowi wynagrodzenie z tytułu świadczenia usług na poziomie określonym umową. Oprócz tego przychodami Operatora są wpływy z biletów i opłat dodatkowych pobieranych w wyniku kontroli posiadania przez pasażerów biletów.

9.1.1. Rentowność linii komunikacyjnych

Istotna w określeniu efektywności ekonomicznej realizowanego przewozu osób na konkretnym połączeniu jest rentowność linii komunikacyjnej. Wskaźnik ten oblicza się zgodnie z poniższym wzorem:

$$R_a = \frac{I_a - CEa}{I_a} (0/0)$$

gdzie: I_a – przychód na 1 wozokilometr ze sprzedaży biletów na linii komunikacyjnej a ,
 CEa – koszt 1 wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej a .

W praktyce, w analizach ekonomicznych funkcjonujących systemów transportu publicznego wykorzystywany jest parametr odpłatności, obliczany według poniższego wzoru:

$$P_a = \frac{I_a}{CEa} (0/0)$$

Wskaźnik ten pokazuje, w jakim stopniu koszty prowadzonej działalności pokryte zostały przez przychody ze sprzedaży biletów przejazdowych. Pomimo wzrostu mobilności społeczeństwa w Polsce rentowność przewozów w transporcie drogowym jest niska, głównie ze względu na rosnące koszty eksploatacyjne oraz stale zmniejszającą się liczbę pasażerów.

Rentowność przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Związek „OPGP” będzie ujemna, w związku z czym podejmowane są działania ukierunkowane na pozyskiwanie dofinansowania przewozów, które może obniżyć składki Członków. W czerwcu 2020 r. Związek „OPGP” otrzymał dofinansowanie z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych na funkcjonowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Aplikacja obejmowała 66 linii komunikacyjnych, na których zaplanowano realizację 840 165,81 wozokilometrów w 2020 r., przy deficycie oszacowanym na poziomie 3,52 zł/ wzk. Związek „OPGP” otrzymał dofinansowanie na poziomie 2 520 497,43 zł, najwyższym spośród wszystkich złożonych wniosków w województwie dolnośląskim. Wniosek na 2021 r. obejmował już prawie 3-krotnie wyższe dofinansowanie na łączną kwotę 6 855 364,26 zł. Złożony w 2022 r. wniosek OPGP o dofinansowanie przewozów w 2023 r. opiewał na kwotę jeszcze wyższą, tj. 6 855 364,26 zł, obejmujący:

- 112 linii komunikacyjnych o łącznej długości 4 173,06 km (najwięcej dofinansowanych linii w województwie dolnośląskim),
- 98 928 par kursów,
- 2 285 121,42 wozokilometrów.

Tab. 9.2. Charakterystyka wniosku Związku „OPGP” o objęcie dopłatą w 2023 r. w ramach naboru nr 1 Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach	Planowana kwota dopłaty na danej linii komunikacyjnej (zł)
2 285 121,42	6 855 364,26

Źródło: <https://duw.pl/pl/urząd/programy/fundusz-rozwoju-przewozow/18494,Wyniki-naboru-nr-1-wnioskow-o-objecie-doplata-w-2023-r-w-ramach-Funduszu-rozwoju.html>

10. Przewidywany sposób organizacji systemu informacji dla pasażera

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

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

Najważniejsze informacje, które powinny być zawarte w rozkładzie jazdy to: nazwa przewoźnika, nazwa linii komunikacyjnej, wykaz wszystkich przystanków, na których zatrzymuje się dana linia, dzień wprowadzenia oraz ważności rozkładu, odległości pomiędzy poszczególnymi przystankami, dni tygodnia lub okresy kursowania linii (nie dotyczy kursów drogowego transportu zbiorowego wykonywanego codziennie), godziny przyjazdów/odjazdów z przystanków lub częstotliwość kursowania. Każdy przewoźnik powinien przekazać organizatorowi publicznego transportu zbiorowego rozkład jazdy w celu zamieszczenia go na przystankach, dworcach oraz w systemach informacji pasażerskiej.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa kluczową rolę. Powinna być ona kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach, w których mogą tych informacji potrzebować, czego efektem jest zwiększanie komfortu podróży. Oprócz rozkładów jazdy na przystankach komunikacyjnych, informacja o kursowaniu powinna być zamieszczona na stronie internetowej przewoźnika, a także organizatora i na innych, jeżeli jest taka możliwość. Pozwoli to dotrzeć do niej większej ilości osób oraz da możliwość zaplanowania trasy przejazdu jeszcze w domu, pracy lub w innym miejscu poza przystankiem. Informacja pasażerska powinna być dostępna w:

- miejscach oczekiwania na pojazd (węzłach przesiadkowych, dworcach, przystankach);
- pojazdach transportu publicznego;
- w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.

Tradycyjne sposoby zamieszczania informacji o rozkładach jazdy na przystankach są bardzo pomocne, ale w obecnych czasach nie pozwalają w stu procentach zaspokoić potrzeb pasażera. Oczekuje on rozwiązań wygodniejszych, które umożliwią skuteczne dotarcie do informacji, zanim przyjdzie on na przystanek. Wykorzystywane technologie informatyczne i elektroniczne pozwalają, za pomocą obrazu i dźwięku, przedstawić pasażerowi ofertę przewozową w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

10.1. Informacja pasażerska w węzłach przesiadkowych oraz na dworcach i przystankach.

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są rozkłady jazdy wywieszane na przystankach komunikacyjnych oraz dworcach komunikacyjnych przez organizatora przewozów lub zarządzającego dworcem.

Przyjmuje się rozwiązanie, w którym organizator publicznego transportu zbiorowego jest zobowiązany do umieszczania rozkładów jazdy na infrastrukturze przystankowej, a operatorzy i przewoźnicy do przekazywania organizatorowi rozkładu jazdy w formie elektronicznej w celu wydrukowania tych rozkładów jazdy w formacie ustalonym przez organizatora. Przewoźnicy korzystający z dworców i przystanków, których właścicielami są podmioty prywatne, przekazują rozkład jazdy administratorom tych przystanków lub dworców, celem umieszczenia go na tablicach informacyjnych.

Odpowiedni zarządca drogi albo gmina lub powiat, które w drodze porozumienia zarządzają przystankami komunikacyjnymi na sieci nie swoich dróg, są zobowiązane do utrzymania w należytym stanie urządzeń przystankowych (słupów przystankowych, wiat, gablot przeznaczonych do wywieszania rozkładów jazdy oraz do utrzymania czytelności zamieszczonych tam rozkładów jazdy).

Informacja pasażerska dostępna na przystankach komunikacyjnych powinna być przygotowywana w jednolitej formie graficznej, niezależnie od tego, kto jest jej właścicielem.

Przystanki komunikacyjne należy wyposażyć w tablice D-15 z tablicą z nazwą przystanku, numerem przystanku oraz numerami linii komunikacyjnych (o wielkości, które umożliwią odczytanie ich także z wnętrza pojazdu). Ponadto w miejscu oczekiwania na pojazd powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

- rozkłady jazdy dla wszystkich linii przejeżdżających przez dany przystanek lub stanowisko, uwzględniające informacje na temat numerów linii i numeru przystanku lub stanowiska (z którego odjeżdża pojazd na przystankach wielostanowiskowych), tras przejazdów i godzin odjazdów w poszczególne dni tygodnia,
- schemat sieci publicznego transportu zbiorowego,
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach.



Rys. 10.1 Przykład poprawnego oznaczenia nazwy przystanku komunikacyjnego (Czechowice-Dziedzice)

Źródło: Materiały własne TRAKO

Przystanki komunikacyjne o największej liczbie pasażerów wsiadających powinny być dodatkowo wyposażone w system dynamicznej informacji pasażerskiej:

- tablice elektroniczne, prezentujące rzeczywiste czasy odjazdów w systemie real-time i komunikaty o zakłóceniach w ruchu,
- zegar.



Rys. 10.2 Przykład wyposażenia przystanku autobusowego w tablicę z dynamicznym systemem informacji pasażerskiej (Czechowice-Dziedzice)

Źródło: Materiały własne TRAKO

W zintegrowanych węzłach przesiadkowych rekomenduje się umieścić tablice informacyjne, pokazujące kierunki dojścia do przystanków różnych linii i różnych środków transportu. Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych, a także:

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolicie uzgodnionego wzoru;
- w rozkładach jazdy należy oznaczać węzły przesiadkowe odpowiednim piktogramem środka transportu;
- dodatkowo, na dworcach i przystankach, stanowiących węzły przesiadkowe, konieczne jest stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu.

Podstawowe zasady relacji na styku pasażer – przewoźnik regulują przepisy regulaminów przewozu osób, bagażu i zwierząt. Są one zazwyczaj tworzone na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 Prawo przewozowe oraz opracowanych na jej podstawie rozporządzeń (m.in. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2005 roku w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej). Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym narzuca obowiązek umieszczenia cennika na dworcach oraz jako wyciąg w pojazdach komunikacji zbiorowej. Należy w tym miejscu umieścić informacje o cenach biletów ulgowych z uwzględnieniem ulg ustawowych i komunalnych.

10.2. Informacja pasażerska w pojazdach.

Elementy planowanego systemu informacji pasażerskiej, funkcjonującego w pojazdach, to:

- tablice zewnętrzne – z przodu i z prawej strony pojazdu prezentujące nazwę linii komunikacyjnej i kierunek jazdy (docelowo w postaci wyświetlaczy elektronicznych we wszystkich pojazdach),
- informacje na temat taryfy biletowej, regulaminu przewozów z danymi teleadresowymi organizatora oraz operatora i zasad porządkowych,
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora,
- oznaczenia organizatora i operatora.

Fakultatywnie, system informacji pasażerskiej może być poszerzony o:

- tablica zewnętrzna z tyłu pojazdu prezentująca nazwę linii komunikacyjnej lub nazwę linii komunikacyjnej i kierunek jazdy,
- tablica zewnętrzna po prawej stronie pojazdu za pierwszymi drzwiami przy dolnej prawej krawędzi okna prezentująca nazwę linii w kolorach kontrastowych (dla osób niedowidzących i starszych),
- tablica zewnętrzna po lewej stronie pojazdu za kabiną kierowcy prezentująca nazwę linii.

Ponadto w nowych pojazdach wprowadzić należy system informacji głosowej, wykorzystujący do przekazywania informacji dźwięk, zapowiadający aktualny i następny przystanek oraz inne informacje przydatne dla podróżnego w sposób słyszalny dla pasażera.

10.3. Informacja pasażerska w miejscach niezwiązanych bezpośrednio z transportem.

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna docierać także do potencjalnego pasażera (np. za pośrednictwem Internetu), czyli osoby przebywającej aktualnie z dala od sieci komunikacyjnej, zamierzającej jednakże z niej skorzystać, choćby incydentalnie. Dlatego też podstawą informacji o ofercie transportu zbiorowego powinien być co najmniej dedykowany portal internetowy, który przede wszystkim powinien umożliwić wyszukanie połączeń, zaplanowanie podróży wraz z prezentacją wybranych tras na mapie, uzyskanie wiedzy o kosztach podróży oraz wnoszeniu koniecznych opłat.

Obecnie elektroniczne rozkłady jazdy Związku „OPGP” dostępne są w formie tradycyjnej na stronach internetowych oraz w postaci real-time uwzględniającej rzeczywisty, przewidywany czas odjazdu (zarówno na stronie internetowej, jak i w dedykowanej aplikacji na smartfony). Publikację informacji rozkładowej w czasie rzeczywistym przewiduje się dla wszystkich linii komunikacyjnych organizowanych przez Związek „OPGP”.

10.4. Jednolita identyfikacja wizualna.

Rozkład jazdy powinien zawierać wszystkie informacje wymagane Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 202 z późn. zm.). Należy stosować przyjętą jednolitą szatę graficzną dla rozkładów jazdy dla linii organizowanych przez Związek „OPGP”. W przypadku utworzenia jednolitego wzoru przez Województwo Dolnośląskie zaleca się dostosowanie szaty graficznej rozkładów jazdy linii powiatowych do tego wzoru.

Wśród informacji zalecanych do umieszczenia na rozkładzie jazdy należy wymienić:

- trasę przejazdu, z wyszczególnieniem wszystkich miejscowości i przysiółków,
- czas przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami,
- wyszczególnienie przystanków dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- wyszczególnienie kursów obsługiwanych przez tabor dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- skomunikowania z innymi liniami oraz środkami transportu,
- kod QR do internetowego odpowiednika tabliczki przystankowej,
- umieszczenie herbu powiatu, miasta lub gminy w zależności po jakim obszarze dana linia będzie kursować.

Poniżej przedstawiono przykładowy wzór tabliczki przystankowej jednej z linii Związku „OPGP”.

Rozkład ważny od 01.04.2020 <h1 style="font-size: 48px; margin: 0;">1</h1>	PRZYSTANEK OIA: OŁ/Autoliv Komunikacja Zwykła - Przewozy o charakterze użyteczności publicznej		
	Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
		4 46 _b	4 46 _b
	5 17 31 ^A 47		
	6 17 42	6 16 _{bn}	6 16 _{bn}
	7 12 37		
	8 17		
	9 17		
	10 17		
	11 17		
	12 17		
	13 17 47		
	14 17 47	14 16 _{bn}	14 16 _{bn}
	15 17 47		
	16 17 47		
	17 17		
	18 17		
	19 17		
	20 17 _n		
	22 17 _n	22 16 _{bn} ^B	22 16 _{bn} ^B
ULICA / PRZYSTANEK ● 0) OŁ/Autoliv ● 1) OŁ/ul. Polna ● 2) OŁ/ul. Opolska n.ż. I ● 3) OŁ/PKP ● 4) OŁ/1-go Maja Rondo ● 5) OŁ/1 Maja ● 6) OŁ/ul. Rynek ● 7) OŁ/Dworzec Autobusowy ● 8) OŁ/Pl. Zamkowy ● 9) OŁ/Strzelna ● 10) OŁ/ul. Iwaszkiewicza Kaufland ● 11) OŁ/ul. Iwaszkiewicza szkoła ● 12) OŁ/ul. Paderewskiego ● 13) OŁ/Nowy Górnik ● 14) OŁ/Baczyńskiego, SZPITAL - petla ↓ (NŻ) - na żądanie	A - kurs skrócony do Dworca Autobusowego B - kurs skrócony do Paderewskiego b - nie kursuje w dniu 1.I, w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych i w dniu 25.XII n - nie kursuje w Wielką Sobotę oraz w dniach 24 i 31.XII ORGANIZATOR: Oławskie Przewozy Gminno-Powiatowe, ul. 3 Maja 4, 55-200 Oława, OPERATOR: PKS w Oławie S.A., ul. Opolska 50, 55-200 Oława tel. 71-381-32-01		

Rys. 10.3. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej.

Źródło: Materiały własne TRAKO

W przypadku pojazdów operatorów zaleca się utworzenie jednolitego wzoru identyfikacji wizualnej zawierającej niezbędne oznaczenia oraz kolorystykę, do zastosowania przez wszystkich operatorów.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

11.1. Zadania wyznaczające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, polityki transportowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych przez transport zbiorowy i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

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

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

11.2. Infrastruktura drogowa, priorytety w ruchu dla transportu publicznego.

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą dadzą możliwość lepszego wykorzystania infrastruktury drogowej oraz zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, szczególnie dla niechronionych uczestników ruchu drogowego, jakimi są m.in. piesi, w tym pasażerowie transportu publicznego. Aby osiągnąć ten cel konieczne jest zaprojektowanie i wdrożenie nowoczesnej organizacji ruchu oraz struktury nadzorczej nad ruchem drogowym. Jest to proces wieloletni i kosztogenny, wymagający zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami z pomocą odpowiednich służb – Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu, Komendy Powiatowej Policji w Oławie, Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego we Wrocławiu i innych. Cyklicznie powinien być dokonywany przez zarządców dróg wszystkich kategorii audyt organizacji ruchu drogowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie pod kątem transportu publicznego. W wyniku dokonanych audytów – po przeprowadzonej ocenie konieczne jest podjęcie działań poprawiających stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w krytycznych punktach.

Ważnym i koniecznym do realizowania zadaniem jest sprawne informowanie użytkowników dróg o bieżącej sytuacji na drogach, o ewentualnych objazdach, o najdogodniejszej trasie przejazdu, a co najważniejsze o najlepszym w danym momencie środku transportu.

Ważne jest, aby we wszystkich działaniach związanych z transportem drogowym brał udział także organizator publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem powinna być także weryfikacja i uzgadnianie przedsięwzięć już na etapie projektowania, a następnie na etapie realizacji zadania, żeby inwestycje w układzie komunikacyjnym Związku „OPGP” były zgodne z przyjętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zapewniając mu też przez to odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży na obszarze Związku.

Aby zapewnić mieszkańcom JST wchodzących w skład Związku „OPGP” dogodny dostęp do komunikacji zbiorowej należy już w fazie projektowania uwzględniać takie aspekty jak:

- tworzenie przystanków komunikacyjnych, dworców i węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem wygodnych i bezpiecznych przejść między strefami mieszkalną, usługową i przemysłową a przystankami, w miarę możliwości niewymagających od pasażera przechodzenia przez jezdnię,
- tworzenie przejść podziemnych lub kładek w miejscach, gdzie konieczne jest przeprowadzenie ruchu pieszego przez jezdnię bezpośrednio na przystanek, dworzec lub węzeł komunikacyjny (dotyczy to głównie infrastruktury przystankowej transportu kolejowego,
- dostosowywanie na przystankach, dworcach i węzłach komunikacyjnych wysokości platform peronów do wysokości pierwszego stopnia podłogi w pojazdach transportu publicznego,
- wyposażanie przystanków, dworców i węzłów komunikacyjnych w wiaty, w oświetlenie, w podjazdy dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych, a także w wygodne, krótkie i

bezpieczne dojścia piesze (uwzględniające standard w aspekcie odległości dojść do przystanku)⁶⁵,

- tworzenie w uzasadnionych przypadkach miejsc parkingowych w ramach systemów P+R oraz B+R przy głównych przystankach komunikacji publicznej (szczególnie węzłowych skupiających wiele linii autobusowych oraz przy stacjach i dworcach kolejowych, a także przy zintegrowanych węzłach przesiadkowych i pętlach końcowych),
- tworzenie miejsc postojowych w ramach systemu K+R przy dużych węzłach komunikacyjnych zlokalizowanych w centrach miejscowości, o ograniczonej możliwości zatrzymania samochodu, w celu wysadzenia pasażera udającego się na przystanek.

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą powinna zakładać także priorytety w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego wraz z ograniczeniem swobody korzystania z samochodu w niektórych miejscach, szczególnie w centrach miast. Działania te mogą być realizowane poprzez:

- wydzielenie pasów ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej,
- wprowadzanie kontraruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej na ulicach jednokierunkowych,
- uspokajanie ruchu poprzez stosowanie progów zwalniających w postaci tzw. poduszek berlińskich,
- zastosowanie sygnalizacji świetlnej zapewniającej priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej,
- wprowadzenie stref ograniczonego ruchu w centrach miast.

Zastosowanie powyższych rozwiązań pozwoli usprawnić oraz przyspieszyć ruch pojazdów komunikacji zbiorowej podnosząc efektywność całego systemu komunikacji zbiorowej. Zmniejszyć się może także liczba samochodów osobowych w miastach, poprawiając przy tym komfort życia mieszkańców. Poprawienie niezawodności komunikacji zbiorowej przyczyni się także do zwiększenia jej popularności wśród mieszkańców obsługiwanej przestrzeni.

11.3. Kształtowanie węzłów przesiadkowych kolej / autobus miejski / autobus regionalny.

Węzły komunikacyjne umożliwiają dokonywanie sprawnych przesiadek oraz zapewniają możliwie krótki czas pomiędzy pozostawieniem samochodu osobowego lub roweru a wejściem do pojazdu komunikacji zbiorowej. Tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych łączących regionalny transport kolejowy z lokalnym i regionalnym transportem autobusowym stanowi szansę na rozwój poszczególnych gałęzi transportu publicznego. Modernizacja istniejących węzłów przesiadkowych

⁶⁵ Budowa, przebudowa i remont przystanków komunikacyjnych oraz dworców, wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg, stanowią, w aspekcie art. 18 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, zadania własne gminy.

poprawi ich estetykę oraz funkcjonalność, natomiast budowa nowych poprawi ich dostępność dla pasażerów.

Przy wszystkich planowanych zintegrowanych węzłach przesiadkowych powinny być zastosowane dodatkowe elementy infrastruktury takie jak:

- P+R - „Park and Ride” – „podjedź samochodem i ZAPARKUJ na parkingu i JEDŹ DALEJ transportem publicznym”, to parkingi dla osób korzystających z samochodów osobowych, które kontynuują dalszą podróż środkami publicznego transportu zbiorowego,
- B+R - „Bike and Ride” – „odjedź ROWEREM i zaparkuj na parkingu i JEDŹ DALEJ transportem publicznym”, to zorganizowany parking rowerowy, umożliwiający pozostawienie roweru w bliskiej odległości od dworca lub przystanku (w obrębie węzła przesiadkowego), w celu kontynuacji dalszej podróży środkami transportu zbiorowego (powinny one uniemożliwiać kradzież oraz jako dodatkowy atut, powinny posiadać zadaszenie),
- K+R - „Kiss and Ride” – „podwieź osobę na przystanek i POCAŁUJ ją i JEDŹ DALEJ z powrotem”, to miejsca postojowe krótkoterminowe (umożliwiające postój nie dłuższy niż 5 minut). wyłącznie dla kierowców samochodów odwożących pasażerów na pociąg lub autobus.

Pod względem umiejscowienia parkingi te powinny znajdować się na węzłach przesiadkowych i przy głównych przystankach w wybranych lokalizacjach o największym ruchu pasażerskim oraz zapotrzebowaniu na takie rozwiązanie. Konieczne jest też określenie optymalnej wielkości parkingu, zależnie od lokalizacji. Sugeruje się, aby parkingi P+R zlokalizowane były w odległości do 150 m od węzła przesiadkowego, a stojaki lub parkingi w systemie B+R – nie dalej niż 50 m od węzła. Natomiast ze względu na swoją specyfikę funkcjonowania, miejsca w systemie K+R mogą być lokalizowane w jak najbliższym otoczeniu węzła przesiadkowego. W miejscach o dużym zapotrzebowaniu na miejsca parkingowe (centra miast, okolice dużych osiedli mieszkalnych) na parkingach P+R, B+R i K+R, sugeruje się zastosowanie systemu opłat dla osób korzystających z tych parkingów w innym celu niż przesiadka na transport zbiorowy. Parkingi te powinny posiadać nawierzchnię utwardzoną i być w miarę możliwości monitorowane przez system kamer, w celu zapewnienia komfortu pasażerom pozostawiającym na nich swoje pojazdy. Ważne jest także zamontowanie, przy głównych szlakach komunikacyjnych, tablic informacyjnych, gdzie znajduje się dany rodzaj parkingu.

Budowane i remontowane węzły przesiadkowe powinny być dostosowane do rzeczywistych potrzeb, z uwzględnieniem ich potencjału ruchowego. Ważne jest, aby system był zintegrowany i stanowił realne poprawienie jakości transportu publicznego na obszarze obsługiwany przez Związek „OPGP”.

Na terenie Związku „OPGP” planowane jest funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Jelczu-Laskowicach, Oławie i Siechnicach.

Poniższe zdjęcia przedstawiają przykłady dobrych praktyk w zakresie organizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych w Europie.



Rys. 11.1. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria).
Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus.

Źródło: materiały własne TRAKO.



Rys. 11.2. Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride” przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości.

Źródło: materiały własne TRAKO.

11.4. Integracja taryfowa i organizacyjna transportu publicznego.

Na sprawny system transportu zbiorowego (zrównoważony, dostępny, funkcjonalny i przyjazny dla wszystkich grup pasażerów), składają się:

- atrakcyjne rozkłady jazdy i trasy linii komunikacyjnych,
- wysoki standard taboru,
- rozbudowany system informacji pasażerskiej,

- wysoki poziom obsługi pasażerskiej,
- odpowiednia integracja taryfowa transportu publicznego,
- integracja organizacyjna transportu publicznego.

Integracja taryfowa i organizacyjna polega na połączeniu różnych systemów transportu publicznego (powiatowego, miejskiego, gminnego, wojewódzkiego i międzywojewódzkiego) w jeden zintegrowany system funkcjonalny. Taka integracja podnosi atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integracja systemów transportowych może odbywać się na poziomie:

- taryfowym – poprzez wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego na możliwie szerokim obszarze,
- rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych,
- infrastrukturalnym – poprzez koncentrację przystanków i peronów przystankowych w ramach funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Wprowadzanie jednolitych systemów transportu publicznego ma długą tradycję w krajach niemieckojęzycznych, Beneluksie, Skandynawii oraz innych krajach Europy Środkowej (np. zintegrowane systemy taryfowe na większości obszaru Republiki Czeskiej).

Powszechna dostępność nowych technologii, w tym biletów elektronicznych, znacząco ułatwia rozliczenia finansowe pomiędzy różnymi operatorami, przewoźnikami i organizatorami, na których obszarze obowiązuje jednolity system taryfowy.

Planowane jest wprowadzenie integracji taryfowo – biletowej z operatorami wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym organizowanych przez Województwo Dolnośląskie lub Województwo Opolskie.

11.5. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Zintegrowane węzły komunikacyjne oraz przystanki komunikacyjne (przynajmniej główne), powinny być dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności oraz sprawności ruchowej, poprzez likwidację barier architektonicznych (podjazdy, windy, niskie/wysokie krawężniki, perony przystankowe), podniesienie poziomu platformy przystankowej do pierwszego stopnia w autobusie oraz wyposażone w elementy prowadzące dla osób niewidomych. Działania te umożliwią osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności, samodzielne funkcjonowanie w społeczeństwie oraz będą przeciwdziałać wykluczeniu społecznemu. Jest to jedno z najważniejszych działań w procesie modernizacji przestrzeni miejskiej (a także w mniejszych miejscowościach) oraz systemów transportowych, istotnie podnoszące jakość życia.

12. Akty prawne przytoczone w opracowaniu

1. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe
(tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 8)
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 1693 z późn. zm.)
3. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 679)
4. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 988 ze zm.)
5. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim
(tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 515 ze zm.)
6. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 1097 ze zm.)
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 2201)
8. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1984 ze zm.)
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 1343 ze zm.)
10. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska
(tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 2556)
11. Ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych
(tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 1710 ze zm.)
12. Ustawa z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi
(tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r., poz. 140)
13. Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2168 ze zm.)
14. Ustawa z dnia 23 kwietnia 2019 r. - Kodeks cywilny
(tekst jednolity: Dz.U. 2019 poz. 1145 z późn. zm.)
15. Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej
(tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 2464)
16. Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego
(Dz. Urz. UE L 315 1 z 03.12.2007)
17. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
(tekst skonsolidowany: Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012)
18. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku
(tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 112)
19. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy
(Dz. U. 2018 poz. 202 z późn. zm.)

20. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328).
21. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2005 r. w sprawie ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej.
(Dz. U. 2005 nr 14 poz. 117)
22. Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)
23. Uchwała Nr LV/2107/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października 2014 r. w sprawie Planu Zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego.
24. Uchwała Nr XIX/482/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 czerwca 2020 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego
25. Uchwała Nr XLI/307/09 Rady Miejskiej w Oławie z dnia 21 grudnia 2009 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Oława
26. Uchwała Nr XXXIV/196/2020 Rady Gminy Oława z dnia 29 września 2020 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Oława
27. Uchwała Nr XLII/253/2005 Rady Miejskiej w Jelczu-Laskowicach z dnia 23 listopada 2005 r. w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jelcz-Laskowice
28. Uchwała Nr V/27/15 Rady Gminy Domaniów z dnia 18 marca 2015 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Domaniów
29. Uchwała Nr XXI/194/20 Rady Miejskiej w Siechnicach z dnia 27 lutego 2020 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Siechnice
Uchwała Nr XXXVI/286/2014 Rady Gminy Żórawina z dnia 9 maja 2014 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żórawina

13. Dokumenty źródłowe

1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym
2. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego
3. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego
4. Program ochrony środowiska dla Powiatu Oławskiego na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024
5. Program ochrony środowiska przed hałasem dla dróg krajowych oraz części dróg wojewódzkich i gminnych województwa dolnośląskiego
6. Narodowy Spis Powszechny Ludności 2011
7. Narodowy Spis Powszechny Ludności 2021
8. Instrukcja PKP PLK S.A. Id-12 – Wykaz linii kolejowych
9. Bank Danych Lokalnych, GUS
10. Rozkłady jazdy przewoźników w transporcie drogowym
11. Wyszukiwarka połączeń kolejowych PKP Informatyka i PKP S.A. – www.rozklad-pkp.pl
12. Generalny Pomiar Ruchu 2020
13. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030

14. Spis tabel

Tab. 2.1. Elementy planu zostały przedstawione według poniższej kolejności.....	10
Tab. 3.1. Liczba ludności członków Związku „OPGP” – stan na 30.06.2022 r.....	12
Tab. 3.2. Wskaźniki demograficzne obszaru Związku „OPGP” na tle województwa dolnośląskiego	14
Tab. 3.3. Zmiany demograficzne na obszarze Związku „OPGP”.	16
Tab. 3.4. Prognoza liczby ludności na obszarze powiatu oławskiego do roku 2035	16
Tab. 3.5. Struktura zatrudnienia na obszarze powiatu oławskiego w 2021 r.	17
Tab. 3.6. Podstawowe dane budżetowe JST na obszarze Związku „OPGP” dotyczące publicznego transportu zbiorowego w latach 2017-2023.	19
Tab. 3.7. Liczba placówek edukacyjnych na obszarze Związku „OPGP” w roku szkolnym 2021/2022	20
Tab. 3.8. Liczba uczniów w placówkach oświatowych na obszarze Związku „OPGP” w roku szkolnym 2021/2022	20
Tab. 4.1. Wykaz kursów pociągów przebiegających przez teren Związku „OPGP”.	22
Tab. 4.2. Liczba kursów na 1 000 mieszkańców w poszczególnych gminach.....	26
Tab. 5.1. Pokrycie terenu członków Związku „OPGP”	30
Tab. 5.2 Planowana liczba połączeń międzywojewódzkich w transporcie kolejowym na obszarze Związku OPGP.	31
Tab. 5.3. Planowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich	32
Tab. 5.4. Samochody osobowe w powiecie oławskim w latach 2015-2021.	41
Tab. 5.5. Ofiary śmiertelne w wypadkach drogowych w latach 2015-2021.	41
Tab. 5.6. Dopuszczalne wartości emisji spalin w poszczególnych normach EURO.	47
Tab. 5.7. Dopuszczalne poziomy hałas w środowisku powodowane przez poszczególne grupy źródeł hałasu.	48
Tab. 6.1. Oszacowana macierz potoków ruchu pomiędzy poszczególnymi gminami na terenie Związku „OPGP”.	51
Tab. 9.1. Przewidywane finansowanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej.....	90
Tab. 9.2. Charakterystyka wniosku Związku „OPGP” o objęcie dopłatą w 2023 r. w ramach naboru nr 1 Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.....	91

15. Spis rysunków

Rys. 4.1. Liczba linii z podziałem na przewoźników	23
Rys. 4.2. Liczba kursów wykonywanych na obszarze Związku „OPGP” ze względu na typ dnia.	24
Rys. 4.3. Liczba kursów wykonywanych na obszarze Związku „OPGP” ze względu na typ dnia.	25
Rys. 4.4. Liczba kursów wykonywanych w gminach ze względu na typ dnia.	26
Rys. 4.5 Wiek pojazdów obsługujących komunikację powiatowo-gminną organizowaną przez OPGP	29
Rys. 4.6 Klasy pojazdów obsługujących komunikację powiatowo-gminną organizowaną przez OPGP	29
Rys. 5.1 Średni dobowy ruch roczny – GPR2020	42
Rys. 5.2 Procentowa zmiana SDRR w GPR 2020 w porównaniu z SDRR w GPR 2015	43
Rys. 6.1. Gęstość zaludnienia poszczególnych na obszarze Związku „OPGP”	52
Rys. 6.2. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze funkcjonowania Związku „OPGP”	53
Rys. 6.3. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze miasta Oława	54
Rys. 6.4. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze miasta Jelcz-Laskowice.	55
Rys. 7.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	70
Rys. 7.2 Wyrównanie wysokości krawędzi peronowej z pierwszymi drzwiami autobusu	75
Rys. 7.3 Zminimalizowana przerwa między peronem przystankowym a autobusem	76
Rys. 10.1 Przykład poprawnego oznaczenia nazwy przystanku komunikacyjnego (Czechowice-Dziedzice)	94
Rys. 10.2 Przykład wyposażenia przystanku autobusowego w tablicę z dynamicznym systemem informacji pasażerskiej (Czechowice-Dziedzice)	95
Rys. 10.3. Przykładowy wzór tabliczki przystankowej	98
Rys. 11.1. Perony autobusowe przed dworcem kolejowym w miejscowości Landeck (Austria). Zaprojektowanie peronów w taki sposób ułatwia ich opuszczenie przez autobus.	103
Rys. 11.2. Zdjęcie po lewej przedstawia stojaki rowerowe w systemie „bike and ride” przed dworcem kolejowym Hradec Králové hlavní nádraží w Czechach; na zdjęciu po prawej zaprezentowano stojaki rowerowe zamontowane bezpośrednio przy peronie kolejowym na dworcu w Landeck w Austrii. Dodatkowym atutem jest zadaszenie stojaków na całej długości.	103